



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

# Monitorowanie bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa

Warszawa, styczeń 2021 r.

## Spis treści

<b>Podsumowanie</b> .....	3
<b>Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie</b> .....	4
<b>1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski</b> .....	4
<b>2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce</b> .....	6
<b>3. Infrastruktura naftowa</b> .....	7
a) Przerób ropy naftowej w rafineriach .....	7
b) Poziom marż rafineryjnych .....	8
<b>Rozdział II. Krajowy rynek paliw</b> .....	10
<b>1. Rynek benzyn silnikowych</b> .....	10
a) Zużycie oraz produkcja .....	10
b) Import i eksport .....	11
<b>2. Rynek oleju napędowego</b> .....	13
a) Zużycie oraz produkcja .....	13
b) Import oraz eksport .....	14
<b>3. Ceny paliw w Polsce i w Europie</b> .....	16
a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne) .....	16
b) Poziom marż dystrybucyjnych .....	19
c) Podatki i opłaty w cenie paliw .....	20
d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej .....	21
<b>Spis wykresów</b> .....	23

## Podsumowanie

### Podsumowanie rynku krajowego

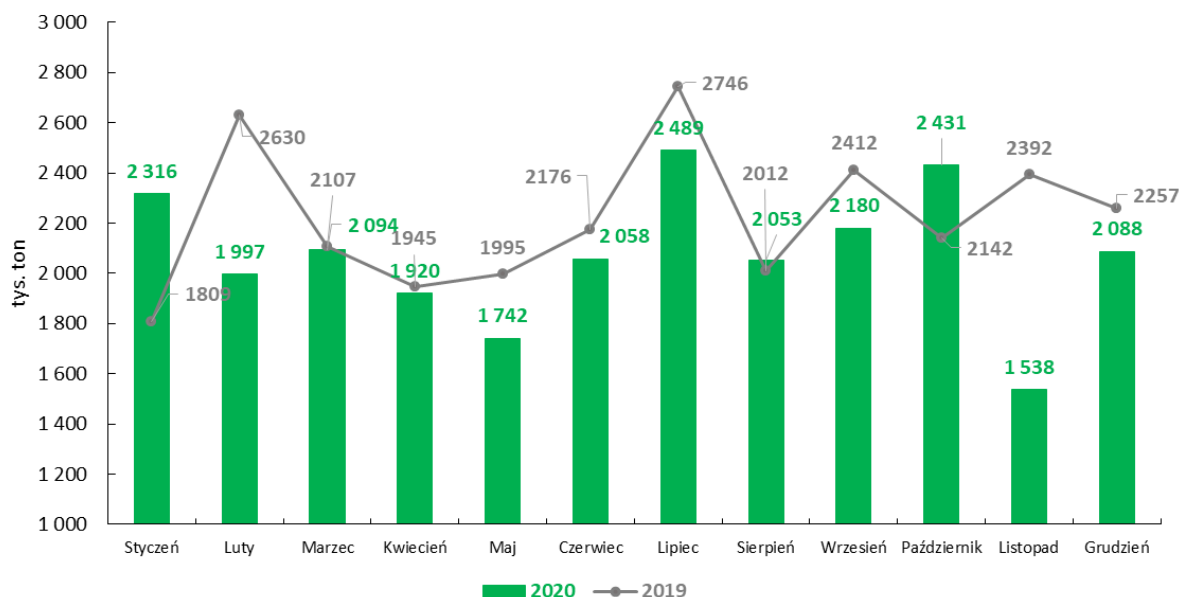
- W związku z rozprzestrzenianiem się zarażeń koronawirusem 14 marca 2020 r. wprowadzono w Polsce stan zagrożenia epidemicznego, który następnie 20 marca 2020 r. został zastąpiony stanem epidemii, Wdrożenie tych stanów wiązało się z zawieszeniem oraz reorganizacją funkcjonowania części gospodarki – zamknięciem części zakładów usługowych i sklepów, przejściem na pracę i naukę zdalną oraz obowiązkową kwarantanną dla osób przybywających z zagranicy. Stopniowe znoszenie tych obostrzeń zostało rozpoczęte w maju 2020 r. Wyraźne odprężenie na rynku paliwowym było widoczne w wakacje, natomiast jesienią, w związku ze znacznym wzrostem nowych zakażeń, dynamika konsumpcji paliw ponownie osłabła.
- W 2020 r. **import ropy naftowej do Polski spadł o ↓6,4%** w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. Głównym powodem zmniejszenia dostaw surowca było mniejsze zapotrzebowanie rafinerii, związane ze słabszym popytem na paliwa. **Udział dostaw ropy naftowej z Rosji wyniósł 72%**. 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%).
- Epidemia koronawirusa przełożyła się na mniejszą aktywność polskich rafinerii. **Poziom przerobu surowca w rafineriach w 2020 r. spadł o ↓5,7%** w porównaniu do 2019 r., co stanowi spadek wykorzystania mocy przerobowych rafinerii o ↓5,6 p. p.
- W związku ze spowolnionym przerobem ropy naftowej, od początku roku produkcja benzyn silnikowych spadła o ↓7,8%, natomiast oleju napędowego wzrosła – o ↑0,7% w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r.
- Ograniczenia mobilności przyczyniły się do **znacznego spadku zapotrzebowania na paliwa –w 2020 r. konsumpcja benzyn silnikowych spadła o ↓6,1 %**, oleju napędowego – o ↓1,8% w stosunku analogicznego okresu 2019 r.
- Od początku roku import benzyn silnikowych spadł o ↓12,9%, natomiast import oleju napędowego spadł o ↓5,3%.
- **Większość zapotrzebowania na paliwa jest zaspokajana krajową produkcją** – udział importu w krajowym zużyciu benzyn silnikowych wyniósł w 2020 r. 8,3%, a oleju napędowego – 24,9%.
- **Ograniczenie zapotrzebowania na paliwa na rynku krajowym przyczyniło się do zwiększonego eksportu oleju napędowego** – od początku roku wzrósł o ↑452,7%. Jednocześnie od maja obserwuje się stopniowy spadek eksportu tego paliwa do poziomów notowanych w 2019 r. Natomiast eksport benzyn silnikowych spadł o ↓14,1%.
- **Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej w grudniu 2020 r.** Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła w grudniu 2020 r. 0,7 USD/bbl i była o ↓2,6 USD/bbl niższa niż w analogicznym okresie w 2019 r. Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. w grudniu 2020 r. wyniosła 1,4 USD/bbl i była niższa w porównaniu z grudniem 2019 r. o 7,0 USD/bbl. Poziom marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. w grudniu 2020 r. był niższy niż marże stosowanym w rafineriach w tej części Europy (marża rafineryjna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 1,6 USD/bbl).
- **W styczniu 2021 r. ceny paliw kontynuowały wzrosty, niemniej jednak pozostają one niższe niż w analogicznym okresie 2020 r.** – średnie ceny benzyn silnikowych w styczniu 2021 r. były niższe o ↓5,8% w porównaniu do stycznia 2020 r, średnie ceny oleju napędowego – o ↓10,2%, średnie ceny LPG – o 9,2%.
- Dzięki niskim poziomom opodatkowania, **ceny paliw w Polsce pozostają w gronie najniższych cen w Unii Europejskiej** –zarówno w przypadku benzyn silnikowych jak i oleju napędowego można je nabyć taniej w Bułgarii i Rumunii.

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

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

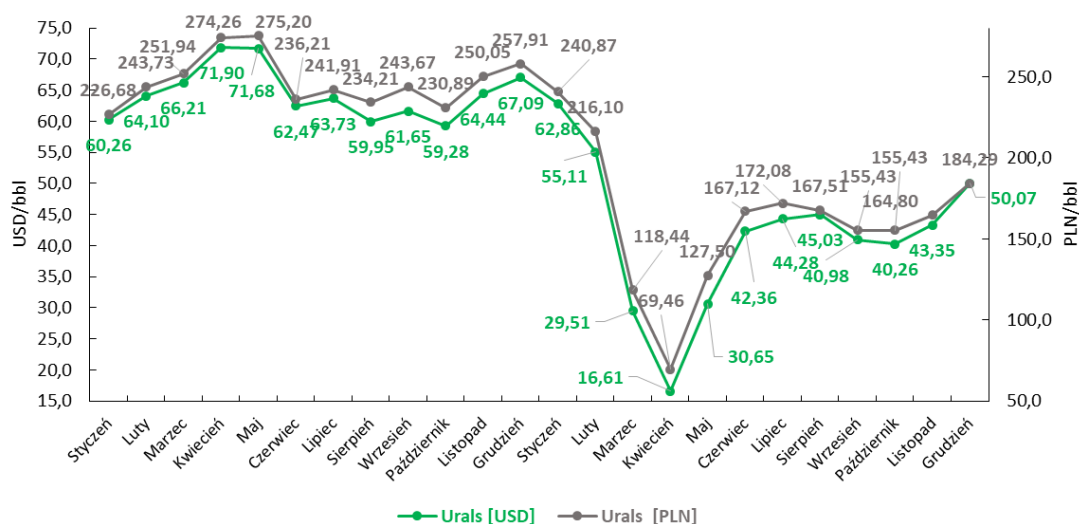
- W grudniu 2020 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 2088 tys. ton odnotowując spadek o 169 tys. ton –  $\downarrow 7,5\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (import ropy naftowej do Polski w grudniu 2019 r. wyniósł 2257 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu z listopadem 2020 r. wzrósł o 550 tys. ton –  $\uparrow 35,8\%$  (w listopadzie 2020 r. import wyniósł 1538 tys. ton). W 2020 r. całkowity import ropy naftowej do Polski spadł o  $\downarrow 6,4\%$  w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego (z 26623 tys. ton w 2019 r. do 24905 tys. ton w 2020 r.).
- W 2020 r. obserwuje się nieznaczny wzrost udziału dostaw z Rosji – wyniósł on 72%. 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%.

Wykres 1 Import ropy naftowej do Polski (2019-2020)



- W grudniu 2020 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się na poziomie 50,07 USD za baryłkę i była niższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2019 r. o 17,02 USD/bbl - ↓25,4% (w grudniu 2019 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się średnio na poziomie 67,09 USD/bbl). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w grudniu 2020 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 184,29 PLN/bbl i była niższa w stosunku do analogicznego okresu w 2019 r. o 73,62 PLN/bbl (↓28,5%) – cena w grudniu 2019 r. wyniosła 257,91 PLN/bbl.

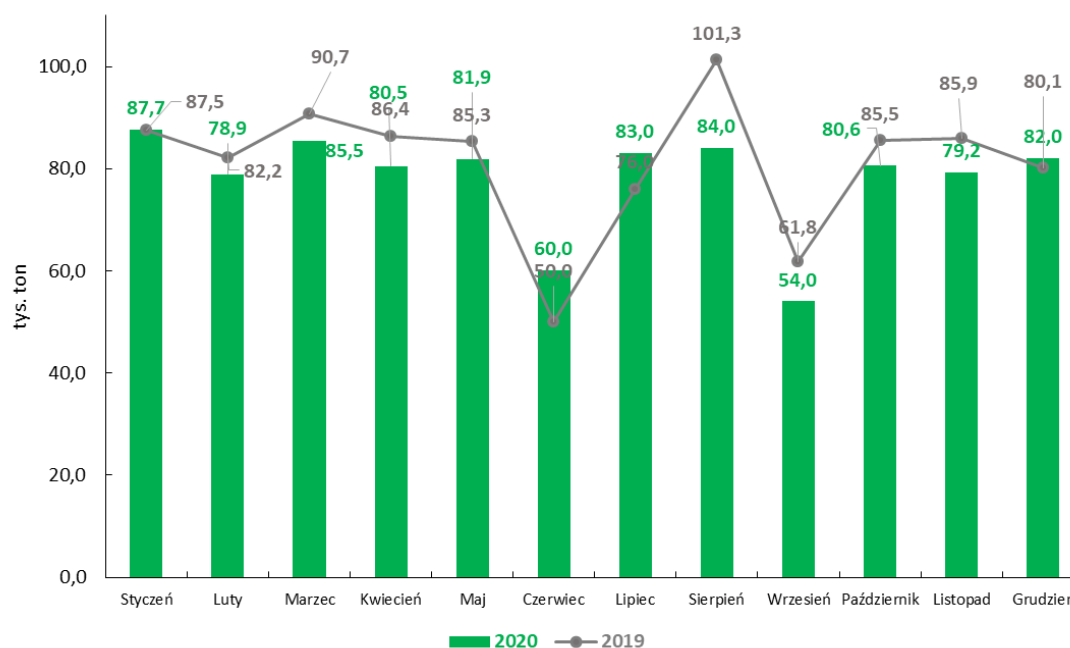
Wykres 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku *Urals* w USD i PLN (2018-2019)



## 2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce

- Wydobycie ropy naftowej w Polsce w grudniu 2020 r. wyniosło 82,0 tys. ton i w porównaniu z analogicznym okresem w 2019 r. było wyższe o 1,9 tys. ton –  $\uparrow 2,4\%$  (80,1 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobycie ropy naftowej w porównaniu z listopadem 2020 r. wzrosło o 2,8 tys. ton -  $\uparrow 3,5\%$  (w listopadzie 2020 r. wydobycie wyniosło 79,2 tys. ton). W 2020 r. całkowite wydobycie ropy naftowej w Polsce spadło o  $\downarrow 3,6\%$  w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego (z 972,6 tys. ton w 2019 r. do 937,5 tys. ton w 2020 r.).

Wykres 3 Wydobycie ropy naftowej w Polsce (2019-2020)

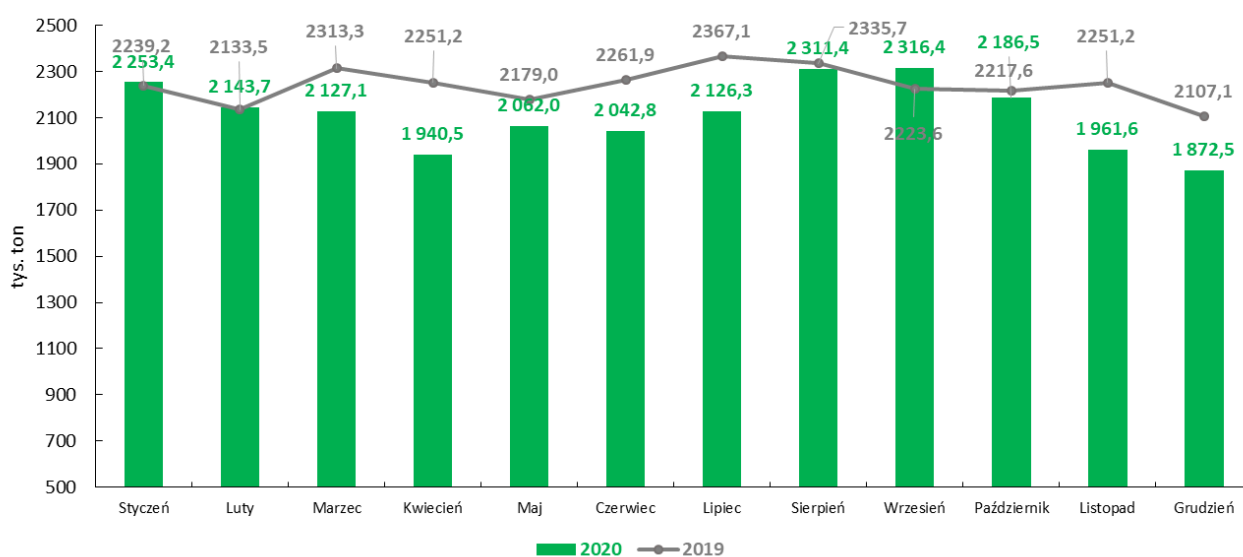


### 3. Infrastruktura naftowa

#### a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

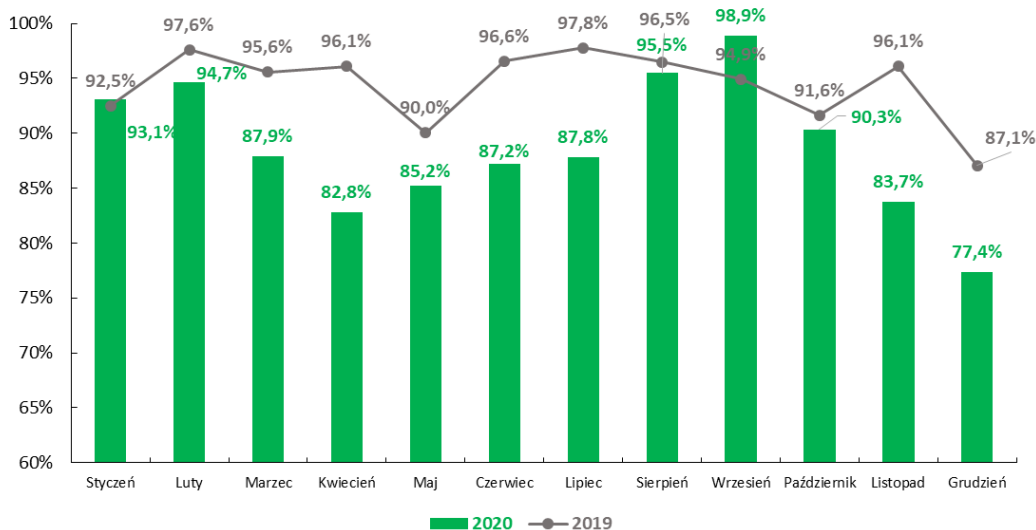
- Przerób ropy naftowej w Polsce w grudniu 2020 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 1872,5 tys. ton i był niższy o 234,6 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku - ↓11,1% (w grudniu 2019 r. przerób wyniósł 2107,1 tys. ton). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z listopadem 2020 r. przerób spadł o 89,1 tys. ton - ↓4,5% (w listopadzie 2020 r. przerób wyniósł 1961,6 tys. ton).. W 2020 r. całkowity przerób ropy naftowej w Polsce spadł o ↓5,7% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego (z 26880,3tys. ton w 2019 r. do 25344,2 tys. ton w okresie 2020 r.) wskutek

Wykres 4 Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce (2019-2020)



- Uwzględniając nominalną roczną wielkość przerobową polskich rafinerii (Płock – 17,8 mln ton; Gdańsk – 10,7 mln ton) można wskazać, iż w grudniu 2020 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 77,4%, co stanowi spadek o 9,7 p. p. w stosunku do grudnia 2019 r. (87,1%). W ujęciu dynamicznym, w stosunku do listopada 2020 r. poziom ten spadł o 6,4 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych w listopadzie 2020 r. wyniósł 83,7%). W całym 2020 r. poziom wykorzystania mocy przerobowych polskich rafinerii wyniósł 88,7%. Dla porównania, w 2019 r. wyniósł on 94,3%.

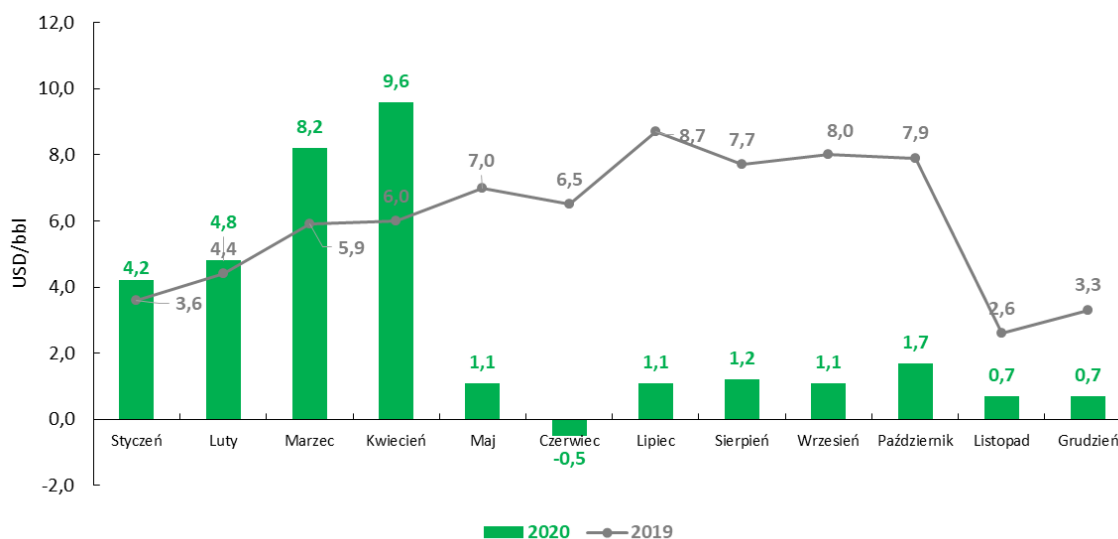
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2019-2020)



## b) Poziom marż rafinerijnych

- Wysokość modelowej marży rafinerijnej PKN ORLEN S.A. w grudniu 2020 r. wyniosła 0,7 USD/bbl i była niższa w porównaniu z grudniem 2019 r. o 2,6 USD/bbl (w grudniu 2019 r. marża wyniosła 3,3 USD/bbl). W listopadzie 2020 r. modelowa marża rafinerijna PKN ORLEN S.A. również wyniosła 0,7 USD/bbl.

Wykres 6 Poziom modelowej marży rafinerijnej PKN ORLEN S.A. (2019-2020)

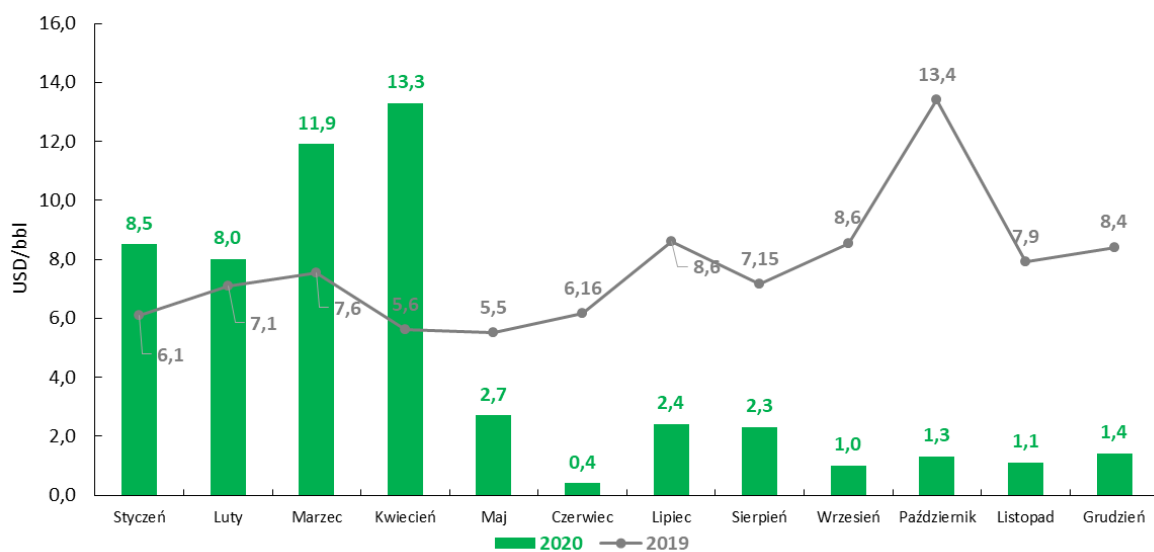


- Po ponad rocznej przerwie Grupa LOTOS S.A. wznowiła publikowanie informacji dot. modelowej marży rafinerijnej. Publikacja była wcześniej zawieszona ze względu na stopniowe uruchamianie instalacji Projektu EFRA w gdańskiej rafinerii i zmieniający się wolumen produkcji, przez co poprzednio wykorzystywana metoda kalkulowania modelowej marży przestała prawidłowo przedstawiać zyskowność rafinerii oraz odzwierciedlać strukturę uzysków.

Wysokość modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. w grudniu 2020 r. wyniosła 1,4 USD/bbl i była niższa w porównaniu z grudniem 2019 r. o 7,0 USD/bbl (w grudniu 2019 r. marża wyniosła 8,4 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z listopadem 2020 r. poziom marży rafinerijnej wzrósł o 0,3 USD/bbl (w listopadzie 2020 r. poziom modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. wyniósł 1,1 USD/bbl).



Wykres 7 Poziom modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. (2019-2020)



- Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marży rafinerijnej PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. w grudniu 2020 r. był niższe niż marże stosowane w rafineriach w tej części Europy (marża rafinerijna węgierskiej spółki MOL wraz ze Slovnaft kształtowała się wówczas na poziomie 1,6 USD/bbl).

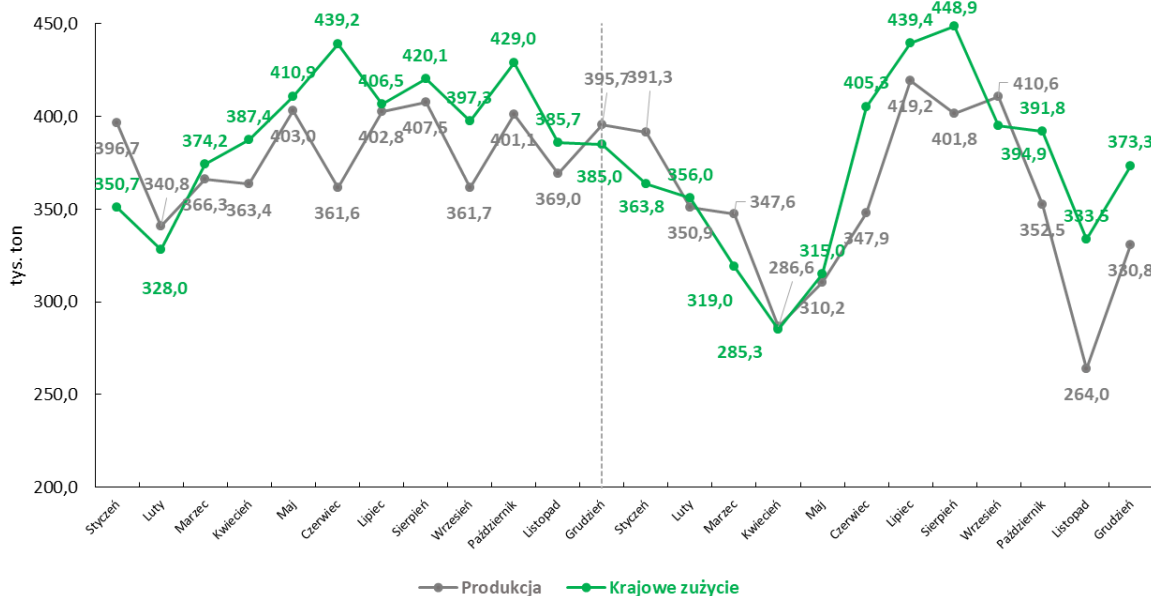
## Rozdział II. Krajowy rynek paliw

### 1. Rynek benzyn silnikowych

#### a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w grudniu 2020 r. wyniosło 373,3 tys. ton i było niższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2019 r. o 11,7 tys. ton – ↓3% (zużycie krajowe w grudniu 2019 r. wyniosło 385,0 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do listopada 2020 r. – o 39,9 tys. ton – tj. ↑12,0% (333,5 tys. ton). Od początku roku krajowe zużycie benzyn silnikowych spadło o ↓6,1% (z 4741,1 tys. ton w 2019 r. do 4426,2 tys. ton w 2020 r.).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w grudniu 2020 r. wyniosła 330,8 tys. ton i była niższa w stosunku do grudnia 2019 r. o 64,8 tys. ton – tj. ↓16,4% (395,7 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu z listopadem 2020 r. o 66,9 tys. ton – tj. ↑25,3% (264,0 tys. ton). Od początku roku produkcja benzyn silnikowych spadła o ↓7,8% (z 4569,5 tys. ton w 2019 r. do 4213,3 tys. ton w 2020 r.).

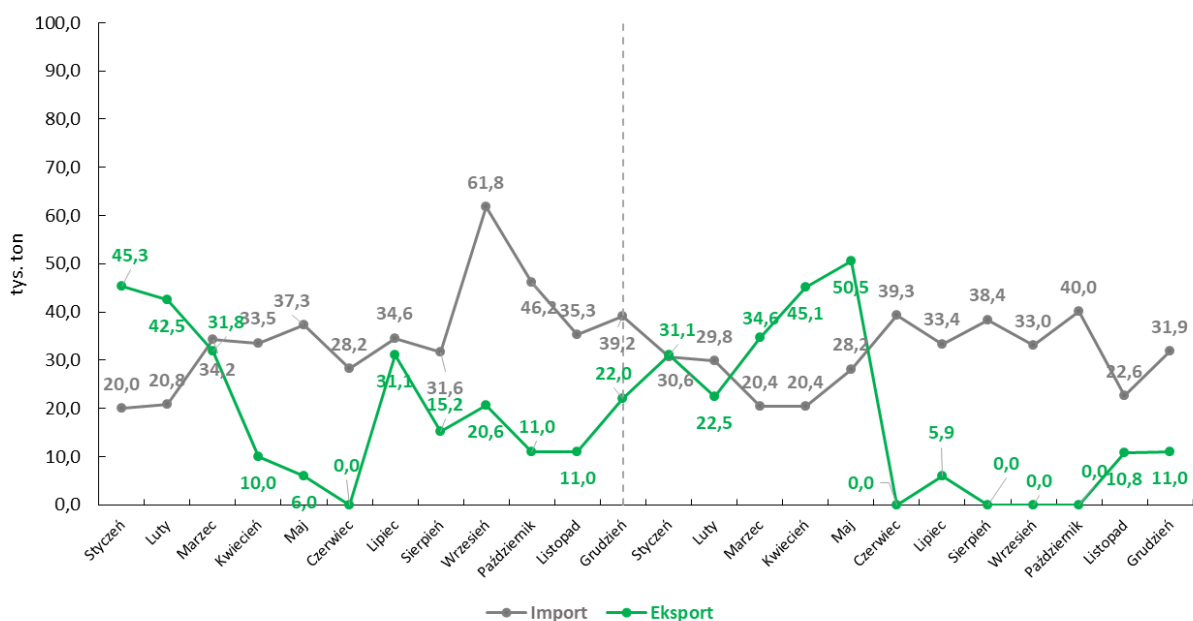
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2019-2020)



b) Import i eksport

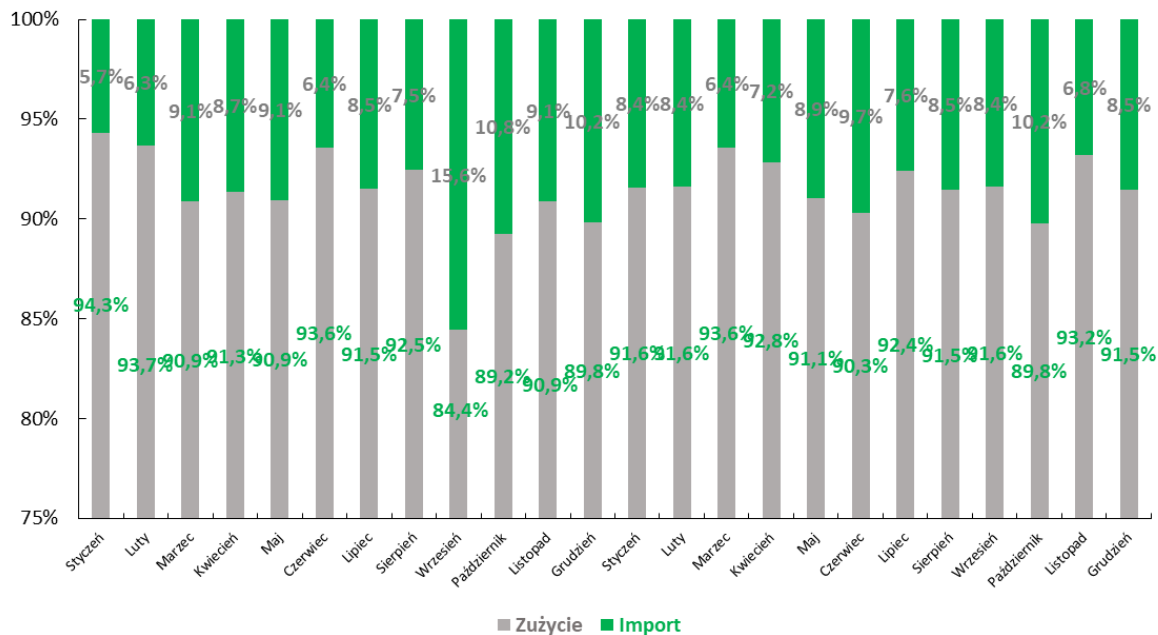
- Import** benzyn silnikowych w grudniu 2020 r. wyniósł 31,9 tys. ton i był mniejszy w stosunku do grudnia 2019 r. o 7,3 tys. ton – tj. ↓18,6% (w grudniu 2019 r. import wyniósł 39,2 tys. ton). W porównaniu do listopada 2020 r. import wzrósł o 9,3 tys. ton - ↑41,0%. Od początku roku import benzyn silnikowych spadł o ↓12,9% (z 422,6 tys. ton w 2019 r. do 368,1 tys. ton w 2020 r.).
- Eksport** benzyn silnikowych w grudniu 2020 r. wyniósł 11,0 tys. ton i był mniejszy w stosunku do grudnia 2019 r. o 11,0 tys. ton – tj. ↓49,9% (w grudniu 2019 r. eksport wyniósł 22,0 tys. ton). W porównaniu do listopada 2020 r. eksport wzrósł o 0,2 tys. ton (↑1,9%). Od początku roku eksport benzyn silnikowych spadł o ↓14,1 % (z 246,4 tys. ton w 2019 r. do 211,5 tys. ton w 2020 r.).

Wykres 9 Import oraz eksport benzyn silnikowych (2019-2020)



- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w grudniu 2020 r. kształtował się na poziomie 8,5% i był niższy niż średni udział w grudniu 2019 r., który kształtował się na poziomie 10,2%. W całym 2019 r. średni udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych wyniósł 9%, natomiast w całym 2020 r. – 8,3%.

Wykres 10 Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2019-2020)

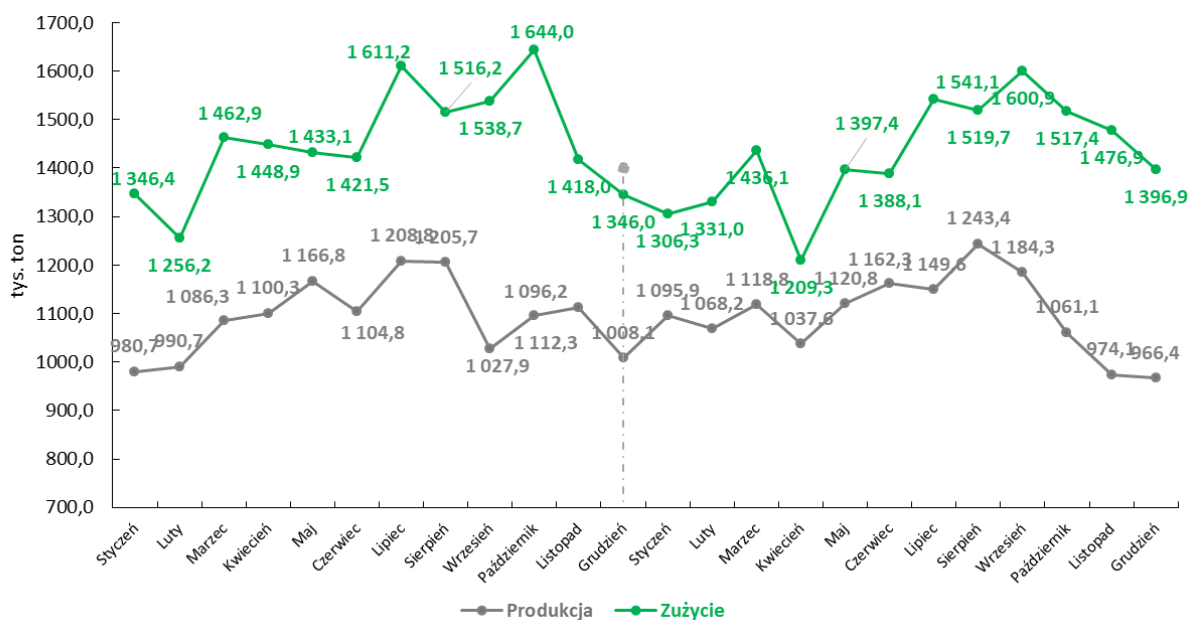


## 2. Rynek oleju napędowego

### a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w grudniu 2020 r. wyniosło 1396,9 tys. ton i było wyższe w stosunku do grudnia 2019 r. o 51,0 tys. ton – tj.  $\uparrow 3,8\%$  (1346,0 tys. ton) oraz było niższe w odniesieniu do listopada 2020 r. o 80,0 tys. ton –  $\downarrow 5,4\%$  (1476,9 tys. ton). Od początku roku zużycie oleju napędowego spadło o  $\downarrow 1,8\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (z 17443,0 tys. ton w 2019 r. do 17121,1 tys. ton w 2020 r.).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w grudniu 2020 r. wyniosła 966,4 tys. ton i była niższa w stosunku do grudnia 2019 r. o 41,6 tys. ton –  $\downarrow 4,1\%$  (1008,1 tys. ton) oraz była niższa w porównaniu do listopada 2020 r. o 7,6 tys. ton –  $\downarrow 0,8\%$  (974,1 tys. ton). Od początku roku produkcja oleju napędowego wzrosła o  $\uparrow 0,7\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. (z 13088,6 tys. ton w 2019 r. do 13182,5 tys. ton w 2020 r.).

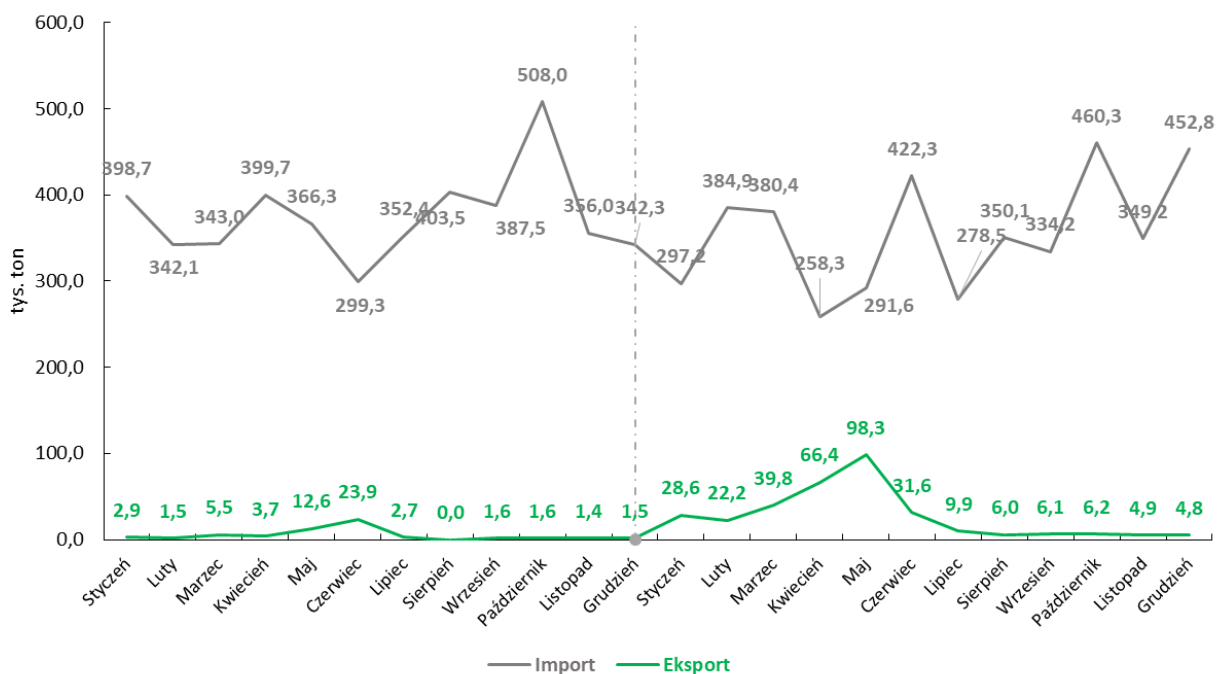
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2019-2020)



## b) Import oraz eksport

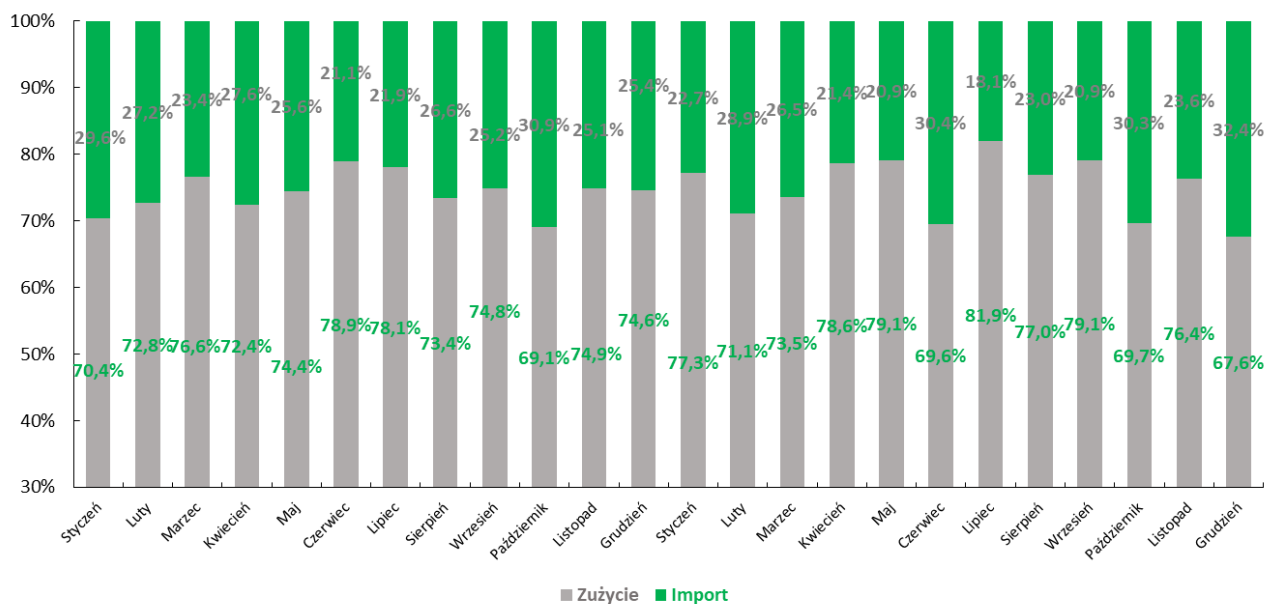
- Import** oleju napędowego w grudniu 2020 r. wyniósł 452,8 tys. ton i był większy w stosunku do grudnia 2019 r. o 110,5 tys. ton –  $\uparrow 32,3\%$  (w grudniu 2019 r. import wyniósł 342,3 tys. ton) oraz był wyższy w odniesieniu do listopada 2020 r. o 103,6 tys. ton –  $\uparrow 29,7\%$  (w listopadzie 2020 r. import wyniósł 349,2 tys. ton). Od początku roku import oleju napędowego spadł o  $\downarrow 5,3\%$  (z 4498,8 tys. ton w 2019 r. do 4259,6 w 2020 r.).
- Eksport** oleju napędowego w grudniu 2020 r. wyniósł 4,8 tys. ton i był większy w stosunku do grudnia 2019 r. o 3,3 tys. ton -  $\uparrow 218,9\%$ . W stosunku do listopada 2020 r. eksport spadł o 0,1 tys. ton -  $\downarrow 1,5\%$  (w listopadzie 2020 r. eksport wyniósł 4,9 tys. ton). Od początku roku eksport oleju napędowego wzrósł ponad 5-krotnie (z 58,8 tys. ton w 2019 r. do 324,8 tys. ton w 2020 r.). Z uwagi na mniejsze zapotrzebowanie na paliwa na rynku krajowym, producenci szukali alternatywnych odbiorców poza granicami kraju. Jednocześnie obserwuje się znaczny spadek eksportu po zniesieniu ograniczeń związanych z pandemią koronawirusa. Biorąc jednak po uwagę skalę produkcji oleju napędowego oraz wysokość importu tego paliwa do Polski, eksport nadal pozostaje niewielki.

Wykres 12 Import oraz eksport oleju napędowego (2019-2020)



- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w grudniu 2020 r. kształtował się na poziomie 32,4% i był wyższy niż średni udział w grudniu 2019 r., który kształtował się na poziomie 25,4%. Należy wskazać, iż import oleju napędowego do Polski w dużej mierze ma charakter uzupełniający. W całym 2020 r. średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego wyniósł 24,9% (dla porównania, w 2019 r. wyniósł on 25,8%).

Wykres 13 Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2019-2020)

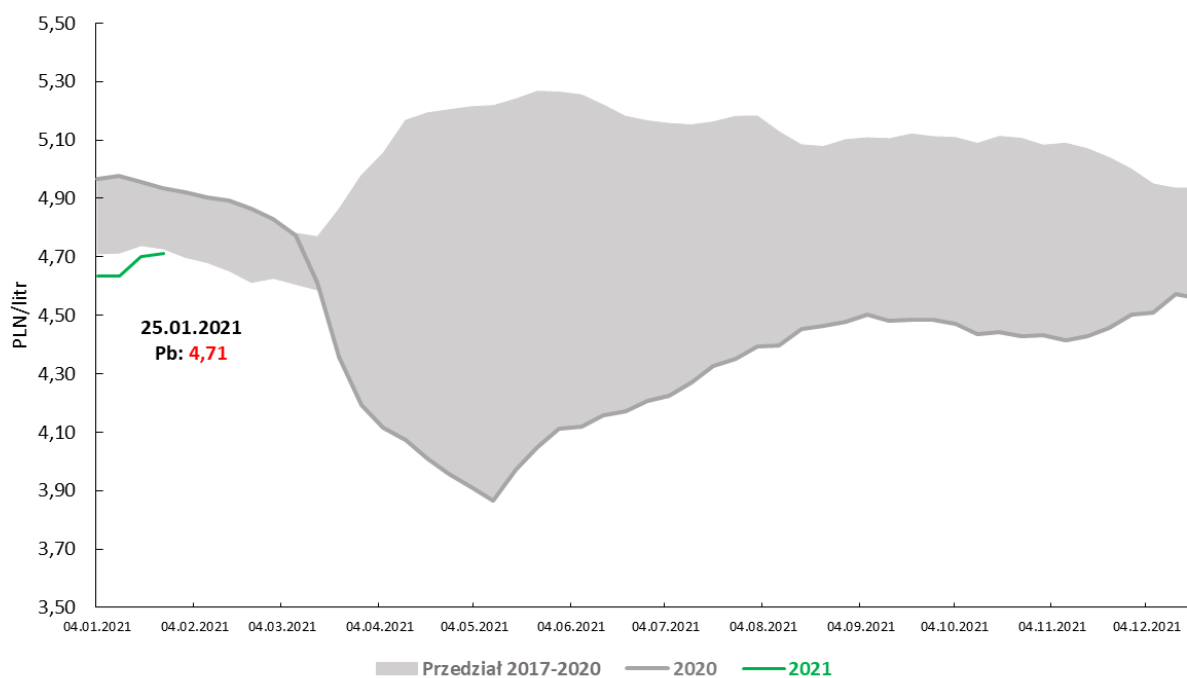


### 3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

#### 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 styczniu 2021 r. osiągnęła poziom 4,67 PLN/litr i była niższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 0,29 PLN/litr – ↓5,8% (średnia cena tego paliwa w styczniu 2020 r. wyniosła 4,96 PLN/litr). W styczniu 2021 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu z grudniem 2020 r. wzrosła o 0,12 PLN/l - ↑2,6% ( w grudniu 2020 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 4,55 PLN/litr).

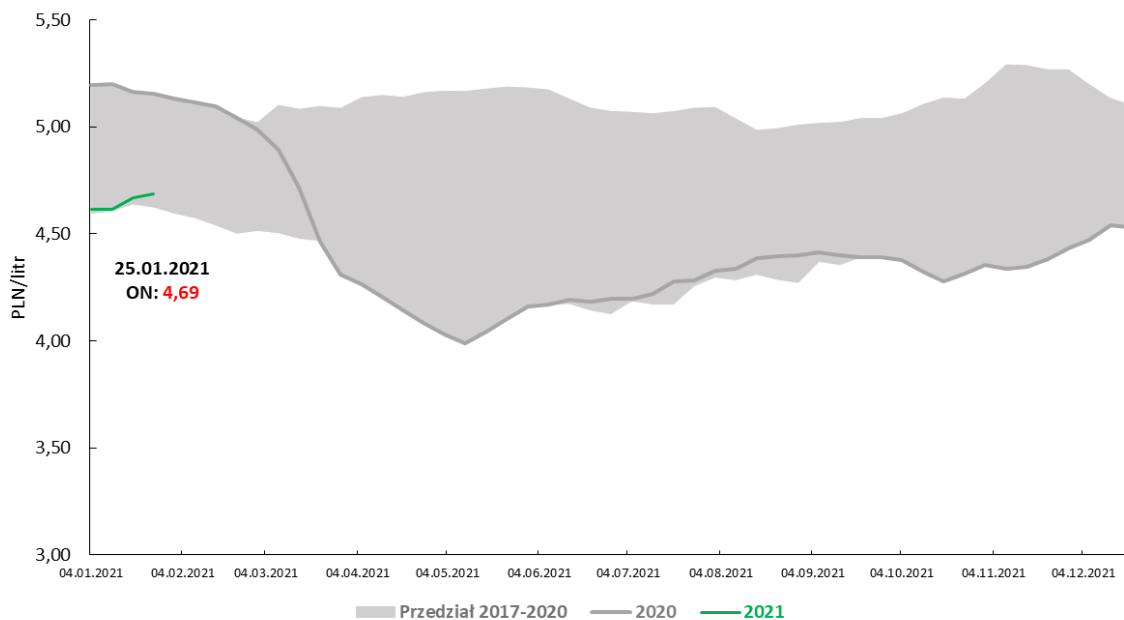
Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)





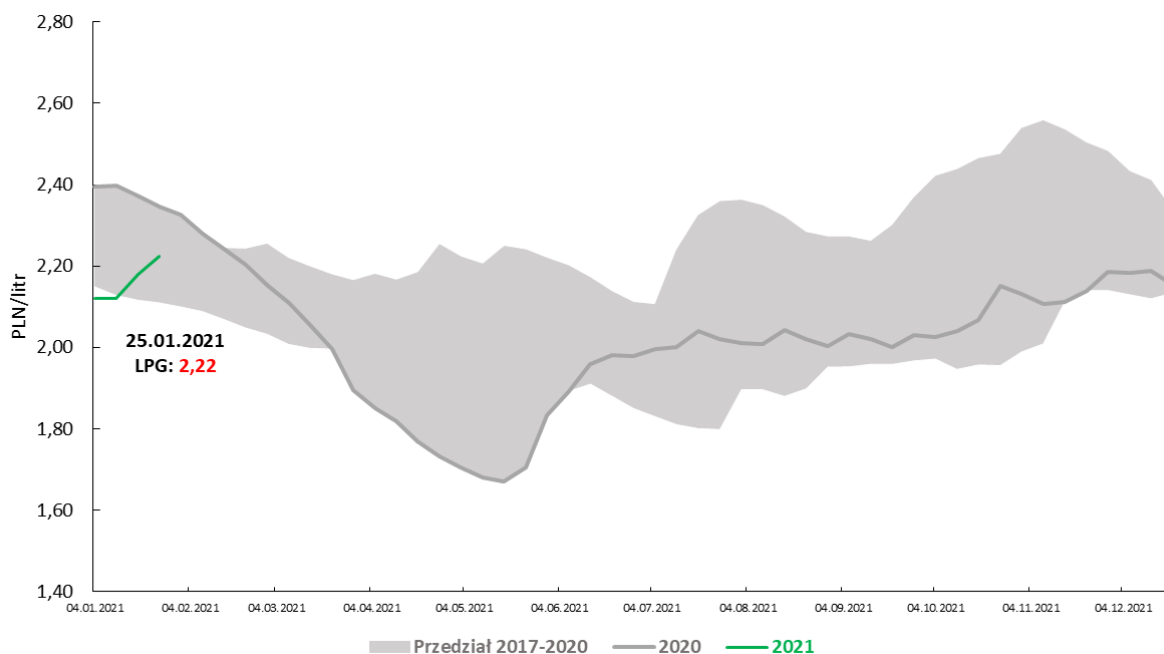
- Średnia cena oleju napędowego w styczniu 2021 r. osiągnęła poziom 4,65 PLN/litr odnotowując spadek o 0,53 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. - ↓10,2% (średnia cena tego paliwa w styczniu 2020 r. wyniosła 5,18 PLN/litr). W styczniu 2021 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu z grudniem 2020 r. była wyższa o 0,13 PLN/litr - ↑2,9% (w grudniu 2020 r. średnia cena oleju napędowego wyniosła 4,52 PLN/litr).

Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)



- Średnia cena LPG w styczniu 2021 r. osiągnęła poziom 2,16 PLN/litr i była niższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 0,22 PLN/litr – ↓9,2% (w styczniu 2020 r. średnia cena LPG wyniosła 2,38 PLN/litr). W styczniu 2021 r. średnia cena LPG w porównaniu z grudniem 2020 r. spadła o 0,01 PLN/litr - ↓0,5% (w grudniu 2020 r. średnia cena LPG wyniosła 2,17 PLN/litr).

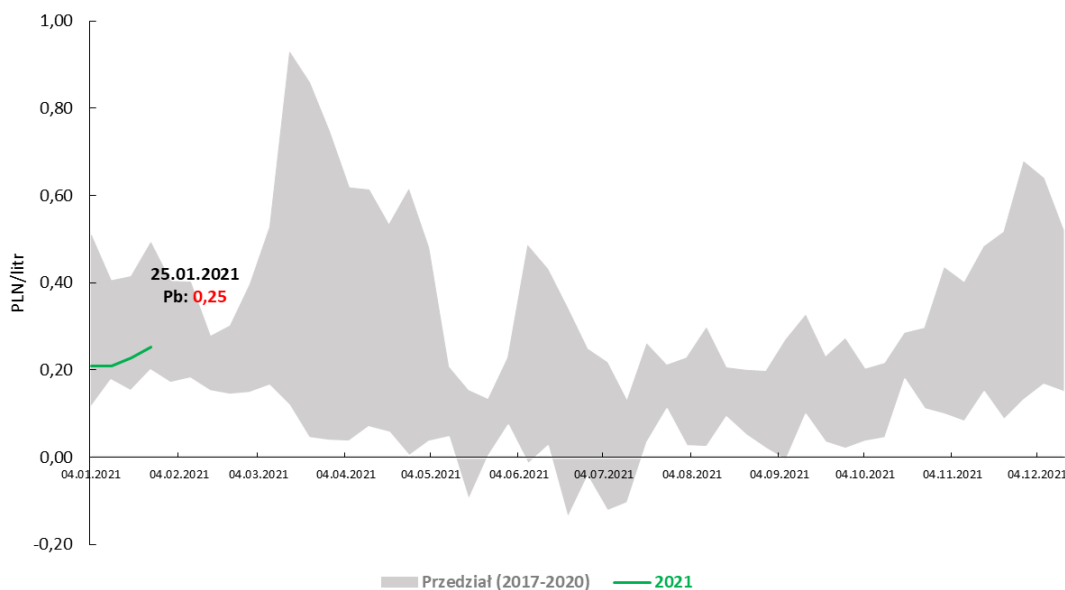
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)



## b) Poziom marż dystrybucyjnych

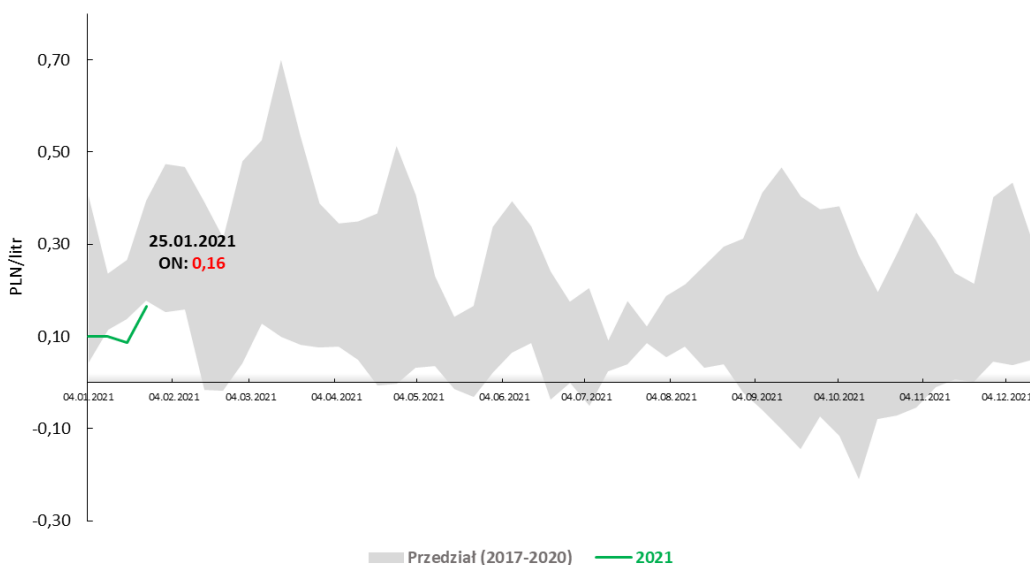
- W styczniu 2021 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych spadła w stosunku do ostatniego dnia grudnia 2020 r. i wg. stanu na 25.01.2021 r. wyniosła 0,25 PLN/litr. W całym styczniu 2021 r., średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,22 PLN/litr i była niższa niż średnia marża w grudniu 2020 r. o 0,12 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)



- W styczniu 2021 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego wzrosła w stosunku do ostatniego dnia grudnia 2020 r. i wg. stanu na 25.01.2021 r. wyniosła 0,16 PLN/litr. W całym styczniu 2021 r. średnia marża dystrybucyjna wyniosła 0,11 PLN/litr i była o 0,06 PLN/litr niższa niż średnia marża w grudniu 2020 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.

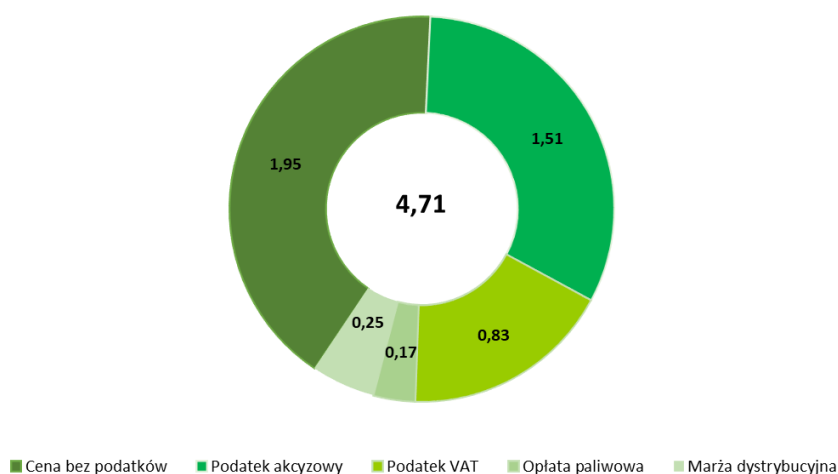
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)



### c) Podatki i opłaty w cenie paliw

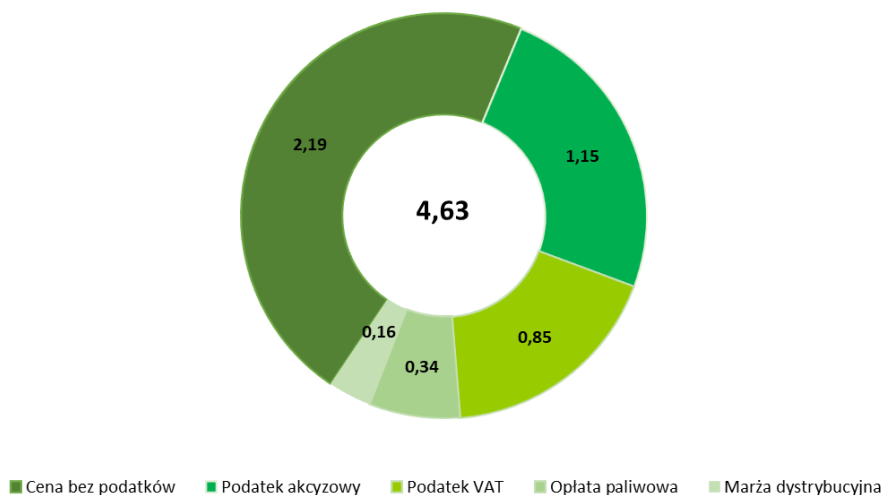
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 25.01.2021 r. (4,71 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (1946,86 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,25 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 1,95 PLN/litr. W cenie litra benzyny silnikowych podatki stanowią ok. 53%.

Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (25.01.2021, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 25.01.2021 r. (4,63 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2194,0 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. 0,16 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,19 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią ok. 50%.

Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (25.01.2021, PLN)

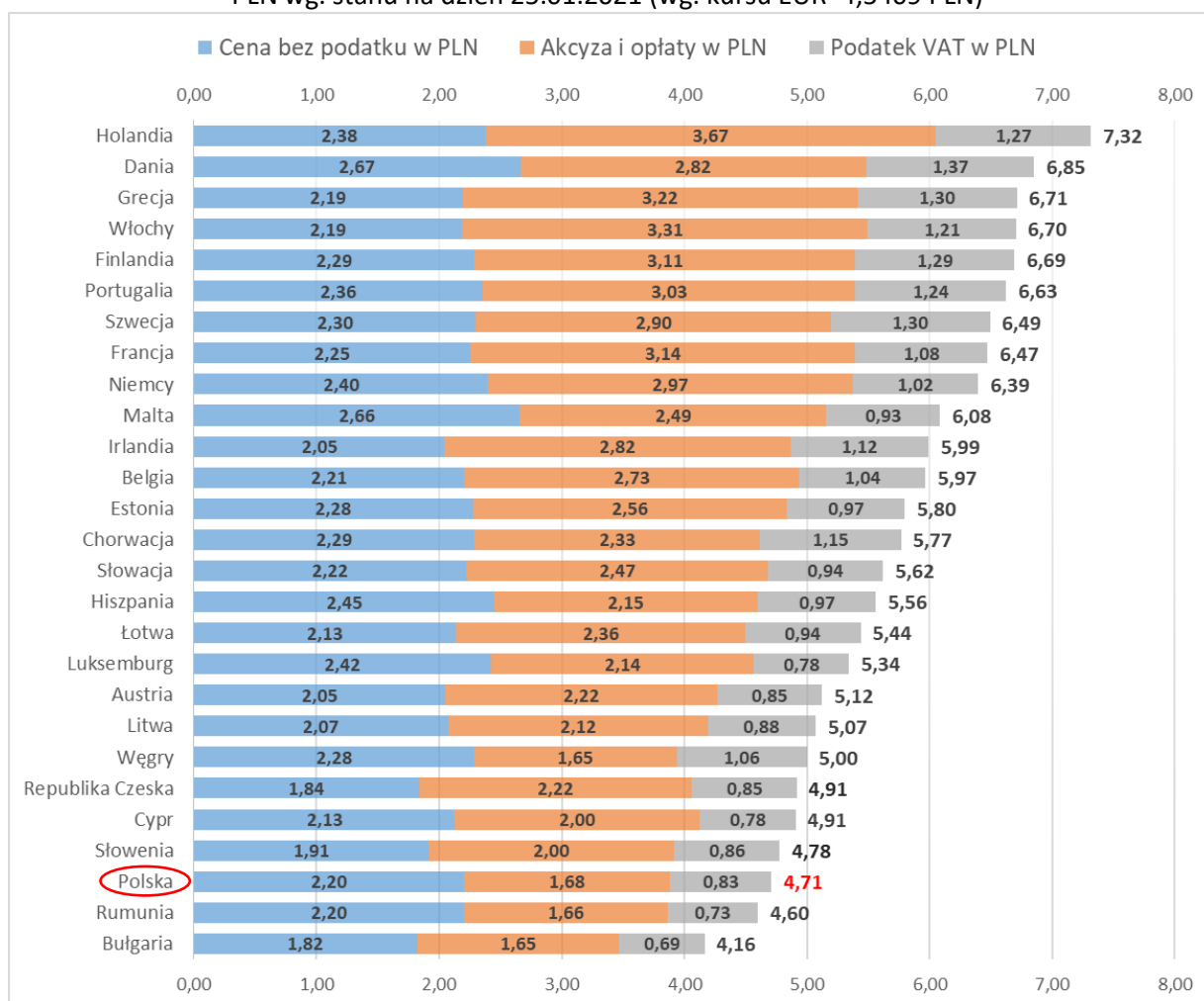


#### d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

##### – benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 25.01.2021 r. odnotowano w Bułgarii (4,16 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (7,32 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 4,71 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.

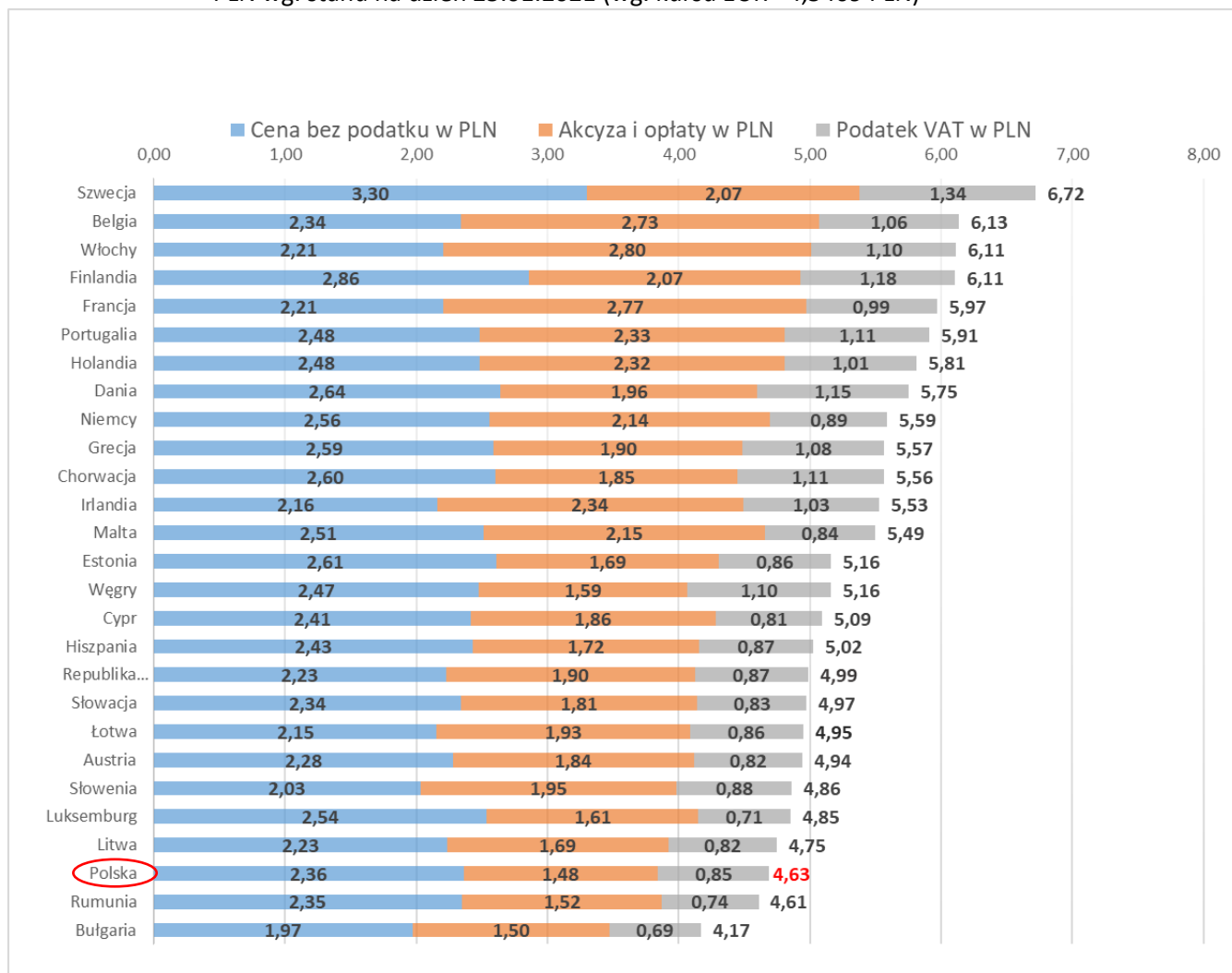
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 25.01.2021 (wg. kursu EUR=4,5409 PLN)



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 25.01.2021 r. odnotowano w Bułgarii (4,17 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (6,72 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 4,63 PLN/litr.

Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 25.01.2021 (wg. kursu EUR= 4,5409 PLN)



## Spis wykresów

Wykres 1 Import ropy naftowej do Polski (2019-2020) .....	4
Wykres 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku Urals w USD i PLN (2018-2019) .....	5
Wykres 3 Wydobywanie ropy naftowej w Polsce (2019-2020) .....	6
Wykres 4 Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce (2019-2020) .....	7
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2019-2020) .....	7
Wykres 6 Poziom modelowej marży rafinerijnej PKN ORLEN S.A. (2019-2020) .....	8
Wykres 12 Poziom modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. (2019-2020) .....	9
Wykres 17 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2019-2020) .....	10
Wykres 18 Import oraz eksport benzyn silnikowych (2019-2020) .....	11
Wykres 23 Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2019-2020) .....	12
Wykres 28 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2019-2020) .....	13
Wykres 29 Import oraz eksport oleju napędowego (2019-2020) .....	14
Wykres 34 Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2019-2020) .....	15
Wykres 39 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021) .....	16
Wykres 40 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021) .....	17
Wykres 41 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021) .....	18
Wykres 42 Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2017-2021) .....	19
Wykres 43 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021) .....	19
Wykres 44 Cena detaliczna benzyn silnikowych (25.01.2021, PLN) .....	20
Wykres 45 Cena detaliczna oleju napędowego (25.01.2021, PLN) .....	20
Wykres 46 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 25.01.2021 (wg. kursu EUR=4,5409 PLN) .....	21
Wykres 47 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 25.01.2021 (wg. kursu EUR= 4,5409 PLN) .....	22

**Opracowała:**

Monika Nowakowska, Specjalista

**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