

Maciej H. Grabowski, Wiceprezes, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową

Czy podatki na paliwa muszą być wysokie?

Krótką odpowiedź na to proste pytanie brzmi: nie tylko muszą, ale i powinny. Przemawiają za tym argumenty ekonomiczne, ekologiczne i związane z bezpieczeństwem energetycznym.

Wobec wysokich cen paliw na rynkach światowych poprzedni rząd wprowadził obniżkę akcyzy na paliwa płynne. Decyzja ta została utrzymana w mocy na rok 2006 przez rząd obecny. Rosnące ceny paliw płynnych wywoływały protesty przewoźników, a i konsumenci indywidualni nie są zadowoleni z tej sytuacji.

Tymczasem gospodarstwa domowe i przedsiębiorstwa adoptują się z czasem do wyższych cen, co przynosi również korzyści. W dłuższym okresie prowadzi to do niższego uzależnienia polskiej gospodarki od światowych dostawców paliw i wahań cen na rynkach międzynarodowych. Polska gospodarka jest wciąż znacznie bardziej uzależniona od energii niż np. niemiecka, włoska czy nawet węgierska. Gospodarka Niemiec zużywa niemal trzy razy mniej energii na 1 euro swojego PKB niż Polska. I to pomimo tego, że obecnie zużywamy mniej niż połowę energii na 1 euro naszego PKB niż 15 lat temu. Na dłuższą metę musimy szukać innych przewag konkurencyjnych niż niska cena energii, takich jak lepsze zasoby pracy i lepszy kapitał społeczny.

Wyższe podatki oznaczają wyższe dochody budżetu. Opodatkowanie paliw jako źródło przychodów budżetowych ma istotne zalety, bo jest stabilnym źródłem, tanim w administracji i łatwym do egzekwowania. To ostatnie założenie jest o tyle prawdziwe o ile różne zbliżone do siebie rodzaje paliw są podobnie opodatkowane, lub ich zużycie jest skutecznie kontrolowane. Niskie opodatkowanie oleju opałowego kusilo wielu, aby wykorzystywać go zamiast oleju napędowego i płacić znacznie niższy podatek akcyzowy. Dla obecnego stanu budżetu takie źródło dochodów ma istotne zalety. Ewentualna podwyżka akcyzy na paliwa powinna być wykorzystana dla ograniczania innych obciążeń fiskalnych, w szczególności obciążeń dochodów z pracy. Podobną operację przeprowadzono kilka lat temu w Niemczech obniżając składkę na ubezpieczenia społeczne.

Wyższa cena paliw może przynieść impuls inflacyjny. Dla gospodarki i jej konkurencyjności ten wzrost ma o tyle negatywne znaczenie o ile zostanie przeniesiony proporcjonalnie na płace. Oznaczać to wówczas będzie wzrost cen producentów i spadek popytu na ich produkty, a w konsekwencji gorszą pozycję polskich przedsiębiorstw. Przy elastycznym rynku pracy i zmniejszeniu obciążeń płac tak oczywiście nie musi i nie powinno być.

Zużycie paliw płynnych niesie ze sobą różnorodne negatywne efekty, które powinny być dodatkowo opodatkowane. Najczęściej wymienia się cztery rodzaje kosztów społecznych związanych z korzystaniem z pojazdów. Najbardziej oczywiste to koszty wypadków, a więc szkody powypadkowe oraz koszty rehabilitacji ofiar wypadków. Następne istotne to koszty wynikające z zatłoczenia dróg, a więc straty dodatkowego czasu jazdy, które użytkownicy sami powodują. Inne koszty związane z użytkowaniem pojazdów to koszty budowy i odtworzenia infrastruktury drogowej, co wynika z fizycznego zniszczenia dróg przez pojazdy. Najpoważniejsze koszty społeczne związane są ze zniszczeniem środowiska, które przejawia się w różnej formie: zanieczyszczenia powietrza, skażenia hałasem, degradacji krajobrazu spowodowanej budowanymi drogami czy parkingami. Należy dodać, że te efekty mogą mieć dalsze konsekwencje np. mogą sprzyjać rozwojowi niektórych chorób, degradacji lasów, czy procesowi ocieplania.

Akcyza na paliwa płynne stanowi pewne przybliżenie odzwierciedlające koszty społeczne, których nie ma w cenie, ani w podstawowym podatku VAT. Zachęca w ten sposób

użytkowników pojazdów by wzięli pod uwagę koszty, które mimo woli związane są z jazdą samochodem. Można co prawda wskazać, że te koszty społeczne związane z wykorzystaniem pojazdów nie są odbite proporcjonalnie w zużyciu paliwa, np. koszt zatłoczenia zależy od pory dnia, a zużycie dróg od nacisku osi na drogę. Koszty degradacji środowiska związane np. z potencjałem grzewczym samochodu są blisko związane ze zużyciem paliwa.

W dłuższym okresie wyższe ceny paliw oznaczają będą wyższą efektywność pojazdów (lepsze silniki) i niższe zużycie paliw. Dodatkowo może wystąpić efekt szybszego złomowania paliwochłonnych samochodów i zastępowania ich nowymi. Badania prowadzone przez Komisję Europejską wskazują, że wzrost ceny paliw o 1% powoduje spadek ich zużycia o 0,2%. W dłuższym okresie spadek ten jest szacowany jako dwukrotnie większy. Paliwa płynne nie mogą być łatwo zastąpione. Wyjątek stanowi konsumpcja gazu (na różne potrzeby), bowiem może on być w dłuższej perspektywie częściowo zastąpiony przez energię elektryczną lub węgiel. To z kolei mogłoby być niekorzystne z punktu widzenia emisji gazów cieplarnianych, bo ta sama wielkość energii uzyskiwanej z gazu obciąża atmosferę połową ilości dwutlenku węgla w stosunku do energii uzyskiwanej z węgla brunatnego i o 20% mniejszą niż w przypadku ropy. Droższy gaz może wywołać negatywny efekt dla środowiska naturalnego. Nie wprowadzony podatek węglowy (a właściwie węglowo-energetyczny) długo dyskutowany na początku lat 90-tych w krajach unii lepiej odbijałby koszty społeczne związane z konsumpcją różnorodnych paliw.

Wysokie opodatkowanie paliw ma swoje istotne powody, bo ogranicza pośrednio koszty społeczne, ogranicza uzależnienie Polski od światowych dostawców i wpływu wahań cen światowych na naszą gospodarkę. Może być również furtką do lepszego wykorzystania zasobów najistotniejszych: pracy i środowiska naturalnego.

Artykuł ukazał się w „Rzeczpospolitej”, 4 lutego 2006 r.