

GŁÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE

Szara strefa

Rok 2012 przyniósł drastyczny wzrost przestępczości w obrocie paliwami, co widać zarówno w oficjalnych statystykach dotyczących runku paliw, jak też w obserwacjach poszczególnych firm naftowych działających na rynku polskim. Wskazują na to również rozbieżności między danymi z rynku paliw (zwłaszcza hurtowego), a danymi na temat tempa rozwoju gospodarczego czy rynku przewozów towarowych. Szacujemy, że w roku 2012 r. szara strefa w handlu olejem napędowym – głównym obszarze szarej strefy w handlu paliwami - kształtowała się na poziomie 9% rynku. Straty budżetu państwa tylko z tytułu nieodprowadzania podatków od sprzedanych paliw mogą wynieść ok. 3 mld PLN. Olbrzymie straty ponieśli też przedsiębiorcy działający zgodnie z prawem. Głównym elementem przestępczości gospodarczej w obrocie paliwami były wyłudzenia VAT oraz łamanie przepisów o podatku akcyzowym.

Branża podjęła dialog z administracją rządową w celu wypracowania rozwiązań, ograniczających ten proceder. Oczekujemy, że możliwie szybko i w oparciu o doświadczenia innych państw UE zostaną przygotowane zmiany prawa, uszczelniające obrót paliwami. Rozwiązaniem, które nie łączy się z nadmiernymi kosztami dla przedsiębiorców, a które uznane zostało za najbardziej skuteczne, jest wprowadzenie obowiązku składania gwarancji bankowych na poczet należności podatkowych przez przedsiębiorców, prowadzących obrót paliwami.

Elektroniczne instrumenty płatnicze

Problemem, który wciąż stanowił istotny problem dla uczestników detalicznego obrotu paliwami były wysokie koszty związane z przyjmowaniem płatności kartami. Średni koszt wszystkich opłat (MSC) wynosi około 2% (ok. 1,6% dla dużych akceptantów), z czego opłata na rzecz wydawców (tzw. interchange fee) wynosi obecnie około 1,8% (ok. 1,4% dla dużych akceptantów). Wielu przedsiębiorców odmawia akceptacji płatności kartami, co ogranicza rozwój obrotu bezgotówkowego, tak ważny z punktu widzenia rozwoju polskiej gospodarki, zwłaszcza w perspektywie przystąpienia Polski do strefy euro. Działania, podjęte przez Narodowy Bank Polski na rzecz obniżenia IF do poziomu powszechnego w innych państwach UE w drodze kompromisu wszystkich zainteresowanych stron, spaliły na panewce ze względu na sprzeciw firmy Mastercard. W tej sytuacji popieramy jak najszybsze przyjęcie przez Sejm projektu ustawy, przygotowanej i zaaprobowanej w 2012 roku przez Senat. Warto przypomnieć, że poziom opłat transgranicznych waha się na poziomie 0,2-0,3%, zaś w swej ofercie dla administracji i samorządów firma Visa zaproponowała opłaty kwotowe za akceptację kart, przy czym podane stawki 0,20 PLN oraz 0,30 PLN stanowią w naszej ocenie rzeczywisty punkt odniesienia.

Energia odnawialna i biopaliwa

Branża wciąż oczekuje na zmiany w prawie, spełniające postulaty sektora paliwowego w tym zakresie. W szczególności domagamy się obniżenia Narodowego Celu Wskaźnikowego do takiego poziomu, który będzie możliwy do realizacji poprzez sprzedaż paliw normatywnych. Domagamy się również możliwości realizacji NCW przy zastosowaniu nowoczesnych biopaliw, takich jak HVO (uwodorniony olej roślinny) – w tym produkowanych w technologii współuwodornienia. Polityka w zakresie biopaliw – w szczególności narzucenie bardzo wysokiego poziomu NCW - przekłada się bezpośrednio na wzrost cen paliw płynnych w Polsce. Dalsze promowanie stosowania takich biopaliw jak B100 będzie skutkowało dalszym wzrostem kosztów, a co za tym idzie cen detalicznych paliw oraz żywności. Podobne same skutki będzie miało odrzucenie przez polski rząd propozycji Komisji Europejskiej ograniczenia udziału biopaliw pierwszej generacji (to jest produkowanych z roślin spożywczych) do 5%.

Zapasy obowiązkowe

Do polskiego systemu prawa nadal nie zostały wdrożone zapisy Rady 2009/119/WE z dnia 14 września 2009 roku w kwestii systemu zapasów obowiązkowych. Przedstawione w początkach października 2012 założenia nowej ustawy o zapasach ropy naftowej i paliw ciekłych w minimalnym stopniu odzwierciedlają wieloletnie postulaty branży paliwowej na rzecz zmiany modelu utrzymywania

zapasów obowiązkowych. Obecne rozwiązania w zakresie zapasów obowiązkowych paliw, zmuszające firmy paliwowe do fizycznego utrzymywania paliw ciekłych lub też ich równoważnika w ropie naftowej na poziomie 76. dniowego zużycia, wywierają negatywny wpływ na ich sytuację finansową, a co za tym idzie detaliczne ceny paliw. System sprzyja też rozwojowi szarej strefy i zagraża bezpieczeństwu energetycznemu Polski. Uważamy za konieczne jak najszybsze przyjęcie ustawy, transponującej dyrektywę 2009/119/WE i umożliwiającej stopniowe, ale jak najszybsze przejmowanie obowiązków tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych przez państwo. Zmniejszenie obowiązku przechowywania zapasów przez przedsiębiorców zaledwie o 10% w roku 2013 i tylko o 30% w roku 2017 absolutnie nie odpowiada postulatom branży.

Tankowanie autogazu

Samoobsługowe tankowanie autogazu jest dopuszczalne prawie w całej Unii Europejskiej, jako rozwiązanie najbardziej efektywne kosztowo, a także wpływające na poprawę bezpieczeństwa. W wyniku wieloletnich działań POPiHN w 2012 roku Ministerstwo Gospodarki i Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej doszły do porozumienia w sprawie dopuszczenia samoobsługi. Odpowiedni projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki został skierowany do konsultacji społecznych. Branża paliwowa opowiada się za jak najszybszym przyjęciem rozporządzeń Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Gospodarki tak, by możliwe było jak najszybsze wprowadzenie samoobsługi przy tankowaniu autogazu.

Inwestycje autostradowe

Wraz z rozbudową sieci autostrad i dróg ekspresowych powstają MOP-y (miejsca obsługi podróżnych). Nadmierne wymagania w stosunku do ich operatorów oraz przepisy dotyczące wysokości opłaty dzierżawnej (3% od obrotu oraz zadeklarowana opłata stała) w sytuacji, kiedy sieć autostrad jest wciąż poszatkowana, mogą skutkować pogorszeniem ekonomiki ich działania, a co za tym idzie przynieść skutek odwrotny od zamierzonego, czyli spadek dochodów do budżetu państwa i pogorszenie poziomu obsługi podróżnych. Stabilnemu inwestowaniu nie sprzyja też zmiana otoczenia biznesowego, jak na przykład zmiana klasyfikacji MOP-ów w trakcie realizacji inwestycji. Z tego względu w przetargach na obsługę niektórych MOP-ów nie zostały zgłoszone żadne oferty. Oczekujemy kontynuacji dialogu administracji z przedstawicielami firm zainteresowanych udziałem w przetargach na MOP-y w celu uzgodnienia warunków akceptowalnych dla obu stron – z korzyścią dla kierowców, korzystających z sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Nowelizacja przepisów wykonawczych do ustawy o dozorcze technicznym

Przepisy dotyczące warunków technicznych, którym powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych, określone w *rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 20 września 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych* nie uwzględniają specyfiki sektora paliwowego, nie są dostosowane do dostępnych na rynku rozwiązań technicznych, nie uwzględniają też innych niż opisane w rozporządzeniu metod zabezpieczenia środowiska - mimo, że w Unii Europejskiej są one stosowane. W Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podjęto prace nad przygotowaniem nowelizacji rozporządzenia. Oczekujemy, że jego ostateczny kształt uwzględni specyfikę branży paliwowej, a także dopuści rozwiązania, obecnie powszechnie stosowane w Polsce w innych branżach i innych państwach Unii Europejskiej.