




## 20 lat POPIHN

### – rozmowa z Leszkiem Wiecechem, Prezesem-Dyrektorem Generalnym Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego.

**Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego obchodzi w tym roku jubileusz 20-lecia. Gratulujemy! To też okazja do podsumowań. Jak z Waszej perspektywy zmienił się nasz krajowy rynek paliwowy?**

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPIHN), jako związek zrzeszający podmioty działające w sektorze paliwowym, powstała w 1995 r. w oparciu o ustawę o organizacjach pracodawców. W spotkaniu założycielskim uczestniczyło 12 firm: Agip, Amoco, Aral, BP, Ciech, Conoco, Du Pont, Esso, PERN „Przyjaźń” SA, Shell, Statoil i Texaco. Początkowo postrzegana była jako reprezentacja przedsiębiorstw zagranicznych, acz w gronie członków-założycieli były spółki PERN oraz CIECH. Obecnie w skład organizacji wchodzi 12 przedsiębiorstw: BP, Fuchs, Grupa Lotos, Lukoil, OLPP, PERN „Przyjaźń”, PKN ORLEN, Shell, Sloznaft, Statoil, TANQUID i Total. Przedsiębiorstwa te zapewniają 100%

krajowej produkcji rafineryjnej, 81% hurtowego obrotu paliwami ciekłymi, 60% detalicznego obrotu paliwami, 100% transportu rurociągowego ropy naftowej i produktów naftowych, 95% zdolności magazynowych produktów naftowych w Polsce, a także zdecydowaną większość dostaw olejów smarowych. Dostarczają do budżetu państwa ok. 50 mld zł płatnych podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa) – czyli ok. 20% wszystkich dochodów fiskusa. Pełnią też zasadniczą rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego naszego państwa.

Warto przypomnieć, że 20 lat, które minęło od powstania naszej organizacji, to cała epoka w rozwoju polskiej gospodarki. W momencie powstania POPIHN gospodarka rynkowa była w naszym kraju w początkowej fazie tworzenia. Stacja paliw kojarzyła się z „CePeeNem” (jak nazywano wszystkie stacje, nie tylko te należące do państwowej Centrali Produktów Naftowych), do którego stała kolejka pojazdów. Wciąż żywa była pa-

mięć benzyny na kartki, a jakość tankowanego paliwa często pozostawiała wiele do życzenia. Jednocześnie rozpoczynały się duże procesy prywatyzacyjne, a kapitał zagraniczny dokonywał coraz śmielszych inwestycji.

Realizacja celów organizacji w tak skomplikowanym i niekoniernie przyjaznym branży otoczeniu wymagała umiejętnego działania na rzecz stworzenia odpowiednich relacji między przedsiębiorstwami zagranicznymi, prywatnymi firmami polskimi oraz podmiotami kontrolowanymi przez Skarb Państwa. Głównym wyzwaniem, które wówczas przed nami stało, było zbudowanie przejrzystego i konkurencyjnego rynku paliw, gwarantującego możliwość rozwoju niezależnym przedsiębiorstwom, a konsumentom umożliwienie wolnego wyboru – z korzyścią dla całej polskiej gospodarki i wszystkich klientów.

Przez minione 20 lat polski rynek paliw zmienił się zasadniczo, stając się rynkiem przyjaznym klientom, a sieć stacji w naszym kraju należy dziś do najnowocześniejszych w Europie. Powoli zapominamy o utrudnieniach i absurdalnych przepisach, które hamowały rozwój wolnego rynku. Przypomnę, że jeszcze kilkanaście lat temu obowiązywały specjalne pozwolenia importowe, niezależne od koncesji, które skutecznie blokowały możliwość wolnej konkurencji, a tym samym obniżki cen paliw. Mało kto również pamięta, że nie tak dawno nie można było samodzielnie tankować paliwa – robił to wyłącznie przeszkolony pracownik stacji. Od niedawna możemy samodzielnie tankować nawet autogaz.

Zdecydowanie zmieniła się lokalizacja i jakość stacji. Mamy coraz więcej placówek przy autostradach i drogach szybkiego ruchu – kierowcy już nie muszą z nich zjeżdżać w celu zatankowania pojazdu, tak jak jeszcze zupełnie niedawno. Dzięki przepisom technicznym i ochrony środowiska z polskiego krajobrazu systematycznie znikają przestarzałe stacje, co sprzyja kierowcom i otaczającej nas przyrodzie.

**Jakie są obecnie największe problemy rynku?**

Od kilku lat głównymi problemami rynku paliw pozostają rozwijająca się szara strefa oraz problemy związane z wprowadzaniem do sprzedaży detalicznej paliw odnawialnych. Szara – a raczej czarna strefa – rozwija się dynamicznie od 2011 r., a jej wartość przybrała zastraszające rozmiary. Przypomnę, że służby kontrolne Ministerstwa Finansów tylko w 2014 r. wykryły w tym obszarze wyłudzenia podatkowe na kwotę 3 mld zł. Według ostrożnych szacunków wartość wyłudzeń podatkowych w tym obszarze wynosi ponad 10 mld zł rocznie. Tyle traci całe polskie społeczeństwo. W trudnej sytuacji są przedsiębiorcy działający z poszanowaniem prawa. Nie mają szans na równą konkurencję z podmiotami zaangażowanymi w sprzedaż paliwa w szarej strefie. Miejmy jednak nadzieję, że wkrótce szara strefa zostanie skutecznie ograniczona na skutek zmian w prawie, przyjętych w 2014 r., a także zdecydowanego wzrostu aktywności służb podatkowych i organów ścigania. Widzimy także konieczność dalszych działań, takich jak powołanie koordynatora działań międzyresortowych w randze pełnomocnika Prezesa Rady Ministrów, a także stworzenie „platformy paliwowej” – elektronicznej bazy danych o podmiotach działających w produkcji i obrocie paliwami.

Innym problemem, mającym negatywny wpływ na branżę, są obowiązujące w Polsce przepisy w zakresie wprowadzania na rynek paliw odnawialnych. Niestety, ale konsekwentnie blokowane są przepisy mogące doprowadzić do wejścia na rynek zaawansowanych biopaliw, np. paliw syntetycznych produkowanych z etanolu czy też HVO (uwodornionych olejów roślinnych). Warto przypomnieć, że biopaliwa I generacji, takie jak estry czy też bioetanol, obniżają wartość energetyczną paliw, nie są także mile widziane przez producentów silników. Ich zastąpienie przez nowoczesne biopaliwa poprawiłoby jakość paliw i spowodowało obniżenie kosztów realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Nie straciliby na tym polscy producenci rolni, jako że surowce wykorzystywane do produkcji biopaliw I generacji można też wykorzystać do produkcji biopaliw zaawansowanych, w tym biopaliw II generacji.

### **Czego potrzeba dla konkurencyjności naszego krajowego rynku paliwowego?**

Głównymi elementami temu sprzyjającymi byłyby eliminacja szarej strefy i sprzyjająca branży oraz polskim kierowcom polityka biopaliwowa. Ponadto wymienić należy unikanie niepotrzebnych i nieodpowiadających specyfice branży obciążeń, takich jak np. przepisy dotyczące energetycznej wydajności budynków stacji paliw. Zdecydowanie sprzeciwić się należy próbom ograniczenia asortymentu towarów sprzedawanych na stacjach, w tym leków bez recepty, alkoholu i innych wyrobów akcyzowych. Mając na uwadze wciąż niskie marże uzyskiwane z paliw, sprzedaż takich towarów to być albo nie być dla wielu stacji – zwłaszcza tych niezależnych, często zlokalizowanych daleko od dużych miast i pełniących rolę znacznie wykraczającą poza sprzedaż paliw.

### **Czy jest możliwe zmniejszenie obciążeń fiskalnych ciężących nad rynkiem, np. akcyzy?**

Teoretycznie możliwa jest obniżka akcyzy zarówno na benzynę, jak i olej napędowy. Obecnie poziom opodatkowania paliw akcyzą w Polsce przekracza już minima unijne. Z drugiej strony warto zauważyć, że ostatnio – ze względu na sytuację na rynkach światowych – ceny paliw w Polsce znacząco spadły.

### **Czy stosowane w niektórych mediach określenie opłaty zapasowej jako „nowego podatku” jest uzasadnione? Jak opłaty ta wpłynie na rynek LPG?**

W przypadku benzyn silnikowych i oleju napędowego wprowadzenie opłaty zapasowej jedynie zmieniło moment naliczenia należności za utrzymywanie zapasów obowiązkowych. Nie wpłynęło zaś praktycznie na zmianę ceny dla ostatecznego odbiorcy. W przypadku autogazu koszty związane z zapasami obowiązkowymi nieco wzrosły, ale też należy pamiętać, iż przez długie lata dostawcy autogazu ponosili niższe koszty, korzystając ze znacznie niższych wymogów dotyczących ilości odkładanego przez nich paliw stosunku do dostawców pozostałych paliw silnikowych. Można więc po-

wiedzieć, iż wprowadzenie opłaty zapasowej nie wpłynęło znacząco na zmiany detalicznych cen paliw, tym bardziej że zbiegło się z momentem znacznych obniżek cen, spowodowanych zmianą trendów na rynkach surowcowych. Należy też oczekiwać, iż w najbliższym czasie stawka opłaty zapasowej powinna ulec obniżeniu, co jeszcze bardziej ograniczy jej wpływ na ostateczną cenę dla odbiorców paliw.

### **Jakich działań wymaga europejski rynek paliwowy?**

Od kilkunastu lat ma miejsce zasadniczy spadek konkurencyjności większości unijnych rafinerii. Jest to spowodowane przepisami wprowadzanymi w ramach pakietu energetyczno-klimatycznego. Nakładanie dodatkowych obciążeń na rafinerie powoduje przenoszenie produkcji poza granice UE, z oczywistą szkodą dla europejskiej gospodarki i bezpieczeństwa gospodarczego i militarnego. Od kilku lat – na wniosek Europejskiego Stowarzyszenia Przemysłu Rafineryjnego EUROPIA (obecnie FuelsEurope) – działa europejski okrągły stół rafineryjny z udziałem przedstawicieli KE, PE, państw członkowskich oraz branży rafineryjnej. Wypada wyrazić nadzieję, że w tej formule uda się wypracować rozwiązania, które zostaną przyjęte, zanim będzie za późno.

### **Jaką przyszłość mogą mieć biowęglowodory syntetyczne, których produkcja uzyskała w ostatnich rozwiązaniach legislacyjnych realne podstawy? Czy doczekamy się wprowadzenia na rynek paliw produkowanych z odpadów? Jaką będą miały wartość dla rynku i dla kierowców?**

Obecnie obowiązujące przepisy skutecznie – poprzez przyjęte ustawowo definicje oleju napędowego oraz benzyny – blokują możliwość wprowadzania na rynek, głównie jako komponentu dodawanego do paliwa, biowęglodorów syntetycznych i innych nowoczesnych biopaliw. Dopóki kierowcy nie wymogą na ustawodawcy dopuszczenia takich paliw do obrotu, dopóty sytuacja się nie zmieni. Pragnę przypomnieć, że producenci pojazdów zdecydowanie bardziej przychylnie odnoszą się do takich paliw niż do bio-

paliw I generacji, takich jak estry czy bioetanol.

### **Jak ocenia Pan krajowy system badania jakości paliw?**

Badania jakości paliw prowadzone przez IH pokazują, iż jakość paliw ulega znacznej poprawie w stosunku do wyników z lat poprzednich. Byłoby jeszcze lepiej, gdyby nie konieczność stosowania biokomponentów, które, niestety, nie wpływają korzystnie na paliwa – szczególnie jeśli te paliwa trzeba dłużej magazynować. Typowym przykładem jest badanie odporności paliw na utlenianie. Parametr, który jest niezmiernie trudno utrzymać – głównie ze względu na domieszkę FAME (estrów roślinnych) do oleju napędowego. Główni dostawcy paliw ponoszą coraz większe koszty, aby zaspokoić coraz bardziej wyśrubowane normy i przydałoby się wsparcie państwa przynajmniej w kwestii umożliwienia stosowania paliw syntetycznych. Zamiana biokomponentów I generacji na nowocześniejsze dodatki przyczyniłaby się jeszcze bardziej do poprawy jakości paliw i jednocześnie do ograniczenia kosztów produkcji paliw, co powinno mieć swoje przełożenie na ostateczną cenę dla kierowców.

### **W Brukseli transport kołowy określa się ponoć jako „polską branżę narodową” – jakich inwestycji ze strony rynku paliwowego wymaga rozwój polskiej branży transportowej? Czy jest szansa, że detaliczne marże paliwowe przekroczą 2%?**

Marże paliwowe podlegają w ciągu roku nieustannym zmianom. Są okresy, kiedy udaje się wypracować marże na poziomie ok. 50 gr/l, ale są też takie, kiedy marża jest praktycznie równa zero! Niestety, w ostatnich latach nie udaje się wypracować średnich marż na poziomie pozwalającym utrzymać stację tylko ze sprzedaży paliw. Konieczna jest sprzedaż towarów pozapaliwowych, na których udaje się zarobić więcej. To zresztą trend nie tylko polski, ale obserwowany we wszystkich państwach europejskich. Poziom 2-3% ceny detalicznej dla marży będzie trudny do osiągnięcia głównie z tego powodu, iż ok. 50% ceny stanowią obciążenia podatkowe. Jedyłą

nadzieją na podniesienie marży mogłaby być sytuacja, kiedy ceny surowców naftowych spadłyby bardzo mocno, co dałoby możliwość większej elastyczności manewrowania drugą częścią ceny detalicznej przy jednoczesnym zachowaniu reguł konkurencyjności poszczególnych operatorów rynkowych.

**Dziękujemy za rozmowę**