



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

**Monitorowanie  
bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa**

Warszawa, wrzesień 2021 r.

## Spis treści

<b>Podsumowanie</b> .....	3
<b>Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie</b> .....	5
<b>1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski</b> .....	5
<b>2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce</b> .....	7
<b>3. Infrastruktura naftowa</b> .....	8
a) Przerób ropy naftowej w rafineriach .....	8
b) Poziom marż rafineryjnych .....	9
<b>Rozdział II. Krajowy rynek paliw</b> .....	11
<b>1. Rynek benzyn silnikowych</b> .....	11
a) Zużycie oraz produkcja .....	11
b) Import i eksport .....	12
<b>2. Rynek oleju napędowego</b> .....	14
a) Zużycie oraz produkcja .....	14
b) Import oraz eksport .....	15
<b>3. Ceny paliw w Polsce i w Europie</b> .....	17
a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne) .....	17
b) Poziom marż dystrybucyjnych .....	20
c) Podatki i opłaty w cenie paliw .....	21
d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej .....	22
<b>Spis wykresów</b> .....	24

## Podsumowanie

### Podsumowanie rynku krajowego

- W 2021 r. nadal trwa stan epidemii związany z rozprzestrzenianiem się koronawirusa. Wdrożenie tego stanu wiązało się z zawieszeniem oraz reorganizacją funkcjonowania części gospodarki – zamknięciem części zakładów usługowych i sklepów, przejściem na pracę i naukę zdalną. Zmiany wpływają m. in. na mobilność, co widoczne jest w statystykach rynku paliwowego, w szczególności w danych dotyczących zużycia podstawowych dla transportu paliw – benzyn silnikowych oraz oleju napędowego. Jednocześnie – podobnie jak w 2020 r., sezon wakacyjny charakteryzuje się znaczącym „odbiciem” rynku.
- W okresie styczeń-sierpień 2021 r. **import ropy naftowej do Polski spadł o ↓10,8%** w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. Duży spadek importu ropy naftowej jest związany głównie z postojami remontowymi w rafineriach w I kwartale 2021 r., co wpłynęło na spadek zapotrzebowania na ten surowiec. **Udział dostaw ropy naftowej z Rosji wyniósł 59,6%**, co wynika m. in. z zakończenia długoterminowych kontraktów Grupy LOTOS S.A i PKN ORLEN S.A. na dostawy ropy z tego kierunku. Dla porównania, w 2017 r. wskaźnik ten wyniósł 79,9%, w 2018 r. – 77,3%, a w 2019 r. - 68,4% (w okresie pełnej funkcjonalności rurociągu „Przyjaźń” w 2019 r. - styczeń-marzec oraz lipiec-grudzień 2019 r. - udział rosyjskiej ropy w całości importu wyniósł 70,3%). W 2020 r. trend spadkowy został wstrzymany – udział dostaw ropy z Rosji wyniósł 72%.
- Krajowe wydobycie ropy naftowej w okresie styczeń-sierpień 2021 r. spadło o 5,2% w porównaniu analogicznego okresu 2020 r. Ze względu na ograniczony udział krajowej produkcji w przerobie ropy naftowej zmiany te nie wpłynęły w znaczący sposób na stan zaopatrzenia w ropę naftową.
- Epidemia koronawirusa, a także postoje remontowe przełożyły się na mniejszą aktywność polskich rafinerii. **Poziom przerobu surowca w rafineriach w okresie styczeń-sierpień 2021 r. spadł o ↓8,1%** w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r., co stanowi spadek wykorzystania mocy przerobowych rafinerii o ↓6,9 p. p.
- W związku ze spowolnionym przerobem ropy naftowej, od początku roku **produkcja benzyn silnikowych spadła o ↓6,1%**, a oleju napędowego – o ↓4,1% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r.
- Jednocześnie obserwuje się silny wzrost **zapotrzebowania na paliwa – od początku roku 2021 r. konsumpcja benzyn silnikowych wzrosła o ↑9,4%**, oleju napędowego – o **↑7,6%** w stosunku analogicznego okresu 2020 r. Jest to związane z ożywieniem gospodarczym, a także sezonem wakacyjnym.
- Od początku roku **import benzyn silnikowych wzrósł o ↑144,4%** a import oleju napędowego - o **↑37,2%**. Wzrost importu był konieczny do zabezpieczenia dostaw paliw na rynek w obliczu zmniejszonej produkcji w krajowych rafineriach.
- Większość zapotrzebowania na paliwa jest zaspokajana krajową produkcją** – udział importu w krajowym zużyciu benzyn silnikowych wyniósł w okresie styczeń-sierpień 2021 r. 18,3%, a oleju napędowego – 30,5%. Udział importu w zużyciu paliw w tym okresie był więc większy niż w latach ubiegłych.
- Od początku roku **eksport benzyn silnikowych spadł o ↓78,4%**, oleju napędowego o ↓80,6%.
- Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej w sierpniu 2021 r.** Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła w sierpniu 2021 r. 5,8 USD/bbl i była o **↑4,6 USD/bbl** wyższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Średnia modelowa marża rafineryjna Grupy LOTOS S.A.. wyniosła w sierpniu 2021 r. 3,0 USD/bbl i była o **↑0,7 USD/bbl** wyższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marży rafineryjnej PN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. w sierpniu 2021 r. był niższy niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafineryjna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 6,5 USD/bbl).
- We wrześniu 2021 r. ceny benzyn silnikowych pozostawały na stabilnym poziomie, natomiast w przypadku oleju napędowego i LPG odnotowano wyraźny wzrost – kolejno o ↑2,6% i o ↑4,1% w porównaniu do sierpnia 2021 r.** Wszystkie paliwa są droższe w porównaniu do średnich cen z września 2020 r. (o prawie **↑30%** w przypadku benzyn i oleju napędowego, o prawie **↑40%**

w przypadku LPG), przekroczyły również 4-letni trend. Wzrost cen paliw na stacjach jest związany głównie z rosnącymi notowaniami produktów naftowych na świecie.

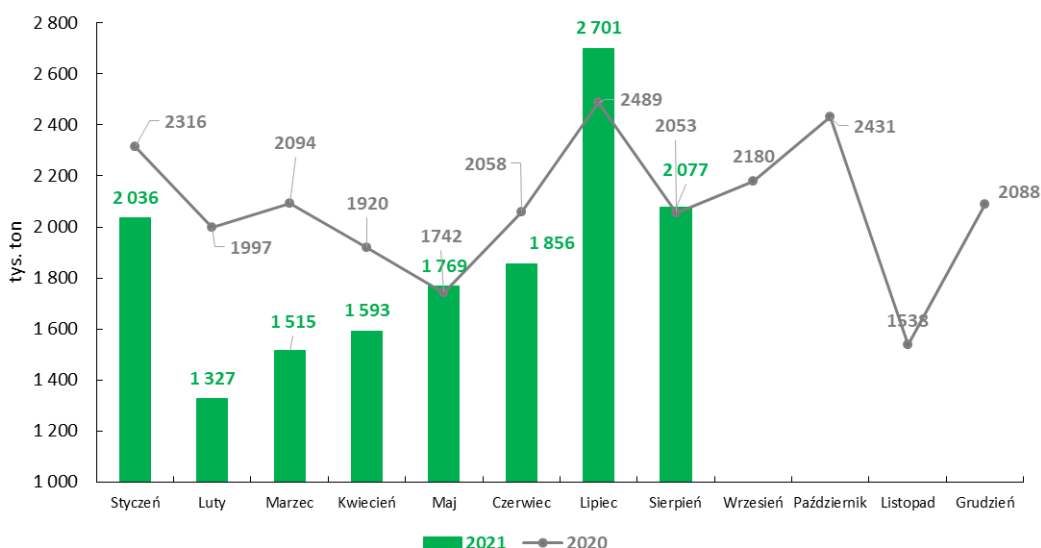
- Dzięki niskim poziomom opodatkowania, **ceny paliw w Polsce pozostają w gronie najniższych cen w Unii Europejskiej** –w przypadku benzyn silnikowych można je nabyć taniej w Bułgarii i Rumunii, w przypadku oleju napędowego – w Bułgarii, Rumunii, Malcie, Luksemburgu i Litwie.

## Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie

### 1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski

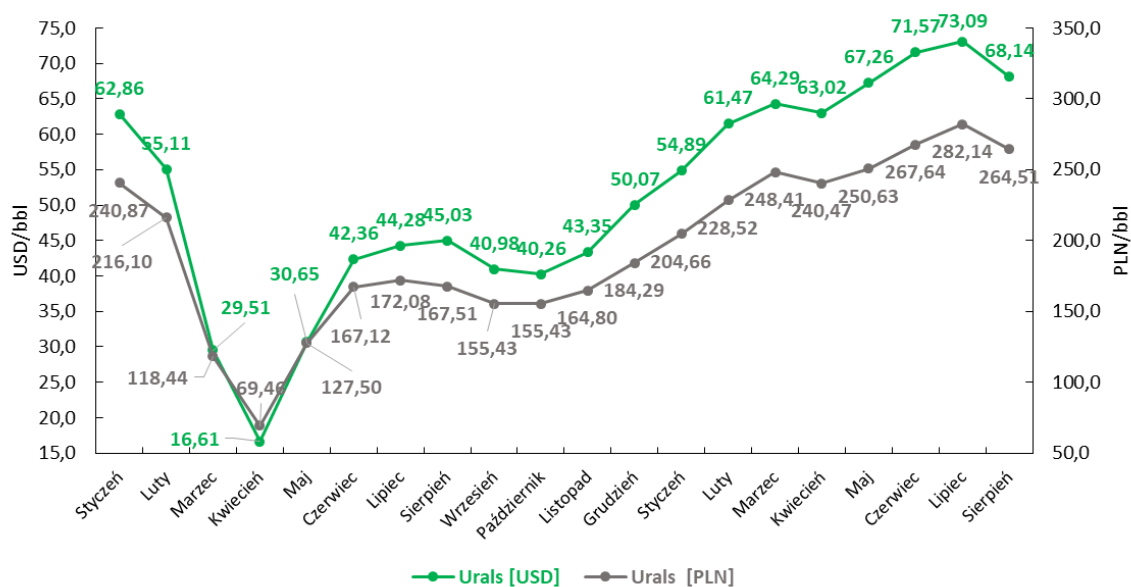
- W sierpniu 2021 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 2077 tys. ton odnotowując wzrost o 24 tys. ton –  $\uparrow 1,2\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (import ropy naftowej do Polski w sierpniu 2020 r. wyniósł 2053 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu z lipcem 2021 r. spadł o 624 tys. ton –  $\downarrow 23,1\%$  (w lipcu 2021 r. import wyniósł 2701 tys. ton). Od początku roku import ropy naftowej spadł o  $\downarrow 10,8\%$  (z 18849 tys. ton w okresie I-VIII 2020 r. do 14874 tys. ton w okresie I-VIII 2021 r.). Znaczny spadek importy ropy naftowej jest związany z zakończeniem długoterminowych kontraktów na dostawy ropy naftowej, a także planowanymi postojami remontowymi w rafineriach, które obniżyły zapotrzebowanie na surowiec.
- W sierpniu 2021 r. udział dostaw ropy rosyjskiej wyniósł 59,6%. Dla porównania, w 2012 r. udział rosyjskiej ropy w całości importu wyniósł 95,5%, a w 2016 r. – 84,3%, w 2017 r. – 79,9%, w 2018 r. – 77,3%. W 2019 r. odsetek ten wyniósł 68,4%, natomiast w okresie pełnej funkcjonalności rurociągu „Przyjaźń” w 2019 r. (styczeń-marzec oraz lipiec-grudzień 2019 r.) udział rosyjskiej ropy w całości importu wyniósł 70,3%. W 2020 r. trend spadkowy został wstrzymany – udział dostaw ropy z Rosji wyniósł 72%.

Wykres 1 Import ropy naftowej do Polski (2020-2021)



- W sierpniu 2021 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się na poziomie 68,14 USD za baryłkę i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. o 23,11 USD/bbl -  $\uparrow 51,3\%$  (w sierpniu 2020 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się średnio na poziomie 45,03 USD/bbl). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w sierpniu 2021 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 264,51 PLN/bbl i była wyższa w stosunku do analogicznego okresu w 2020 r. o 97,00 PLN/bbl ( $\uparrow 57,9\%$ ) – cena w sierpniu 2020 r. wyniosła 167,51 PLN/bbl.

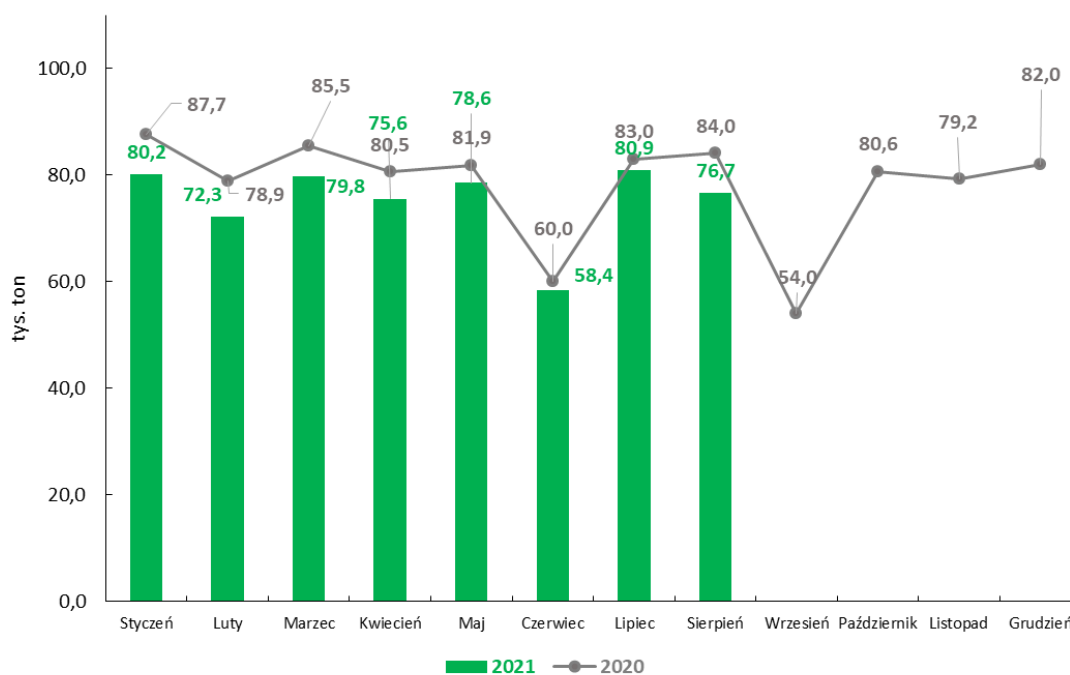
Wykres 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku *Urals* w USD i PLN (2020-2021)



## 2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce

- Wydobycie ropy naftowej w Polsce w sierpniu 2021 r. wyniosło 76,7 tys. ton i w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. było niższe o 7,3 tys. ton – ↓8,7% (84,0 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobycie ropy naftowej w porównaniu z lipcem 2021 r. spadło o 4,2 tys. ton - ↓5,2% (w lipcu 2021 r. wydobycie wyniosło 80,9 tys. ton). Od początku roku wydobycie ropy naftowej w Polsce spadło o ↓6,1% (z 641,5 tys. ton w okresie I-VIII 2021 r. do 602,4 tys. ton w okresie I-VIII 2020 r.).

Wykres 3 Wydobycie ropy naftowej w Polsce (2020-2021)

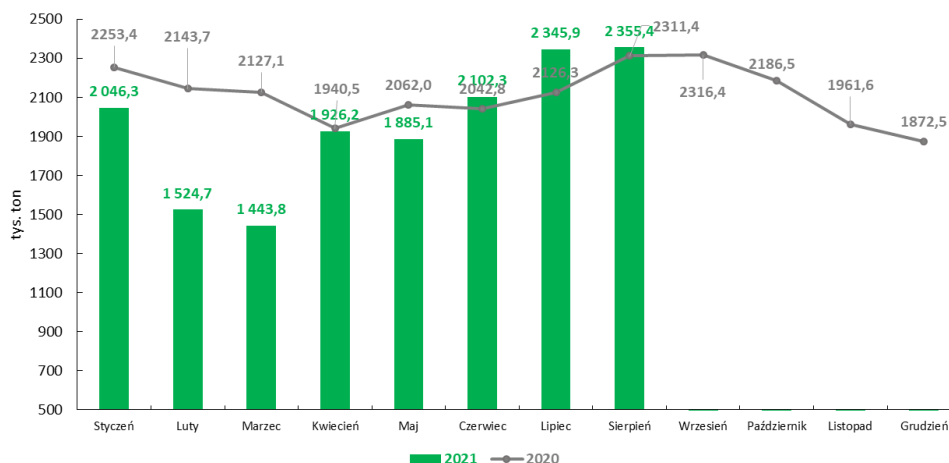


### 3. Infrastruktura naftowa

#### a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

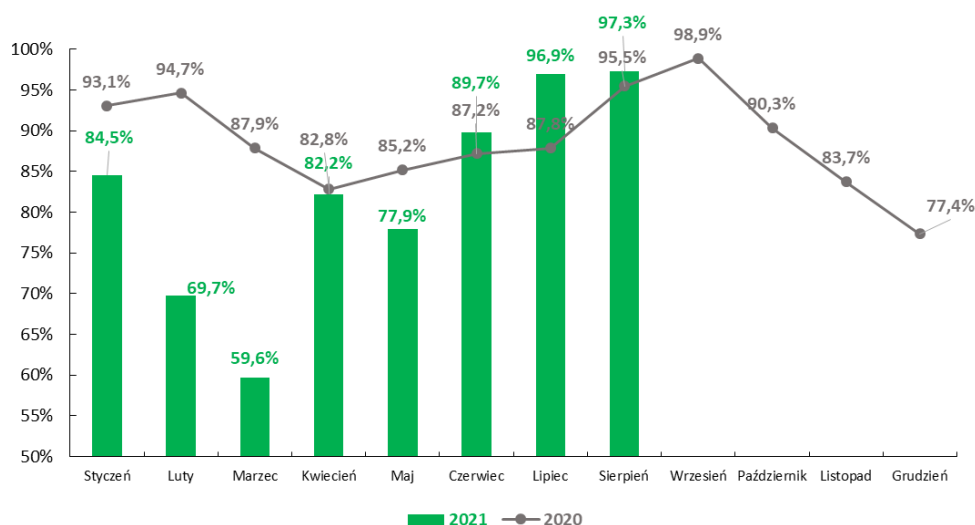
- Przerób ropy naftowej w Polsce w sierpniu 2021 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 2355,4 tys. ton i był wyższy o 44,1 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku -  $\uparrow 1,9\%$  (w sierpniu 2020 r. przerób wyniósł 2311,4 tys. ton). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z lipcem 2021 r. przerób wzrósł o 9,6 tys. ton -  $\uparrow 0,4\%$  (w lipcu 2021 r. przerób wyniósł 2345,9 tys. ton). Od początku roku przerób ropy naftowej spadł o  $\downarrow 8,1\%$  (z 17007,2 tys. ton w okresie I-VIII 2020 r. do 15629,8 tys. ton w okresie I-VIII 2021 r.), co jest związane głównie z postojami remontowymi w I kwartale 2021 r.

Wykres 4 Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce (2020-2021)



- Uwzględniając nominalną roczną wielkość przerobową polskich rafinerii (Płock – 17,8 mln ton; Gdańsk – 10,7 mln ton) można wskazać, iż w sierpniu 2021 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 97,3%, co stanowi wzrost o 1,8 p. p. w stosunku do sierpnia 2020 r. (95,5%). W ujęciu dynamicznym, w stosunku do lipca 2021 r. poziom ten wzrósł o 0,4 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych w lipcu 2021 r. wyniósł 96,9%). Dla porównania, w 2020 r. poziom wykorzystania mocy przerobowych polskich rafinerii wyniósł 88,7%.

Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2020-2021)

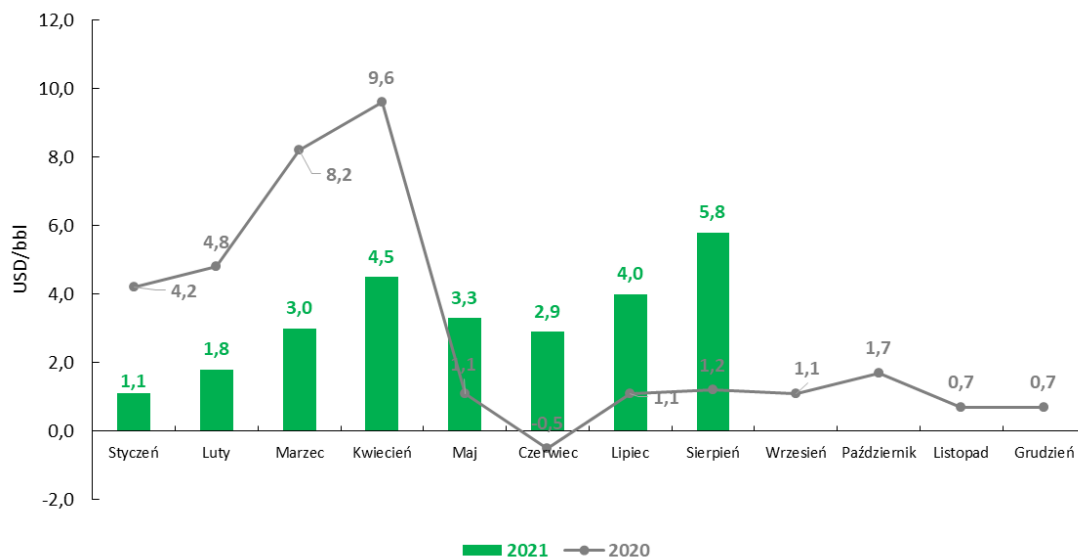




b) Poziom marż rafineryjnych

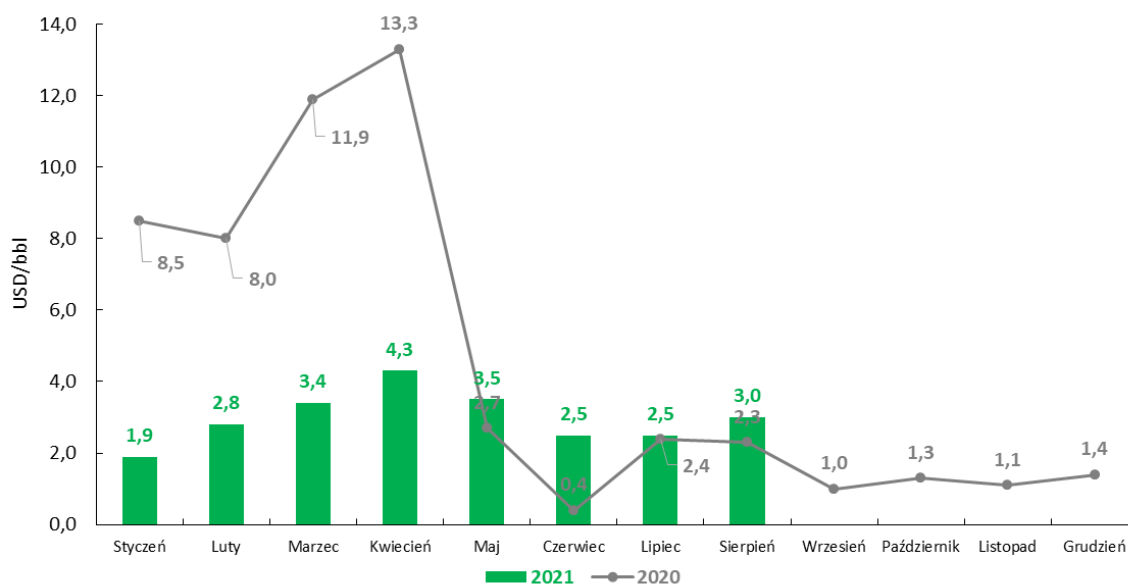
- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w sierpniu 2021 r. wyniosła 5,8 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z sierpniem 2020 r. o 4,6 USD/bbl (w sierpniu 2020 r. marża wyniosła 1,2 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z lipcem 2021 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 1,8 USD/bbl (w lipcu 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A wyniósł 4,0 USD/bbl).

Wykres 6 Poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. (2020-2021)



- Wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. w sierpniu 2021 r. wyniosła 3,0 USD/bbl i była wyższa w porównaniu z sierpniem 2020 r. o 0,7 USD/bbl (w sierpniu 2020 r. marża wyniosła 2,3 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z lipcem 2021 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 0,5 USD/bbl (w lipcu 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. wyniósł 2,5 USD/bbl).

Wykres 7 Poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. (2020-2021)



- Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. w sierpniu 2021 r. był niższe niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafineryjna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 6,5 USD/bbl).

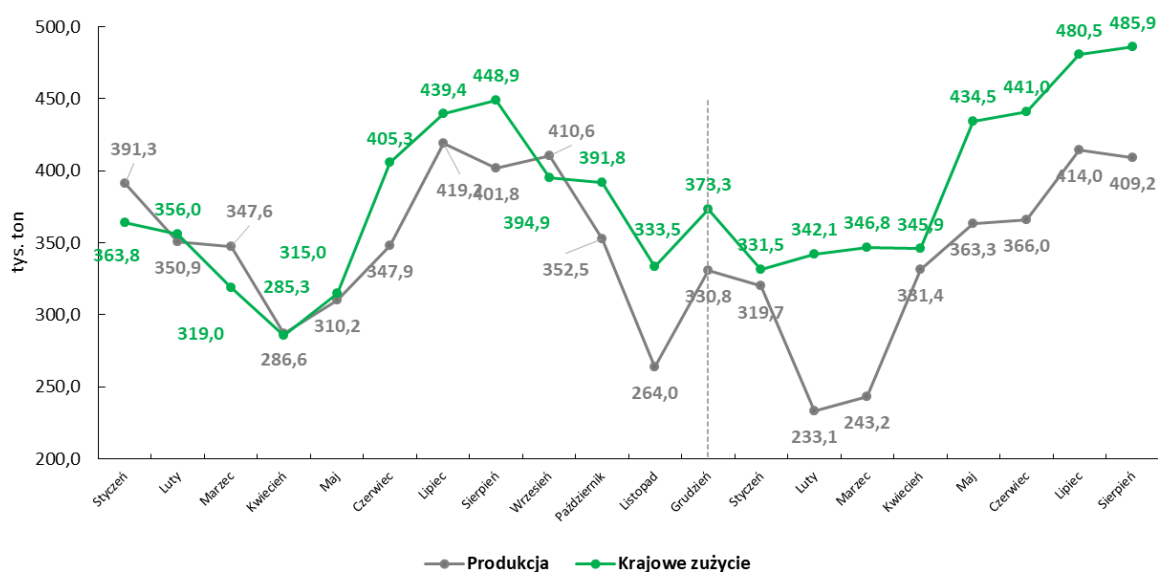
## Rozdział II. Krajowy rynek paliw

### 1. Rynek benzyn silnikowych

#### a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w sierpniu 2021 r. wyniosło 485,9 tys. ton i było wyższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 37 tys. ton –  $\uparrow 8,2\%$  (zużycie krajowe w sierpniu 2020 r. wyniosło 448,9 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do lipca 2021 r. – o 5,4 tys. ton – tj.  $\uparrow 1,1\%$  (480,5 tys. ton). Od początku roku (styczeń-sierpień) krajowe zużycie benzyn silnikowych wzrosło o  $\uparrow 9,4\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 2932,7 tys. ton w okresie I-VIII 2020 r. do 3208,2 tys. ton w okresie I-VIII 2021 r.).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w sierpniu 2021 r. wyniosła 409,2 tys. ton i była wyższa w stosunku do sierpnia 2020 r. o 7,5 tys. ton – tj.  $\uparrow 1,9\%$  (401,8 tys. ton) oraz była niższa w porównaniu z lipcem 2021 r. o 4,8 tys. ton – tj.  $\downarrow 1,2\%$  (414,0 tys. ton). Od początku roku (styczeń-sierpień) produkcja benzyn silnikowych spadła o  $\downarrow 6,1\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 2855,4 tys. ton w okresie I-VIII 2020 r. do 2680,0 tys. ton w okresie I-VIII 2021 r.). Znaczny spadek produkcji benzyn jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach w wyniku postojów remontowych w I kwartale 2021 r.

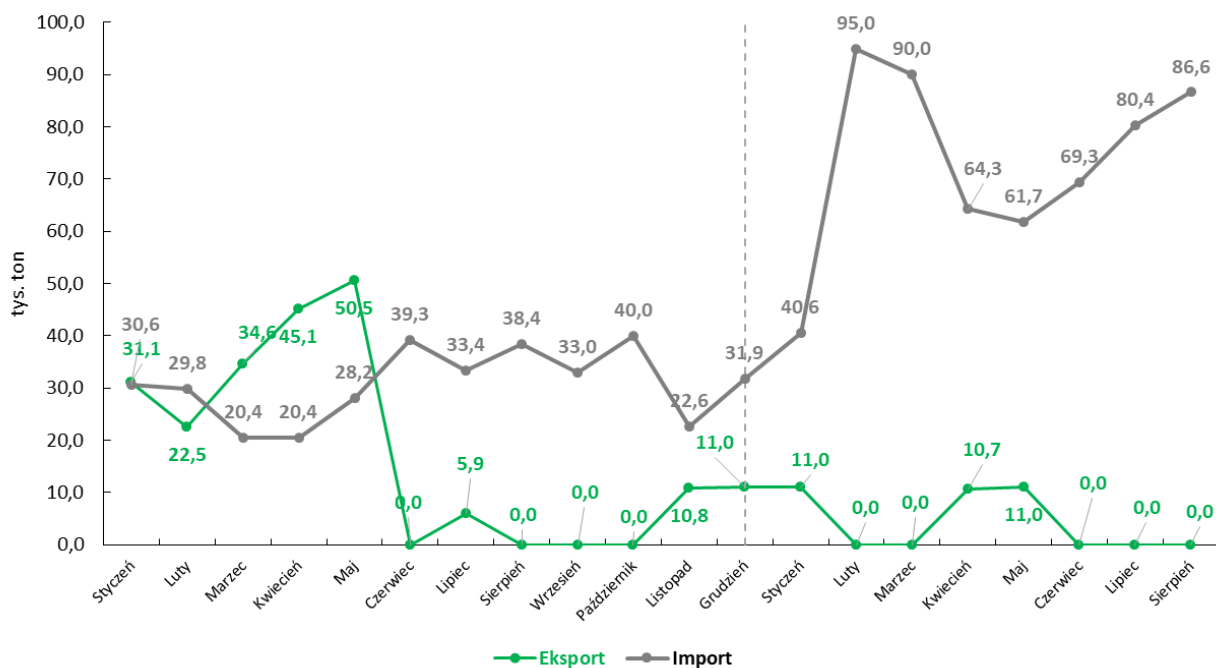
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021)



## b) Import i eksport

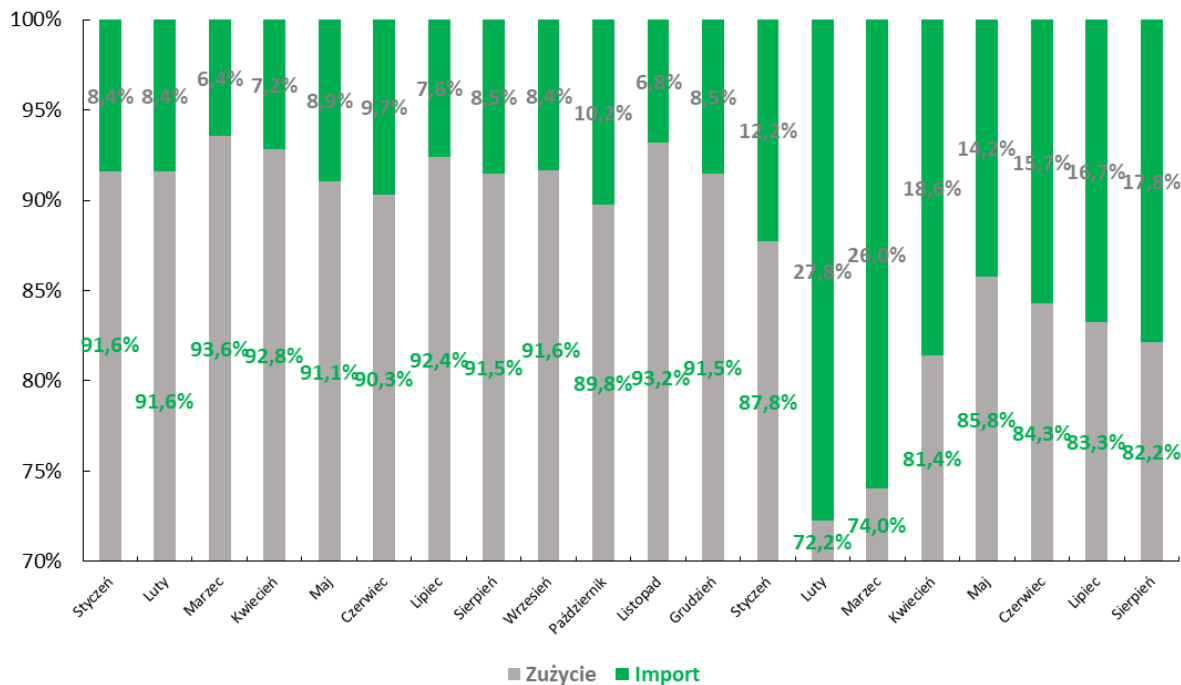
- Import** benzyn silnikowych w sierpniu 2021 r. wyniósł 86,6 tys. ton i był większy w stosunku do sierpnia 2020 r. o 48,3 tys. ton – tj.  $\uparrow 125,7\%$  (w sierpniu 2020 r. import wyniósł 38,4 tys. ton). W porównaniu do lipca 2021 r. import wzrósł o 6,3 tys. ton -  $\uparrow 7,8\%$ . Od początku roku (styczeń-sierpień) import benzyn silnikowych wzrósł o  $\uparrow 144,4\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 240,5 tys. ton w okresie I-VIII 2020 r. do 587,9 tys. ton w okresie I-VIII 2021 r.). Znaczny wzrost importu benzyn silnikowych jest związany z przestojami pracy w rafineriach, z czego wynikają mniejsze dostawy krajowych paliw na rynek oraz konieczność suplementacji dostawami z zagranicy.
- W sierpniu 2021 r., podobnie jak w sierpniu 2020 r. i lipcu 2021 r. nie odnotowano eksportu benzyn silnikowych.** Od początku roku (styczeń-sierpień) eksport benzyn silnikowych spadł o  $\downarrow 82,8\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 189,7 tys. ton w okresie I-VIII 2020 r. do 32,7 tys. ton w okresie I-VIII 2021 r.).

Wykres 9 Import oraz eksport benzyn silnikowych (2020-2021)



- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w lipcu 2021 r. kształtował się na poziomie 16,7% i był wyższy niż średni udział w lipcu 2020 r., który kształtował się na poziomie 7,6%. W całym 2020 r. średni udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych wyniósł 9%. Znaczący wzrost udziału importu benzyn w zużyciu krajowym wynika z ograniczonej pracy rafinerii w 2021 r.

Wykres 10 Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2020-2021)

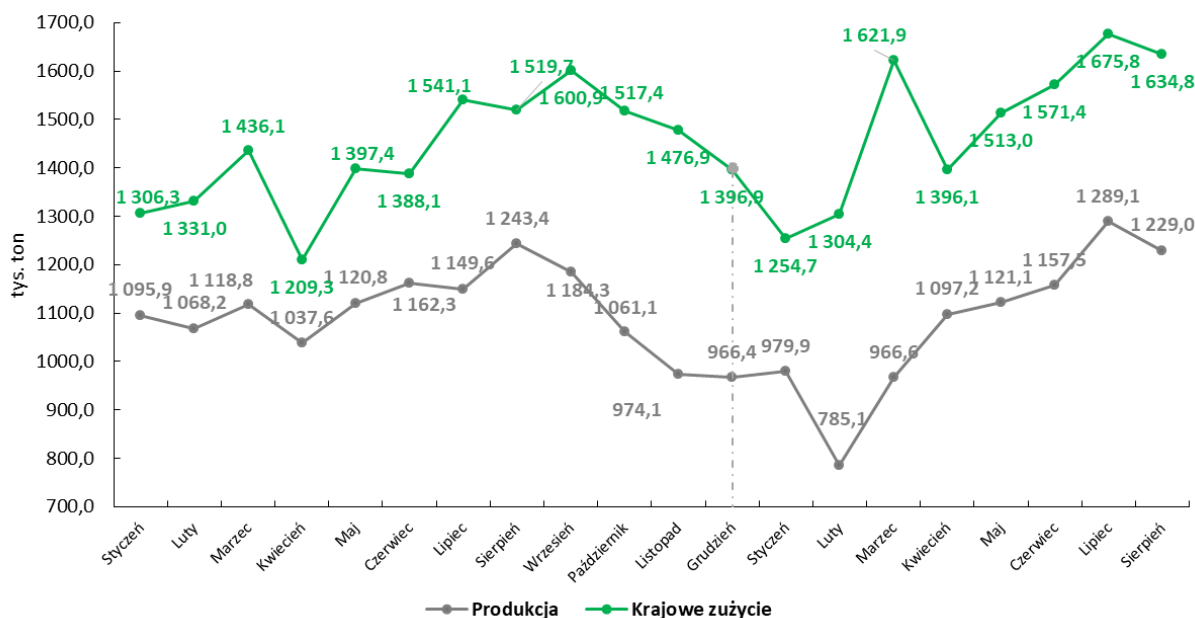


## 2. Rynek oleju napędowego

### a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w sierpniu 2021 r. wyniosło 1634,8 tys. ton i było wyższe w stosunku do sierpnia 2020 r. o 115,1 tys. ton – tj.  $\uparrow 7,6\%$  (1519,7 tys. ton) oraz było niższe w odniesieniu do lipca 2021 r. o 41,0 tys. ton –  $\downarrow 2,4\%$  (1675,8 tys. ton). Od początku roku (styczeń-sierpień) krajowe zużycie oleju napędowego wzrosło o  $\uparrow 7,6\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 11129,0 tys. ton w okresie I-VIII 2020 r. do 11972,1 tys. ton w okresie I-VIII 2021).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w sierpniu 2021 r. wyniosła 1229,0 tys. ton i była niższa w stosunku do sierpnia 2020 r. o 14,4 tys. ton –  $\downarrow 1,2\%$  (1243,4 tys. ton) oraz była niższa w porównaniu do lipca 2021 r. o 60,1 tys. ton –  $\downarrow 4,7\%$  (1289,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń-sierpień) produkcja oleju napędowego spadła o  $\downarrow 4,1\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 8996,6 tys. ton w okresie I-VIII 2020 r. do 8625,5 tys. ton w okresie I-VIII 2021).

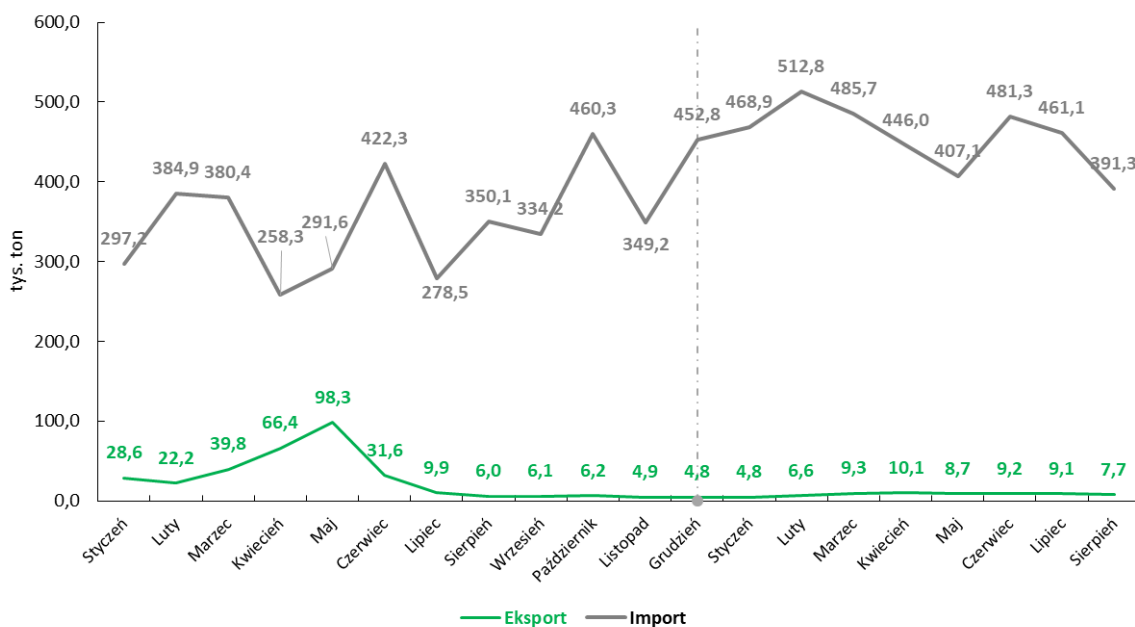
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021)



## b) Import oraz eksport

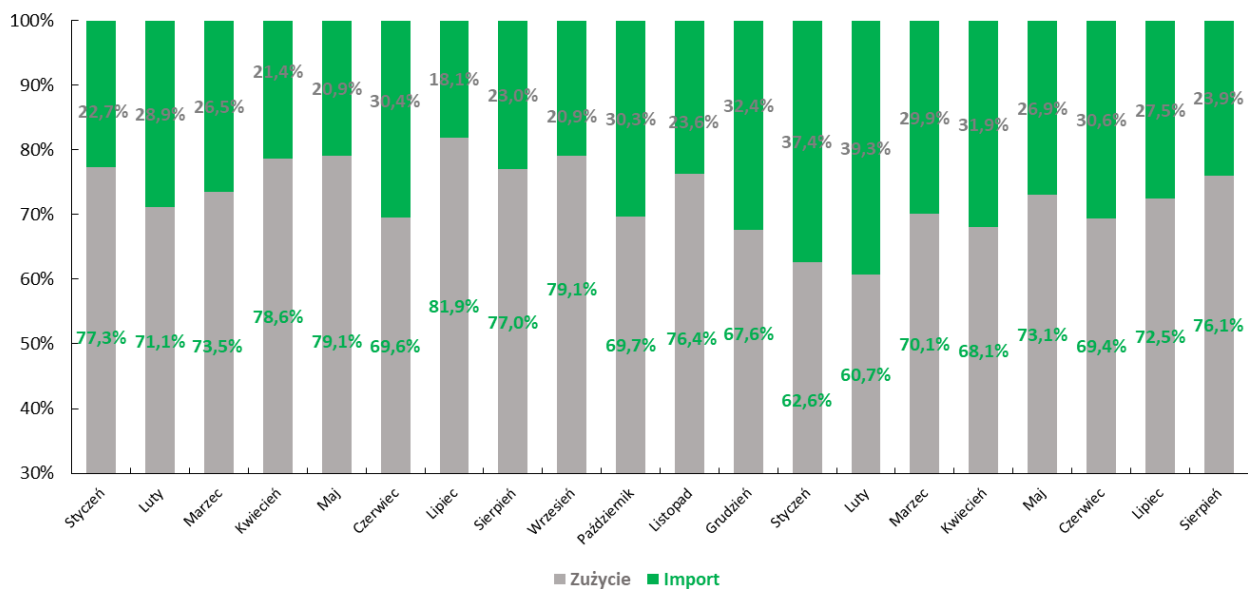
- Import** oleju napędowego w sierpniu 2021 r. wyniósł 391,3 tys. ton i był większy w stosunku do sierpnia 2020 r. o 41,3 tys. ton –  $\uparrow 11,8\%$  (w sierpniu 2020 r. import wyniósł 350,1 tys. ton) oraz był niższy w odniesieniu do lipca 2021 r. o 69,8 tys. ton –  $\downarrow 15,1\%$  (w lipcu 2021 r. import wyniósł 461,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń-sierpień) import oleju napędowego wzrósł o  $\uparrow 37,2\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 2663,1 tys. ton w okresie I-VIII 2020 r. do 3654,3 tys. ton w okresie I-VIII 2021). Znaczny wzrost importu oleju napędowego jest związany z przestojami pracy w rafineriach, z czego wynikają mniejsze dostawy krajowych paliw na rynek oraz konieczność suplementacji dostawami z zagranicy.
- Eksport** oleju napędowego w sierpniu 2021 r. wyniósł 7,7 tys. ton i był większy w stosunku do sierpnia 2020 r. o 1,7 tys. ton -  $\uparrow 28,4\%$ . W stosunku do lipca 2021 r. eksport spadł o 1,4 tys. ton -  $\downarrow 15,1\%$  (w lipcu 2021 r. eksport oleju napędowego wyniósł 9,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń-sierpień) eksport oleju napędowego spadł o  $\downarrow 78,4\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 302,8 tys. ton w okresie I-VIII 2020 r. do 65,3 tys. ton w okresie I-VIII 2021).

Wykres 12 Import oraz eksport oleju napędowego (2020-2021)



- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w sierpniu 2021 r. kształtował się na poziomie 23,9% i był wyższy niż średni udział w sierpniu 2020 r., który kształtował się na poziomie 23%. Należy wskazać, iż import oleju napędowego do Polski w dużej mierze ma charakter uzupełniający. Dla porównania, w 2020 r. wyniósł on 25,8%.

Wykres 13 Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2020-2021)



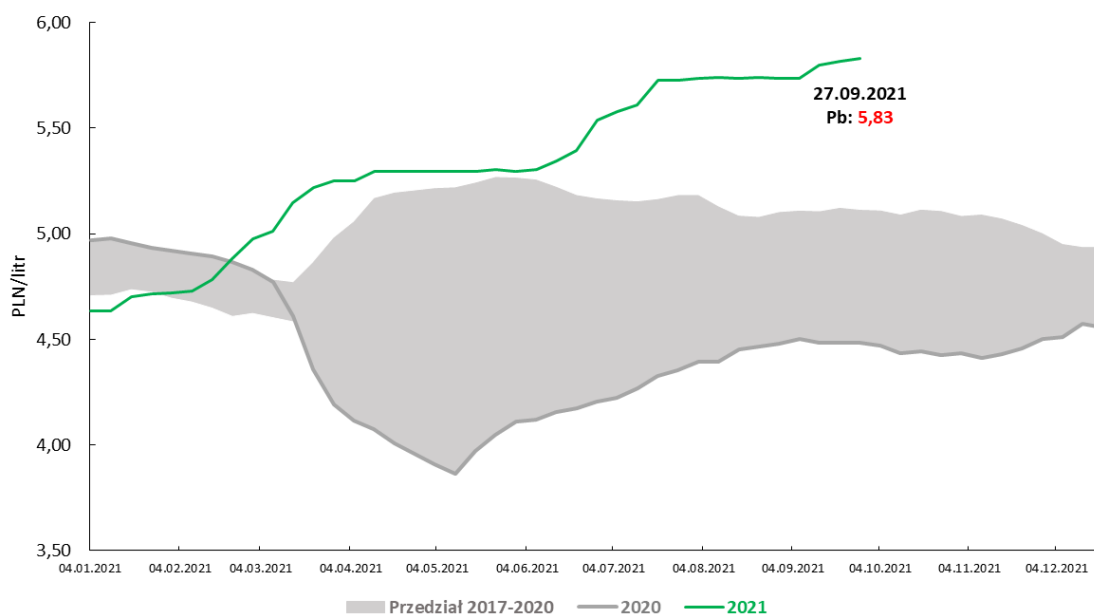


### 3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

#### a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)

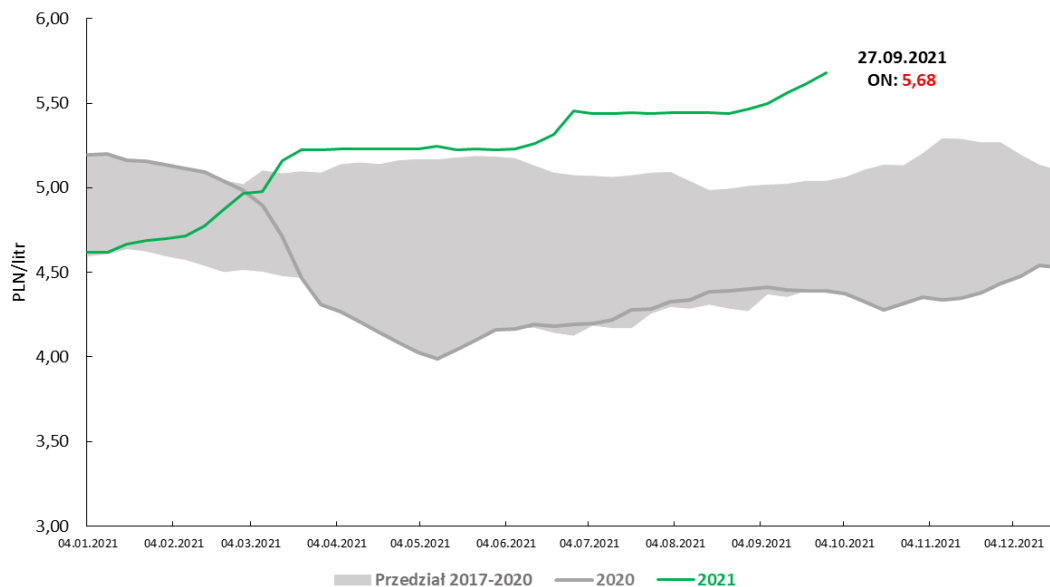
- W 2021 r. nastąpiła zmiana wysokości stawki opłaty paliwowej. Na mocy art. 22 ustawy z 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 (Dz. U. z 2020 r. poz. 1747) – opłata paliwowa wynosi 165,14 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych (w 2020 r. 155,49 PLN, w 2019 r. 133,21 PLN, w 2018 r. 131,40 PLN, w 2015-2017 r. 129,41 PLN, w 2014 r. – 104,20 PLN) oraz 338,53 PLN za 1000 litrów oleju napędowego (w 2020 r. 323,34 w 2019 r. 297,61 PLN, w 2018 r. 293,05 PLN, w 2015-2017 r. – 288,05 PLN, w 2014 r. – 262,52 PLN).
- W 2021 r. Minister Finansów zmienił stawki podatku akcyzowego dla wyszczególnionych gatunków paliw. Od 1 stycznia 2021 r. obowiązują stawki 1514 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych i 1145 PLN za 1000 litrów oleju napędowego. W okresie 1 marca-31 grudnia 2020 r. obowiązywały stawki na poziomie 1520 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych i 1151 PLN za 1000 litrów oleju napędowego.
- Średnia cena benzyn silnikowych w sierpniu 2021 r. osiągnęła poziom 5,80 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 1,31 PLN/litr – ↑29,2% (średnia cena tego paliwa we wrześniu 2020 r. wyniosła 4,49 PLN/litr). We wrześniu 2021 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu z sierpniem 2021 r. wzrosła o 0,06 PLN/l - ↑1% ( w sierpniu 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,74 PLN/litr).

Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)



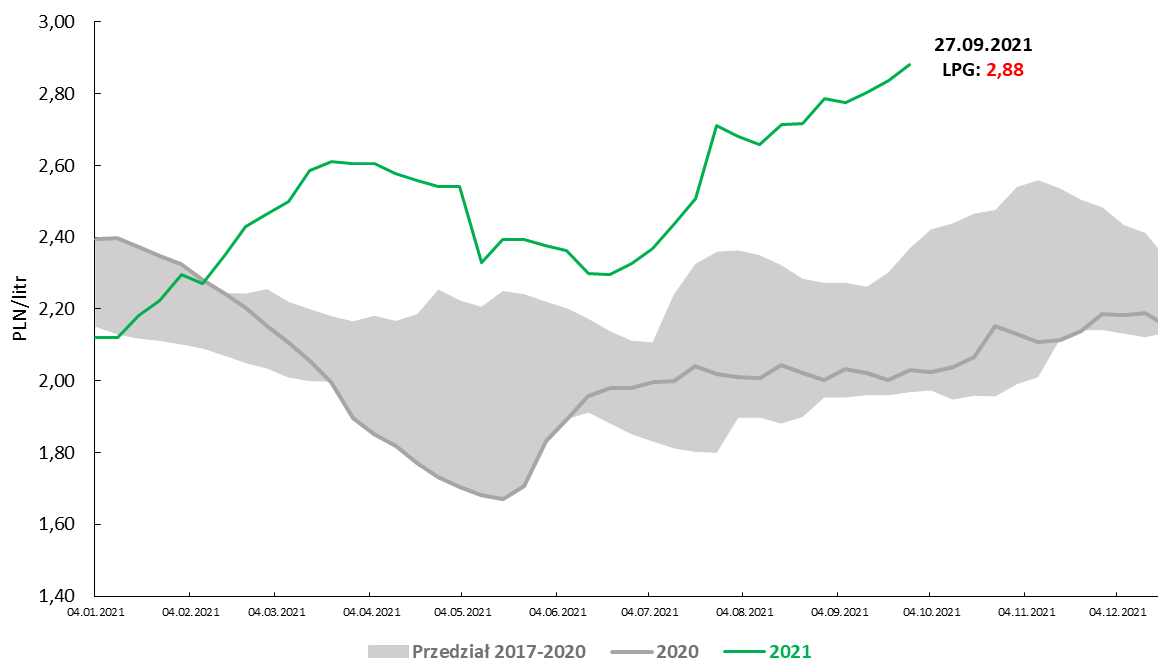
- Średnia cena oleju napędowego we wrześniu 2021 r. osiągnęła poziom 5,59 PLN/litr odnotowując wzrost o 1,19 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. -  $\uparrow 27\%$  (średnia cena tego paliwa we wrześniu 2020 r. wyniosła 4,40 PLN/litr). We wrześniu 2021 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu z sierpniem 2021 r. wzrosła o 0,14 PLN/l -  $\uparrow 2,6\%$  ( w sierpniu 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,45 PLN/litr).

Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)



- Średnia cena LPG we wrześniu 2021 r. osiągnęła poziom 2,82 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 0,80 PLN/litr –  $\uparrow 39,6\%$  (we wrześniu 2020 r. średnia cena LPG wyniosła 2,02 PLN/litr). We wrześniu 2021 r. średnia cena LPG w porównaniu z sierpniem 2021 r. wzrosła o 0,11 PLN/litr -  $\uparrow 4,1\%$  (w sierpniu 2021 r. średnia cena LPG wyniosła 2,71 PLN/litr).

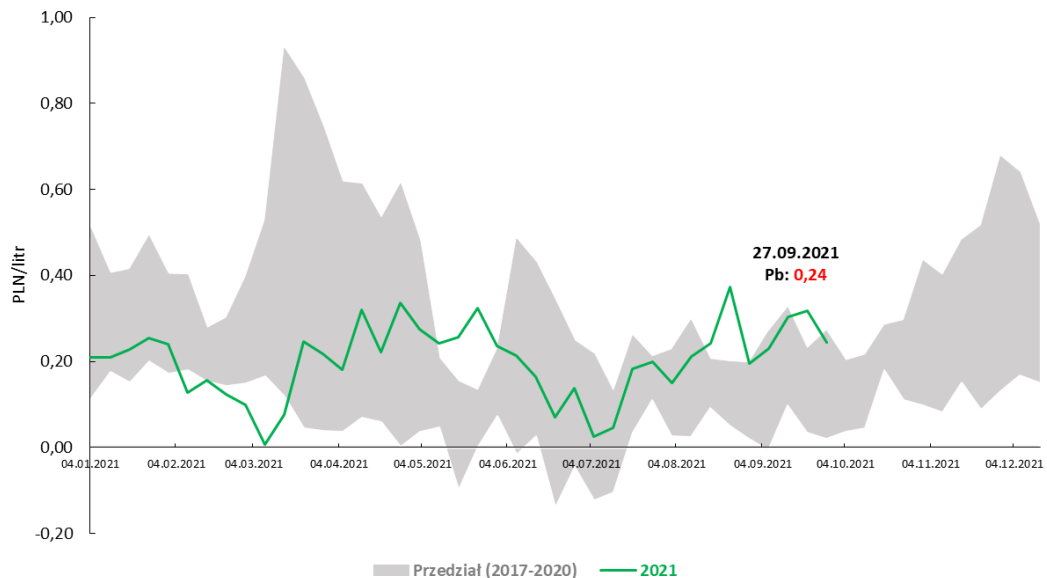
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)



## b) Poziom marż dystrybucyjnych

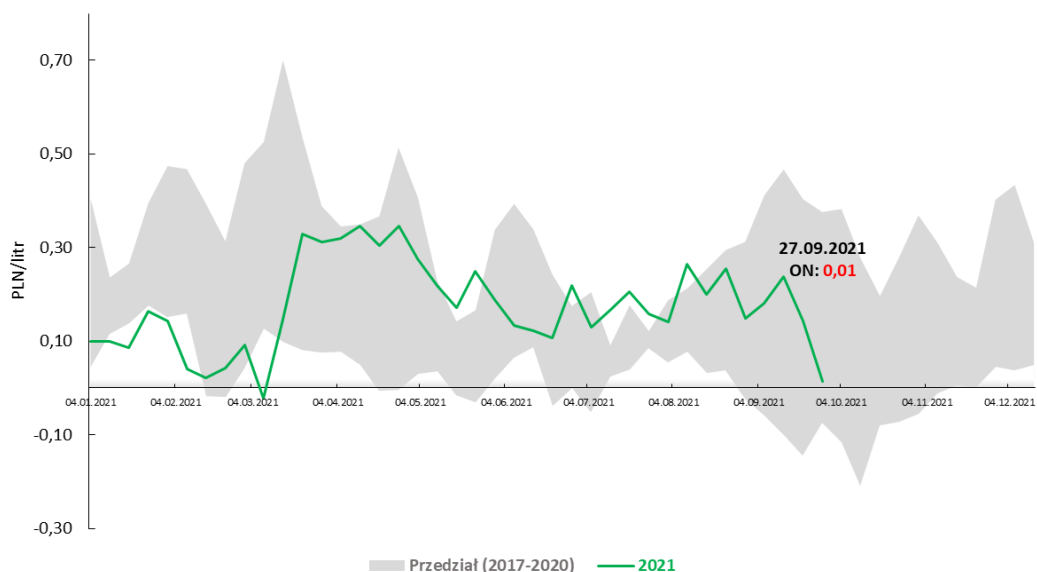
- We wrześniu 2021 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych wzrosła w stosunku do ostatniego dnia sierpnia 2021 r. i wg. stanu na 27.09.2021 r. wyniosła 0,24 PLN/litr. W całym wrześniu 2021 r., średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,27 PLN/litr i była wyższa niż średnia marża w sierpniu 2021 r. o 0,04 PLN/litr. Dla porównania w 2020 r. średnia marża dystrybucyjna benzyn silnikowych wyniosła 0,27 PLN/litr – najwyższy poziom odnotowano 16 marca 2020 r. – 0,93 PLN/litr, najniższy 22 czerwca 2020 r. – -0,14 PLN/litr.

Wykres 17 Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2017-2021)



- We wrześniu 2021 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego spadła w stosunku do ostatniego dnia sierpnia 2021 r. i wg. stanu na 27.09.2021 r. wyniosła 0,01 PLN/litr. W całym sierpniu 2021 r. średnia marża dystrybucyjna wyniosła 0,14 PLN/litr i była o 0,06 PLN/litr niższa niż średnia marża w sierpniu 2021 r. Dla porównania w 2020 r. średnia marża dystrybucyjna oleju napędowego wyniosła 0,28 PLN/litr – najwyższy poziom odnotowano 16 marca 2020 r. – 0,70 PLN/litr, najniższy 22 czerwca 2020 r. – -0,04 PLN/litr.

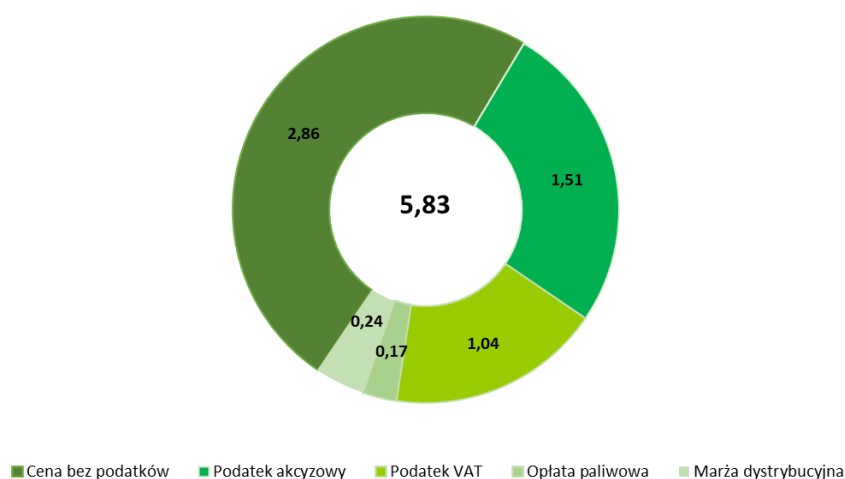
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)



### c) Podatki i opłaty w cenie paliw

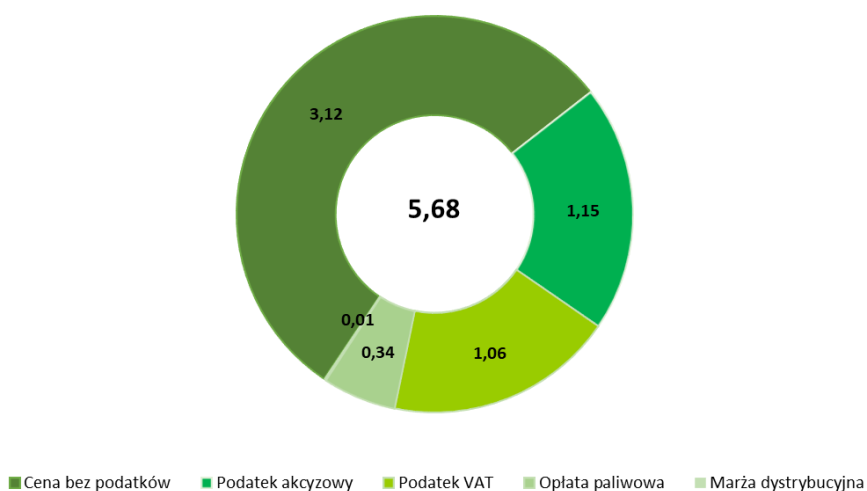
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 27.09.2021 r. (5,83 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2863,86 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,24 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,86 PLN/litr. W cenie litra benzyn silnikowych podatki stanowią ok. 47%.

Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (27.09.2021, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 27.09.2021 r. (5,68 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (3122,5 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,01 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 3,12 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią ok. 45%.

Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (27.09.2021, PLN)

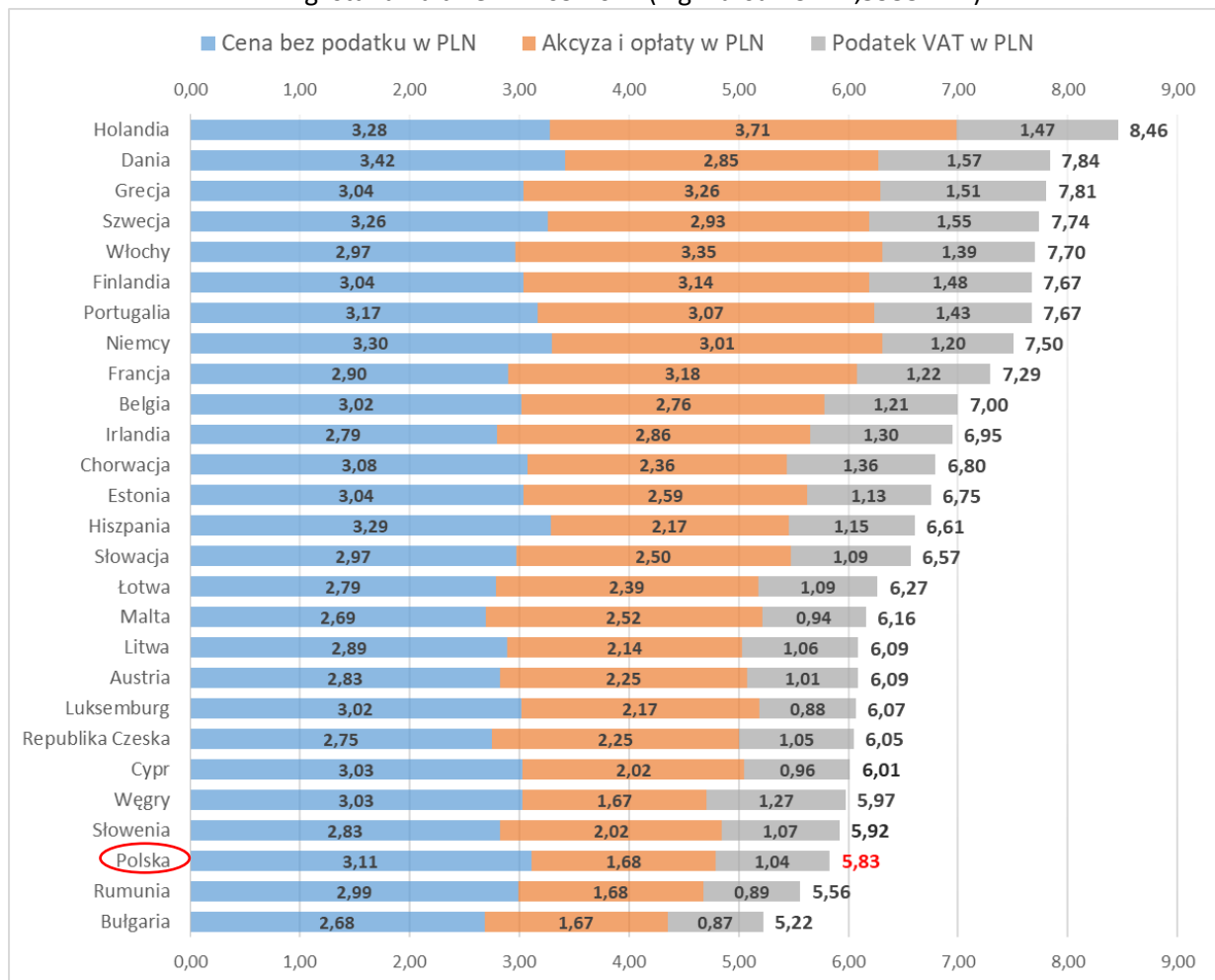


#### d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

##### – benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 27.09.2021 r. odnotowano w Bułgarii (5,22 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (8,46 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,83 PLN. Według danych Komisji Europejskiej opodatkowanie paliw w Polsce należy do jednych z najniższych w Europie, co w konsekwencji przekłada się na jedne z najniższych cen paliw w UE.

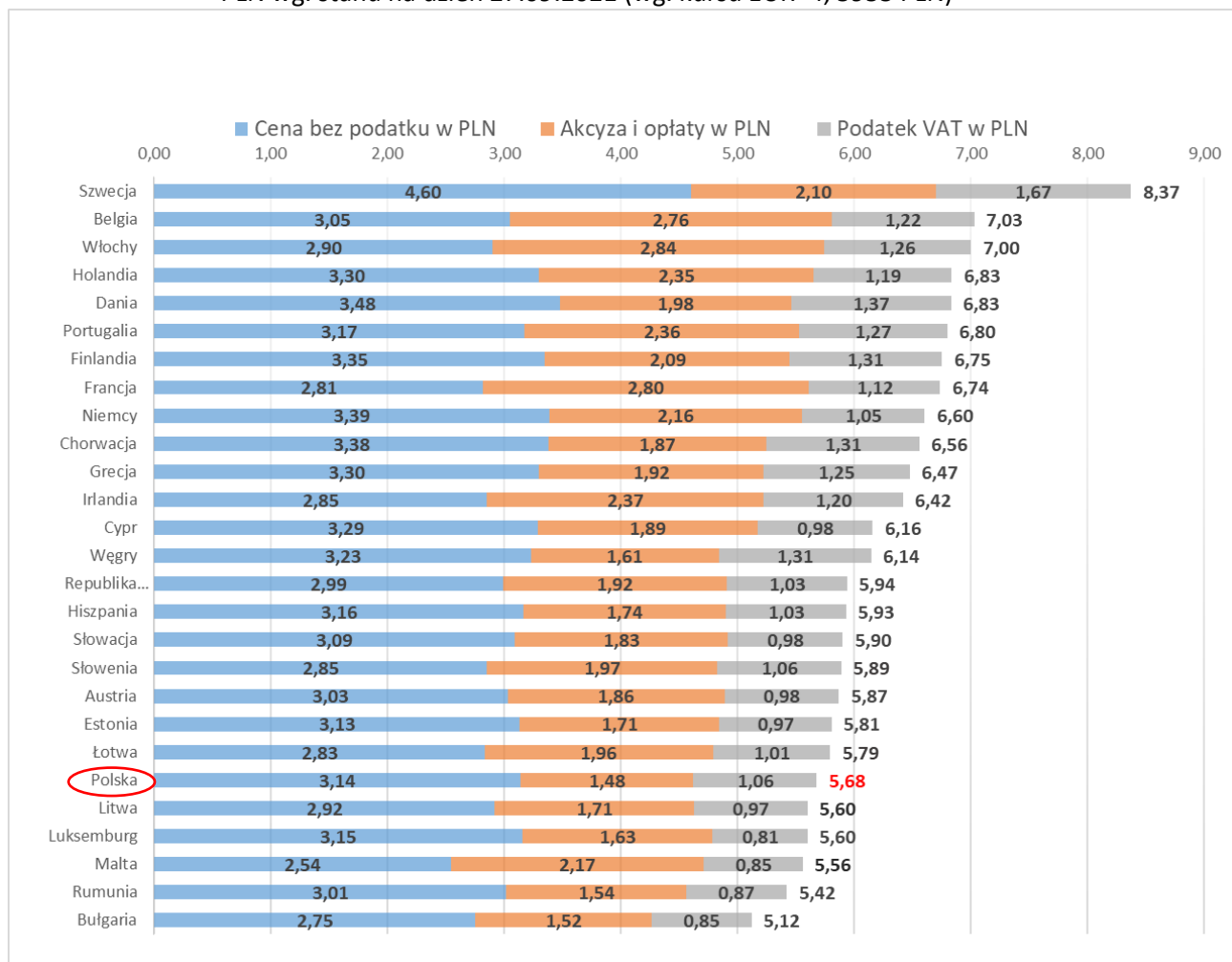
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 27.09.2021 (wg. kursu EUR=4,5955 PLN)



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 27.09.2021 r. odnotowano w Bułgarii (5,12 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (8,37 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,68 PLN/litr.

Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 27.09.2021 (wg. kursu EUR=4, 5955 PLN)



## Spis wykresów

Wykres 1 Import ropy naftowej do Polski (2020-2021) .....	5
Wykres 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku Urals w USD i PLN (2020-2021) .....	6
Wykres 3 Wydobywanie ropy naftowej w Polsce (2020-2021) .....	7
Wykres 4 Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce. (2020-2021) .....	8
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2020-2021) .....	8
Wykres 6 Poziom modelowej marży rafinerijnej PKN ORLEN S.A. (2020-2021) .....	9
Wykres 7 Poziom modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. (2020-2021) .....	9
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021) .....	11
Wykres 9 Import oraz eksport benzyn silnikowych (2020-2021) .....	12
Wykres 10 Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2020-2021) .....	13
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021) .....	14
Wykres 12 Import oraz eksport oleju napędowego (2020-2021) .....	15
Wykres 13 Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2020-2021) .....	16
Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021) .....	17
Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021) .....	18
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021) .....	19
Wykres 17 Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2017-2021) .....	20
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021) .....	20
Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (27.09.2021, PLN) .....	21
Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (27.09.2021, PLN) .....	21
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 27.09.2021 (wg. kursu EUR=4,5955 PLN) .....	22
Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 27.09.2021 (wg. kursu EUR=4, 5955 PLN) .....	23



**Opracowała:**

Monika Nowakowska, Specjalista

Aleksandra Piliponek, Stażystka Programu „Energia dla Przyszłości”

**Parafował:**

Marek Kosicki, Naczelnik Wydziału

**Akceptowała:**

Elżbieta Piskorz, Dyrektor

**Przygotowano:**

Wydział Rynku Ropy Naftowej, Paliw i Biopaliw Ciekłych

Departament Ropy i Paliw Transportowych

Ministerstwo Klimatu i Środowiska