

Ceny paliw

Autor: **Szymon Chrupczalski**

„Głównym zadaniem rządu dzisiaj jest zapewnienie, aby w czasie największego globalnego zamieszania zapewnić Polsce bezdyskusyjną wypłacalność, bo to oznacza zdolność płatniczą wobec własnych obywateli”



— [tłumaczył 10 sierpnia premier](#), odrzucając stanowczo pomysł wicepremiera Waldemara Pawlaka, który sugerował czasowe obniżenie akcyzy na paliwa.

Czy w przypadku paliw mamy do czynienia z „drożyzną”, jak nazwał to minister Pawlak, i dlaczego rząd opodatkowuje właśnie paliwa?

Drożyzna, czyli ile kosztuje paliwo?

W filmie [Wtorek](http://www.youtube.com/watch?v=wnomdxt2G5w) (www.youtube.com/watch?v=wnomdxt2G5w) Janusz Korwin-Mikke tłumaczy Pawłowi Kukizowi, dlaczego 2/3 każdej stacji benzynowej powinno się nazywać izbą skarbową. Rzeczywiście, od lat podatki bezpośrednio nakładane na sprzedaż paliwa wynoszą ponad 50% ceny detalicznej na stacji benzynowej, czyli podnoszą cenę każdego litra o ponad 100%.

Od stycznia 2011 r. opłata paliwowa na benzynę bezołowiową 95 wynosi 0,09519 zł/l, a akcyza od stycznia 2007 r. — 1,565 zł/l (eurodiesel odpowiednio: 0,023984 zł/l i 1,048 zł/l). Do ceny paliwa podniesionej o akcyzę i opłatę paliwową jest doliczany podatek VAT w wyższej od początku tego roku podstawowej stawce 23%. W cenie paliwa zawiera się jeszcze kilkadziesiąt podatków, opłat i innych paropodatków (kosztów regulacji), od koncesji po przepisy środowiskowe, jakimi są obłożone sprzedaż, dystrybucja i wytwarzanie paliw.

Obserwacja rosnących cen paliwa na stacjach benzynowych jest obserwacją wartości nominalnych, wskaźnikiem, który można utożsamiać ze wzrostem ogólnego poziomu cen wskutek postępującej na całym świecie inflacji oraz rewaloryzacją kwot akcyzy. W wartościach realnych cena paliw na stacjach jest względnie stabilna od lat (wahania ceny baryłki ropy na giełdach są znacznie większe), a mierząc siłą nabywczą przeciętnego wynagrodzenia w Polsce — na litr paliwa trzeba pracować coraz krócej. Czy jednak każdy pracujący człowiek nie oczekuje, że będzie mógł nabyć coraz więcej dóbr dzięki swojej pracy i oszczędnościom? Już w 1907 r., u szczytu ekspansji przedsiębiorstwa Standard Oil, robotnik fabryczny w USA mógł za godzinę swojej pracy [nabyć cztery galony](#) (15 litrów) najpopularniejszego wówczas paliwa – nafty (po 6 centów za galon, czyli ok. 1,44\$ z 2010 r.). Była to ogromna różnica w porównaniu z ponad 2\$ za galon kilkanaście lat wcześniej, co umożliwiło bardzo szybki wzrost standardu życia wszystkich obywateli.

Czy paliwo może kosztować mniej?

Wydaje się, że wystarczy obniżyć akcyzę, znieść opłatę paliwową i zmienić stawkę VAT, a cena paliwa spadnie. To mógłby być zabieg polityczny i element kampanii skierowanej np. do kierowców. Sprawa jest jednak bardziej złożona.

Po pierwsze polski rząd i parlament (stawki opodatkowania są określone ustawowo) mają ograniczone możliwości kształtowania polityki fiskalnej — mogą to robić jedynie w wyznaczonym przez prawo Unii Europejskiej zakresie. [Dyrektywa 2003/96/EC](#) (tzw. energetyczna) zobowiązuje kraje członkowskie do nakładania akcyzy w wysokości minimum 359 EUR na 1000 l benzyny bezołowiowej i 330 EUR na 1000 l diesla (paliwo dla rolnictwa i opałowe może być traktowane odrębnie). Minimalne stawki akcyzy na benzynę 95 stosują jedynie Cypr i Rumunia (http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_ii_energy_products_en.pdf — s. 8–12). Ponadto kraje członkowskie są zobowiązane do stosowania na paliwa podstawowej stawki VAT, której minimum wyznaczono na 15% (taką stawkę mają Luksemburg i Cypr).

Po drugie rządowi ze względów politycznych nie opłaca się obniżać opodatkowania paliw — obniżki musiałyby być znaczące, aby przyniosły zyski w postaci większego poparcia. Rząd polski, podobnie jak wszystkie rządy krajów UE, znalazł sobie w wysokim opodatkowaniu paliw doskonałe i pewne źródło przychodów — popyt na paliwa jest nieelastyczny i wahania cen o kilka czy kilkanaście procent mają nieznaczące przełożenie na wielkość konsumpcji. Zaspokajanie podstawowych potrzeb ludzkich wiąże się z transportem opartym na zużywaniu paliwa, a w szerszym kontekście — na produktach pochodzących z ropy naftowej. Nawet jeśli za miesiąc litr benzyny 95 miałby kosztować na stacji 6 zł, to jak wiele osób skojarzy groszowe podwyżki cen produktów w sklepach albo nieznaczące zmiany w jakości produktów, dzięki którym część producentów rekompensuje sobie wyższe koszty wytwarzania, z podwyżkami cen benzyny? Kto będzie umiał wskazać na firmy bankrutujące z powodu podwyższenia cen paliw bądź takie przedsiębiorstwa i dobra, które wskutek wysokich cen paliw nigdy nie powstały? Wreszcie — czy ktokolwiek zrezygnuje z wyjazdu samochodem na wakacje z powodu droższego paliwa?

Ekonomiści szkoły austriackiej twierdzą, że transport znajduje się bardzo wysoko na skali preferencji każdego człowieka — przy danym dochodzie, działający człowiek zrezygnuje z wielu dóbr, aby tylko mieć możliwość uruchomienia maszyny, przewiezienia towarów lub by zapewnić sobie komfort przemieszczania się samochodem. Dlatego wysokie opodatkowanie paliw, nawet jeśli cena w wartościach realnych utrzymuje się na względnie stałym poziomie, oznacza trwale zmniejszoną produkcję i stale obniżony standard życia — konsumenci wybierają paliwo, a nie inne istniejące dobra czy też takie, które nie powstały wskutek wysokiego opodatkowania.

Dlaczego rządy państw Unii Europejskiej kochają podatki paliwowe?

Rządy państw UE mogą tworzyć sztywne plany wydatków publicznych na podstawie prognoz wpływów z opodatkowania paliw. Im wyższa akcyza, nie bez powodu określana jako stała kwota, tym wyższy spodziewany przychód do budżetu. Im wyższa suma akcyzy i ceny paliwa (po wliczeniu w nią wszystkich innych podatków), tym wyższe przychody z tytułu podatku VAT. Dlatego wszelkie niepokoje w krajach eksportujących ropę, które przekładają się na wyższą cenę paliw, generują dodatkowy przychód do budżetu. Pompowanie w gospodarce

pustego pieniądza, który najszybciej trafia na giełdę i rynki surowców, powodując szybkie wzrosty cen, również oznacza realnie wyższe wpływy do budżetu. Wszystkie metody trwałego podnoszenia ceny paliwa w produkcji i dystrybucji, tj. mniejsza konkurencja, bariery wejścia na rynek, regulacje i opodatkowanie, państwowa kartelizacja i monopolizacja, także są korzystne dla budżetu.

Argumenty etatystów

Premier przywoływał argument, że opodatkowanie paliw daje rządowi stabilność i zdolność płatniczą wobec własnych obywateli. To prawda, że dzięki wyżej wymienionym powodom opodatkowanie paliw daje pewne przychody do budżetu. Jednak — powtarzając [za Murrayem Rothbardem](#) — czy podwyżki podatków kiedykolwiek pozwoliły obniżyć deficyty? Niemal każdy rząd jest w stanie wydać dowolną ilość pieniędzy i wpędzić kraj w spiralę długu publicznego, jeśli nie kontroluje wydatków. Uczciwsze byłoby przyznanie, że zmiany ustaw zawierających zobowiązania państwowe to żmudny, formalistyczny i politycznie niepopularny proces, a rząd potrzebuje obecnie wydać więcej pieniędzy na swoją prezydencję w Radzie UE, Euro 2012 czy obsługę rozrośniętego zadłużenia.

Częste porównywanie wysokości opodatkowania w Polsce z opodatkowaniem w innych krajach UE jest dziecinną argumentacją. W interesującym zestawieniu niemieckiego serwisu GIZ

(<http://www.gtz.de/de/dokumente/giz2011-international-fuel-prices-2010-2011-data-preview.pdf>) można porównać ceny benzyny i diesla w niemal wszystkich państwach świata (stan na listopad 2010 r.). Detaliczna cena benzyny wynosiła wówczas w Polsce 1,51 \$/l, przez co nasze państwo zaliczono do krajów o bardzo wysokim opodatkowaniu, podobnie jak resztę państw UE. Problem w tym, że przeciętnie zarabiający Polak pracuje na litr paliwa kilka razy dłużej niż np. przeciętnie zarabiający Holender czy Niemiec i wciąż jest mu daleko do możliwości nabywczych robotnika w USA w 1907 roku.