

Michał Ptak

Znaczenie podatku akcyzowego od nośników energii w polskiej polityce ochrony środowiska

Słowa kluczowe: *ochrona środowiska, podatki od nośników energii, ekologiczna reforma podatkowa.*

Abstrakt: W artykule przedstawiono rolę podatku akcyzowego w realizacji celów polityki ochrony powietrza i ochrony klimatu. Omówione zostały elementy konstrukcji tego podatku (stawki podatkowe, ulgi i zwolnienia), skłaniające podatników do stosowania paliw mniej uciążliwych dla środowiska, czy też wytwarzania energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii. Analiza doświadczeń krajów europejskich, przepisów prawa Unii Europejskiej, a także propozycji zgłaszanych przez Komisję Europejską pozwoliła wskazać pożądane kierunki zmian w zakresie opodatkowania nośników energii w Polsce. W opracowaniu zwrócono również uwagę, że podatki od nośników energii powinny być elementem tzw. ekologicznej reformy podatkowej.

WPROWADZENIE

Podatek akcyzowy od paliw silnikowych, olejów opałowych, gazu i energii elektrycznej jest podstawowym podatkiem nakładanym w Polsce na nośniki energii. Ze względu na przedmiot opodatkowania podatek ten może zostać zaliczony do podatków ekologicznych. Zgodnie bowiem z powszechnie przyjętym kryterium wyróżniania podatków ekologicznych są nimi wszystkie podatki, nałożone na substancje czy produkty mogące niekorzystnie wpływać na środowisko.

Konstrukcja obowiązującego w Polsce podatku akcyzowego od nośników energii nie jest w tak dużym stopniu podporządkowana realizacji celów polityki ochrony powietrza i ochrony klimatu jak konstrukcja podatków energetycznych stosowanych w niektórych krajach Europy Zachodniej

i Północnej. Można jednak wskazać na pewne elementy konstrukcji tego podatku, które rzeczywiście odgrywają pewną rolę w ograniczaniu działań szkodliwych dla środowiska i promowaniu zachowań zmierzających do jego ochrony.

W opracowaniu omówione zostały te elementy konstrukcji podatku akcyzowego od nośników energii, które należy ocenić pozytywnie bądź negatywnie z punktu widzenia polityki ochrony środowiska. Wskazane zostały również pożądane kierunki zmian w zakresie opodatkowania energii w Polsce.

AKCYZA W POLSCE A PRZEPISY W UNII EUROPEJSKIEJ

Konstrukcję podatków od nośników energii stosowanych w państwach członkowskich określają w pewnym stopniu przepisy Unii Europejskiej, a zwłaszcza Dyrektywa 2003/96/WE Rady z 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej¹ obowiązująca od 1 stycznia 2004 r. W dyrektywie tej określone są m.in. minimalne stawki podatkowe, mające zastosowanie do poszczególnych nośników energii (tabela 1), a także ulgi i zwolnienia w podatkach od energii.

Tabela 1. Minimalne stawki podatkowe określone w przepisach Unii Europejskiej a stawki podatku akcyzowego od nośników energii^{a)} w Polsce w 2008 r.

Nośnik energii i jednostka miary	Minimalna stawka podatkowa wymagana przepisami UE ^{b)} w euro/j.m.	Stawka akcyzy w Polsce		Łączna stawka ^{d)} w euro/j.m.
		w euro/ /j.m.	w euro/ /GJ ^{c)}	
Paliwa silnikowe				
Benzyna z zawartością ołowiu (1000 l)	421	463,40	13,3	485,41
Benzyna bezołowiowa (1000 l)	287 (od 01.05.2004) 359 (od 01.01.2009)	415,12	11,9	437,14
Olej napędowy (1000 l)	274 (od 01.01.2008)	277,98 ^{e)}	7,8 ^{e)}	302,92 ^{e)}
	302 (od 01.01.2010)	291,51 ^{e)}	8,2 ^{e)}	316,45 ^{e)}
	330 (od 01.01.2012)	313,00 ^{e)}	8,8 ^{e)}	337,93 ^{e)}
Gaz LPG (1000 kg)	125	184,35	4,0	213,76
Gaz ziemny (1 GJ)	2,6	0 ^{d)}	0 ^{d)}	0 ^{d)}

¹ Dz.Urz. L 283 z 31.10.2003 r.

Tabela 1. c.d.

Paliwa opałowe i energia elektryczna				
Lekki olej opałowy (1000 l)	21	61,54	2,2	61,54
Ciężki olej opałowy (1000 kg)	15	15,92	0,6	15,92
Gaz ziemny (1 GJ)	0,15 i 0,3 ^{g)}	0 ^{f)}	0 ^{f)}	0 ^{f)}
Węgiel i koks (1 GJ)	0 (do końca 2011 r.) 0,15 i 0,3 ^{g)} od 01.01.2012)	–	–	–
Energia elektryczna (1 MW)	0,5 i 1,0 ^{g)}	5,31	1,5	5,31

a) Wykorzystano kurs opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej obowiązujący w pierwszym dniu roboczym października 2007 roku (1 euro=3,77 zł), b) W tabeli uwzględniono przyznane Polsce okresy przejściowe w dostosowaniu stawek podatków od nośników energii, c) obliczenia własne, d) akcyza i opłata paliwowa związana z wprowadzaniem na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu wykorzystywanych do napędu pojazdów, e) wysokość stawki uzależniona jest od zawartości siarki, f) Polska może objąć gaz ziemny opodatkowaniem dopiero po 10 latach od wejścia w życie dyrektywy 2003/96/WE, g) druga ze stawek dotyczy zastosowań zagospodarczych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Dyrektywa 2003/96/WE Rady z 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej, DzUrz L 283 z 31.10.2003 r.; Dyrektywa 2004/74/WE Rady z 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę 2003/96/WE w zakresie możliwości stosowania przez określone państwa członkowskie czasowych zwolnień lub obniżek poziomu opodatkowania na produkty energetyczne i energię elektryczną, Dz.Urz. L 157 z 30.04.2004 r.; *Excise Duty Tables. Part II – Energy Products and Electricity (January 2008)*, European Commission, Brussels 2008, s. 10–40; *Green Paper on Market-Based Instruments for Environment and Energy Related Policy Purposes*, SEC (2007) 388; rozporządzenie Ministra Finansów z 22 kwietnia 2004 r. w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego, DzU Nr 87, poz. 825 ze zm.

Harmonizacja podatków od nośników energii poprzez określenie minimalnych stawek podatkowych służy przede wszystkim zapewnieniu rzeczywistej konkurencji na rynku wewnętrznym Unii Europejskiej, a nie realizacji celów ekologicznych. Niemniej jednak zróżnicowanie dolnych granic stawek podatkowych jest w pewnym stopniu zgodne z celami polityki ochrony środowiska. Świadczą o tym m.in. stosunkowo niskie stawki odnoszące się do paliw gazowych wykorzystywanych do celów napędowych.

Tabela 1 zawiera również porównanie minimalnych stawek podatkowych określonych w przepisach Unii z obowiązującymi w Polsce stawkami podatkowymi mającymi zastosowanie do poszczególnych nośników energii. Z przedstawionych danych wynika, że wysokość większości obowiązujących w Polsce stawek podatkowych (uwzględniających stawki akcyzy i opłaty paliwowej) przekracza poziom wymagany w dyrektywach Unii Europejskiej. Kierując się potrzebą ochrony środowiska Polska może oczywiście stosować stawki podatkowe znacząco wyższe od tych określonych w przepisach prawa wspólnotowego. Taka sytuacja występuje w niektórych krajach Europy Zachodniej.

ELEMENTY KONSTRUKCJI AKCYZY NA NOŚNIKI ENERGII A CELE OCHRONY ŚRODOWISKA

Podatek akcyzowy jest jednym z najbardziej wydajnych fiskalnie podatków w Polsce. W latach 2002–2007 dochody z akcyzy stanowiły ok. 24–28% całkowitych dochodów podatkowych. Połowę dochodów z podatku akcyzowego stanowi akcyza nałożona na wyroby energetyczne. W 2007 r. dochody zgromadzone za pośrednictwem podatku akcyzowego od paliw silnikowych, gazu, olejów opałowych i energii elektrycznej wyniosły 25,6 mld zł².

Oprócz funkcji fiskalnej, którą należy uznać za podstawową funkcję analizowanego podatku, akcyza na nośniki energii spełnia także funkcję stymulacyjną w zakresie ochrony środowiska. Funkcja ta realizowana jest przede wszystkim dzięki odpowiedniemu zróżnicowaniu stawek akcyzy na poszczególne paliwa.

W przypadku płynnych paliw silnikowych (tabela 1) zróżnicowanie stawek akcyzy odpowiada postulatowi zawartemu w ustawie – Prawo ochrony środowiska³, będącej podstawowym aktem prawnym w systemie polskiego prawa ochrony środowiska. Stosownie do art. 283 ust. 2 tej ustawy stawki podatku akcyzowego powinny być bowiem skalkulowane w taki sposób, aby zapewnić niższą cenę rynkową benzyny bezołowiowej w stosunku do benzyny zawierającej ołów oraz niższe ceny olejów napędowego o niższej zawartości siarki w stosunku do olejów o wyższej zawartości siarki.

Analizując stawki podatku akcyzowego odnoszące się do benzyny i oleju napędowego, należy zwrócić uwagę, że akcyza, stanowiąca ok. 30% cen detalicznych tych paliw, ma z pewnością pewien wpływ na proekologiczne zachowania użytkowników dróg. Skłaniając do zakupu samochodów o niskim

² *Analiza wykonania budżetu państwa i założeń polityki pieniężnej (za lata 2002–2006)*, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2003–2008.

³ Ustawa z 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, DzU Nr 62 poz. 627 ze zm.

zużyciu paliwa czy też korzystania z alternatywnych form transportu, podatek ten przyczynia się do ograniczenia emisji hałasu i szkodliwych substancji w transporcie drogowym.

Gaz płynny i gaz ziemny wykorzystywane do celów napędowych są w Polsce opodatkowane przy zastosowaniu dużo niższych stawek niż benzyna i olej napędowy (różnica ta jest szczególnie dobrze widoczna w przypadku stawek wyrażonych w euro w zależności od wartości energetycznej paliw)⁴. Za rozwiązanie szczególnie korzystne z punktu widzenia ochrony środowiska należy uznać opodatkowanie zerową stawką sprężonego gazu ziemnego przeznaczonego do napędu pojazdów silników spalinowych (CNG). Utrzymanie tej stawki mogłoby służyć dalszej popularyzacji tego paliwa, mniej uciążliwego dla środowiska niż tradycyjne paliwa silnikowe.

Analizując poziom opodatkowania paliw wykorzystywanych do celów opałowych warto zwrócić uwagę na stawkę akcyzy na lekki olej opałowy. Stawka ta jest ok. pięciokrotnie niższa od stawki mającej zastosowanie do oleju napędowego, a więc produktu bardzo zbliżonego pod względem fizykochemicznym. Niższe stawki są oczywiście zakładane przez Dyrektywę 2003/96/WE i wynikają z chęci zapobiegania wysokim kosztom ogrzewania. Z ekologicznego punktu widzenia takie różnice w wysokości stawek podatkowych nie są jednak uzasadnione (choć wykorzystanie oleju napędowego do napędu pojazdów wiąże się z pewnymi dodatkowymi kosztami zewnętrznymi, takimi jak wypadki, hałas czy zatłoczenie)⁵.

Z danych przedstawionych w tabeli 1 wynika, że obecnie wśród paliw opałowych nieobjętych efektywnym opodatkowaniem znajdują się m.in. węgiel i koks. W przygotowywanym projekcie ustawy o podatku akcyzowym⁶ zakłada się opodatkowanie tych nośników dopiero od 1 stycznia 2012 r. Zarówno węgiel, jak i koks mają być opodatkowane przy zastosowaniu stawki w wysokości 1,18 zł (ok. 0,3 euro) za GJ. Planowana stawka akcyzy odpowiada minimalnej stawce podatkowej przewidzianej w dyrektywie 2003/96/WE.

Wysokość stawki podatku akcyzowego od energii elektrycznej, przy jednoczesnym braku opodatkowania węgla kamiennego i koksu, należy ocenić krytycznie z punktu widzenia ochrony środowiska. Stawka niższa od obecnej mogłaby stymulować wzrost zużycia energii elektrycznej na cele grzewcze w sektorze bytowo-komunalnym i przyczyniać się do zmniejszenia

⁴ Warto jednak dodać, że wyższa niż w Polsce stawka podatkowa na gaz płynny LPG stosowana jest tylko w Austrii, Danii, Wielkiej Brytanii, na Słowacji, a także we Włoszech, gaz ziemny do napędu pojazdów opodatkowany jest tylko w kilku krajach Unii Europejskiej. Zob. *Excise Duty Tables. Part II – Energy Products and Electricity* (January 2007), s. 27–32.

⁵ *Environmentally Related Taxes in OECD Countries. Issues and Strategies*, OECD, Paris 2001, s. 57.

⁶ Projekt ustawy o podatku akcyzowym (z 6 października 2008 r.), Druk sejmowy nr 1083.

tw. niskiej emisji⁷. Uważa się także, że niższy podatek mógłby zwiększyć konkurencyjność tych gałęzi polskiej gospodarki, które charakteryzują się wysoką elektrochłonnością⁸. Obecna stawka akcyzy na energię elektryczną należy do najwyższych w Europie (jedynie w Danii, Finlandii, Niemczech i Szwecji stosowane są wyższe stawki⁹).

Opodatkowanie wytworzonej już energii elektrycznej nie jest rozwiązaniem szczególnie skutecznym ekologicznie. Z punktu widzenia polityki ochrony środowiska korzystniejsze byłoby opodatkowanie surowców wykorzystywanych w elektrowniach do produkcji energii elektrycznej¹⁰. Tego typu podatek, uzależniony od rodzaju paliw wykorzystywanych do produkcji energii elektrycznej stosowany był w latach dziewięćdziesiątych m.in. w Finlandii. Należy jednak zaznaczyć, że obecnie głównym instrumentem polityki ochrony środowiska odnoszącym się do emisji gazów (obecnie tylko dwutlenku węgla) z elektrowni jest handel uprawnieniami do emisji¹¹. Elektrownie objęte są dodatkowo ostrymi standardami emisji, a w Polsce – opłatą emisyjną.

Do istotnych rozwiązań w zakresie podatkowego wsparcia ochrony środowiska należy zaliczyć zwolnienie z akcyzy energii elektrycznej wytwarzanej z odnawialnych źródeł energii (art. 23 ust. 3 ustawy o podatku akcyzowym¹²). Do wprowadzenia takiego zwolnienia upoważniają państwa członkowskie Unii przepisy dyrektywy 2003/96/WE.

KIERUNKI ZMIAN W OPODATKOWANIU NOŚNIKÓW ENERGII W POLSCE

Zmiany w opodatkowaniu energii w Polsce mogłyby polegać na wprowadzeniu dodatkowego podatku skłaniającego w większym stopniu do zachowań

⁷ W. Sztuba, P. Begier, *Akcyza na energię elektryczną*, „Wokół Energetyki” 1/2006, s. 9; P. Begier, *Czy proponowane w projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym zmiany w akcyzie na energię elektryczną są neutralne?*, „Wokół Energetyki” 3/2005, s. IV.

⁸ B. Krysta, D. Michalski, *Dostosowanie zasad opodatkowania akcyzą energii elektrycznej w Polsce do przepisów wspólnotowych*, „Wspólnoty Europejskie” 9/2006, s. 40–41.

⁹ *Excise Duty Tables. Part II...*, s. 39–40.

¹⁰ Obecnie surowce te są zwolnione z akcyzy, co ma eliminować podwójne opodatkowanie akcyzą energii elektrycznej. Warto dodać, że dostosowanie polskich przepisów o podatku akcyzowym do wymagań dyrektywy energetycznej wymaga przesunięcia momentu powstania obowiązku podatkowego w podatku akcyzowym od energii elektrycznej z momentu wydania energii elektrycznej przez wytwórcę do momentu przekazania energii elektrycznej do konsumpcji – zużycia przez ostatecznego odbiorcę. Zob. S. Parulski, *Akcyza. Komentarz*, Kantor Wydawniczy Zakamycze, Kraków 2005, s. 793–797.

¹¹ *Green Paper on Market-Based Instruments for Environment and Energy Related Policy Purposes*, SEC (2007) 388.

¹² Ustawa z 23 stycznia 2004 r. o podatku akcyzowym, DzU 2004 r. Nr 29, poz. 257 ze zm.

korzystnych z punktu widzenia ochrony środowiska. Taki podatek mógłby być uzależniony od zawartości określonych substancji w paliwie. Wprowadzenie podatku ekologicznego od paliw nie musiałoby oznaczać wzrostu obecnej stawki podatkowej – w krajach Europy Północnej (Finlandii, Szwecji) wprowadzeniu podatku węglowego (uzależnionego od zawartości węgla w paliwie) towarzyszyło odpowiednie obniżenie stawek podstawowego podatku energetycznego.

Proekologiczny podatek od paliw mógłby w pewnym zakresie zastąpić obecnie stosowaną opłatę emisyjną za wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza odprowadzaną na ekologiczne fundusze celowe. Opłata ta, ponoszona w związku z emisją 63 różnych substancji, charakteryzuje się pewnymi ograniczeniami, a zwłaszcza: słabym oddziaływaniem bodźcowym, nadmiernym skomplikowaniem oraz ograniczonym zakresem podmiotowym (opłaty nie wpływają np. na zmniejszenie niskiej emisji z gospodarstw domowych)¹³. Doświadczenia nie tylko Polski, ale również innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej wskazują, że skuteczne funkcjonowanie tego rodzaju opłat wymaga istnienia rozbudowanego systemu instytucji zaangażowanych w administrowanie i kontrolę¹⁴.

Zastąpienie opłaty emisyjnej podatkiem stosowanym „obok” podstawowego podatku akcyzowego zbliżyłoby polski system opodatkowania energii do rozwiązań funkcjonujących w takich krajach, jak Dania, Finlandia czy Szwecja. Należy jednak zauważyć, że w niektórych krajach zachodnioeuropejskich funkcję proekologiczną przypisuje się wyłącznie podatkowi akcyzowemu. Taka sytuacja występuje m.in. w Niemczech, gdzie funkcjonuje jeden z najwyższych w Europie podatków od nośników energii.

Ewentualne zmiany w opodatkowaniu energii mogłyby być wprowadzone w ramach tzw. ekologicznej reformy podatkowej. Takie reformy, prowadzące do przesunięcia punktu ciężkości w dochodach budżetowych z podatków nakładanych na pracę czy kapitał w kierunku podatków nakładanych na zasoby środowiska, przeprowadzone zostały w ciągu ostatnich kilkunastu lat w Danii, Szwecji, Finlandii, Norwegii, Holandii, Niemczech i Wielkiej Brytanii. Reformy podatkowe w tych krajach oparte były przede wszystkim na mniej lub bardziej znaczących zmianach w podatkach nakładanych na nośniki energii. Zastosowanie podatków energetycznych jako podstawowych elementów ekologicznych reform podatkowych było możliwe dzięki odpowiedniej wydajności fiskalnej tych podatków.

¹³ *Opłaty za emisję zanieczyszczeń powietrza. Projekty zmian*, B. Poskrobko (red.), Wydawnictwo Ekonomia i Środowisko, Białystok 1999, s. 77–78.

¹⁴ *The St Petersburg Guidelines on Environmental Funds in the Transition to a Market Economy*, OECD, Paris 1995, s. 33.

Interesujący kierunek zmian w zakresie opodatkowania energii w krajach Unii Europejskiej został przedstawiony przez Komisję Europejską w 2007 r.¹⁵ Komisja zaproponowała uzależnienie stawek podatków energetycznych stosowanych w państwach członkowskich od wartości opałowej poszczególnych paliw, tak aby podatki nie preferowały jednych nośników energii kosztem drugich¹⁶. Stawki podatkowe miałyby dodatkowo uwzględniać aspekt środowiskowy związany z emisjami gazów cieplarnianych i innych gazów wprowadzanych do powietrza podczas spalania określonych paliw. Ten drugi (ekologiczny) składnik opodatkowania nie miałby zastosowania do podmiotów uczestniczących w „handlu emisjami” (m.in. elektrowni).

ZAKOŃCZENIE

Z przeprowadzonych w opracowaniu rozważań wynika, że stosowany w Polsce podatek akcyzowy od nośników energii uwzględnia w pewnym zakresie potrzebę ochrony środowiska. Pożądanym (z punktu widzenia polityki ekologicznej) kierunkiem zmian w zakresie opodatkowania nośników energii mogłoby być jednak wprowadzenie dodatkowego podatku ekologicznego.

Należy pamiętać, że wszelkie postulaty „zazielenienia” podatków od środków od nośników energii i całego systemu podatkowego powinny wiązać się z oceną potencjalnych skutków ekologicznych i gospodarczych nowych rozwiązań. Teoria finansów publicznych wskazuje bowiem, że nie powinno się nadmiernie obciążać podatkami celami, które mogą być lepiej osiągnięte dzięki innym instrumentom.

Literatura

Analiza wykonania budżetu państwa i założeń polityki pieniężnej (za lata 2002–2006), Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2003–2008.

Begier P., *Czy proponowane w projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym zmiany w akcyzie na energię elektryczną są neutralne?*, „Wokół Energetyki” 3/2005.

Dyrektywa 2003/96/WE Rady z 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej, Dz.Urz. L 283 z 31.10.2003 r.

Dyrektywa 2004/74/WE Rady z 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę 2003/96/WE w zakresie możliwości stosowania przez określone państwa członkowskie czasowych zwolnień lub obniżek poziomu opodatkowania na produkty energetyczne i energię elektryczną, Dz.Urz. L 157 z 30.04.2004 r.

Environmentally Related Taxes in OECD Countries. Issues and Strategies, OECD, Paris 2001.

¹⁵ *Green Paper on Market-Based...*

¹⁶ Propozycje takie zgłaszane były w polskiej literaturze branżowej. Zob. *Wyzwania roku 2007 – Szanse i zagrożenia dla polskiego rynku paliw w roku 2007*, „Paliwa Płynne” 8/2007, s. 7.

- Excise Duty Tables. Part II – Energy Products and Electricity (January 2008)*, European Commission, Brussels 2008.
- Green Paper on Market-Based Instruments for Environment and Energy Related Policy Purposes*, SEC (2007) 388.
- Krysta B., Michalski D., *Dostosowanie zasad opodatkowania akcyzą energii elektrycznej w Polsce do przepisów wspólnotowych*, „Wspólnoty Europejskie” 9/2006.
- Opłaty za emisję zanieczyszczeń powietrza. Projekty zmian*, pod red. B. Poskrobko, Wydawnictwo Ekonomia i Środowisko, Białystok 1999.
- Parulski S., *Akcyza. Komentarz*, Kantor Wydawniczy Zakamycze, Kraków 2005.
- Projekt ustawy o podatku akcyzowym (z 6 października 2008 r.), Druk sejmowy nr 1083.
- Rozporządzenie Ministra Finansów z 22 kwietnia 2004 r. w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego, DzU Nr 87, poz. 825 ze zm.
- Sztuba W., Begier P., *Akcyza na energię elektryczną*, „Wokół Energetyki” 1/2006.
- The St Petersburg Guidelines on Environmental Funds in the Transition to a Market Economy*, OECD, Paris 1995.
- Ustawa z 23 stycznia 2004 r. o podatku akcyzowym, DzU 2004 r. Nr 29, poz. 257 ze zm.
- Ustawa z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, DzU Nr 62 poz. 627 ze zm.
- Wyzwania roku 2007 – Szanse i zagrożenia dla polskiego rynku paliw w roku 2007*, „Paliwa Płynne” 8/2007.

The Role of Excise Duty on Energy Carriers in Polish Environmental Policy

Summary

The paper presents the role of excise duty on energy carriers in air pollution and climate change policy. The author shows that excise duty rates and tax exemptions provide incentives for switching to cleaner fuels and promote renewable energy sources. Furthermore, the article explores possible directions of changes in energy taxes in Poland. These changes can be based on experience gained by other European countries. The author shows that energy taxes can be introduced as a part of environmental tax reform.