

There are no translations available.

„Jeśli w najbliższym czasie nie wejdą w życie przepisy umożliwiające sprzedaż biodiesla B7, firmy paliwowe będą miały problem ze osiągnięciem wymaganego poziomu biopaliw, za co zapłacą konsumenci - uważają przedstawiciele Grupy Lotos i PKN Orlen.” Tak oto zaczyna się jeden z artykułów prasowych, jakich szereg pojawił się za informacjami Polskiej Agencji Prasowej w marcu... 2010 roku. Minął dokładnie rok, jak B7 nie było tak nie ma, a podobne ultimatum jest obecnie przedstawiane jako wynik braku ulgi akcyzowej na biokomponenty, która ma zniknąć z końcem kwietnia bieżącego roku.

Jak zwykle to ostateczni konsumenci odpowiedzieć mają – zgodnie z przytoczonymi deklaracjami – za taką, a nie inną realizację polityki energetycznej państwa, w której paliwa transportowe odgrywają tak drażliwe miejsce. Ulgi akcyzowe miały być skutecznym narzędziem wprowadzenia na polski rynek biopaliw, do czego jesteśmy zobligowani jako kraj członkowski Unii Europejskiej. Warto byłoby w tym miejscu jednakże wyjaśnić, na czym cała rzecz polega, tak aby to właśnie konsumenci potrafili obiektywnie ocenić cały obraz sytuacji, w jakiej się znajdują. Najłatwiej bowiem przekazać opinii publicznej informację, zgodnie z którą realizacja obowiązku dojścia do 10% poziomu biopaliw do 2020 roku w ogólnej ilości paliw wprowadzanych na rynek po prostu musi kosztować.

Obecnie obowiązujący poziom dolewu biokomponentów do paliw normatywnych wynosi 5%. W 2010 roku poziom Narodowego Celu Wskaźnikowego, za którego realizację odpowiedzialni są producenci paliw, wyniósł 5,75%, zatem wartość powyżej 5 punktów procentowych należało wypełnić czymś jeszcze. Tym czymś jest w Polsce 100% biodiesel tzw. B100. Zgodnie z przekazem płynącym od koncernów jest to przedsięwzięcie niezwykle niekorzystne z punktu widzenia ekonomicznego i pewnie nie mylą się Ci, którzy twierdzą, że generalne oparcie polityki biopaliwowej w dalszym ciągu na B100 ma wątpliwe uzasadnienie gospodarcze. Powodów jest pewnie wiele, przede wszystkim mała popularność tego paliwa i brak klarownych informacji, do których aut może ono być właściwie stosowane. Różnica w cenie pomiędzy olejem napędowym a B100 na stacjach również nie powalała na kolana, choć w ostatnim czasie relacja ta uległa zmianie – z uwagi na drastyczne podwyżki paliw normatywnych – i kształtuje się na poziomie 60-70 groszy za litr.

W 2011 roku poziom NCW został określony na 6,2%, a zatem bez B7, a także i E10 (benzyny silnikowej z 10% dolewem etanolu), trudno będzie zmienić dotychczasową praktykę jego realizacji. Słyszymy już, że bez ulg akcyzowych ceny jednostkowe paliw będą musiały wzrosnąć nawet o kilkanaście groszy, ponieważ dalszemu znacznemu wzrostowi ma ulec

dysproporcja pomiędzy cenami zakupu biokomponentów, a obecnymi cenami wytworzenia benzyny i ON. Warto w tym miejscu przyjrzeć się więc, jak faktycznie kształtują się te ceny. Różnice są, owszem, natomiast nie aż tak duże jakie wynikałyby z tego głoszone już konsekwencje. Średnia hurtowa cena zakupu 1 litra bioestrów przez koncerny wyniosła w 2010 roku 2,10 zł, natomiast oleju napędowego, którego bioestry są substytutem – 1,75 zł. W przypadku benzyny, której średnia cena ukształtowała się na poziomie 1,60 zł różnica ta jest nieco większa z uwagi na cenę zakupu bioetanolu – 2,13 zł. Różnice są, ale jeśli weźmiemy pod uwagę dużą nadkompensatę, jaką przynosiły koncernom ulgi akcyzowe należy wprost powiedzieć, że do interesu związanego z biopaliwami na pewno podmioty realizujące NCW nie dołożyły. To, aby do interesu biopaliwowego nie dokładać, było ideą ulg, ale czy druga strona medalu nie powinna być nieco bardziej eksponowana opinii publicznej?

W jaki zatem sposób wytłumaczyć ogłaszaną już teraz majowąwyżkę cen na stacjach o 8-13 groszy za 1 litr paliwa w związku z końcem ulg akcyzowych na biokomponenty? Przez konieczność wprowadzania na rynek deficytowego podobno B100? Również nie do końca, ponieważ koszty generalne zakupu biokomponentów w ostatnich 2 latach znacznie były mniejsze od wpływów wynikających z ulg akcyzowych przynosząc tym samym wysoki zysk koncernom naftowym. Analizując dodatkowo ceny hurtowe B100 z tego samego okresu czasu dojdziemy jeszcze do wniosku, że były one w zdecydowanej większości wyższe niż średnie koszty zakupu biokomponentów. Jeśli zatem nastąpi koniec ulg akcyzowych to z punktu widzenia konkretnych danych nie będzie to czynnik, który musi i powinien przekładać się na ceny paliw na stacjach w zapowiadanym wymiarze. Wzrost taki mógłby nastąpić jedynie w wymiarze dosłownie kilku groszy na 1 litrze paliwa. A co mamy teraz? Wzrost rzędu kilkunastu groszy za litr paliwa na stacjach w ciągu tylko jednego tygodnia. Póki co mówi się w tym kontekście o sytuacji w Libii i Japonii, a jeśli nie będziemy świadkami kolejnych światowych kryzysów trzeba będzie znaleźć inne, może bardziej prozaiczne wytłumaczenie. Ciekawe czy będziemy o tym pamiętać wówczas, gdy podmioty naftowe będą usprawiedliwiały kolejne podwyżki po kwietniu obarczając w mediach za ten stan rzeczy Rząd wymuszający realizację NCW i zabierający jednocześnie ulgi oraz producentów biopaliw. Ulgi na biopaliwa mogą zresztą obowiązywać i po kwietniu, jednakże tylko w przypadku paliw o zawartości biokomponentów powyżej 80%. To zaś oznacza, że sprzedawane na polskich stacjach B100 będzie nadal dotowane, ale takie rozwiązanie wymaga jeszcze zgody Komisji Europejskiej.