



Minister Aktywów Państwowych

Borys Budka

BM.I.053.30.2024

IK: 926903

Warszawa, 06 marca 2024 r.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

poniżej udzielam odpowiedzi na interpelację nr K10INT967, Pana Marcina Porzucka, Posła na Sejm RP z dnia 30 stycznia 2024 r. w sprawie obniżenia cen paliwa do 5 zł/l. Odpowiedź na niniejszą interpelację została opracowana wspólnie z Ministrem Finansów.

Na cenę detaliczną paliw wpływają: koszty surowców, koszty produkcji, marże nakładane przez producentów oraz podmioty dokonujące obrotu tymi paliwami, kurs złotego, podatek VAT i akcyzowy. Jak zaznaczył w swoich uwagach Minister Finansów, w którego kompetencjach leży polityka podatkowa państwa, ze względu na niezależne zmienne wpływające na kształtowanie końcowych cen paliw, nie jest możliwe przedstawienie kosztów, jakie musiałby ponieść budżet z tytułu obniżenia części składowych ceny za litr paliwa. Minister Finansów podkreśla, że zmiana wysokości akcyzy na benzynę silnikową i olej napędowy nie gwarantuje bowiem automatycznego spadku ceny paliw do poziomu 5 zł/l, gdyż „producenti i dystrybutorzy paliw mogliby wykorzystać taką obniżkę w celu powiększenia swoich marż, zwiększając w ten sposób zyski. W konsekwencji takiej polityki konsumenci mogliby nie odczuć obniżki stawek akcyzy, a dodatkowo budżet państwa straciłby część dochodów, które są przeznaczane m.in. na ważne cele społeczne.” – podkreśla resort finansów.

Jak zaznacza Minister Finansów, w przypadku podatku VAT, należy wyjaśnić, iż konstrukcja całego systemu podatku od wartości dodanej w krajach członkowskich Unii Europejskiej w całości objęta jest regulacjami prawa unijnego, a Polska jako członek Unii Europejskiej zobowiązana jest do przestrzegania porządku prawnego wypracowanego przez wspólnotę. W odniesieniu do podatku od towarów i usług oznacza to przestrzeganie postanowień przede wszystkim dyrektywy Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (dalej: dyrektywa VAT) oraz orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dotyczącego podatku od wartości dodanej. Dostosowanie prawa krajowego do regulacji unijnych powoduje, iż Polska, podobnie jak inne państwa członkowskie UE, nie posiada nieograniczonej swobody kreowania własnych rozwiązań w tym przedmiocie. W konsekwencji polskie przepisy dotyczące podatku od towarów i usług powinny być zgodne z unijnymi przepisami prawa dotyczącymi podatku od wartości dodanej. Powyższe dotyczy m.in. zakresu zwolnień od podatku, jak również zakresu zastosowania preferencyjnych stawek podatku VAT. Przepisy dyrektywy VAT nie przewidują możliwości wprowadzenia stawek preferencyjnych VAT na dostawę paliw. Tym samym, na gruncie prawa unijnego brak jest możliwości objęcia dostawy paliw stawkami obniżonymi.

Należy podkreślić, że tymczasowo i w drodze wyjątku, w okresie od 1 lutego 2022 r. do 31 grudnia 2022 r. została wprowadzona obniżona stawka VAT w wysokości 8% na określone

paliwa silnikowe, lecz przyczyną przyjęcia takiego rozwiązania była bezprecedensowa napaść zbrojna Rosji na Ukrainę i wywołany tym kryzys energetyczny, skutkujący wzrostem cen surowców energetycznych, w tym również paliw.

Rząd premiera Mateusza Morawieckiego, zdecydował o rezygnacji z obniżonych stawek VAT na paliwo od 1 stycznia 2023 r.

Należy także zauważyć, że tegoroczne wzrosty cen ropy naftowej i zarazem cen gotowych paliw sprzedawanych na giełdach towarowych w Europie i na świecie są ściśle związane z niepokojącymi informacjami z Bliskiego Wschodu i trwającą już dwa lata wojną na Ukrainie. Możliwość eskalacji konfliktu izraelsko-palestyńskiego oraz jego umiędzynarodowienia poprzez ataki na statki na Morzu Czerwonym stały się stałym czynnikiem, który podnosi i może w kolejnych miesiącach podbijać ceny ropy i gotowych paliw. Rynek nie spodziewa się szybkiego unormowania handlu przez Morze Czerwone o czym świadczy np. fakt, że szlak przez Kanał Sueski omija tak wielki gracz jak Shell. To oznacza wydłużenie nawet dwukrotnie dotychczasowych łańcuchów dostaw ropy do Europy. Drastyczne ograniczenie m.in. tego strategicznego szlaku transportowego sprawiło, że od początku bieżącego roku cena gotowych paliw oferowana w portach Amsterdam-Rotterdam- Antwerpia (tam paliwa kupuje m.in. ORLEN) wzrosła z ok. 770 dolarów do ok. 900 dolarów za tonę w połowie lutego 2024 r. To oznacza, że od początku roku obserwujemy wzrost ceny ropy naftowej oraz gotowych paliw na europejskich giełdach o kilkanaście procent.

ORLEN S.A. podkreśla, że niezmiennie dąży do tego, aby zapewnić swoim klientom atrakcyjne ceny paliw. jednak w kształtowaniu swojej polityki cenowej, musi brać pod uwagę obiektywne i niezależne od spółki czynniki rynkowe, zarówno te działające w skali globalnej, jak i w ramach poszczególnych rynków lokalnych. Niewskazane są działania polegające na stosowaniu marż wynikających z czynników pozabiznesowych. Pragnę podkreślić, że zgodnie z art. 368 KSH prowadzenie spraw spółki należy do kompetencji zarządu, a zgodnie z art. 3751 KSH walne zgromadzenie i rada nadzorcza nie mogą wydawać zarządowi wiążących poleceń dotyczących prowadzenia spraw spółki.

Spółka poinformowała, że Rada Nadzorcza ORLEN S.A. ogłosiła postępowania kwalifikacyjne na stanowiska Prezesa Zarządu, Wiceprezesów Zarządu oraz Członków Zarządu ORLEN. Zainteresowani kandydaci swoje zgłoszenia mogli składać do 1 marca do godz. 15.00, a rozmowy kwalifikacyjne z wybranymi kandydatami zaplanowano w terminie 11-15 marca br. Ogłoszenia opublikowane przez spółkę 14 lutego br. dotyczą wyboru na stanowiska Prezesa, Wiceprezesa ds. Finansowych, Wiceprezesa ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju, Członka Zarządu ds. Korporacyjnych, Członka Zarządu ds. Handlu Hurtowego i Logistyki, Członka Zarządu ds. Upstream, Członka Zarządu ds. Sprzedaży Detalicznej, Członka Zarządu ds. Produkcji oraz Członka Zarządu ds. Energetyki i Transformacji Energetycznej.

Minister Aktywów Państwowych wykonując prawa z akcji należących do Skarbu Państwa w spółce ORLEN S.A. realizuje wyłącznie uprawnienia wynikające z praw korporacyjnych, które są ściśle określone w przepisach prawa, w szczególności w ustawie z dnia 15 września 2000 r. - Kodeks spółek handlowych (dalej: KSH) oraz Statucie Spółki.

Jak wynika z powyższego Minister Aktywów Państwowych, działając jako akcjonariusz Skarbu Państwa nie ma uprawnień do ingerowania w prowadzenie spraw Spółki, także w zakresie kształtowania cen paliw.

Z poważaniem

Borys Budka

minister

dokument podpisany elektronicznie

926903.3294748.2638603

Do wiadomości:
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów