Warszawa, 01.04.2019 r.

**GŁÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE**

1. **Infrastruktura i logistyka paliw, zapasy obowiązkowe**

Ograniczenie przestępczości w obrocie paliwami doprowadziło do wzrostu dostaw, realizowanych przez przedsiębiorstwa działające zgodnie z prawem, które wywiązują się ze wszystkich obowiązków prawnych, związanych z obrotem paliwami, w tym m.in. utrzymywania zapasów obowiązkowych. Skutkiem tego jest brak wystarczających zasobów infrastrukturalnych, a w nieodległej przyszłości wystąpić mogą braki w infrastrukturze magazynowej paliw płynnych.

Przyczyną takiego stanu jest przede wszystkim fakt, że w minionych kilku latach nie zrealizowano istotnych inwestycji w infrastrukturę naftową. Wobec znaczącego udziału paliwa z nielegalnych źródeł dotychczasowa infrastruktura była wystarczająca dla obsługi rynku.

Utrudnieniem w rozwoju logistyki paliwowej są przepisy prawa, nie uwzględniające specyfiki inwestycji w tym sektorze.

Wciąż nie jest zakończony proces wdrażania nowej struktury zapasów interwencyjnych, zakładającej podział obowiązków między ARM i przedsiębiorców (odpowiednio 60 dni i 30 dni zapasów).

Problemem operacyjnym, utrudniającym sprawny transport paliw płynnych cysternami drogowymi jest to, że część dróg, prowadzących do terminali paliwowych, ma ograniczenia w zakresie nacisku na oś – zarówno ze względu na decyzje władz lokalnych, jak też kategorię dróg. Powoduje to konieczność uzyskiwania indywidualnych zezwoleń na dojazd cystern samochodowych.

Nadal występuje problem kradzieży paliwa w łańcuchu dostaw, często z udziałem kierowców cystern paliwowych.

**Nasze stanowisko:**

Postulujemy doprowadzenie do zapewnienia wymaganej wielkości infrastruktury magazynowej paliw płynnych w Polsce poprzez pilną realizację inwestycji w tym obszarze, a także w obszarze logistyki rurociągowej. Usprawnieniu systemu niewątpliwie służyłoby zwiększenie ilości ropy naftowej i paliw przechowywanych przez ARM w ramach zapasów interwencyjnych, a tym samym obniżenie poziomu zapasów obowiązkowych przechowywanych przez przedsiębiorców i zwiększenie adekwatnej puli zapasów agencyjnych w ARM. W celu poprawy bilansu pojemności magazynowych zasadna byłaby również realokacja zapasów agencyjnych z naziemnych baz magazynowych do pojemności podziemnych. Ponadto niezbędne są pilne inwestycje w tym obszarze i rozbudowa pojemności magazynowych w kraju.

W celu szybszego i bardziej efektywnego prowadzenia inwestycji niezbędne jest przyjęcie tzw. specustawy dla procesów inwestycyjnych w sektorze logistyki naftowej, w korzystnym dla branży kształcie.

Kluczowe jest zakończenie procesu wdrażania nowej struktury zapasów interwencyjnych, a także eliminacja z ustawy o zapasach barier regulacyjnych, wpływających negatywnie na poziom obowiązków dot. zapasów oraz wnoszenia opłaty zapasowej.

Ułatwieniem dla podmiotów realizujących obowiązek przechowywania zapasów obowiązkowych i jednocześnie szybką metodą na pozyskanie dostępu do nowych pojemności magazynowych byłoby wykorzystanie zapisów ustawowych, mówiących o możliwości przechowywania części zapasów w pojemnościach poza Polską. Rozwiązanie to byłoby możliwe do wykorzystania tylko w przypadku podpisania umów bilateralnych, umożliwiających relokację zapasów poza granice naszego kraju. Konieczne są zmiany w zasadach dopuszczania do ruchu na drogach pojazdów o nacisku na oś 11,5 t, zgodnie z regulacjami Unii Europejskiej. Umożliwiłyby one bezproblemową logistykę drogową paliw po polskich drogach. Proponujemy podjęcie prac nad zmianą przepisów w zakresie sankcji, które powinny dotykać nieuczciwych kierowców, poprzez przywrócenie regulacji, które w przeszłości były ujęte w ustawie o transporcie drogowym (zawieszenie lub pozbawienie uprawnień ADR kierowców, skazanych prawomocnym wyrokiem sądowym za kradzież paliwa).

1. **Regulacje podatkowe**

W roku 2018 rząd podjął prace nad szeregiem aktów prawnych w obszarze podatków, z czego część została przyjęta w postaci ustaw lub rozporządzeń i wejdzie w życie w roku 2019. Nowe przepisy dotyczą zarówno branży paliwowej, jak i innych gałęzi gospodarki. Ze względu na mnogość projektów i szybki tryb legislacji ich rzetelna analiza była bardzo utrudniona, mimo że ich wdrożenie i praktyka stosowania będą stanowić duże wyzwanie zarówno dla administracji, jak i branży paliwowej.

Dzięki współpracy z branżą Ministerstwu Finansów udało się uniknąć problemów, związanych z wprowadzeniem w życie regulacji dotyczących wymiany dotychczas funkcjonujących kas fiskalnych na kasy typu on-line czy też dokumentów przewozowych e-DD.

Z drugiej strony nakładanie nowych obowiązków powoduje znaczny wzrost kosztów operacyjnych po stronie przedsiębiorców – tym bardziej, że część regulacji dotyczy tych samych obszarów działalności (np. SENT – e-DD). Zwraca uwagę zaniżanie w OSR kosztów wprowadzenia proponowanych rozwiązań.

**Nasze stanowisko:**

Uważamy, że administracja powinna wprowadzać nowe przepisy w sposób, który zminimalizuje koszty dla przedsiębiorców. Przepisy podatkowe muszą uwzględniać specyfikę branży. Należy doprowadzić do sytuacji, kiedy nie następuje dublowanie sprawozdawczości i procesów, które pojawiają się w wielu systemach jednocześnie (np. e-DD versus SENT). Wdrażanie takich rozwiązań, jak np. kasy fiskalne on-line, powinno być realizowane z uwzględnieniem głosu branży. Przepisy prawa powinny być konsultowane w trybie dającym zainteresowanym podmiotom czas na ich rzetelną analizę i ocenę różnorakich skutków.

Pożądane jest wprowadzenie jasnych przepisów prawa, nie dających pola do ich dowolnej interpretacji przez służby kontrolne, z ordynacją podatkową zwiększającą ochronę podatników przed fiskusem. Jasne i stabilne przepisy prawa podatkowego, uwzględniające specyfikę branży, stanowią podstawę jej rozwoju i dalszych inwestycji.

Wnioskujemy o przyjęcie jednolitych stawek VAT na produkty gastronomiczne oferowane w różnych rodzajach działalności usługowej.

1. **Kontynuacja działań związanych ze zwalczaniem przestępczości w obrocie paliwami**

Podjęte w latach 2016/2017 działania rządu (pakiet paliwowy, pakiet energetyczny i pakiet transportowy – tzw. SENT) doprowadziły do zasadniczego ograniczenia przestępczości w obrocie paliwami i wzrostu ich oficjalnej konsumpcji. Tym niemniej pozostają obszary, w których nadal ma miejsce nielegalny zarobek (obrót lekkim olejem opałowym, paliwem żeglugowym, paliwem lotniczym, paliwem kolejowym, paliwem rolniczym, wykorzystywanie baz olejowych). Podmioty z szarej strefy korzystają też z nowych metod w logistyce, takich jak przewóz paliwa w pojazdach niedostosowanych do ich transportu (cysterny do transportu mleka, przewóz w plastikowych kontenerach w zwykłych ciężarówkach etc.).

Z drugiej strony zaczyna być zauważalne zjawisko nadmiernej komplikacji przepisów, a także niewykorzystywania możliwości scalania przez władze niektórych rozwiązań (SENT – e-DD), co skutkuje ponoszeniem coraz większych kosztów przez działających zgodnie z prawem

przedsiębiorców. Rozważane jest wprowadzenie pełnego nadzoru nad operacjami dotyczącymi paliw na stacjach paliw w ramach tzw. systemu Connect.

**Nasze stanowisko:**

W celu utrzymania „blokady” działalności przestępców konieczna jest stała obserwacja rynku, kontynuacja współpracy administracji z branżą, a także utrzymanie wysokiego poziomu kontroli – również na drogach - realizowanych przez KAS i inne instytucje, nawet w sytuacji dojścia do zerowego poziomu wykrywalności. Z drugiej strony wprowadzane rozwiązania (rozwinięcie SENT) nie powinny być zbyt uciążliwe dla przedsiębiorców, działających zgodnie z prawem. Co za tym idzie, konieczne jest wydawanie przez KAS jednolitych interpretacji przepisów SENT i zasad kontroli. Należy także doprowadzić do zintegrowania systemów e-DD i SENT w celu zmniejszenia obciążeń przedsiębiorców. Wprowadzenie systemu Connect powinno zostać poprzedzone szeroką debatą z branżą, z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym.

Ponawiamy postulat przeniesienia zwrotu akcyzy za paliwo rolnicze z urzędów gmin do KAS, a także zrównanie akcyzy od produktów mających podobny skład fizykochemiczny – jak olej napędowy i lekki olej opałowy, gaz LPG do celów grzewczych i autogaz.

1. **Jakość paliw**

Paliwa wprowadzane na polski rynek spełniają wszelkie normy jakościowe i zapewniają bezproblemową eksploatację pojazdów. Potwierdzają to coraz lepsze wyniki badań jakości paliw, prowadzone przez Inspekcję Handlową.

W Polsce konsekwentnie wprowadzane są regulacje dotyczące paliw odnawialnych dla transportu. Regulacje UE związane z tzw. dyrektywą ILUC ograniczają do 2020 roku używanie biopaliw pierwszej generacji do poziomu 7% oraz zobowiązują państwa członkowskie do promowania tzw. zaawansowanych biopaliw. W polskich warunkach wyzwaniem pozostaje oddzielenie NCR i NCW, a także kwestie techniczne, związane z zaawansowanymi biopaliwami.

Przyjęta w 2018 roku nowelizacja **dyrektywy w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (REDII),** którą kraje członkowskie powinny implementować do 30 czerwca 2021 roku, zakłada dążenie do osiągnięcia w roku 2030 m.in. 32% udziału energii ze źródeł odnawialnych w zużyciu energii w UE ogółem, z tego 14 punktów procentowych ma należeć do sektora transportu. Jeżeli chodzi o paliwa transportowe, to szczególnie promowane są biopaliwa zaawansowane, których wykorzystanie musi wynieść min. 3,5% na koniec przyszłej dekady. **Niezwykle ważny w zakresie biopaliw konwencjonalnych jest ustalony na lata 2021-2030 limit, którego poziom będzie sumą udziału tych biopaliw w ogólnym zużyciu energii w transporcie w roku 2020 tak, by łącznie nie przekroczyć 7%.**

Pewnym wyzwaniem dla branży paliwowej i motoryzacyjnej pozostaje wpływ zaawansowanych biopaliw na jakość B7, E5 i E10.

**Nasze stanowisko:**

Uważamy, że należy pilnie przyjąć nową, kompleksową ustawę na lata 2020-2030, implementującą do polskiego porządku prawnego regulacje w zakresie RED, FQD i REDII – w miejsce dotychczasowych oddzielnych ustaw dotyczących systemu monitorowania jakości paliw oraz biopaliw i biokomponentów.

Ponadto oczekujemy, że zapisy dotyczące realizacji w 2020 roku poziomów NCW i NCR zostaną zinterpretowane w sposób najbardziej przyjazny branży paliwowej. Ponawiamy postulat eliminacji z rynku biopaliwa B100, służącego często do wyłudzeń VAT oraz omijania konieczności realizacji NCW, a co za tym idzie obniżenie Narodowego Celu Wskaźnikowego do poziomu możliwego do realizacji za pomocą obligatoryjnego blendingu.

Wprowadzenie blendingu biopaliw zaawansowanych powinno zostać poprzedzone badaniami ich wpływu na dotychczas stosowane paliwa normatywne, a także analizą ich magazynowania i transportu.

1. **Oleje i smary**

Wprowadzenie pakietu energetycznego i pakietu przewozowego (SENT) nałożyło na przedsiębiorstwa, działające w sferze produkcji i obrotu olejami smarowymi, nowe obowiązki sprawozdawcze, a także związane z zapasami obowiązkowymi. Podnosi to koszty operacyjne branży.

Sektor olejowy od lat zmaga się z procederem szarej strefy, polegającym na wprowadzaniu do obrotu olejów mineralnych (klasyfikowanych przez Nomenklaturę Scaloną w ramach grupy CN 2710) jako olejów syntetycznych (a zatem jako klasyfikowanych do grupy CN 3403). Jest to spowodowane tym, że oleje mineralne są objęte efektywną stawką akcyzy w wysokości 1180 PLN/1000 litrów, zaś oleje syntetyczne – nie.

Innym problemem pozostaje nielegalny obrót detaliczny olejami smarowymi, sprowadzanymi do Polski z państw, w których nie są one objęte podatkiem akcyzowym. Jest to skutkiem braku jednolitej polityki państw UE oraz Komisji Europejskiej w tym zakresie i sytuacji, w której w niektórych państwach – np. Polsce – oleje objęte są podatkiem akcyzowym, a co za tym idzie EMCS, zaś w innych nie. Zaburza to zarówno sens funkcjonowania samego systemu EMCS, który staje się względnie łatwy do obejścia, ale także funkcjonowanie całego rynku oraz ułatwia działalność szarej strefy.

Również od lat obserwujemy zjawisko nielegalnego spalania zużytych olejów smarowych (tzw. olejów odpadowych bądź przepracowanych), co zakłóca działanie systemu odzysku, uderza w legalny obrót olejami opałowymi oraz ma negatywny wpływ na jakość powietrza, a także stanowi naruszenie przepisów akcyzowych.

**Nasze stanowisko:**

Opowiadamy się za przyjęciem rozwiązań, minimalizujących negatywne skutki wprowadzenia pakietu energetycznego i SENT dla branży olejów smarowych – z zachowaniem ich ochronnej funkcji dla rynku paliw płynnych.

W celu ograniczenia szarej strefy w obrocie olejami ponawiamy postulat wprowadzenia jednolitej stawki podatku akcyzowego na oleje smarowe „syntetyczne” (CN 3403) oraz mineralne (CN 2710) z założeniem, że nowa wartość jednolitego podatku będzie wyliczona jako średnia ważona z obciążenia podatkiem obu kodów CN 2710 i CN 3403 - tak, by sumaryczna wartość akcyzy w branży olejowej pozostała na poziomie zbliżonym do obecnego.

Postulujemy też o zaostrzenie kontroli wprowadzania na rynek olejów smarowych, sprowadzanych z zagranicy z naruszeniem przepisów akcyzowych. Krajowa Administracja Skarbowa powinna monitorować oferty handlowe – w tym zamieszczane na platformach internetowych. Uważamy, że kompleksowe rozwiązanie problemu będzie możliwe tylko pod warunkiem objęcia olejów systemem EMCS w całej Unii Europejskiej, co stanie się dużo bardziej realne wobec planowanego na rok 2019 Brexitu, gdyż opuszczenie UE przez Wielką Brytanię spowoduje utratę tzw. mniejszości blokującej przez przeciwników tej koncepcji. Służby ochrony środowiska oraz KAS powinny zdecydowanie aktywniej zwalczać proceder spalania olejów przepracowanych, gdyż tylko w ten sposób można zagwarantować uzyskanie wymaganego poziomu odzysku oraz wspierać ogólne wysiłki na rzecz poprawy jakości powietrza, efektywności energetycznej i gospodarki w obiegu zamkniętym.

Rozwiązaniem problemów dotyczących obrotu olejami smarowymi byłoby przyjęcie kompleksowej regulacji w ramach prac nad tzw. II pakietem energetycznym.

1. **Regulacje dotyczące rynku paliw**

Wprowadzenie skutecznych rozwiązań w obszarze walki z szarą strefą (pakiet paliwowy, pakiet energetyczny, pakiet przewozowy) – aczkolwiek przyczyniło się do rozwiązania głównych problemów sektora paliw płynnych – uwypukliło problemy, z którymi branża zmaga się od lat, a mianowicie brak jednolitego nadzoru, brak regulatora nadzorującego wyłącznie branżę paliwową, niespójność poszczególnych aktów prawnych (przepisy bio, jakościowe, o zapasach, SENT, przepisy techniczne i budowlane, przepisy akcyzowe etc.), a także brak agregacji, ujednolicenia i dygitalizacji danych, przekazywanych do poszczególnych instytucji.

**Nasze stanowisko:**

Ponawiamy postulat podjęcia prac nad zapisami Prawa naftowego jako kompleksowej regulacji rynku paliw ciekłych w Polsce, która miałaby zawierać jednolite definicje i regulacje dotyczące wprowadzania paliw płynnych na rynek, w tym przepisy jakościowe, o zapasach, opłacie paliwowej etc., a także wprowadzać elektroniczną formę baz i rejestrów – najlepiej w postaci jednolitej platformy cyfrowej. Elementem nowych rozwiązań powinno być wprowadzenie jednolitego nadzoru nad branżą (regulator rynku). Przygotowanie projektu powinno być powierzone zespołowi roboczemu z udziałem przedstawicieli administracji i organizacji branżowych sektora paliwowego.

Elementem regulacji powinno być powołanie urzędu – regulatora branży paliwowej, sprawującego nadzór nad produkcją, logistyką i obrotem paliwami.

Niezbędne jest dalsze wzmocnienie URE jako organu koordynującego nadzór nad branżą, doskonalenie współpracy horyzontalnej poszczególnych instytucji, pełna dygitalizacja danych i scalenie ich w jednym systemie – tzw. platformie paliwowej, a także pełne wykorzystanie narzędzi, jakie dają przepisy prawa. Postulujemy uszczelnienie procesu koncesyjnego i doskonalenie rozwiązań, przyjętych w poszczególnych pakietach. W tym celu pożądane jest dokonanie analizy efektywności wprowadzonych rozwiązań i wypracowanie zmian mających na celu usunięcie dostrzeżonych niedoskonałości, co dotyczy np. niektórych przepisów pakietu energetycznego i rozporządzeń wykonawczych wydanych na jego podstawie.

1. **Kradzieże na stacjach paliw**

W 2018 roku weszła w życie nowelizacja Kodeksu Wykroczeń i innych ustaw. W jej ramach do przepisów dodano m.in. modyfikację Kodeksu Karnego, zgodnie z którą "odpowiada jak za jeden czyn zabroniony wyczerpujący znamiona przestępstwa ten, kto w krótkich odstępach czasu, przy wykorzystaniu tej samej albo takiej samej sposobności lub w podobny sposób popełnia dwa lub więcej umyślnych wykroczeń przeciwko mieniu, jeżeli łączna wartość mienia uzasadnia odpowiedzialność za przestępstwo". Zdecydowano też o utworzeniu wyczekiwanego od wielu lat przez środowiska handlowe **elektronicznego rejestru sprawców wykroczeń przeciwko mieniu** - osób podejrzanych o popełnienie takich wykroczeń, obwinionych i ukaranych. Rejestr ma służyć policji, prokuraturze i sądom do tego, by „zawodowi” złodzieje, popełniający drobne kradzieże np. w różnych miastach, nie odpowiadali za pojedyncze wykroczenia, lecz zsumowane przestępstwo.

Nadal nierozwiązany zostaje **problem** **zapewnienia bezpieczeństwa podróżnym, korzystającym z parkingów w Miejscach Obsługi Podróżnych**. Szczególny niepokój budzi profesjonalizacja środowiska handlarzy i złodziei, wyrażająca się tworzeniem coraz większych i lepiej zorganizowanych, wyspecjalizowanych grup przestępczych trudniących się tym procederem. Dotyczy to okradania ciężarówek, korzystających z parkingów, ale też prowadzenia nielegalnego handlu, często podrabianymi bądź kradzionymi towarami.

**Nasze stanowisko:**

Konieczna jest obserwacja wpływu przyjętych rozwiązań prawnych na środowisko przestępców, dokonujących kradzieży w punktach handlowych, w tym na stacjach paliw. Poprawie sytuacji sprzyjałoby przyśpieszenie trybu rozpatrywania spraw kradzieży sklepowych przez kolegia ds. wykroczeń oraz sądy.

W celu poprawy bezpieczeństwa w Miejscach Obsługi Podróżnych należy powołać wyspecjalizowaną jednostkę Policji – tzw. Policję Autostradową, która zajmowałaby się bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz bezpieczeństwem podróżnych, korzystających z MOP na autostradach i drogach szybkiego ruchu.

1. **Handel na stacjach paliw towarami pozapaliwowymi**

Sprzedaż towarów pozapaliwowych odgrywa coraz większą rolę w funkcjonowaniu stacji paliw, stanowiąc znaczną część dochodów, a także sprzyja przekształcaniu stacji w centrum świadczenia usług dla klientów. Oczekuje się, że ta rola będzie rosnąć wraz ze wzrostem udziału paliw alternatywnych w transporcie. Stacje odgrywają szczególną funkcję w zaspokajaniu podstawowych potrzeb gospodarki i społeczeństwa. W odniesieniu do podróżnych, przemieszczających się samochodem, spełniają one analogiczne funkcje jak dworce kolejowe i autobusowe oraz porty rzeczne, morskie i lotnicze dla innych rodzajów transportu. Na stacjach paliw prowadzona jest bowiem kompleksowa obsługa podróżnych – oprócz tankowania paliwa kierowcy i pasażerowie korzystają z toalet, miejsc wypoczynku, dokonują zakupu posiłków w restauracjach i barach szybkiej obsługi, dokonują zakupów w sklepach etc. Przy wielu drogach jedyna ogólnodostępna infrastruktura (np. toalety, woda bieżąca) ulokowana jest właśnie na stacjach paliw. To również miejsca służące bezpieczeństwu ruchu drogowego poprzez zapewnienie możliwości wypoczynku, czy zaopatrzenia w niezbędne towary eksploatacyjne do pojazdów – często jedyne czynne w święta, czy dni wolne od pracy. Stacje paliw stanowią też naturalne zaplecze wsparcia  w sytuacjach nadzwyczajnych. Są tym samym istotnym elementem zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego. Doświadczenie wykazuje, że w stanach klęsk żywiołowych sprawnie działająca sieć stacji pozwala funkcjonować zarówno pojazdom służb porządkowych i ratunkowych (Policja, Straż Pożarna, Pogotowie Ratunkowe, itp.), jak i dotkniętej kataklizmem ludności, która ma możliwość zaopatrzenia w podstawowe produkty.

Z tego względu wszelkie inicjatywy, zmierzające do ograniczenia oferowanego asortymentu, stanowią zagrożenie zarówno dla firm prowadzących stacje paliw, jak dla odbiorców ich usług. Ewentualne zmiany doprowadziłyby do wzrostu ceny sprzedawanego paliwa, a także eliminacji części stacji z rynku.

**Kwestia sprzedaży wyrobów alkoholowych**

W okresach znacznych wahań marży wiele stacji paliw może kontynuować działalność głównie dzięki sprzedaży towarów i usług pozapaliwowych, w tym alkoholu. Należy pamiętać, że na cenę paliw wpływają w dużym stopniu obciążenia o charakterze podatkowym i tym podobnym; średnio w roku 2018 stanowiły one 53% ceny benzyny 95, 49% ceny oleju napędowego i 40% ceny autogazu.

Badania rynkowe przeprowadzone w latach ubiegłych pokazały, że niewiele ponad 3% mocnych alkoholi klienci kupują na stacjach paliw (z tendencją spadkową). W przypadku piwa było to niecałe 4%, również mniej niż poprzednio. Ponadto, właśnie na stacjach paliw – ze względu na używane systemy monitoringu – istnieje najlepsza egzekucja przepisów, zabraniających sprzedaży alkoholu osobom nietrzeźwym i nieletnim. Doświadczenia tych państw, w których wprowadzono całkowity lub częściowy zakaz sprzedaży alkoholu na stacjach paliw (Holandia, Belgia), wskazują na brak jakiejkolwiek zależności między dostępnością alkoholu na stacjach, a liczbą nietrzeźwych kierowców.

**Handel lekami bez recepty**

Na stacjach oferowane są wyłącznie podstawowe leki – takie, których poszukują nabywcy w celu doraźnej pomocy. Z możliwości zakupu w takich miejscach korzysta wielu kierowców i pasażerów, a także okolicznych mieszkańców, zwłaszcza w małych miejscowościach i na terenach wiejskich. Sprzedaż leków bez recepty w takich lokalizacjach stanowi realizację prawa pacjentów do możliwie szybkiego i bezproblemowego dostępu do leków. Ma to szczególne znaczenie w nagłych przypadkach, w godzinach nocnych oraz w dni wolne od pracy.

Sprzedaż leków bez recepty stanowi nikły procent obrotu stacji paliw i nie wpływa zasadniczo na ich sytuację ekonomiczną. Z drugiej strony dystrybucja tej kategorii towarów jest istotnym wsparciem sprzedaży dla małych, niezależnych stacji, zlokalizowanych często na terenach wiejskich. Obecny model pozaaptecznej sprzedaży leków bez recepty ma w Polsce ugruntowaną tradycję. Wielkość sprzedaży leków na stacjach paliw utrzymuje się na stabilnym poziomie od wielu lat, zaś ich asortyment jest z reguły ograniczony do poniżej 30 produktów. Leki sprzedawane na stacjach pochodzą z hurtowni farmaceutycznych i mają postać minimalnej dawki leczniczej, pakowanej w opakowania, wystarczające na 1-1,5 dnia stosowania leku. Praktyka potwierdza, że w przypadku konieczności zakupu leków bez recepty w większej ilości, czy też dawce, klienci kierują się do aptek.

**Nasze stanowisko:**

Uważamy za niezbędne uświadomienie konsumentom i decydentom, że stacja paliw przestaje być punktem sprzedaży paliwa, a staje się punktem świadczenia zróżnicowanych usług konsumenckich.

Oczekujemy, że ceny na rynku paliw będą kształtowane wyłącznie przez czynniki ekonomiczne, a przyjmowane regulacje prawne nie będą powodowały dalszego nieuzasadnionego wzrostu cen. Sprzeciwiamy się jakimkolwiek działaniom, mogącym spowodować ograniczenie zakresu świadczonych usług i sprzedawanych na stacjach towarów, np. poprzez ograniczenia w sprzedaży wyrobów alkoholowych czy leków. Jedynym wymiernym skutkiem wprowadzenia proponowanych ograniczeń byłoby pogorszenie sytuacji branży naftowej, a szczególnie operatorów stacji paliw działających jako stacje niezależne. Prowadzenie sprzedaży towarów innych niż paliwa umożliwia istnienie stacji paliw w obecnej ilości i w obecnym formacie rynkowym. Ograniczenie asortymentu skutkowałoby wzrostem kosztów ich prowadzenia i wzrostem cen paliw.

Ewentualne zmiany w zakresie zasad sprzedaży leków czy też wyrobów alkoholowych powinny dotyczyć całej sieci dystrybucji, a nie odnosić się wyłącznie do stacji paliw.

1. **Współpraca z FuelsEurope, konkurencyjność polskiego i europejskiego przemysłu rafineryjnego**

W Unii Europejskiej toczy się debata nad kształtem długofalowej polityki energetyczno-klimatycznej i polityki transportowej w kontekście ograniczenia/eliminacji emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem. Dostosowanie się do wymagań gospodarki niskowęglowej jest poważnym wyzwaniem dla europejskiego przemysłu rafineryjnego. Wyzwanie to podjęły grupy ekspertów europejskich firm naftowych, które wypracowują zarówno sposoby ograniczania emisji gazów cieplarnianych w procesie wytwarzania paliw silnikowych, jak i koncepcję „niskowęglowych” paliw transportowych. Niestety, w debacie politycznej na forum UE często dominują postawy abstrahujące od zasad neutralności technologicznej i optymalizacji kosztów ekonomicznych, środowiskowych i społecznych. Powyższe skutkuje intensyfikacją działań~~,~~ związanych z wypracowaniem polityk oraz regulacji nakładających na europejski przemysł rafineryjny ogromne obciążenia i obniżające jego konkurencyjność.

W ramach UE funkcjonuje instytucja Forum Rafineryjnego, skupiająca przedstawicieli przemysłu, administracji UE i krajów członkowskich, a wypracowane tam wspólnie rozwiązania będą miały bezpośredni wpływ na przyszłość branży rafineryjnej w Europie. Powinny one uwzględniać fakt, że w średniej perspektywie ropa naftowa pozostanie głównym nośnikiem energii do zastosowań w transporcie. Nieprzemyślane regulacje prawne, nieuwzględniające interesu nie tylko branży rafineryjnej, ale też związanych z nią sektorów gospodarki, mogą doprowadzić do upadku sektora i przeniesienia produkcji poza granice Unii Europejskiej. Miałoby to wyjątkowo niekorzystne skutki dla całej gospodarki europejskiej, a także jej bezpieczeństwa energetycznego. Jest też klasycznym przykładem ucieczki emisji (carbon leakage).

Europejskie Stowarzyszenie Przemysłu Rafineryjnego „FuelsEurope” we współpracy z ośrodkami badawczymi przygotowało „Wizję 2050” – perspektywę możliwości funkcjonowania sektora rafineryjnego i nowoczesnych, niskoemisyjnych paliw płynnych w transporcie do roku 2050. Główne konkluzje z raportu FuelsEurope są następujące:

* **Zmiana klimatu wymaga pilnych i zdecydowanych działań** we wszystkich sektorach gospodarki.
* **Węglowodorowe paliwa płynne pozostaną ważną częścią przyszłego systemu mobilności**, nawet jeżeli wzrośnie udział alternatywnych źródeł energii. Popyt na produkty rafineryjne będzie rósł ze względu na globalny wzrost gospodarczy i demografię. Są ograniczenia dla zastosowania napędów elektrycznych w transporcie morskim, lotnictwie i pojazdach ciężkich: dla tych rodzajów transportu kluczowym wymogiem jest przechowywanie maksymalnej ilości energii w możliwie małej objętości i masie – paliwa ropopochodne mają tu znaczącą przewagę wobec np. baterii.
* **Silniki spalinowe nadal będą odgrywać ważną rolę** dla różnych sektorów transportu na nadchodzące dziesięciolecia.
* Opracowywanie i wdrażanie **niskoemisyjnych ciekłych paliw węglowodorowych daje możliwość skutecznego zaspokojenia popytu** na paliwa ropopochodne, jednocześnie przyczyniając się do **rozwiązania zagrożeń wpływających na zmianę klimatu**.
* **Paliwa ciekłe o niskiej zawartości węglowodorów mogą zmniejszyć emisję CO2 we wszystkich segmentach transportu w bardzo krótkim czasie**, z wykorzystaniem istniejącej floty pojazdów oraz istniejącej infrastruktury dla produkcji, dystrybucji i magazynowania paliw (paliwa gazowe, paliwa syntetyczne, paliwa z udziałem komponentów biodegradowalnych). Istniejąca sieć dystrybucji paliw dla żeglugi, lotnictwa i transportu drogowego może z łatwością przystosować się do przyszłego obniżenia emisji.
* **Znaczący potencjał ograniczenia emisji CO2 może pochodzić z poprawy infrastruktury oraz z operacyjnych usprawnień wynikających z konstrukcji pojazdów i wieku floty**: szybsze odnowienie floty, optymalizacja aerodynamiki (szczególnie w przypadku pojazdów ciężarowych, naczep), lepsza efektywność energetyczna opon, systemy odzysku energii hamowania, etc.
* **Dekarbonizacja transportu może i powinna być samofinansująca**. Należy zachować wysoką konkurencyjność europejskiego przemysłu rafineryjnego oraz branż powiązanych (chemiczna i petrochemiczna).
* **Należy zachować neutralność technologiczną** w pracach nad dekarbonizacją transportu. W każdej z lokalizacji możliwe są do zastosowania inne metody techniczno-ekonomiczne.

**Nasze stanowisko:**

Uważamy za niezbędne przeprowadzenie pełnej kalkulacji korzyści, jakie z funkcjonowania przemysłu rafineryjnego na swoim terenie ma Unia Europejska. Nowoczesne paliwa, oleje i smary, a także rozwiązania konstrukcyjne dla silników spalinowych powinny zostać docenione, podobnie jak rola, jaką odgrywa europejski przemysł rafineryjny w całej gospodarce unijnej, a także polityce obronnej.

Rozwiązania, zaprezentowane w „Wizji 2050”, powinny służyć jako podstawa do ponownego podjęcia rzetelnej debaty nad przyszłością sektora rafineryjnego oraz transportu w UE.

Mamy nadzieję, że stanowisko polskiego rządu na forum UE będzie uwzględniało interes branży paliwowej w maksymalnym możliwym stopniu.

1. **Elektromobilność i paliwa alternatywne.**

W ślad za rządami innych państw, a także realizując dyrektywę dotyczącą rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych, polski rząd podjął działania na rzecz wsparcia i upowszechnienia stosowania paliw alternatywnych i rozbudowy infrastruktury w tym zakresie. Przyjęto stosowne regulacje ustawowe, promujące elektromobilność, FCEV, PHEV, CNG, LNG i LPG. Promowane są wybrane technologie, bez uwzględnienia całości kosztów środowiskowych, ekonomicznych i społecznych – zwłaszcza w odniesieniu do istniejących technologii pojazdów elektrycznych. Działania na rzecz poprawy jakości powietrza w centrach miast nie uwzględniają stanu wiedzy na temat faktycznych przyczyn zanieczyszczeń i różnicy między emisją z silników diesla i benzynowych, a także stałego rozwoju silników spalinowych, w wyniku czego nowoczesne silniki, spełniające normę EURO 6, mają znikomą emisję spalin. Ponadto paliwa alternatywne nie rozwiążą problemu smogu, gdyż główny jego składnik – cząsteczki stałe (PM) – są w znacznej części emitowane poza silnikiem, przede wszystkim poprzez ścieranie się opon, klocków hamulcowych i nawierzchni drogi. Zależne to jest również od ciężaru pojazdu, a pojazdy elektryczne są znacznie cięższe od pojazdów spalinowych. Nie są też uwzględniane kwestie fiskalne, a mianowicie olbrzymi udział podatków od paliw w całości wpływów podatkowych. Abstrahuje się przy tym od faktu, że po polskich drogach poruszają się tysiące pojazdów, niespełniających jakichkolwiek wymagań w zakresie ochrony środowiska

**Nasze stanowisko:**

Działania na rzecz wsparcia upowszechnienia paliw alternatywnych powinny uwzględniać całość wiedzy na temat wpływu poszczególnych rodzajów napędów na środowisko w pełnym procesie produkcji, eksploatacji i utylizacji. Należy również mieć na uwadze wyzwania związane ze zbyt szybkim rozwojem elektromobilności opartej na istniejących obecnie technologiach, takie jak brak odpowiednich mocy w energetyce, przestarzała sieć przesyłu, czy wreszcie fakt, że energia elektryczna w Polsce produkowana jest prawie w całości z węgla.

Wdrażając programy poprawy jakości powietrza władze samorządowe – oprócz inwestycji w pojazdy elektryczne - powinny brać pod uwagę również rozwiązania bardziej efektywne kosztowo, takie jak eliminacja ogrzewania węglem w rozproszonych instalacjach, eliminacja spalania odpadów – w tym olejów przepracowanych, rygorystyczne kontrole techniczne pojazdów pod kątem spełniania norm emisji, przewidzianych w homologacji dla danego typu, czy wreszcie zakup nowoczesnych autobusów z silnikami spalinowymi, spełniającymi normy Euro 6d – o kilkadziesiąt procent tańszych, niż autobusy elektryczne. Pojazdy te są szczególnie wydajne przy zastosowaniu przyjaznych dla środowiska zaawansowanych biopaliw. Uważamy, że przy dekarbonizacji transportu **należy zachować neutralność technologiczną,** z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych obszarów miejskich.

Ponadto powinny zostać promowane rozwiązania, dzięki którym możliwa byłaby poprawa jakości powietrza w miastach szybko i możliwie niskim kosztem – na przykład klasyczne pojazdy hybrydowe.