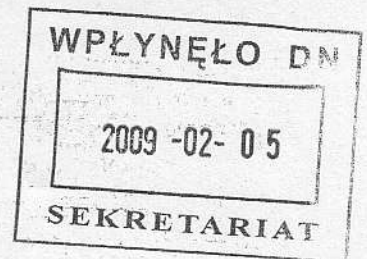




MINISTERSTWO GOSPODARKI
PODSEKRETARZ STANU
Joanna Strzelec-Lobodzińska

DRO-V-078-.....*M*.....-EPI/2009
Ldz.



Warszawa, *2. 02. 2009/*

Pani
Halina Pupacz
Prezes
Polskiej Izby Paliw Płynnych

w nawiązaniu do pisma z dnia 12 listopada 2008 r. (znak: KO 10/11/08), dotyczącego zgłaszanych przez Polską Izbę Paliw Płynnych problemów w zakresie zakupu oleju napędowego u krajowych producentów paliw, Ministerstwo Gospodarki przedkłada poniższą informację.

Sytuacja na polskim rynku paliw cechuje się ujemnym bilansem paliwowym. Dotyczy to w szczególności oleju napędowego, który musi być importowany w takich ilościach, aby zaspokoić rosnące potrzeby popytowe. Popyt na olej napędowy w Polsce rośnie systematycznie od kilku lat, a tempo jego wzrostu przyjmuje wskaźniki dwucyfrowe. Podobne zjawisko obserwowane jest również w innych państwach UE i jest wynikiem długoletniej polityki podatkowej wspierającej to paliw oraz usprawnieniami konstrukcyjnymi silników dieslowskich. Wg danych Agencji Rynku Energii S.A. zużycie oleju napędowego w Polsce w 2007 r. wyniosło 9490,27 tys. ton (11% więcej niż w roku poprzedzającym), a w ciągu 6 miesięcy 2008 r. wskaźnik wzrostu w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego, wyniósł ponad 4 %.

W pierwszej połowie 2008 r., przy sprzyjających relacjach cenowych, rynek polski charakteryzował się dużym napływem importu. Import paliw był organizowany często poprzez niezależne, małe i średnie podmioty rynkowe, które wykorzystywały sytuację rynkową. W związku z tym występowała silna konkurencja cenowa i tym samym podmioty krajowe kupujące paliwo miały możliwość nabycia go z różnych źródeł.

W drugiej połowie 2008 r. roku sytuacja cenowa na rynku ropy naftowej i paliw odwróciła się, co spowodowało, że podmioty niezależne sprowadzające produkty z zagranicy ograniczyły import, bądź też zaprzestały takich działań. Zmiany cenowe spowodowały, że małe i średnie niezależne podmioty, które nie miały trwale zbudowanego rynku i konkurowały tylko ceną, utraciły możliwość zaoferowania produktu w konkurencyjnej cenie. Tym samym wycofały się z rynku, co spowodowało w pewnym momencie trudności z szybkim dostępem do oleju napędowego. **Należy jednak podkreślić, że nie odnotowano przerw w dostawach oleju napędowego na rynek hurtowy i rynek detaliczny, a także, że duzi odbiorcy, nie zauważyli jakichkolwiek zmian w podaży.**

Ministerstwo Gospodarki wystąpiło o wyjaśnienia do polskich producentów paliw – PKN „Orlen” S.A. i Grupy Lotos S.A. dotyczące realizacji przez spółki sprzedaży oleju napędowego. Dokonało również porównania danych statystycznych sprzedaży krajowej realizowanej przez te podmioty

Wolumen sprzedaży krajowej oleju napędowego Grupy Lotos S.A. i PKN Orlen S.A. w III kw. 2008 r. wzrósł w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedzającego odpowiednio o 22,5% oraz 12%.Obaj producenci zapewnili, iż dbają o dostępność produktu na rynku polskim, w miarę własnych możliwości produkcyjnych wspierając to dodatkowo importem. Spółki poinformowały o terminowej realizacji dostaw dla wszystkich podmiotów, z którymi mają zawarte umowy. Wyjaśniają, iż ewentualne problemy w zakupach mogły dotyczyć jedynie odbiorców, niepowiązanych z nimi jakimikolwiek umowami.

Nie negując takiego sposobu funkcjonowania należy zauważyć, że wiąże się on z ryzykiem braku dostępu do towaru w sytuacjach trudności po stronie podażowej (każdy dostawca zaspokoi w pierwszej kolejności klientów, z którymi ma podpisane stosowne umowy, a w następnej kolejności klientów spotowych). Firmy, które rezygnują z podpisywania umów na dostawy wykorzystują swoją mobilność do uzyskania najlepszych warunków, jednocześnie jednak nie wiążąc się z żadnym dostawcą muszą liczyć się z istniejącym ryzykiem dotyczącym możliwości pojawienia się czasowych trudności w zakupie paliwa od producentów czy dostawców. Postępowanie producentów, jak i ww. firm mieści się w „regule” gospodarki rynkowej i wolności prowadzenia działalności gospodarczej.

Mając na względzie zmianę w strukturze europejskiego rynku paliwowego oraz obecny i prognozowany wzrost zapotrzebowania na olej napędowy w Polsce, krajowi producenci prowadzą programy inwestycyjne, które mają na celu przede wszystkim zwiększenie produkcji oleju napędowego. Przykładem tego jest realizowany przez Grupę

Lotos S.A. Program 10+. Odpowiednie inwestycje prowadzi również PKN Orlen S.A. Inwestycje te powinny częściowo złagodzić okresowe „napięcie” rynku oleju napędowego, należy się jednak liczyć z tym, iż nie będą oni w stanie zabezpieczyć rynku w pełni oraz, że część zapotrzebowania na olej napędowy firmy zajmujące się jego hurtową lub detaliczną dystrybucją będą musiały pokrywać w drodze pozyskania paliwa z importu – bezpośrednio lub odkupując go od dostawców. Uwzględniając ww. politykę producentów w zakresie zaopatrzenia w olej napędowy, jedynym sposobem zapewnienia zakupu oleju napędowego w sytuacji okresowych braków, jest podpisanie z umowy producentami. Umowy takie gwarantują pierwszeństwo w dostępie do dostaw.

Nawiązując do wspomnianej przez Panią kwestii zasobów obowiązkowych uprzejmie informuję, że zgodnie z „Polityką Rządu RP dla przemysłu naftowego w Polsce” z dnia 6 lutego 2007 r. planowane jest dokonanie zmian w systemie zasobów obowiązkowych ropy naftowej i paliw, w kierunku postulowanego przez firmy naftowe odejścia od obowiązku fizycznego utrzymywania zapisów przez przedsiębiorców, na rzecz udziału w finansowaniu systemu poprzez system składkowy. System taki poprawia warunki prowadzenia działalności gospodarczej zmniejszając obciążenia administracyjne firm naftowych, co jest jednym z priorytetów obecnego rządu. Mając na względzie prowadzone obecnie na forum Unii Europejskiej negocjacje nowej dyrektywy w sprawie zasobów obowiązkowych ropy naftowej i paliw, w celu uniknięcia powielania prac, harmonogram prac nad ustawą nowelizującą będzie musiał uwzględnić terminy przyjęcia dyrektywy. Zgodnie z oświadczeniem Komisji Europejskiej projekt dyrektywy będzie przedstawiony do akceptacji Rady UE w czerwcu br.

Ministerstwo Gospodarki planuje natomiast rozpoczęcie w najbliższym czasie prac nad szczegółowymi założeniami do ustawy, liczę więc na Państwa współpracę w tym zakresie.

Odnosząc się do prośby udostępnienia prognoz sytuacji rynkowej w zakresie importu paliw uprzejmie informuję, że obie Ministerstwo Gospodarki nie dysponuje własnymi prognozami dotyczącymi zapotrzebowania na olej napędowy oraz potrzeb importowych w zakresie tego paliwa. Przygotowywane w ramach prac nad dokumentem „Polityka energetyczna Polski do 2030 roku” prognozy określają wielkości bilansowe dla ropy naftowej i paliw łącznie. Prognozy te są udostępniane branży w ramach uzgodnień społecznych „Polityki energetycznej”.

a pomorskiemu
J. S.