Warszawa, 31.03.2016 r.

**Rynek olejów smarowych w 2015 roku - stabilizacja z niewielkimi wzrostami**

Polski rynek olejów smarowych osiągnął w roku 2015 poziom 232 tys. ton, co oznacza wzrost o 2,36%
w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Zgodnie z przewidywaniami POPiHN z roku 2014 obydwa główne segmenty rynku zachowywały się stabilnie. Segment motoryzacyjny wzrósł o 2,54%, zaś przemysłowy o 2,27%.

**Lepsza od prognoz sprzedaż syntetycznych olejów silnikowych nadal napędza wzrost w całym segmencie**

Oleje silnikowe dla motoryzacji stanowią około 45% wszystkich sprzedawanych w Polsce olejów smarowych.
W roku 2015 sprzedano ich 105 tys. ton, co oznacza, że segment wzrósł rok do roku o 2,9%.

Od roku 2007 rynek olejów silnikowych znajdował się w wyraźnym trendzie spadkowym. Ostatnie trzy lata przyniosły jednak dość zaskakujące odwrócenie tego trendu. **Największą ubiegłoroczną niespodzianką okazał się kolejny wzrost sprzedaży, tym razem aż o 4,2% w segmencie olejów silnikowych dla pojazdów osobowych.** Szara strefa, rosnący udział olejów syntetycznych (które wymagają rzadszej wymiany) wreszcie silny spadek wykorzystywania olejów jednosezonowych przemawiałyby za tym, iż segment ten powinien się kurczyć.

Jedną z przyczyn wspomnianego wzrostu mogła być **zwiększająca się produkcja pojazdów w Polsce.** Według Instytutu Samar w roku 2015 produkcja samochodów w Polsce wzrosła o 11 procent. Druga możliwa przyczyna to działania organów administracji państwowej i ograniczenie szarej strefy, dotykającej tych produktów głównie w formie importu równoległego oraz prywatnego.

Najwyższa dotąd zaobserwowana dynamika wzrostu sprzedaży olejów syntetycznych dla pojazdów osobowych miała miejsce w roku 2014. Z 24 tys. ton segment wzrósł wówczas do ponad 31 tys. ton. Wielkość ta rośnie bez przerwy, odkąd prowadzony jest przez POPiHN monitoring, począwszy od 14 tys. ton w roku 2007 do 34 tys. ton w roku 2015. Tym samym, udział tej grupy w segmencie olejów silnikowych dla pojazdów osobowych osiągnął już 55%. **Już ponad połowa sprzedawanych w Polsce olejów stosowanych w pojazdach osobowych to tzw. lekkobieżne oleje o najniższych lepkościach: 0W lub 5W.**

**Oleje silnikowe dla pojazdów ciężarowych i sprzętu pomocniczego sprzedają się jak przed kryzysem z lat 2008-2009**

Wzrost o 2,3% zanotowany w tym segmencie w roku 2015 był zgodny z oczekiwaniami branży. W Polsce sprzedano 38 tys. ton olejów silnikowych dla pojazdów ciężarowych, co oznacza, że segment ten osiągnął poziom popytu sprzed kryzysu. Wzrost trwa już trzeci rok z rzędu i jest skorelowany ze wzrostem produkcji pojazdów ciężarowych w Polsce, która osiągnęła w 2015 roku poziom 120 tys. sztuk.

**Zmarnowany potencjał? Kolejne lata pod znakiem stabilizacji, walki z szarą strefą i nieefektywnym opodatkowaniem podatkiem akcyzowym**

POPiHN podtrzymuje prognozę na najbliższe lata, iż zarówno całkowity rynek olejów smarowych, jak również obydwa jego główne komponenty - motoryzacyjny i przemysłowy - będą zachowywać się stabilnie, pozostając na aktualnie obserwowanych poziomach. Ewentualne wzrostowe odchylenia powinny być niewielkie i wahać się w granicach błędu statystycznego.

Należy przyjąć, że w scenariuszu przedłużającego się spowolnienia gospodarczego w strefie euro, nawet w obliczu znacznych inwestycji infrastrukturalnych w unijnej perspektywie 2014-2020, trwalsze przekroczenie przez PKB Polski poziomu 4% w najbliższych latach będzie znaczącym sukcesem. Dopiero taki poziom wzrostu mógłby przełożyć się na powrót rekordowych poziomów sprzedaży w branży olejowej.

**Nieskuteczność w zwalczaniu szarej strefy**, o której POPiHN mówi od kilku lat, jest kluczowym - i niestety trwale już wpisanym w obraz krajowego rynku - elementem. Wśród głównych postulatów branży od lat znajduje się **wyrównanie opodatkowania olejów pomiędzy Polską a krajami ościennymi poprzez wprowadzenie jednolitej "stawki zero" lub innej jednolitej stawki dla wszystkich produktów smarowych zarówno w Polsce, jak i w całej Unii Europejskiej.** Zasadniczą korzyścią takiego rozwiązania jest likwidacja zachęt do unikania opodatkowania poprzez import prywatny i równoległy z ościennych krajów, jednakże **przy** **zachowaniu kontroli nad produktem poprzez system EMCS**. System ten działa dobrze w Polsce, ale zarazem okazuje się w znacznym stopniu **bezużyteczny w momencie rzeczywistych, bądź tylko deklarowanych przemieszczeń transgranicznych**.

Przedstawiciele organów administracji państwowej stawiają już oficjalnie tezy iż „lokalizacja Polski czyni z niej swoisty **hub dla importu olejów smarowych i ich przerabiania na olej napędowy**”. Znajduje to potwierdzenie w kolejnych **wyrokach sądowych** stwierdzających unikanie zapłacenia VAT-u bądź akcyzy np. przy zakupie olejów w Niemczech i ich rozładunku w Polsce, pomimo zadeklarowanego celu dostawy znajdującego się w Republice Czeskiej. Także w oficjalnych dokumentach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji problem szarej strefy w obrocie paliwami i olejami wymieniany jest **na drugim miejscu w hierarchii największych zagrożeń dla bezpieczeństwa państwa**. Są wreszcie pojedyncze sukcesy Służby Celnej i Policji w wykrywaniu i udaremnianiu opisywanych zjawisk.

.