

Warszawa, dnia 28 stycznia 2008 roku

**Szanowna Pani,
Magdalena Jaworska
Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad**

Szanowne Pani Dyrektorko

W imieniu Zarządu i członków Polskiej Izby Paliw Płynnych uprzejmie dziękuję za zaproszenie na spotkanie zorganizowane w dniu 8 grudnia 2008 roku dotyczącego zasad wyboru operatorów MOP.

Zgodnie z ustaleniami przedkładałam propozycje Polskiej Izby Paliw Płynnych odnośnie procedury wyboru operatorów MOP przy autostradach i drogach ekspresowych, oparte o postulaty naszych członków, firmy paliwowe operujące na rynku paliw.

Tak jak deklarowali przedstawiciele Polskiej Izby Paliw Płynnych na spotkaniu, istotne jest aby do postępowania przetargowego mogli przystępować prywatne niezależne podmioty prowadzące stacje paliw. Założenia podstawowe gospodarki polskiej (określone w Konstytucji) oparte są na prywatnej formie własności, rozwój takich form biznesu powinien również przyświecać odpowiednim organom przy przeprowadzaniu procedur dotyczących powstawania Miejsc Obsługi Podróżnych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

Dla stworzenia równych szans dla przedsiębiorców uczestniczących w procedurach przetargowych należy doprowadzić do sytuacji w której wymagania przetargowe – poprzez wygórowane wymagania, zawężające bardzo liczbę podmiotów mogących brać w nich udział – nie będą w naszej ocenie naruszać zapisów konstytucji mówiących o równości traktowania podmiotów w szerokim znaczeniu.

Dotychczasowe działania prowadzą do przekazania strategicznych z punktu widzenia polskiego konsumenta – kierowcy – obiektów w dzierżawę bardzo wąskiej grupie podmiotów gospodarczych. Prowadzi to do nierównego traktowania wszystkich podmiotów działających na krajowym rynku, a co za tym idzie do ich powolnej monopolizacji przez koncerny paliwowe i międzynarodowe korporacje. W przypadku gdy dochodzi do tego wyłączenie obiektów składających się często ze stacji paliw, warsztatu, parkingu, baru należącego do prywatnego właściciela, a następnie przekazanie go w dzierżawę wskazanej już bardzo wąskiej grupie – uprzywilejowanej na wstępie całej procedury przetargowej – niesie to ze sobą uzasadnione przesłanie, że procedura taka jest sprzeczna z ustawą zasadniczą i jej zapisami (artykuł 20 i 21 Konstytucji).

Dodatkowo w działaniach takich brak jest jakichkolwiek uzasadnionych przesłanek ekonomicznych i społecznych. Na te ostanie Polska Izba Paliw Płynnych, której statutowym obowiązkiem jest dbałość o dobro jej członków – w większości polskich prywatnych przedsiębiorców – chcielibyśmy zwrócić szczególną uwagę. Stacje paliw, które w szczególności dotknięte mogą być w świetle obowiązujących przepisów, to obiekty stanowiące często wielopokoleniowy dorobek życia, o które szczególna dbałość była powodowana planami przekazywania go kolejnemu pokoleniu.

Istotnym faktem wskazującym na słuszność naszych postulatów jest to, iż do tej pory nikt z prywatnych operatorów nie uczestniczył w przetargach na dzierżawę i wybudowanie MOP. Główną przyczyną takiego stanu rzeczy jest brak możliwości udziału w procedurze przetargowej, spowodowany wprowadzaniem wymogów ograniczających udział niezależnych podmiotów gospodarczych i ukierunkowanych na koncerny i konsorcja.

POLSKA IZBA PALIW PŁYNNYCH

00-195 Warszawa, ul. Słomińskiego 19 lok. 521

Tel./fax 22 637 50 77 do 79, e-mail: izba@paliwa.pl; Internet: www.paliwa.pl

NIP: 526 030 79 79

W związku z powyższym w załączeniu przesyłamy informację dotyczącą rozwiązań stosowanych na niemieckim rynku paliw. Mając nadzieję, że propozycje składane ze strony członków Polskiej Izby Paliw Płynnych będą możliwe do uwzględnienia, deklarujemy gotowość do przygotowania szczegółowych zapisów do odpowiednich aktów prawnych oraz regulaminów.

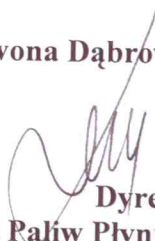
Ze swojej strony, pragnę zapewnić, że jesteśmy gotowi, jako organizacja reprezentująca szeroko rozumiane środowisko paliwowe, do wszelkiej współpracy w celu rozwiązywania powyższych problemów.

Propozycje członków Polskiej Izby Paliw Płynnych:

1. Niewywłaszczenie posiadaczy istniejących obiektów oraz zapisy mówiące o przyłączeniu takich obiektów do dróg ekspresowych.
2. Wskazanie listy inwestycji wymaganych dla podniesienia jakości obiektu w celu uzyskania statusu MOP wraz z terminem osiągnięcia pełnego statusu takiego obiektu.
3. Wykup może mieć miejsce tylko w przypadku kiedy właściciel jest zainteresowany sprzedażą
4. Podmiot składający wniosek powinien prowadzić minimum 5 stacji pod własną marką lub posiadać prawo do używania innej marki handlowej na co najmniej 5 stacjach
5. Podmiot składający wniosek powinien posiadać minimum 5 letnie doświadczenie w prowadzeniu stacji paliw
6. Wadium w wysokości 10 tys. zł i gwarancja bankowa 300 tys. zł
7. Obecność operatorów stacji paliw wg ich udziału w rynku (udział w ryku pod względem ilości stacji lub wolumenu sprzedaży paliw)
8. Reguła ABC powinna obowiązywać przy realizacji kolejnych odcinków dróg, uwzględniając już istniejące obiekty zrealizowane bądź w realizacji z poprzednich przetargów
9. Zachowanie istniejących obiektów na odcinkach dróg przebudowywanych z prawem własności właściciela obiektu poprzez wymogi dostosowania do standardu MOP II lub MOP III.
10. Odległość pomiędzy MOP II i MOP III nowoprojektowanymi (na nowych odcinkach)nie powinna być mniejsza niż 50 km
11. Zawieranie umów na MOP III stopnia rozdzielnie z podmiotami w zakresie stacji paliw i obiektów noclegowych
12. Przetargi na MOP jako pojedyncze obiekty, nie parami (z zachowaniem reguły ABC)
13. Okres trwania umowy, wypowiedzenie umowy, umowa na okres lat 15 z możliwością dla dzierżawcy cesji jej praw
14. Czynsz dzierżawny zmienny płatny w wielkości stałej od 1 litra sprzedanego paliwa

Z wyhovami meauulu

Iwona Dąbrowska


Dyrektor
Polska Izba Paliw Płynnych

Iwona Dąbrowska

Od: "Iza Marcinkiewicz" <iza.marcinkiewicz@paliwa.pl>
Do: "TARGI" <targi@paliwa.pl>
Wysłano: 19 stycznia 2009 08:57
Temat: Fw: Petrol stations near motorways in Germany - inquiry

Dear Mrs. Marcinkiewicz,

>

> sorry for my late answer. We just moved with our office in erlin to a new
> adress and there was a lot of work to do...

>

> The motorway market in Germany is in behalve of the fuelstations
> regulated. Up to 1998 there was a company, owned by the state, who built
> and owned all Stations, reataurants, hotels and so on along the motorways.
> Since then The Company, "Tank & Rast GmbH (T & R), Andreas Hermes Straße
> 7 - 9, D - 53175 Bonn, Germany, Fone: +49 228 9220" is a private company,
> but under the rules of German competition law. Because of the special
> situation along the motorways, nobody but the state can give permission to
> build filling stations or other plants next to the motorway. 98 %of these
> permissions are in the hand of the T & R. The company is nearly a monopoly
> and has to hand out the right of purchasing filling stations with fuel in
> a way, which makes it possible to everyone to participate. This may be a
> competition or another treatment. In Germany they choosed the way of
> purchasing following the market share of the german fuel market: Every
> greater fillingstation company in Grmany gets the right to purchase as
> much motorway stations as his market share represents in the german retail
> market. Thes procedure is layd down in a contract, which is valid up to
> the end of 2013. For the time after we have to negotiate the conditions.
> The T & R invests and drives the Stations with stationholders. Our ruhgt
> as purchaser is only to deliver the products and to schow our brand. There
> is a fee per liter, which is payed to T & R. If there are more questions,
> here is my cellphone nr.: +49 173 5353020.

>

> This procedure is a result of the german competition law and it is
> surveyed by the german competition agency.

2009-01-28

Dotyczy: Stacje przy autostradach, MOP-y w Niemczech

Źródło: Mr Axel Graf Bulow, BFT

Do 1998 roku w Niemczech była jedna, państwowa firma, która budowała i operowała/zarządzała wszystkimi stacjami, restauracjami, hotelami i tym podobną infrastrukturą wzdłuż autostrad. W roku 1998 ta firma - Tank & Rast GmbH (T & R), (dane firmy: Andreas Hermes Straße 7 - 9, D - 53175 Bonn, Tel. +49 228 9220), została sprywatyzowana, ale podlega oczywiście niemieckiemu prawu konkurencji. Ze względu na specyfikę stacji przy autostradach, nikt oprócz organów państwowych/państwa nie ma prawa przyznawać pozwoleń na budowę stacji benzynowej lub innego obiektu przy autostradzie. 98% tych pozwoleń jest w rękach Tank&Rast. Holding ma niemal monopol, i musi dalej tak przekazywać prawo do nabycia pozwolenia na budowę czy kupno stacji przy autostradzie, aby każdy miał szansę owo pozwolenie uzyskać (w drodze konkursu lub w inny sposób). W Niemczech przyjęto takie rozwiązanie, które mówi, że firma paliwowa może nabyć tyle stacji przy autostradach, ile wynosi jej udział w niemieckim rynku detalicznym. Taki sposób przyznawania pozwoleń jest ujęty w stosownym dokumencie ważnym do 2013 r. Na późniejszy okres warunkiem muszą być dopiero negocjowane. Firma Tank&Rast inwestuje i prowadzi stacje wspólnie z właścicielami. Naszym prawem jako nabywcy jest jedynie dostawa produktów na stację i ekspozycja swojego brandu. Istnieje specjalna opłata za litr paliwa, która jest uiszczana na konto Tank&Rast.

Powyższy model działania jest ujęty w niemieckim prawie konkurencji, nadzór nad prawidłowym przebiegiem procedur nabywania stacji przy autostradach pełni niemiecka agencja ds. konkurencji.

*obecnie Tank&Rast zarządza ok.340 stacjami, 370 restauracjami (w tym ok. 50 hotelami) przy autostradach (im)

Poniżej firmy, z którymi współpracuje Tank&Rast

Partnerzy Autobahn Tank & Rast

