

Warszawa, 28 października 2024 r.

Stanowisko POPiHN oraz PIPP ws. nocnej prohibicji na stacjach paliw

**Z plagą pijanych kierowców należy walczyć, jednak nocna prohibicja na stacjach paliw nie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa na drogach, ani nie ograniczy skali problemów alkoholowych w Polsce**

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) oraz Polska Izba Paliw Płynnych (PIPP) dostrzegają, że nieodpowiedzialne spożycie napojów alkoholowych w Polsce jest problemem społecznym, który wymaga podjęcia odważnych działań i powinno być przedmiotem spójnej polityki zdrowotnej. Jednak poważne zaniepokojenie budzą zapowiedzi działań ze strony rządowej, które, pod pozorem walki z problemami alkoholowymi, prowadzą do ewidentnej i niczym nieuzasadnionej dyskryminacji branży paliwowej w porównaniu do innych kanałów dystrybucji alkoholu w Polsce. Takim dyskryminującym rozwiązaniem jest propozycja wprowadzenia nocnej prohibicji wyłącznie na stacjach paliw. POPiHN i PIPP są przekonane, że po pierwsze realizacja propozycji Rządu **nie służy osiągnięciu celu** ograniczenia spożycia napojów alkoholowych w Polsce, po drugie jest propozycją **dyskryminującą** branżę paliwową, a zatem **godzącą w podstawowe prawa przedsiębiorców**, chronione na gruncie Konstytucji RP i prawa Unii Europejskiej – a po trzecie może prowadzić do **negatywnych skutków dla konsumentów paliw**. Branża paliwowa postuluje więc, aby, zgodnie z zasadami prawidłowej legislacji, wprowadzać takie przepisy, które będą skuteczne i sprawiedliwe, a ich potencjalne oddziaływanie zostanie właściwie określone w procesie oceny skutków regulacji.

**Nocna prohibicja na stacjach paliw nie prowadzi do rozwiązania problemów alkoholowych społeczeństwa**

**Zakaz sprzedaży alkoholu nocą wyłącznie na stacjach paliw w znikomym stopniu przełoży się na ograniczenie fizycznej dostępności alkoholu.** Stacji paliw, na których prowadzi się sprzedaż napojów alkoholowych jest w Polsce ok. **5,5 tys.** Tymczasem wszystkich punktów sprzedaży napojów alkoholowych według danych Krajowego Centrum Przeciwdziałania Uzależnieniom (KCPU) na koniec 2022 r. było blisko **121 tys.** Oznacza to, że po wprowadzeniu nocnej prohibicji

wyłącznie na stacjach paliw, wciąż konsumenci będą mieli możliwość zakupu alkoholu w ponad 100 tys. innych miejsc. Stacje paliw mają równie niewielki udział także w ilości i wartości sprzedanego alkoholu. Według danych POPiHN za 1 kwartał 2024 r. sprzedaż napojów alkoholowych na stacjach paliw to tylko **2,2% wolumenu** i **2,6% wartości** sprzedaży napojów alkoholowych ogółem. Co istotne dane te odnoszą się do sprzedaży przez całą dobę, a udział sprzedaży nocnej byłby jeszcze mniejszy. Na przestrzeni ostatniej dekady można zaobserwować w dodatku stały powolny spadek udziału wartości sprzedaży napojów alkoholowych na stacjach paliw względem całego rynku.

Ponadto z uwagi na przekierowanie konsumentów napojów alkoholowych ze stacji paliw, gdzie ceny produktów alkoholowych są relatywnie wyższe, do innych punktów sprzedaży, w tym sklepów typu convenience, gdzie ceny są relatywnie niższe – zdaniem POPiHN oraz PIPP z **dużym prawdopodobieństwem nocna prohibicja na stacjach paliw doprowadzi do zwiększenia ekonomicznej dostępności alkoholu**. Tymczasem według Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) polityka cenowa wobec alkoholu to jedno z najbardziej efektywnych, łatwo dostępnych narzędzi mających na celu ograniczenie szkodliwego spożywania alkoholu.

Jakby tego było mało, przesunięcie sprzedaży napojów alkoholowych ze stacji paliw do innych punktów oznacza **przeniesienie jej z miejsc, gdzie poziom bezpieczeństwa i kontroli jest wyższy, do obiektów odznaczających się słabszym nadzorem**. Warto zauważyć, że na stacjach paliw istnieją systemy monitoringu, a wśród klientów zdecydowaną większość stanowią osoby dorosłe, a zatem ryzyko sprzedaży osobom nieletnim pozostaje znikome.

Co więcej, wbrew stereotypom **nocna prohibicja nie prowadzi do poprawy bezpieczeństwa na drogach**. Jak dowodzą niemieccy naukowcy Matthias Bäuml, Jan Marcus i Thomas Siedler w artykule pt. „Health effects of a ban on late-night alcohol sales”, opublikowanym w czasopiśmie naukowym „Health Economics” w 2022 r. – wprowadzenie nocnej prohibicji na stacjach paliw i w sklepach w Badenii-Wirtembergii w 2010 r. nie skutkowało zmniejszeniem liczby wypadków na drogach. Również doświadczenia tych państw, w których wprowadzono całkowity lub częściowy zakaz sprzedaży alkoholu na stacjach paliw (Litwy, Holandii, Belgii, Cypru, Finlandii, Francji, Irlandii, Włoch, Malty, Portugalii, Słowacji, Szwecji) wskazują na brak zależności między dostępnością alkoholu na stacjach a liczbą nietrzeźwych kierowców. Pokazało to także rodzime badanie ankietowe Krajowego Centrum Przeciwdziałania Uzależnieniom z kwietnia br.,



gdyż wśród zmian zaobserwowanych po wprowadzeniu nocnej prohibicji w wybranych gminach w Polsce – nie znalazła się poprawa bezpieczeństwa na drogach.

POPiHN oraz PIPP pragną również zwrócić uwagę, że **każde ograniczenie swobody prowadzenia działalności gospodarczej powinno być zgodne z prawem Unii Europejskiej**. I tak, na mocy art. 56 i 49 TFUE jakkolwiek państwa członkowskie mogą wprowadzać ograniczenia tych swobód, muszą to czynić w sposób proporcjonalny. Zgodność z prawem UE zakłada, że dany środek prawny prowadzi do osiągnięcia danego celu. Zdaniem POPiHN oraz PIPP wprowadzenie ograniczeń w dostępie do alkoholu w odniesieniu do wyłącznie stacji paliw, tj. do niecałych 5% punktów sprzedaży (5,5 tys. spośród 121 tys.) nie służy rozwiązaniu problemów zdrowotnych społeczeństwa. Co więcej, czego dowodzą wyniki empirycznych badań naukowych, nocna prohibicja nie służy również poprawie bezpieczeństwa na drogach. Stąd też wprowadzenie proponowanych przez Rząd RP rozwiązań prawnych rodzi ryzyko zarzutów niezgodności z prawem UE, a co za tym idzie, odpowiedzialności odszkodowawczej Państwa Polskiego.

#### **Nocna prohibicja na stacjach paliw godzi w podstawowe zasady równości wobec prawa**

**Wprowadzenie nocnej prohibicji w odniesieniu wyłącznie do stacji paliw, z pominięciem innych przedsiębiorców to przejaw dyskryminacji** – niedozwolonej na gruncie prawa konstytucyjnego. Wprowadzenie ograniczenia swobody działalności gospodarczej w odniesieniu do wyłącznie stacji paliw stanowi zaprzeczenie przede wszystkim zasady równości (art. 32 Konstytucji RP) i zasady wolności (art. 31), według których nie można różnicować podmiotów w oparciu o ich osobiste cechy, a wprowadzane ograniczenia muszą być uzasadnione określonym celem publicznym. Wprowadzenie nocnej prohibicji wyłącznie w stosunku do 5% uczestników rynku, zdaniem POPiHN oraz PIPP godzi nie tylko w te zasady, ale i w podstawową zasadę demokratycznego państwa prawnego (art. 2), nakazującą sprawiedliwe traktowanie uczestników obrotu gospodarczego.

**Wprowadzenie nocnej prohibicji wyłącznie na stacjach paliw jest niezgodne z prawem UE** – a szczególnie zasadą równego traktowania, swobodą przedsiębiorczości i może być uznane za pomoc publiczną dla przedsiębiorców prowadzących sprzedaż alkoholu poza stacjami benzynowymi. Zgodnie bowiem z zasadą równego traktowania / niedyskryminacji (*equal treatment / nondiscrimination general principles*) – zakazane jest nierówne traktowanie takich samych podmiotów / podmiotów znajdujących się w takiej samej sytuacji (art. 18 TFUE), a takimi



niewątpliwie są stacje paliw i inne sklepy prowadzące sprzedaż alkoholu. Z kolei zgodnie z zasadą swobody przepływu usług / przedsiębiorczości (*free movement of services / establishment* – art. 56 i 49 TFUE) – jakkolwiek państwa członkowskie mogą wprowadzać ograniczenia tych swobód, muszą to czynić w sposób niedyskryminacyjny oraz w sposób proporcjonalny. Tymczasem zakaz sprzedaży alkoholu tylko na stacjach paliw nie spełnia tych kryteriów. Natomiast zgodnie z art. 107 (1) TFUE – zakaz sprzedaży alkoholu jedynie na stacjach benzynowych i pozwolenie na sprzedaż w tym samym czasie w innych sklepach stanowi w praktyce środek selektywny – pomoc publiczną dla przedsiębiorców prowadzących sprzedaż alkoholu poza stacjami benzynowymi. Wprowadzenie przepisów niezgodnych z prawem UE naraża zatem Polskę na miliardowe odszkodowania i kary nakładane przez unijne sądy.

Warto również zauważyć, że **propozycja wprowadzenia nocnej prohibicji na stacjach paliw jest nadmiarowa** – już obecnie samorządy mają możliwość wprowadzania lokalnych zakazów sprzedaży alkoholu w porze nocnej – na podstawie art. 12 ust. 4 Ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi. Takie zakazy obowiązują np. w Krakowie, Poznaniu czy Puławach. Nie ma więc potrzeby wprowadzać ogólnopolskiego zakazu – powinien on obowiązywać tam, gdzie rzeczywiście dostępność alkoholu nocą stanowi problem.

### **Nocna prohibicja na stacjach paliw rodzi ryzyka dla konsumentów paliw**

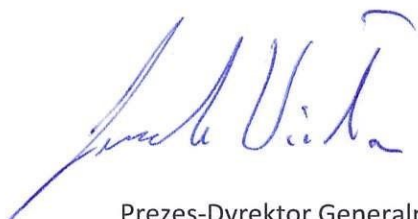
**Ograniczenie dochodów stacji paliw z oferty pozapaliwowej może doprowadzić do wzrostu cen paliw i inflacji.** Chociaż sprzedaż napojów alkoholowych na stacjach paliw według danych POPiHN za 1 kwartał 2024 r. odpowiadała za ok. 12% sprzedaży pozapaliwowej – to tylko pozornie jest to nieduży udział. W rzeczywistości o wyborze oferty pozapaliwowej decyduje często kompleksowość oferty – i każde jej zubożenie może powodować ponadprzeciętne zmniejszenie przychodów. Tymczasem w sytuacji, w której w ciągu ostatnich kilku lat sprzedaż detaliczna oleju napędowego oraz benzyn silnikowych w Polsce charakteryzowała się niską zyskownością – to sprzedaż pozapaliwowa decyduje niejednokrotnie o opłacalności prowadzenia stacji paliw. Ograniczenie przychodów pozapaliwowych może więc doprowadzić do konieczności ich zrekompensowania poprzez podwyższenie cen paliwa. Istnienia takiego zjawiska potwierdzają badania empiryczne przeprowadzone po wprowadzeniu nocnej prohibicji (22:00-5:00) na stacjach paliw i w sklepach w Badenii-Wirtembergii w Niemczech w 2010 r.

### Jeśli nie nocna prohibicja, to co? Branża paliwowa proponuje rozwiązania

Rząd w swoich działaniach powinien opierać się na pozytywnych doświadczeniach z innych krajów, a nie ulegać populizmowi czy krótkotrwałym społecznym emocjom, spowodowanych medialnym zainteresowaniem. Międzynarodowe oraz krajowe doświadczenia pokazują, że najskuteczniejszym narzędziem do zwalczania plagi pijanych kierowców jest intensyfikacja kontroli trzeźwości na drogach. Drugim pod względem efektywności narzędziem jest prowadzenie działań edukacyjnych, chociażby takich jak realizowana przez wiele lat przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego kampania edukacyjna „Pięś? Nie jedź!”. I tu członkowie POPiHN oraz PIPP są gotowi do zaangażowania w kampanie społeczne zniechęcające do nieodpowiedzialnego spożycia alkoholu.

Podsumowując, POPiHN oraz PIPP, zwracając uwagę na poważane zagrożenia związane z uchwalaniem przepisów o charakterze dyskryminacyjnym i nieprowadzących do ograniczenia problemów alkoholowych polskiego społeczeństwa – pozostają otwarte na dyskusję i wspólne wypracowanie skutecznych i sprawiedliwych rozwiązań.

Leszek Wiwała



Prezes-Dyrektor Generalny  
Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

Halina Pupacz



Prezes Zarządu  
Polska Izba Paliw Płynnych