

Warszawa, 31 stycznia 2006 r.



ZASTĘPCA SZEFA
KANCELARII SEJMU

LECH CZAPLA

***Panie i Panowie
Posłowie na Sejm
Rzeczypospolitej Polskiej***

Z upoważnienia Marszałka Sejmu przekazuję uzupełniającą odpowiedź Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Finansów Mirosława Barszcza odnoszącą się do pytań zadanych przez Panią Posel Krystynę Skowrońską w trakcie dyskusji nad informacją bieżącą w sprawie *cen paliw na rynku krajowym zachowań monopolistycznych firm paliwowych oraz przewidywanych działań rządu chroniących konsumentów przed nadmiernymi podwyżkami cen paliw*, przedstawioną na 3. posiedzeniu Sejmu w dniu 24 listopada 2005 r.

Lech Czapla

Warszawa, 24 stycznia 2006 r.



MINISTER FINANSÓW

PA.IV-816-388/05/KGL/465

Pan

Marek Jurek

Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

W związku z pytaniami zadanymi przedstawicielowi Ministerstwa Finansów podczas 3 posiedzenia Sejmu RP w dniu 24 listopada 2005 r. przedstawiam odpowiedzi na pytania Pani Poseł Anity Błochowiak, po uzyskaniu stanowiska właściwego merytorycznie Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów:

Pytanie 1 – Czy rząd da pozytywną rekomendację projektowi ustawy dotyczącej ustalenia stawki akcyzy na paliwa na stałym poziomie tak, aby była to decyzja Sejmu a nie ustalana w wyniku rozporządzenia Ministra Finansów?

Przedmiotowy projekt zmierza do nowelizacji art. 65 ust 1 ustawy z dnia 23 stycznia 2004 r. o podatku akcyzowym (Dz. U Nr 29, poz. 257, z późn. zm.) poprzez objęcie benzyny silnikowej nieetylizowanej (bezołowiowej) stawką akcyzy w wysokości 1315,00 zł/1000 l.

Ideą niniejszej nowelizacji jest uniemożliwienie podwyżki akcyzy na ten wyrób.

Zgodnie z art. 18a ust. 9 dyrektywy 2003/96/WE zmienionej dyrektywą Rady 2004/74/WE Polska może stosować okres przejściowy do dnia 1 stycznia 2009 r. na dostosowanie krajowego poziomu opodatkowania benzyny bezołowiowej do poziomu wynoszącego 359 EURO/1000 l.

Podkreślenia wymaga to, iż w projekcie ustawy budżetowej na rok 2006 nie przewidziano podwyżki akcyzy na paliwa silnikowe, a zatem stawka akcyzy na benzynę bezołowiową pozostanie bez zmian i będzie wynosiła 1315,00 zł/1000 l. W przyszłości stawka akcyzy na ten wyrób akcyzowy będzie musiała ulec

podwyższeniu do wysokości 359 EURO/ 1000 l. Zasadnym jest, aby podwyższanie to następowało stopniowo poprzez kilkukrotną zmianę stawki.

Ustawowe określenie stawki akcyzy dla benzyny bezołowiowej na proponowanym poziomie uniemożliwi realizację w/w rozwiązania, gdyż każda zmiana stawek akcyzy będzie wymagała nowelizacji ustawy.

Projekt stanowiska Rządu w tym zakresie został skierowany do uzgodnień międzyresortowych 10 stycznia 2006 r. W chwili obecnej w Ministerstwie Finansów opracowywane jest stanowisko Rządu.

Pytanie 2 – Jakie konkretne działania podejmie Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, aby zachowując stałą wysokość podatku akcyzowego ograniczyć podwyżkę cen i doprowadzić do zrównania ich poziomu na terenie całego kraju?

Bardzo często podnoszono kwestię dużego zróżnicowania w handlu detalicznym cen paliw w poszczególnych częściach kraju. Pojawiły się opinie, że zjawisko to jest wynikiem zмовy, bądź też innych niezgodnych z prawem praktyk. W opinii UOKiK regionalne zróżnicowanie cen wynika z prawidłowo funkcjonującego mechanizmu rynkowego.

Podstawowe zmienne, które każdy przedsiębiorca bierze pod uwagę ustalając ceny produktu, to: koszty związane z jego wytworzeniem, popyt, jaki zgłaszają nań odbiorcy oraz zachowania konkurentów. Im większe koszty ponosi przedsiębiorca w związku z wytworzeniem danego produktu, tym wyższa będzie jego cena im większe jest zapotrzebowanie na produkt, tym drożej będzie można go sprzedać, wreszcie im intensywniejsza konkurencja panuje na rynku, tym niższe będą ceny produktu, gdyż jego wytwórcy lub sprzedawcy prześcigać się będą w coraz to korzystniejszych ofertach. W zależności od powyższych zmiennych kształtują się ceny na rynku.

Sprzedawcy detaliczni paliw działają na odizolowanych od siebie rynkach lokalnych, co wynika przede wszystkim z wysokich kosztów transportu. Nie można oczekiwać, iż mieszkańiec Szczecina uda się do Wrocławia w poszukiwaniu tańszej benzyny, gdyż nawet przy dużej różnicy cen byłoby to nieopłacalne.

Jakkolwiek trudno ocenić zasięg rynku sprzedaży detalicznej paliw, można przyjąć, iż zazwyczaj obejmuje on obszar o promieniu kilkunastu kilometrów – w niektórych przypadkach większy, w innych mniejszy. Takich rynków lokalnych są w Polsce setki.

Na każdym z nich trzy podstawowe parametry wpływające na cenę mogą się kształtować w odmienny sposób. Nawet, jeśli na terenie całego kraju ceny hurtowe benzyny są takie same, zróżnicowane warunki dotyczące lokalnego popytu na paliwa i kosztów prowadzenia działalności gospodarczej oraz różnice w strukturze konkurencyjnej poszczególnych rynków lokalnych mogą doprowadzić do wyraźnych różnic pomiędzy cenami w różnych regionach. Przykładowo, można oczekiwać, iż rynki, na których nabywcy są zamożniejsi np. tereny dużych aglomeracji, czy też regiony licznie odwiedzane przez turystów będą charakteryzować się wyższym poziomem cen, a rynki, na których intensywność konkurencji jest większa, odznaczać się będą cenami niższymi.

Fakt, iż rynki sprzedaży detalicznej paliw mają charakter lokalny sprawia, iż cechuje je zazwyczaj struktura oligopolistyczna, charakteryzująca się obecnością niewielu firm. Szczególną cechą takiego rynku jest bardzo duża współzależność pomiędzy jego uczestnikami - w swoich zachowaniach przedsiębiorstwo musi brać pod uwagę zachowania swoich konkurentów oraz przewidywać ich reakcję na własne działania. Prowadzi to zazwyczaj do sytuacji, w której ceny rynkowe są wyższe niż w warunkach intensywniejszej konkurencji. Przedsiębiorcy zdają sobie, bowiem sprawę, iż obniżanie cen nie jest dla nich korzystne – jakkolwiek niższe ceny z pewnością przyciągną klientów, szybko doprowadzą jednak do analogicznych obniżek ze strony konkurentów i ostatecznie przedsiębiorstwo pozostanie bez dodatkowych klientów, za to z niższymi marżami. Tłumaczy to fakt relatywnie wolnej reakcji na obniżkę akcyzy i niższe hurtowe ceny paliw.

Nie mogąc ustalać cen bezpośrednio z konkurentami (jest to zabronione prawem i zagrożone wysokimi karami) przedsiębiorcy ustalają ceny indywidualnie na podstawie bacznej wzajemnej obserwacji. W ustalaniu indywidualnych cen paliw pomaga występowanie na rynku lidera cenowego np. największej na danym terenie stacji paliw, której ceny służą za punkt odniesienia. Powszechnie przyjęte są proste

reguły ustalania cen umożliwiające ich koordynację np. ustalanie ceny paliwa na podstawie formuły „cena w hurcie plus 10% marży”. Należy tutaj zauważyć, iż wspomniane wyżej „punkty odniesienia” mogą być odmienne na różnych rynkach lokalnych, co również ma wpływ na różnice pomiędzy cenami na tych rynkach.

Współzależność pomiędzy konkurentami na rynku tłumaczy także fakt szybkiego dostosowywania się sprzedawców do niższej ceny, dyktowanej przez firmy, które z różnych względów rezygnują z marży lub dotują sprzedaż paliw. Ich konkurenci zdają sobie sprawę, iż pozostawienie cen na niezmiennym poziomie zaowocuje utratą klientów. Zmniejszenie cen jest w takim wypadku koniecznością i nie zawsze oznacza, iż firmy dotychczas uzyskiwały wygórowane marże – zazwyczaj przedsiębiorstwa akceptują w takiej sytuacji niskie zyski lub nawet straty, licząc na to, że mają one charakter przejściowy i po okresie niskich cen sytuacja „powróci do normy”.

Podsumowując, należy stwierdzić, iż zróżnicowanie cen paliw w Polsce, podobnie jak w przypadku cen tysięcy innych produktów, jest naturalne i zastanawiająca byłaby raczej ich jednolitość. W Polsce istnieją, bowiem setki lokalnych rynków sprzedaży detalicznej paliw, na których odmienne kształtują się koszty działalności, popyt na paliwa, jak również warunki konkurencji, a więc czynniki decydujące o ostatecznej cenie paliw.

Wyrażam nadzieję, że udzielona odpowiedź w pełni usatysfakcjonuje Panią Poseł Anitę Błochowiak.

Do wiadomości:
Pan Adam Lipiński Sekretarz Stanu
w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów

Z upoważnienia Ministra Finansów
PODSEKRETARZ STANU
Mirosław Barszcz