

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
do Spraw
Energii,
Klimatu
i Aktywów
Państwowych**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
ROPY NAFTOWEJ I GAZU ZIEMNEGO
(NR 6)
z dnia 14 czerwca 2023 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

– podkomisji stałej do spraw ropy naftowej i gazu ziemnego (nr 6)

14 czerwca 2023 r.

Podkomisja stała do spraw ropy naftowej i gazu ziemnego, obradująca pod przewodnictwem posła **Wojciecha Zubowskiego (PiS)**, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra klimatu i środowiska na temat wysokości cen paliw dla klientów detalicznych w Polsce w porównaniu do innych państw Unii Europejskiej w kontekście ceny baryłki ropy oraz ceny dolara amerykańskiego w ostatnich 12 miesiącach.

W posiedzeniu udział wzięli: **Elżbieta Piskorz** zastępca dyrektora Departamentu Ropy i Paliw Transportowych Ministerstwa Klimatu i Środowiska, **Halina Pupacz** prezes zarządu Polskiej Izby Paliw Płynnych wraz ze współpracownikami oraz **Tomasz Gniewek** dyrektor Działu Przetargów Flotowej Sprzedaży Paliw PKN ORLEN i **Marek Wocial** dyrektor Biura Koordynacji Cen Hurtowych Grupy Kapitałowej ORLEN.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Agnieszka Nowak** i **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw ropy naftowej i gazu ziemnego.

Witam państwa posłów i wszystkich gości biorących udział w dzisiejszym posiedzeniu.

Posiedzenie będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Jednocześnie informuję, że posłowie, członkowie Komisji obecni na sali obrad głosują – chociaż dziś nie przewidujemy głosowań – przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów. Informuję także, że linki do systemu wideokonferencyjnego zostały przesłane posłom i zaproszonym gościom. Zgłoszenie do zabrania głosu w dyskusji należy wysłać na adres mejlowy Komisji lub zgłaszać się poprzez czat w aplikacji po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego.

Przystępujemy do sprawdzenia kworum. Posłowie, którzy są obecni na sali obrad, podpisali się na liście obecności, więc wiemy, że kworum już mamy, natomiast posłów biorących udział w posiedzeniu w trybie zdalnym – wiem, że tacy też są – proszę o potwierdzenie tego faktu w aplikacji. Aplikacja będzie cały czas otwarta. Szanowni państwo, stwierdzam, że mamy wymagane kworum.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Przewiduje on informację przedstawiciela rządu na temat wysokości cen paliw dla klientów detalicznych w Polsce w porównaniu do innych państw Unii Europejskiej w kontekście ceny baryłki ropy oraz ceny dolara amerykańskiego w ostatnich 12 miesiącach. Dodam, że temat dzisiejszego spotkania został zaproponowany przez panią przewodniczącą Nykiel, którą poprosiłbym o kilka słów wprowadzenia, a następnie przystąpimy do realizacji przyjętego porządku.

Zanim to jednak nastąpi, pozwolę sobie wcześniej przywitać naszych gości. W obradach podkomisji uczestniczą w trybie zdalnym: pan Wiesław Deć, pani Halina Pupacz i pan Adam Toczyski, wszyscy państwo reprezentują Polska Izbę Paliw Płynnych, natomiast osobiście w posiedzeniu wezmą udział: pani Elżbieta Piskorz, zastępca dyrektora Departamentu Ropy i Paliw Transportowych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, pan Tomasz Gniewek, dyrektor Działu Przetargów Flotowej Sprzedaży Paliw PKN ORLEN i pan Marek Wocial, dyrektor Biura Koordynacji Cen Hurtowych Grupy Kapitałowej ORLEN. Jeżeli kogoś pominąłem, to bardzo przepraszam, ale mogłem nie mieć nazwiska na liście gości.

Oddaję głos pani przewodniczącej Nykiel.

Poseł Mirosława Nykiel (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, chciałabym dzisiaj razem z wami zastanowić się nad tym, czy ceny paliw w Polsce nie powinny być niższe. Zaraz przytoczę kilka porównań i zorientujemy się, że z cenami paliw nie jest w Polsce dobrze – zajmujemy dziewiąte miejsce od końca wśród krajów Unii Europejskiej. Poprę to zaraz konkretnymi cyframi, natomiast chcę podkreślić – to jest oczywistość, ale chciałabym, aby ona wybrzmiała, a mianowicie, że ceny paliw mają kapitalny wpływ na życie Polek i Polaków we wszystkich obszarach. Cena paliwa jest zaszyta w każdym produkcie i w każdej usłudze. Cena paliwa stanowi poważny składnik kosztów transportu, które, jak wiadomo, są wliczane do końcowej ceny każdego produktu i usługi.

W dużym stopniu – to jest prawdą – ceny paliw zależą od kursu dolara, który jest walutą światową i ma znaczący wpływ na kształtowanie się cen paliw. Kiedy spada cena dolara, to spada koszt baryłki ropy, a tym samym koszty produkcji tej ropy. I odwrotnie – kiedy cena dolara rośnie, rośnie cena ropy. W kwietniu cena dolara była najniższa od roku, w obecnym miesiącu również cena baryłki ropy była rekordowo niska, a mimo to ceny paliw w Polsce były najwyższe, jeśli porówna się je do cen z ostatnich kwartałów.

Na koszty paliwa na stacjach benzynowych składają się kolejno, według udziałów w cenie końcowej: koszt zakupu w rafinerii, podatek VAT, akcyza, marża detaliczna, opłata paliwowa i opłata emisyjna. Należy też pamiętać o tym, że im wyższe zyski wypracowuje PKN ORLEN, tym więcej środków zostało zabranych z kieszeni Polaków. W ten sposób to rozumieją obywatele. Codziennie mam pytania od swoich wyborców, dlaczego tak się dzieje, dlaczego tego tematu nie poruszamy. Otóż poruszamy, a forum naszej stałej podkomisji jest dziś kolejną okazją do zajęcia się tym tematem.

Szanowni państwo, PKN ORLEN poinformował, że za pierwszy kwartał tego roku spółka osiągnęła zysk w wysokości 9,2 md zł. Ja im życzę oczywiście jak najlepiej, niech ORLEN zarabia, ale czy nie mógłby ustalić takich cen, żeby Polacy mogli godnie żyć? Wysoka marża ORLENU jest doliczana do cen paliw i dlatego to nie idzie w parze z korzyścią przeciętnego obywatela.

Teraz chciałabym podać kilka liczb, o których wspomniałam na początku, żeby nie być posadzoną o to, że tylko opowiadam coś na okrągło i że nie rozumiem, skąd bierze się zysk PKN ORLEN oraz jak kształtuje się cena paliwa. Zacznę od obywateli Luksemburga, którzy mogą sobie pozwolić na zakup aż 3228 litrów oleju napędowego. Z kolei obywatele Szwajcarii mogą kupić 2980 litrów benzyny. Grecy mogą sobie pozwolić na zakup 550 litrów oleju napędowego i 435 litrów benzyny. W Polsce przy naszych średnich zarobkach, ponieważ podawane dane odnoszą do średnich zarobków, na poziomie 4748 zł, Polacy mogą kupić – uwaga – 746 litrów oleju napędowego oraz 715 litrów benzyny. Jak powiedziałam na wstępie, Polska sytuuje się na dziewiątym miejscu od końca wśród państw Unii Europejskiej, jeśli weźmie się pod uwagę siłę nabywczą naszych pieniędzy w przeliczeniu na zakup paliwa.

Szanowni państwo, niejako na marginesie tej podstawowej kwestii w ostatnich dniach zrodziło się u mnie kolejne pytanie, dotyczące nieco innej sprawy, ponieważ władze PKN ORLEN podały, że spółka prawie całkowicie przestała importować ropę z Federacji Rosyjskiej. A tymczasem według medialnych doniesień ORLEN planuje zwiększyć import rosyjskiej ropy – pewnie wszyscy państwo o tym już słyszeliście – do swoich czeskich

rafinerii do poziomu 430 tys. t. Dla porównania w styczniu 2022 r. ten import wynosił 270 tys. t. To jest bardzo niepokojące i stoi w sprzeczności z publicznymi zapewnieniami koncernu.

Mamy zatem rekordowo niską cenę dolara i niską cenę ropy, a mimo to dziewiąte miejsce od końca w Unii Europejskiej, jeśli chodzi o ilość paliw, które możemy nabyć za średnią pensję. Dlatego kieruję następujące pytania do ministra aktywów państwowych – czy rząd wie o tym, jak PKN ORLEN wykorzystuje rekordowe zyski wypracowane w związku z nadzwyczajną sytuacją na rynku? Chodzi mi o rosyjską agresję na Ukrainę. Kolejna rzecz – jaki jest stan, realny zakres nadzoru Ministerstwa Aktywów Państwowych nad działaniami PKN ORLEN i jego zarządem na czele z prezesem Obajtkiem? Czy ministerstwo prowadziło kontrole w zakresie poziomu cen paliw po 24 lutego 2022 r.? Jeżeli tak, to jakie były wyniki tych kontroli? Nie mam tu na uwadze tylko tego, co zrobił UOKiK. Dalej – czy Krajowa Administracja Skarbowa oraz Straż Graniczna prowadzą kontrole na granicach, żeby się upewnić, że żaden litr sprzedawanej w Polsce benzyny nie pochodzi z terenu Federacji Rosyjskiej? Szczególnie chodzi mi o stacje MOL, które pojawiły się u nas, to wiemy, po fuzji LOTOSU z ORLENEM. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję, pani poseł.

Pozwolę sobie również powiedzieć kilka zdań z jednoczesną prośbą o to, aby przedstawiciele ORLENU odnieśli się do tych zapytań i przedstawili nam nieco informacji.

Proszę państwa, faktycznie pojawiała się informacja dotycząca wysokich zysków spółek energetycznych, ale – tu pytanie do przedstawicieli naszej spółki paliwowej – czy nie jest tak, że wysokie zyski, związane z nadzwyczajną sytuacją w ostatnim okresie nie były również notowane przez inne międzynarodowe koncerny, takie jak BP czy Shell? Zdaje się, że oni również informowali o tym, że wyniki finansowe były wyższe, niż należałoby tego standardowo oczekiwać.

Wspomniano tutaj o tym, jaki wpływ ma cena paliwa w zasadzie na każdą gałąź gospodarki. Myślę, że warto w tym miejscu przypomnieć, iż mieliśmy coś takiego jak obniżenie stawek podatku VAT i innych danin pobieranych przy okazji sprzedaży paliw. Zostało to ujęte w ramach funkcjonowania tzw. tarcz antyinflacyjnych.

Proszę także o informację – ponieważ rzecz jest przedstawiana w taki sposób, że ORLEN wypracowuje swoje zyski kosztem obywateli – jaki procent dochodów z handlu detalicznego, z tego co jest sprzedawane na stacjach ORLENU, faktycznie wpływa na końcowy wynik finansowy spółki. Kolejne pytanie – czy to, że ORLEN w stosunkowo krótkim czasie powiększył swój majątek, przejmując inne podmioty, które też przecież generują zyski, nie miało wpływu na wyniki finansowe koncernu?

Nasze posiedzenie miało pierwotnie mieć miejsce podczas poprzedniej sesji Sejmu, przesunęło się ze względu na kolizję z posiedzeniem Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych. W międzyczasie pojawił się raport Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Dlatego chciałbym państwa prosić o kilka słów komentarza do tego raportu i wyników, które zostały w nim pokazane.

I jeszcze dwie rzeczy. Pani poseł przedstawiła nam dane dotyczące siły nabywczej średnich zarobków w poszczególnych krajach Unii Europejskiej, jeśli chodzi o zakup paliwa. Może państwo dysponujecie takimi samymi danymi chociażby za rok 2015 lub 2014? Wtedy cena paliwa nie odbiegała jakoś bardzo od tej, którą teraz możemy spotkać na stacjach, ale średnia pensja Polaków była nieco inna niż w roku 2022.

Ostatnia rzecz. Prosiłbym o potwierdzenie informacji, która pojawiła się na posiedzeniu naszej podkomisji jakieś dwa czy trzy miesiące temu i dotyczyła kwestii związanej z Czechami. O ile pamiętam wypowiedź jednego z panów dyrektorów, to było tak, że my proponowaliśmy, byliśmy gotowi do tego, żeby wstrzymać transport rosyjskiej ropy do Czech, ale okazało się, że Czesi nie byli na to gotowi. Wymagałoby to również zgody unijnych organów i także z tego względu zdecydowaliśmy się wstrzymać, jeśli chodzi o transport inną drogą niż rurociągiem.

Przepraszam za moją być może trochę chaotyczną wypowiedź, ale kilka kwestii przypomniało mi się, kiedy słuchałem wypowiedzi pani przewodniczącej. Ostatnia kwestia,

dotycząca Czech, z pewnością była omawiana na posiedzeniu podkomisji, jak powiedziałem, dwa lub trzy miesiące temu i dlatego prosiłbym o rozwinięcie tego tematu.

W pierwszej kolejności pozwolimy na zabranie głosu przez panią dyrektor, a później oddam głos kolejnym osobom. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Ropy i Paliw Transportowych Ministerstwa Klimatu i Środowiska Elżbieta Piskorz:

Dziękuję, panie przewodniczący.

W imieniu ministra klimatu i środowiska chciałabym państwu przedstawić krótką informację na temat cen paliw detalicznych w Polsce, natomiast biorąc pod uwagę wypowiedź pani przewodniczącej oraz pana przewodniczącego chcę wyjaśnić, że Ministerstwo Klimatu i Środowiska opiera się przede wszystkim na danych ze statystyki publicznej, a więc to są dane, które gromadzi się w celu wypełniania zobowiązań statystycznych wobec Unii Europejskiej. Z tego względu dysponujemy głównie informacjami uśrednionymi. Oczywiście każdy koncern i każda spółka operujące na rynku mają swoją własną politykę handlową, ale zgodnie z zasadami ujętymi w ustawie o statystyce publicznej jako ministerstwo nie mamy możliwości zamieszczania danych indywidualnych.

Proszę państwa, Polska należy do krajów, w których ceny paliw są najniższe w Unii Europejskiej. Sytuacja w tym zakresie nie zmieniła się w ostatnich 12 miesiącach. W tym czasie ceny benzyny bezołowiowej, jak i oleju napędowego były w Polsce jednymi z najniższych w całej Unii. Wyświetlany slajd pokazuje porównanie średnich cen benzyny silnikowej z ostatnich 12 miesięcy. Czerwony słupek to są właśnie średnie ceny benzyny silnikowej w Polsce. Niższe ceny benzyny silnikowej odnotowano tylko w trzech krajach: m.in. w Bułgarii i na Węgrzech, które jako kraj prowadziły bardzo specyficzną politykę, jeżeli chodzi o ceny paliw. Średnia cena benzyny silnikowej była w Polsce ok. 15% niższa niż średnia cena tego paliwa w krajach Unii Europejskiej.

W ujęciu dynamicznym ceny benzyny silnikowej w Polsce przez cały okres ostatnich 12 miesięcy kształtowały się podobnie jak średnia, tj. na jednym z najniższych poziomów zarówno w porównaniu z krajami regionu, jak i w porównaniu ze wszystkimi krajami Unii. Polski ślad na wykresie to czerwona linia na samym dole. Oczywiście nie przedstawiliśmy na wykresie wszystkich krajów Unii, ponieważ dałoby to bardzo zaciemniony obraz. W większości krajów wystąpiła bardzo podobna dynamika zmiany cen. Slajd prezentuje poziom cen benzyny silnikowej tylko w krajach naszego regionu oraz średnią Unii Europejskiej, która jest zaznaczona kolorem niebieskim.

Jeżeli chodzi o ceny oleju napędowego, to sytuacja była bardzo zbliżona. Średnia cena oleju napędowego w Polsce również była jedną z najniższych zarówno wśród krajów naszego regionu, jak i w porównaniu ze wszystkimi krajami Unii. Warto zauważyć, że niższe ceny niż w Polsce odnotowano tylko na Malcie i w Bułgarii.

W ujęciu dynamicznym rzecz miała się podobnie. Ceny w Polsce były jednymi z niższych, pokazuje to czerwony wykres na slajdzie. Warto zwrócić uwagę na dość dużą stabilność naszych cen. One nie ulegały tak dużym wahaniom, jak miało to miejsce w pozostałych krajach Unii oraz w krajach naszego regionu.

Główna przyczyna wysokich cen paliw w okresie ostatnich 12 miesięcy to przede wszystkim wysokie notowania ropy naftowej, które na początku drugiej połowy 2022 r. oscyływały w okolicy 120 dolarów za baryłkę, oraz wysokie notowania na międzynarodowych giełdach paliw premium, do których należą oleje napędowe i benzyny silnikowe. Ponieważ ceny paliw w znacznej mierze są uzależnione od ich notowań na międzynarodowych rynkach, niestety dosyć ograniczone są w tym zakresie możliwości naszej interwencji.

Wzrost cen ropy na rynkach światowych w czerwcu 2022 r. był spowodowany m.in. efektem obaw związanych z wprowadzeniem szóstego pakietu sankcji. Przypominam, że to był pierwszy pakiet, który wprowadzał sankcje na zakup ropy naftowej i paliw z Rosji, odpowiednio od 5 grudnia 2022 r. i od 2 lutego 2023 r. Ponadto wzrost popytu wiązał się z rozpoczęciem pierwszego po covidzie sezonu urlopowego. Większość krajów zniosła obostrzenia i umożliwiła podróże. Odnotowano także rekordowo wysokie ceny kursów kontraktów terminowych na benzynę spowodowane obawą o niski poziom amerykańskich zapasów benzyny w rezerwie państwowej, czyli tzw. SPR.

Po chwilowym spadku notowań w październiku 2022 r. odnotowano kolejne wzrosty cen ropy naftowej wynikające głównie z decyzji podjętych przez OPEC oraz ze wzrostu kursu dolara. OPEC zredukował swoje wydobycie o 2 mln baryłek dziennie. W drugiej połowie października sytuacja się ustabilizowała i ceny zaczęły spadać.

Istotnym czynnikiem, który wpłynął na poziom cen paliw w ostatnich 12 miesiącach, była także cena gazu ziemnego, w stosunku do którego ropa i paliwa ropopochodne bardzo często są traktowane jako paliwa alternatywne. Trzeba przypomnieć, że ceny gazu ziemnego w 2022 r. utrzymywały się na bardzo wysokim poziomie i zaczęły spadać dopiero od początku bieżącego roku.

Niezależnie od sytuacji na rynku ropy naftowej na ceny paliw istotny wpływ miały w ostatnim czasie notowania paliw na europejskich giełdach. Był to wynik zwiększonego popytu na paliwa przed datą wprowadzenia embarga na zakup paliw z Rosji oraz ograniczonych mocy produkcyjnych, jeśli chodzi o olej napędowy w Europie. Ze względu na postępującą dieselizację zużycia paliw w Europie moce produkcyjne, czyli moce rafineryjne, w Europie są obecnie niewystarczające do zaspokojenia zapotrzebowania na olej napędowy. Dlatego Europa była zmuszona importować to paliwo z zewnątrz. Większość tej luki zasypywano importem z Rosji i jak widzicie państwo na wykresie, notowania paliw na międzynarodowych giełdach w całym interesującym nas okresie utrzymywały się na stosunkowo wysokim poziomie, mimo że w tym samym czasie notowania ropy naftowej zaczęły spadać. Wynika to z faktu, że są to odrębne rynki, a w uproszczeniu mówiąc, wygląda to tak, że teoretycznie nawet jeżeli ceny ropy naftowej spadają, ale możliwości przetworzenia tej ropy na paliwa są ograniczone i wyprodukowane paliwa nie pokrywają zapotrzebowania, wówczas cena paliw na międzynarodowych rynkach w dalszym ciągu może utrzymywać się na bardzo wysokim poziomie. W ostatnich 12 miesiącach przez pewien czas mieliśmy do czynienia z taką sytuacją.

Na slajdzie widzicie państwo notowania benzyny silnikowej w porównaniu do cen benzyny silnikowej w kraju oraz cenę baryłki ropy przeliczoną na złotówki. Niebieska linia to notowania ropy naftowej, a żółta to kurs giełdowy, czyli kurs benzyny silnikowej na międzynarodowych rynkach. Linia szara to średnia cena benzyny silnikowej w Polsce. Widać wyraźnie, że kurs benzyny silnikowej na rynku międzynarodowym mimo spadającej ceny ropy utrzymywał się na mniej więcej zbliżonym poziomie.

Kolejny wykres jest bardzo podobny, tylko że przedstawia olej napędowy. Kurs giełdowy, czyli notowania na rynku międzynarodowym oleju napędowego, jest oznaczony kolorem żółtym, a średnia cena oleju napędowego w Polsce kolorem czerwonym. Linia niebieska to cena za baryłkę. Podobnie jak w przypadku benzyny, kurs na rynku międzynarodowym zaczął spadać, aczkolwiek utrzymywał się cały czas na stosunkowo wysokim poziomie. Ceny w Polsce natomiast były wyraźnie niższe od średniej w Unii Europejskiej.

Szanowni państwo, na zaprezentowanych wykresach mogliście zobaczyć porównania cen paliw w Polsce do ich międzynarodowych notowań i średniej europejskiej. Warto jeszcze dodać, że wskutek globalnej aprecjacji amerykańskiego dolara oraz październikowej decyzji Rady Polityki Pieniężnej o braku podwyżki stóp procentowych w pewnym momencie dolar kosztował prawie 5 zł i to również przełożyło się na wzrost kosztu zakupu surowca, przede wszystkim w pierwszej części przedstawianego okresu.

Pomimo niekorzystnych warunków w ostatnim roku należy podkreślić to, na co państwo także zwróciliście uwagę, tzn. na aktywną politykę rządu, jeśli chodzi o kształtowanie cen paliw w Polsce. Przede wszystkim trzeba wspomnieć o tarczy antyinflacyjnej. Ustawa z 9 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw w zakresie paliw zmniejszyła zarówno wymiar VAT-u z 23% do 8%, jak i obniżyła podatek akcyzowy od paliw silnikowych i lekkiego oleju opałowego do minimalnego poziomu wymaganego w Unii Europejskiej. Ponadto wprowadziła zwolnienie sprzedaży paliw silnikowych z podatku od sprzedaży detalicznej. Tarcza była przedłużona i obowiązywała w okresie od 1 stycznia 2022 r. do końca 2022 r. W tej chwili jeszcze ją przedłużono, jeżeli chodzi o zawieszenie podatku od sprzedaży detalicznej. Ze względu na pewne wątpliwości prawne wystąpiła niestety konieczność przywrócenia normalnego wymiaru podatku VAT.

Obecnie paliwa są objęte stawką podatku akcyzowego obowiązującą przed wprowadzeniem tarczy, tzn. 1529 zł za 1000 l benzyny silnikowej i 1160 zł za 1000 l oleju napędowego. Polskie stawki podatku akcyzowego, liczone łącznie z opłatą paliwową, zgodnie z zasadami prezentowania danych w Unii Europejskiej, są także jednymi z najniższych w Europie.

Podatki i opłaty paliwowe stanowią w Polsce średnio 42% ceny paliw dla odbiorców końcowych, zarówno w przypadku benzyny silnikowej, jak i oleju napędowego. Ten udział także jest na jednym z niższych poziomów w Europie. Generalnie znajdujemy się w tej grupie krajów Unii, która posiada najniższe wymiary podatków.

Podsumowując prezentację, chcę podkreślić, że ceny paliw w Polsce przez cały okres ostatnich 12 miesięcy należały do najniższych w Europie. Na poziom cen paliw we wspomnianym okresie miały wpływ przede wszystkim zmiany notowań ropy naftowej i notowań paliw na giełdach międzynarodowych. Wzrosty cen ropy naftowej zarejestrowane w ubiegłym roku wynikały przede wszystkim z obaw związanych z wprowadzeniem embarga na rosyjską ropę naftową oraz ze wzrostu zapotrzebowania na paliwa po okresie covidowym. Dodatkowym czynnikiem przez pewien okres był wysoki kurs dolara w stosunku do złotówki oraz wysokie ceny gazu ziemnego, dla którego, jak już wspomniałam, paliwa stanowią pewną alternatywę. Wysokie poziomy notowań paliw w Europie wynikały także ze wzmożonych zakupów paliw przed wprowadzeniem embarga na paliwa z Rosji oraz z ograniczeń w zdolnościach produkcyjnych oleju napędowego. Niski poziom cen w porównaniu z innymi państwami Unii Europejskiej oraz wyróżnianie się polskiego rynku pod względem stabilności cen w omawianym okresie to przede wszystkim wynik rozwiązań, które zostały przyjęte przez rząd w ramach tarczy antyinflacyjnej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Bardzo dziękuję, pani dyrektor.

Czy przedstawiciele spółki ORLEN chcieliby zabrać głos? Jeśli tak, to bardzo proszę, tylko przypominam o przedstawieniu się do mikrofonu.

Dyrektor Biura Koordynacji Cen Hurtowych Grupy Kapitałowej ORLEN Marek Wocial:

Nazywam się Marek Wocial, jestem reprezentantem ORLENU, sprawuję funkcję zarządcą w zakresie koordynacji cen hurtowych w Biurze Koordynacji Cen Hurtowych Grupy Kapitałowej ORLEN. Chciałbym się odnieść po części do wypowiedzi, które już tutaj padły, i wyjaśnić jedną, ale chyba najważniejszą kwestię z zakresu cen paliw.

Prawdą jest, że ceny w Polsce, zarówno jeżeli chodzi o ceny hurtowe, jaki i detaliczne, niezmiennie należą do najniższych w Europie. Owszem, były takie okresy, w których te ceny, szczególnie w hurcie, były wyższe od średniej, ale wszelkie decyzje, jakie ORLEN podejmuje w zakresie ustalania cen hurtowych, są oparte na rachunku ekonomicznym, a także na ocenie sytuacji podaży-popytu. To nie jest kwestia tego, że ORLEN chce sobie zrobić większy lub mniejszy zysk, tylko że musimy wszystko oceniać w oparciu o rynek. Jeżeli sytuacja tego wymaga, wtedy ORLEN podejmuje stosowne działania.

Teraz to, co chciałem wyjaśnić, o czym wcześniej wspomniała pani dyrektor. Mogą być takie sytuacje, w których cena ropy spada lub jest niezmienna, a ceny paliwa idą w górę. W tym momencie wyjaśniam podstawową rzecz – ceny paliw w Polsce i w większości innych krajów ustalane są tzw. metodą benchmarkową, czyli nie są ustalane odkosztowo. To nie jest kwestia kosztu, jaki stanowi ropa. Podobnie zresztą jak nie ustala się ceny samochodu w zależności od tego, co waży w nim najwięcej, tj. powiedzmy w zależności od stali i ilości tworzyw sztucznych, tylko raczej ta cena zależy od kosztów wytworzenia. Przyjęło się, że ceny ustalane metodą benchmarkową są ustalane w zależności od tego, o czym pani dyrektor powiedziała na końcu, czyli od notowań poszczególnych paliw.

Notowania poszczególnych paliw w stosunku do cen ropy zmieniały się dużo bardziej dynamicznie i były zdecydowanie wyższe niż zmiany dotyczące samej ropy. Dlatego teraz chciałbym państwu powiedzieć o kilku faktach i o tym, jak to się wszystko kształtowało w stosunku do ceny ropy.

Pierwsza rzecz, najważniejsza, jest taka, że w momencie kiedy w Europie zamyka się kilka rafinerii – tak się stało w ostatnich dziesięciu latach – notowanie nie będzie

szło znacząco w górę, kiedy podaż będzie duża, a popyt mały. Natomiast kiedy Europa obudziła się po pandemii z kilkoma zamkniętymi rafineriami, okazało się nagle, że ropy wcale tak bardzo nie brakuje. W październiku były wprowadzane kwestie wzrostu związane z obawami o podaż produktów, ponieważ OPEC Plus ogłosił cięcie o 2 mln baryłek, ale w tej chwili jest taka sytuacja, że OPEC tnie o 1 mln baryłek, netto to jest ok. 800 tys. baryłek dziennie, a na rynku niewiele się dzieje w takim sensie, że w tej chwili rynek jest łatwiejszy niż był w roku 2022.

Wracając do kwestii podaży-popytu – jeśli na rynku brakuje konkretnego produktu, ale nie dlatego, że brakuje ropy, to notowania takiego produktu znacząco idą w górę. Trzeba w tym miejscu przypomnieć, że notowania produktów to jest coś, co podlega ścisłym regulacjom giełdowym. W związku z tym mamy tam kontrakty terminowe na bardzo długie okresy itd. Wahania cen bardzo często wiążą się także z działalnością spekulacyjną oraz podlegają prawom tego typu, że jeżeli ogłaszana jest jakaś informacja, to rynek albo się jej obawia, albo koryguje swoje zachowania.

Przechodzę teraz do kwestii ropy versus poszczególne notowania. Jak powiedziałem, ORLEN, jak większość przedsiębiorstw, ustala ceny metodą benchmarkową od notowań konkretnych produktów. Jeżeli chodzi o notowania konkretnych produktów, to kierunkowo są one jak najbardziej skorelowane z ceną ropy, natomiast jest coś, co na rynkach nazywa się crack i jest różnicą pomiędzy ceną w tonie konkretnego notowania produktu a ceną ropy zawartą w tym produkcie – i ten crack zmieniał się niesamowicie.

Chciałbym państwu powiedzieć, jak to wyglądało na benzynach. Ogólnie wyglądało to tak, że 2022 r. rozpoczął się od notowań na poziomie ok. 800 dol. za tonę gotowej benzyny. Tuż przed rozpoczęciem wojny w Ukrainie, kiedy na rynkach pojawiały się obawy, że coś takiego może mieć miejsce, notowania benzyny zaczęły rosnąć i tuż po rozpoczęciu wojny wystrzeliły one w górę o jakieś 50%. Wtedy z 800 dol. zrobiło się już 1200 dol. za tonę. Następnie okazało się, że gospodarki budzą się po pandemii, o czym wspominałem wcześniej, i że brakuje gotowych benzyn. Dlatego w czerwcu notowania benzyn osiągnęły poziom 1600 dol. za tonę, czyli praktycznie uzyskaliśmy dwukrotny wzrost ceny gotowego produktu, który jest używany do wyznaczania cen. Nie sądzę jednak, żebyśmy kiedykolwiek w trakcie ostatniego roku zanotowali podwyżkę paliw na stacjach o 100%.

Jeżeli chodzi o cracki na dieslu, to sytuacja była bardzo podobna. W 2022 r. notowania diesla osiągały na samym początku poziom 700 dol., ale już po rozpoczęciu wojny, o ile dobrze pamiętam, to było chyba 8 lub 9 marca, notowania diesla osiągnęły poziom 1400 dol., czyli mamy praktycznie wzrost o 100%. Potem nastąpiły lekkie spadki do ok. 1000 dol. i w czerwcu mieliśmy kolejny pik diesla, w granicach chyba 1600 dol., nawet tyle się pojawiało, nie chcę skłamać. W każdym razie widzę w swoich materiałach, że zostało przekroczone 1400 dol. za tonę.

A zatem jeśli tylko patrzymy na koszt wsadu, jakim jest ropa, to owszem, wahania były takie, jak pokazała pani dyrektor, ale jeżeli chodzi o kwestię samego cracka na benzynie i na dieslu, to typowy crack na benzynie zaczynał się, powiedzmy, w granicach 200 dol., a z racji niewystarczających mocy rafineryjnych notowania rosły dużo szybciej niż cena ropy i crack na benzynie w okolicach czerwca osiągnął 600 dol. na tonie i więcej. Podobna sytuacja miała miejsce w dieslu.

W związku z powyższym, jeżeli chodzi o kwestię cen, to wszelkie wahania, które widzieliście państwo w hurcie, to jest przede wszystkim kwestia rynkowa i przede wszystkim kwestia braku produktu na rynku. W tej chwili jest taka sytuacja, że gospodarki powoli wyhamowują, FED podnosił stopy procentowe, wiemy generalnie, co się stało także ze stopami procentowymi w Polsce, a jeśli w gospodarkach podnosi się stopy procentowe, to automatycznie powoli gasi się konsumpcję. Owszem, są przesłanki do różnego typu określeń, w stylu – recesja, ale ja bym się tak daleko nie posuwał. Natomiast widać wychłodzenie, także w gospodarce Stanów Zjednoczonych. Zapasy w stosunku do tych, które były tuż po pandemii, kiedy bardzo tego paliwa brakowało, są teraz stosunkowo większe, większe niż jeszcze rok wcześniej.

Podsumowując, w tej chwili jest taka sytuacja, że cracki zaczęły spadać i to oznacza, że znaczących zysków, jeśli chodzi o przerób ropy, pewnie nie będzie widać. To byłoby

na tyle, jeżeli chodzi o kwestię cracków i kwestię notowań. Pytanie brzmi, czy powinienem coś jeszcze powtórzyć lub wyjaśnić, ponieważ to jest superistotna informacja, jeżeli chodzi o ceny paliw. To nie jest tylko kwestia cen ropy, ale także kwestia cracków i różnicy pomiędzy notowaniem a ceną ropy. Ropa może iść w dół, a notowania paliw, w momencie kiedy brakuje tych paliw na rynku, ponieważ nie ma kto tego przetworzyć, mogą sprawiać, że ceny w Europie rosną.

Chciałbym się jeszcze odnieść do stwierdzenia, że istnieje szansa, iż sytuacja na rynkach trochę się poprawi, bo pootwierają się na świecie nowe rafinerie. Jednak z drugiej strony jeśli chodzi o kwestię produktu gotowego, to ORLEN jako pierwszy zrezygnował z importu do Polski rosyjskiego diesla. Oznacza to, że ci przedstawiciele rynkowi w hurcie, którzy mogli kupować do 5 lutego produkt rosyjski, kupowali go w granicach do 120 dol. taniej za baryłkę. To jest po prostu przepaść. Przypomnę tutaj jeszcze, że w Polsce brakuje ok. 5 mln t diesla i w związku z powyższym trzeba go sprowadzić, a ten diesel jest wyceniany w notowaniach, o których powiedziałem, plus stosowna premia. Jakikolwiek zaingerowanie w wolny rynek może natomiast spowodować sytuację, z jaką mieliśmy do czynienia na Węgrzech. Węgrzy wytrzymali w granicach roku, a potem nastąpiła duża kraksa na ich rynku paliwowym. Ceny są tam teraz zdecydowanie wyższe niż w Polsce, mimo że MOL, jak wszyscy wiemy, sprowadzał rosyjską ropę, która w stosunku do kosztów ropy brent i innych gatunków miała momentami dyskonto w granicach 35 dol.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pozwolę sobie zadać pytanie, ponieważ jako parlamentarzyści, jako politycy nie mamy niekiedy tyle czasu, żeby to dokładnie tłumaczyć wyborcom, jeśli nas o to pytają. Rozumiem jednak, że moglibyśmy posłużyć się takim przykładem – proszę sobie wyobrazić, że tanieje zboże, tanieje żyto, ale ponieważ brakuje nam młynów i piekarni, dlatego cena chleba wcale nie musi spadać. Czy to można przedstawić na takiej zasadzie?

Dyrektor biura GK ORLEN Marek Wocial:

Tak, myślę, że to jest podobna sytuacja.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję.

Czy pani poseł chciałaby jeszcze o coś dopytać?

Poseł Mirosława Nykiel (KO):

Państwo przedstawiliście swoje statystyki, wcale się temu nie dziwię, ale wciąż nie otrzymałam odpowiedzi z Ministerstwa Aktywów Państwowych, dlatego poproszę o odpowiedź na piśmie na moje pytania.

Mam jeszcze pytanie do pani dyrektor – czy byłoby ogromną trudnością dla państwa przeliczenie tych cen w stosunku do siły nabywczej średniej pensji? Państwo pokazaliście ceny obowiązujące w krajach Unii Europejskiej, ale rzeczywisty obraz otrzymamy dopiero, jeśli cenę paliw odniesiemy do siły nabywczej średniej pensji w danym kraju. To dopiero jest miernik. Wtedy mamy jakiś pogląd, jak my wyglądamy na tle innych. Proste zestawienie cen tego nie daje, a jedynie tworzy się jakieś samozadowolenie, że jest dobrze, a przecież wszyscy wiemy, że z tymi cenami nie jest dobrze.

Nie stawiam oczywiście tezy, że paliwa w Polsce powinny nagle stanąć o połowę, ale z pewnością mogłyby być tańsze. Nie mówię już o tym, jak ceny paliw odczuwają Polacy, zwłaszcza kiedy mamy bardzo wysoką inflację i taką siłę nabywczą naszych pensji, jaką mamy. Podałam kilka przykładów z brzegu, ale chyba nie jest trudno przeliczyć, ile paliwa można kupić za średnią pensję. Wtedy to będzie jakiś miernik, bo to może pokazać, czy coś jest u nas tanie, czy drogie.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Pani przewodnicząca, pozwolę sobie tylko zauważyć, że zwracając się do ministerstwa z prośbą o przedstawienie informacji, nie uszczegółowiliśmy, że oczekujemy przedstawienia takich a takich danych. Pozostawiliśmy ministerstwu pewną dowolność w przygotowaniu zestawienia. Jak też zauważyła pani dyrektor, resort posługuje się tylko danymi statystycznymi, które nie dotyczą wyłącznie PKN ORLEN, ale wszystkich danych na temat

cen paliw we wszystkich stacjach na terenie Polski, i tych należących do ORLEN, i tych należących do innych podmiotów, które funkcjonują na naszym rynku.

Jeśli natomiast chodzi o zapytanie do Ministerstwa Aktywów Państwowych, to oczywiście nie jest wykluczone, że wystąpimy z prośbą o tego typu informacje. Czy chciałaby pani teraz jeszcze o coś zapytać?

Poseł Mirosława Nykiel (KO):

Tak, chodzi mi o wyjaśnienie medialnej informacji o zwiększonym imporcie ropy z Rosji.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Czy przedstawiciele ORLEN mogą nam coś na ten temat powiedzieć? Czy jest z tym jakiś kłopot?

Dyrektor Działu Przetargów Flotowej Sprzedaży Paliw PKN ORLEN Tomasz Gniewek:

Tomasz Gniewek, dyrektor Działu Przetargów Flotowej Sprzedaży Paliw.

Jeżeli państwo pozwolicie, to chciałbym się jeszcze odnieść do tematu, który był poruszany wcześniej, tzn. średniej detalicznej ceny paliw w Polsce na tle innych krajów europejskich. Dosłownie w trzech zdaniach. Jak pokazują dane Komisji Europejskiej na bazie cotygodniowych raportów, które są publikowane przez Komisję Europejską, ceny paliw w Polsce należą niezmiennie do jednych z najniższych w Europie. Odnosząc się do raportu z ostatniego tygodnia, w przypadku diesla mamy do czynienia z tańszym produktem tylko w sześciu innych krajach Unii, a w przypadku benzyny – w czterech krajach.

I jeszcze jedna kwestia, mówili o tym już moi poprzednicy, czyli powiązanie cen paliw na stacjach, tzn. paliw detalicznych z notowaniami. To jest odpowiedź, jeśli chodzi o tezę przedstawioną na początku dzisiejszego spotkania, że mamy realnie jedne z droższych paliw. Jak wspomnieli moi poprzednicy, ceny paliw są bardzo mocno powiązane z notowaniami, co szczególnie dobrze widać w przypadku tych dwóch produktów, tzn. benzyny i diesla, gdzie notowania pomiędzy poszczególnymi paliwami rozjeżdżały się w środku roku, a ceny poszczególnych paliw wyglądały różnie w różnych miesiącach. Jeżeli popatrzymy na benzynę, gdzie szczyt notowań mieliśmy w końcu drugiego kwartału zeszłego roku, i popatrzymy na cenę detaliczną, średnią cenę paliw w Polsce, która w porównaniu do tamtego okresu – bazując teraz na danych z Komisji Europejskiej – spadła o blisko 1,5 zł, dokładnie o 1 zł 42 gr, natomiast w przypadku oleju napędowego możemy generalnie mówić obecnie o najniższych cenach, praktycznie od pierwszego kwartału zeszłego roku.

Odnosząc się jeszcze, dosłownie w jednym zdaniu, do sprawy związanej z Czechami – akurat tam kwestia sprowadzania rosyjskiej ropy naftowej nie wynika, że tak powiem, z chęci PKN ORLEN, tylko wyłącznie wynika z braku odpowiedniej przepustowości czeskich rurociągów. Za ich rozbudowę odpowiada czeski rząd i to on zwracał się do Komisji Europejskiej z prośbą o nieobejmowanie sankcjami tego rynku. Chciałbym także zaznaczyć, że gotowe produkty, czyli paliwa, które są produkowane z tej ropy, nie trafiają na polski rynek. Dziękuję.

Poseł Mirosława Nykiel (KO):

Przepraszam, panie przewodniczący, chciałabym dopytać. To zwiększenie wynika tylko z tych względów, tak? Tylko na czeski rynek i tylko z tego powodu, który pan przedstawił, tak?

Dyrektor działu PKN ORLEN Tomasz Gniewek:

Te paliwa nie trafiają na rynek polski. Jeżeli produkt z rynku czeskiego trafia na rynek polski, to nie jest on produktem pochodzącym z przerobu rosyjskiej ropy naftowej.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

To jest zgodne z informacjami, które... To jest w stenogramie, pani przewodnicząca. Kilka miesięcy temu rozmawialiśmy o tym, że jeśli chodzi o rezygnację z importu rosyjskiego surowca, to deklaracje strony polskiej były dalej idące niż możliwości naszych sąsiadów po prostu i z tego względu nie została wstrzymana całość. Wymagałoby to zresztą zgody unijnych instytucji. Czy pani przewodnicząca chciałaby coś jeszcze dodać?

Posel Mirosława Nykiel (KO):

Jedno zdanie. Zwiększenie nastąpiło z 270 tys. t do 430 tys. t. Rynek czeski jest taki chłonny? Pytam, bo nie znam się dokładnie na tych sprawach. Dlatego tak dopytuję. To jest jednak znaczące zwiększenie.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Czy państwo jesteście w stanie coś powiedzieć na temat chłonności i zapotrzebowania czeskiego rynku?

Dyrektor działu PKN ORLEN Tomasz Gniewek:

W obecnej chwili nie chcielibyśmy się wypowiadać na temat konkretnych liczb.

Posel Mirosława Nykiel (KO):

W takim razie też poproszę o odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dobrze, pani przewodnicząca.

Na tym wyczerpaliśmy listę mówców. Bardzo państwu dziękuję za obecność.

Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie podkomisji.