



**Ministerstwo Klimatu i Środowiska**

**Monitorowanie  
bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa**

Warszawa, kwiecień 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> .....	9
<b>1. Rynek benzyn silnikowych</b> .....	9
a) Zużycie oraz produkcja .....	9
b) Import i eksport.....	10
<b>2. Rynek oleju napędowego</b> .....	12
a) Zużycie oraz produkcja .....	12
b) Import oraz eksport.....	13
<b>3. Ceny paliw w Polsce i w Europie</b> .....	15
a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne) .....	15
b) Poziom marż dystrybucyjnych.....	18
c) Podatki i opłaty w cenie paliw .....	19
d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej.....	20
<b>Spis wykresów</b> .....	22

## Podsumowanie

### Podsumowanie rynku krajowego

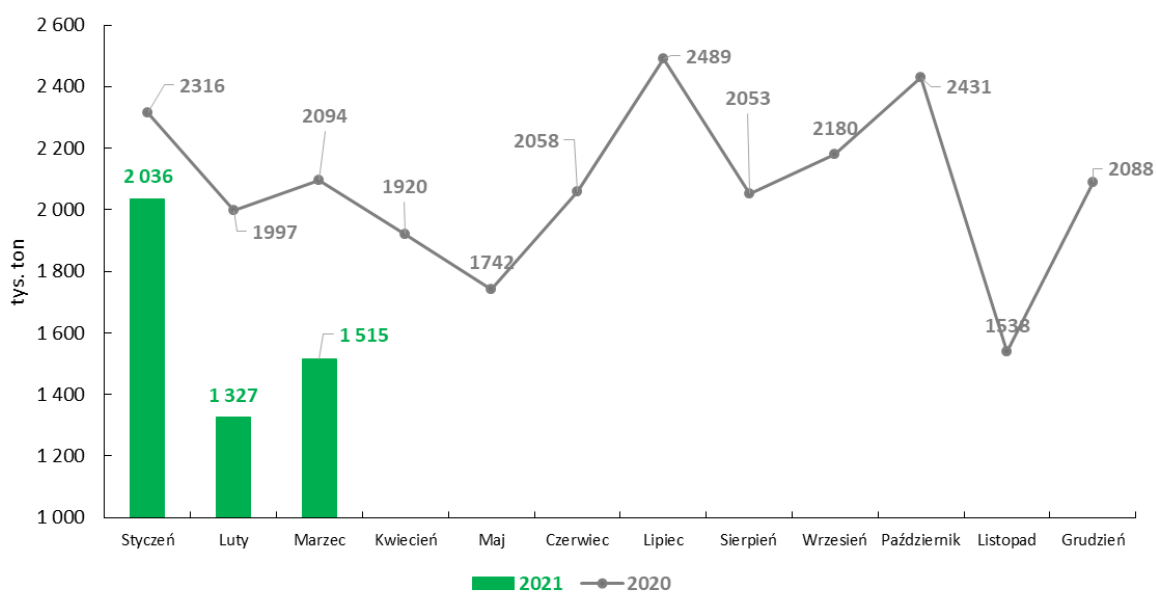
- W 2021 r. nadal trwa stan epidemii związany z rozprzestrzenianiem się koronawirusa. Wdrożenie tego stanu wiązało się z zawieszeniem oraz reorganizacją funkcjonowania części gospodarki – zamknięciem wybranych zakładów usługowych i sklepów, przejściem na pracę i naukę zdalną. Zmiany te w znaczący sposób wpłynęły 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.
- Od początku roku (styczeń-marzec) **import ropy naftowej do Polski spadł o ↓23,9%** w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego, co jest wynikiem głównie postojów remontowych w rafineriach, które obniżyły zapotrzebowanie na surowiec. **Udział dostaw ropy naftowej z Rosji wyniósł jedynie 52,7%**, co wynika m. in. z zakończeniem 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%.
- Epidemia koronawirusa, a także postoje remontowe przełożyły się na mniejszą aktywność polskich rafinerii. **Poziom przerobu surowca w rafineriach w okresie styczeń-marzec 2021 r. spadł o ↓23,1%** w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r., co stanowi spadek wykorzystania mocy przerobowych rafinerii o ↓20,5 p. p.
- W związku ze spowolnionym przerobem ropy naftowej, od początku roku **produkcja benzyn silnikowych spadła o ↓27%**, a oleju napędowego – o ↓16,8% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r.
- Epidemia nadal w pewnym stopniu oddziałuje na **zapotrzebowanie na paliwa – od początku roku 2021 r. konsumpcja benzyn silnikowych spadła o ↓1,8%**, w przypadku oleju napędowego **wzrosła – o ↑1,3%** w stosunku analogicznego okresu 2020 r.
- Od początku roku **import benzyn silnikowych wzrósł o ↑178,7%** a import oleju napędowego - o ↑38%. 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-marzec 2021 r. 22,1%, a oleju napędowego – 35,1%.
- Od początku roku **eksport benzyn silnikowych spadł o ↓87,5%** natomiast eksport oleju napędowego o ↓77,2%.
- **Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej w marcu 2021 r.** Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła w marcu 2021 r. 30USD/bbl i była o ↓5,2 USD/bbl niższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Średnia modelowa marża rafineryjna Grupy LOTOS S.A. wyniosła w marcu 2021 r. 3,4 USD/bbl i była o ↓8,5 USD/bbl niższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Uwzględniając dostępne dane można wskazać, że poziom marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. w marcu 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 3,9 USD/bbl).
- **W kwietniu 2021 r. ceny paliw pozostały stabilne.** Wszystkie paliwa są droższe w porównaniu do średnich cen z kwietnia 2020 r. (w którym to rozpoczęły się rekordowe spadki cen paliw z uwagi na sytuację epidemiczną w Polsce i na świecie, największą różnicę identyfikuje się w przypadku LPG – wzrost o ↑43,6% ), 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, Litwie, Luksemburgu i Słowenii.

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

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

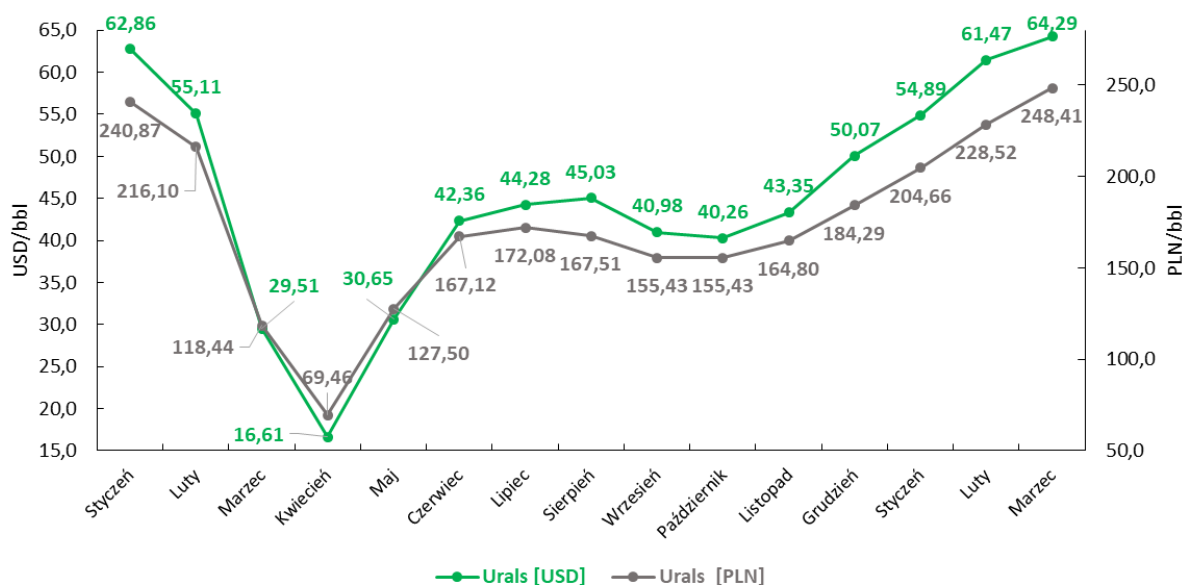
- W marcu 2021 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 1515 tys. ton odnotowując spadek o 579 tys. ton – ↓27,6% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (import ropy naftowej do Polski w marcu 2020 r. wyniósł 2094 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu z lutym 2021 r. wzrósł o 188 tys. ton – ↑14,2% (w lutym 2021 r. import wyniósł 1327 tys. ton). Znaczny spadek importy ropy naftowej jest związany z zakończeniem długoterminowych kontraktów na dostawy ropy naftowej, a także planowanym postojem remontowym w rafineriach, które obniżyły zapotrzebowanie na surowiec. Od początku roku import ropy naftowej spadł o ↓23,9% (z 6407 tys. ton w okresie I-III 2020 r. do 4879 tys. ton w okresie I-III 2021 r.).
- W marcu 2021 r. udział dostaw ropy rosyjskiej wyniósł 65,1% co wynika m. in. z zakończenia długoterminowego kontraktu Grupy LOTOS S.A. i oraz zmniejszenia wolumenów dostaw w ramach kontraktu PKN ORLEN S.A. na dostawy ropy naftowej z tego kierunku. 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 marcu 2021 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się na poziomie 64,29 USD za baryłkę i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. o 34,78 USD/bbl -  $\uparrow 117,9\%$  (w marcu 2020 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się średnio na poziomie 29,51 USD/bbl). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w marcu 2021 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 248,41 PLN/bbl i była wyższa w stosunku do analogicznego okresu w 2020 r. o 129,97 PLN/bbl ( $\uparrow 109,7\%$ ) – cena w marcu 2020 r. wyniosła 118,44 PLN/bbl.

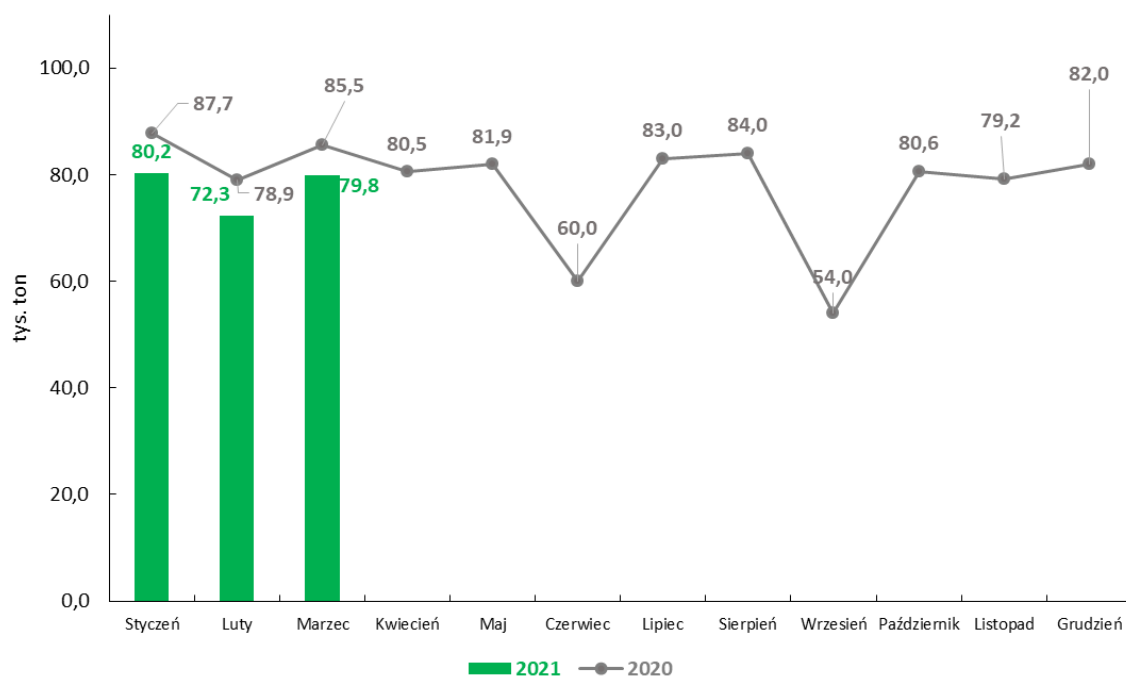
Wykres 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku *Urals* w USD i PLN (2020-2021)



## 2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce

- Wydobycie ropy naftowej w Polsce w marcu 2021 r. wyniosło 79,8 tys. ton i w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. było niższe o 5,7 tys. ton – ↓6,7% (85,5 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobycie ropy naftowej w porównaniu z lutym 2021 r. wzrosło o 7,5 tys. ton - ↑10,4% (w lutym 2021 r. wydobycie wyniosło 72,3 tys. ton). Od początku roku wydobycie ropy naftowej w Polsce spadło o ↓7,9% (z 252 tys. ton w okresie I-III 2021 r. do 232,2 tys. ton w okresie I-III 2020 r.).

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

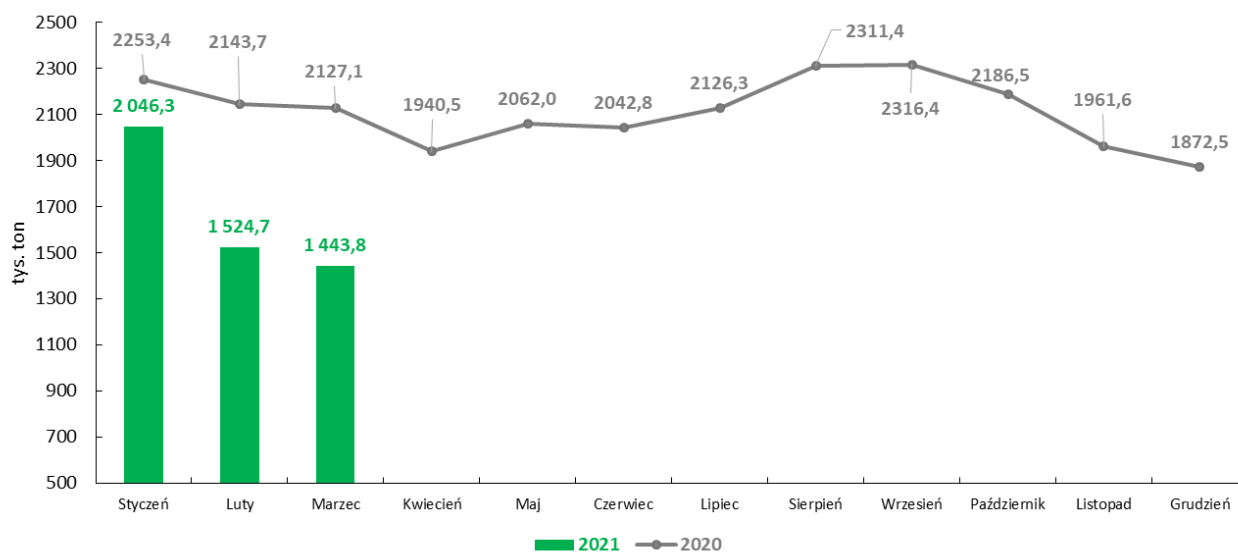


### 3. Infrastruktura naftowa

#### a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

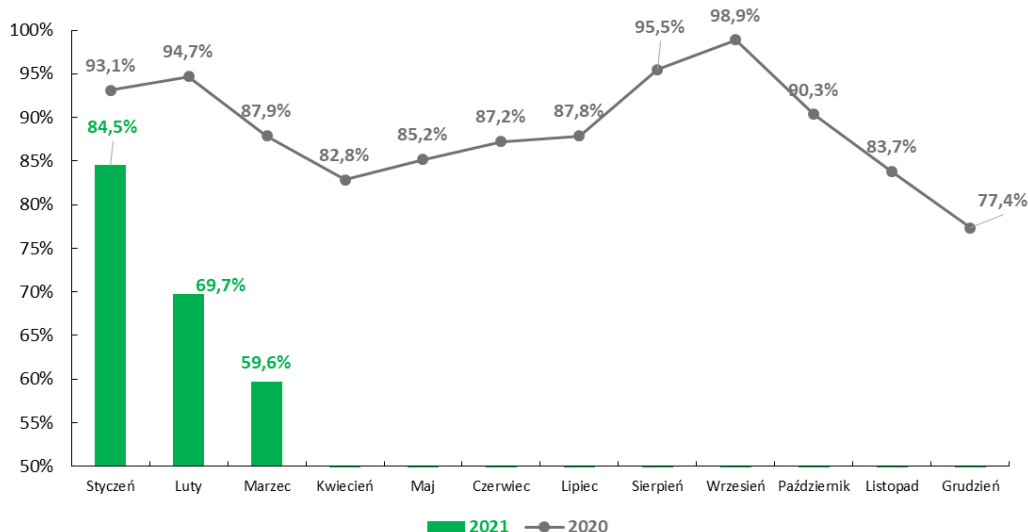
- Przerób ropy naftowej w Polsce w marcu 2021 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 1443,8 tys. ton i był niższy o 683,2 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku - ↓32,1% (w marcu 2020 r. przerób wyniósł 2127,1 tys. ton). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z lutym 2021 r. przerób spadł o 80,9 tys. ton - ↓5,3% (w lutym 2021 r. przerób wyniósł 1524,7 tys. ton). Od początku roku przerób ropy naftowej spadł o ↓23,1% (z 6524,2 tys. ton w okresie I-III 2020 r. do 5014,9 tys. ton w okresie I-III 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 marcu 2020 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 59,6%, co stanowi spadek o 28,2 p. p. w stosunku do marca 2020 r. (87,9%). W ujęciu dynamicznym, w stosunku do lutego 2021 r. poziom ten spadł o 10,1 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych w lutym 2021 r. wyniósł 69,7%). Dla porównania, w 2020 r. poziom wykorzystania mocy przerobowych polskich rafinerii wyniósł 88,7%.

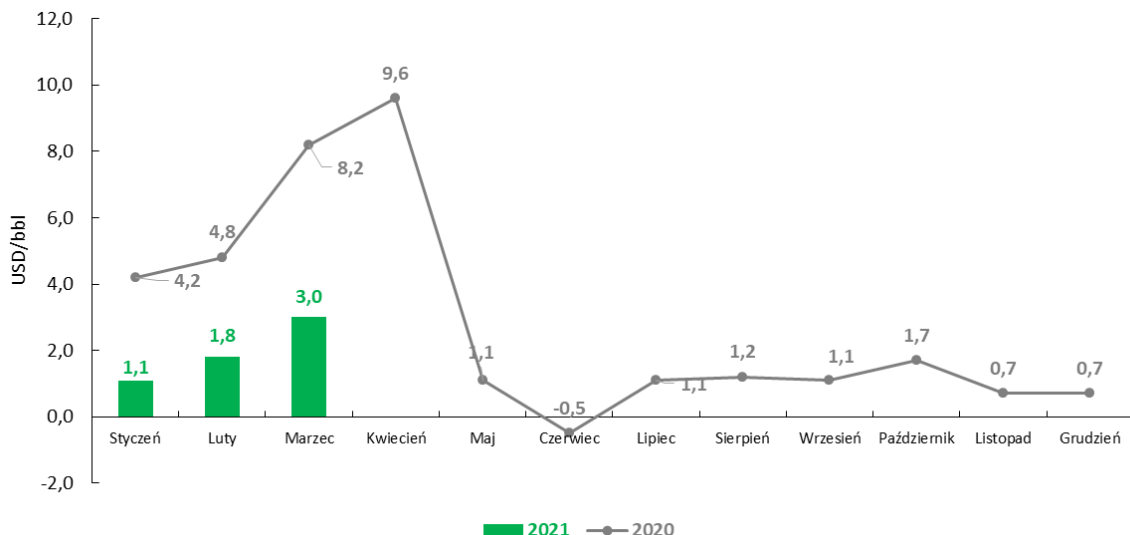
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2020-2021)



## b) Poziom marż rafineryjnych

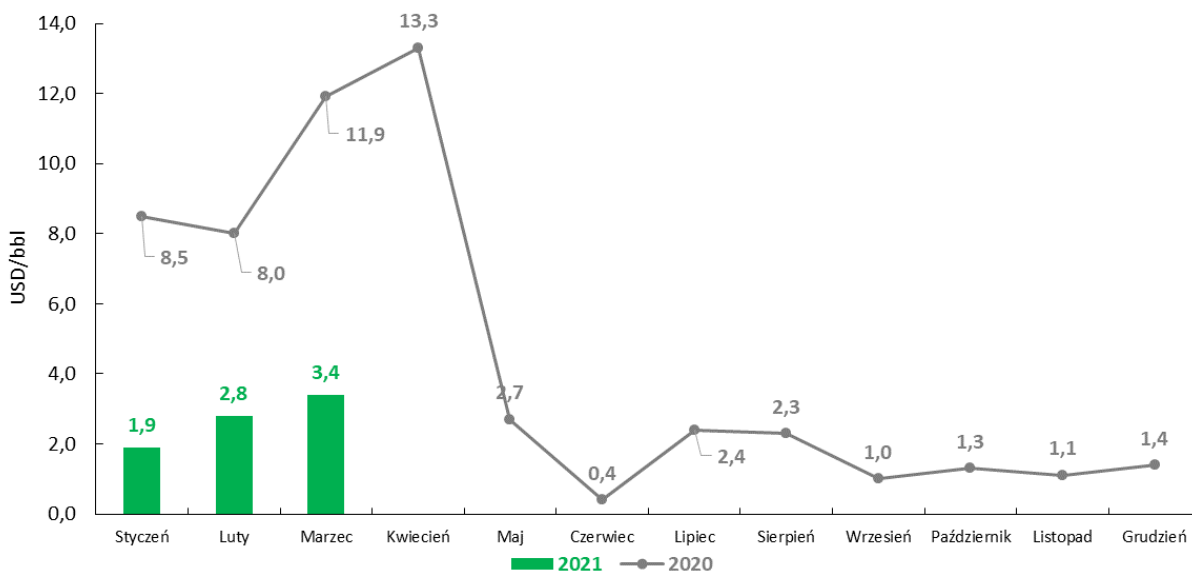
- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w marcu 2021 r. wyniosła 3,0 USD/bbl i była niższa w porównaniu z marcem 2020 r. o 5,2 USD/bbl (w marcu 2020 r. marża wyniosła 8,2 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z lutym 2021 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 1,2 USD/bbl (w lutym 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A wyniósł 1,8 USD/bbl).

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



- Wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. w marcu 2021 r. wyniosła 3,4 USD/bbl i była niższa w porównaniu z marcem 2020 r. o 8,5 USD/bbl (w marcu 2020 r. marża wyniosła 11,9 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z lutym 2021 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 0,6 USD/bbl (w lutym 2021 r. poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. wyniósł 2,8 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 marcu 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 3,9 USD/bbl).



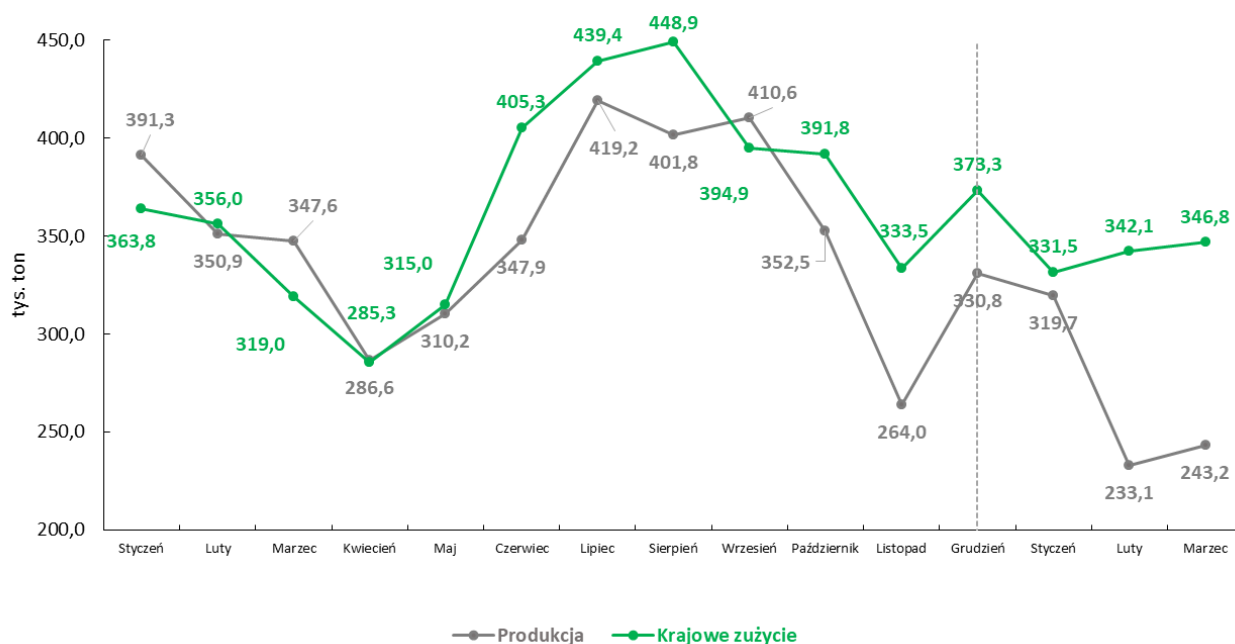
## Rozdział II. Krajowy rynek paliw

### 1. Rynek benzyn silnikowych

#### a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w marcu 2021 r. wyniosło 346,8 tys. ton i było wyższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 27,8 tys. ton –  $\uparrow 8,7\%$  (zużycie krajowe w marcu 2020 r. wyniosło 319,0 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do lutego 2021 r. – o 4,7 tys. ton – tj.  $\uparrow 1,4\%$  (342,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń-marzec) krajowe zużycie benzyn silnikowych spadło o  $\downarrow 1,8\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 1038,8 tys. ton w okresie I-III 2020 r. do 1020,4 tys. ton w okresie I-III 2021 r.).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w marcu 2021 r. wyniosła 243,2 tys. ton i była niższa w stosunku do marca 2020 r. o 104,4 tys. ton – tj.  $\downarrow 30\%$  (347,6 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu z lutym 2021 r. o 10,2 tys. ton – tj.  $\uparrow 4,4\%$  (233,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń-marzec) produkcja benzyn silnikowych spadła o  $\downarrow 27\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 1089,7 tys. ton w okresie I-III 2020 r. do 796,1 tys. ton w okresie I-III 2021 r.). Znaczny spadek produkcji benzyn jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach w wyniku postojów remontowych.

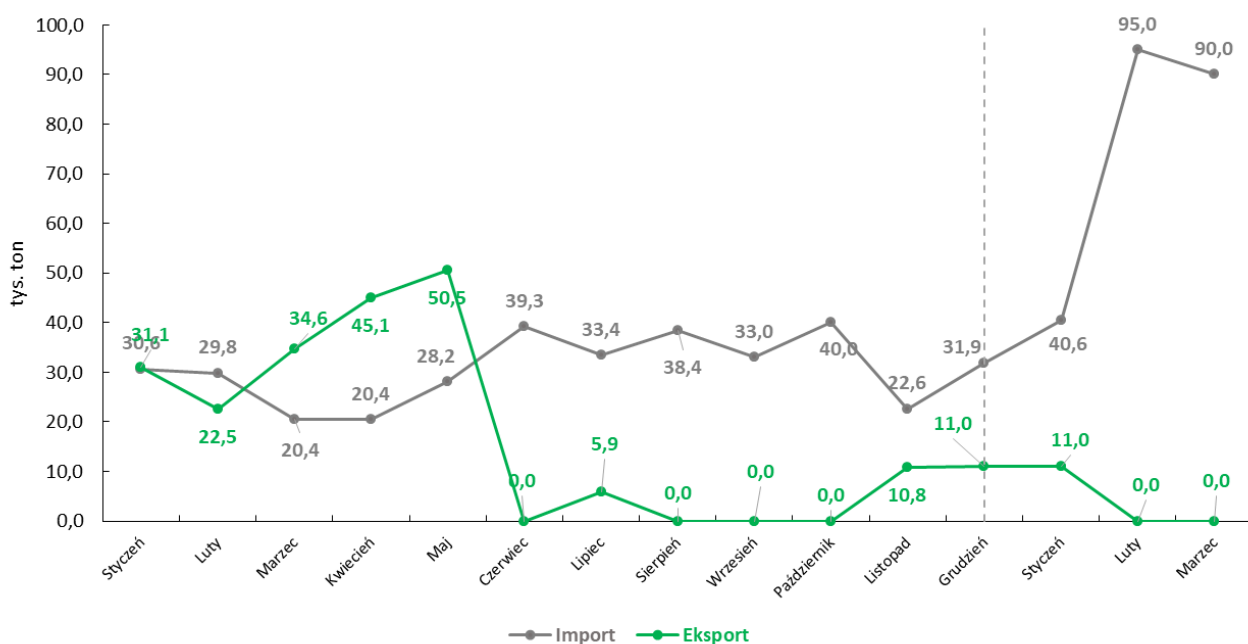
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021)



## b) Import i eksport

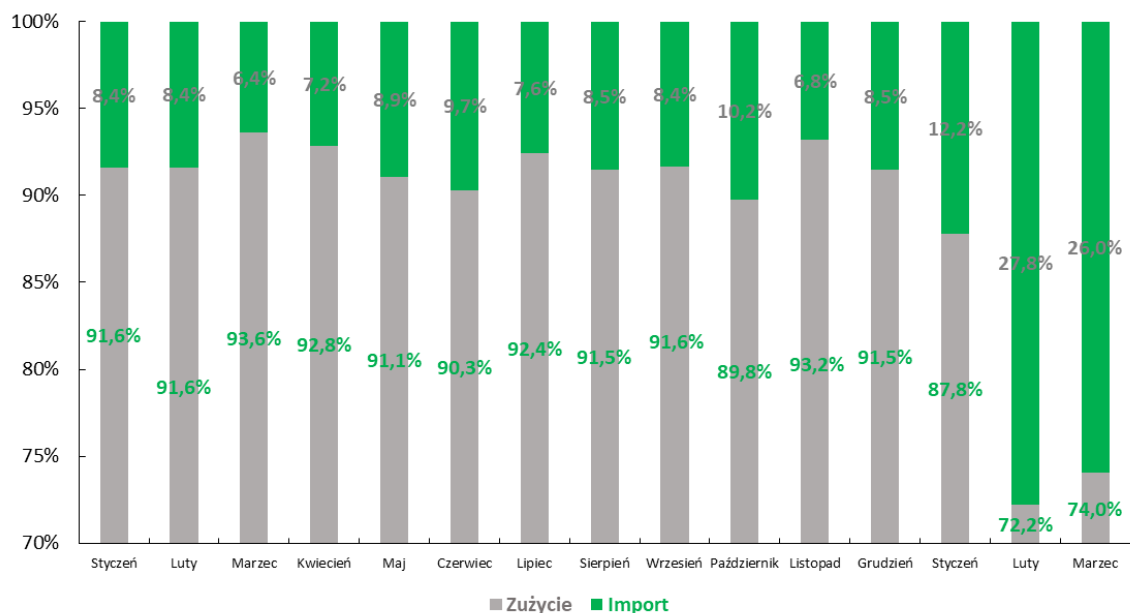
- Import** benzyn silnikowych w marcu 2021 r. wyniósł 90,0 tys. ton i był ponad czterokrotnie większy w stosunku do marca 2020 r. - o 69,6 tys. ton – tj.  $\uparrow 340,4\%$  (w marcu 2020 r. import wyniósł 20,4 tys. ton). W porównaniu do lutego 2021 r. import wzrósł spaść o 5,0 tys. ton -  $\downarrow 5,2\%$ . Od początku roku (styczeń-marzec) import benzyn silnikowych wzrósł o  $\uparrow 178,7\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 80,9 tys. ton w okresie I-III 2020 r. do 225,6 tys. ton w okresie I-III 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 marcu 2021 r., podobnie jak w lutym 2021 r. nie odnotowano eksportu benzyn silnikowych.** Od początku roku (styczeń-marzec) eksport benzyn silnikowych spaść o  $\downarrow 87,5\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 88,2 tys. ton w okresie I-III 2020 r. do 11,0 tys. ton w okresie I-III 2021 r.).

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



- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w marcu 2021 r. kształtował się na poziomie 26,0% i był wyższy niż średni udział w marcu 2020 r., który kształtował się na poziomie 6,4%. 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 marcu 2021 r.

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

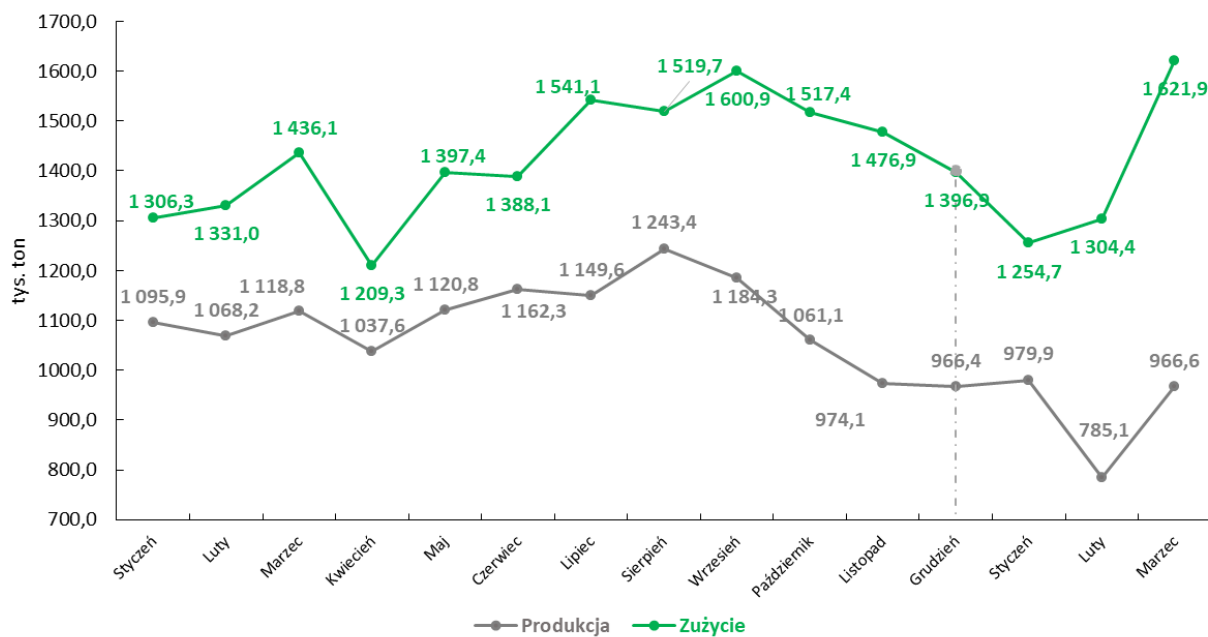


## 2. Rynek oleju napędowego

### a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w marcu 2021 r. wyniosło 1621,9 tys. ton i było wyższe w stosunku do marca 2020 r. o 185,8 tys. ton – tj.  $\uparrow 12,9\%$  (1436,1 tys. ton) oraz było wyższe w odniesieniu do lutego 2021 r. o 317,6 tys. ton –  $\uparrow 24,3\%$  (1304,4 tys. ton). Od początku roku (styczeń-marzec) krajowe zużycie oleju napędowego wzrosło o  $\uparrow 2,6\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 4073,4 tys. ton w okresie I-III 2020 r. do 4181,0 tys. ton w okresie I-III 2021).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w marcu 2021 r. wyniosła 966,6 tys. ton i była niższa w stosunku do marca 2020 r. o 152,2 tys. ton –  $\downarrow 13,6\%$  (1118,8 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu do lutego 2021 r. o 181,5 tys. ton –  $\uparrow 23,1\%$  (785,1 tys. ton). Od początku roku (styczeń-marzec) produkcja oleju napędowego spadła o  $\downarrow 16,4\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 3282,9 tys. ton w okresie I-III 2020 r. do 2731,6 tys. ton w okresie I-III 2021). Znaczny spadek produkcji oleju napędowego jest wynikiem zmniejszonego przerobu ropy naftowej w rafineriach.

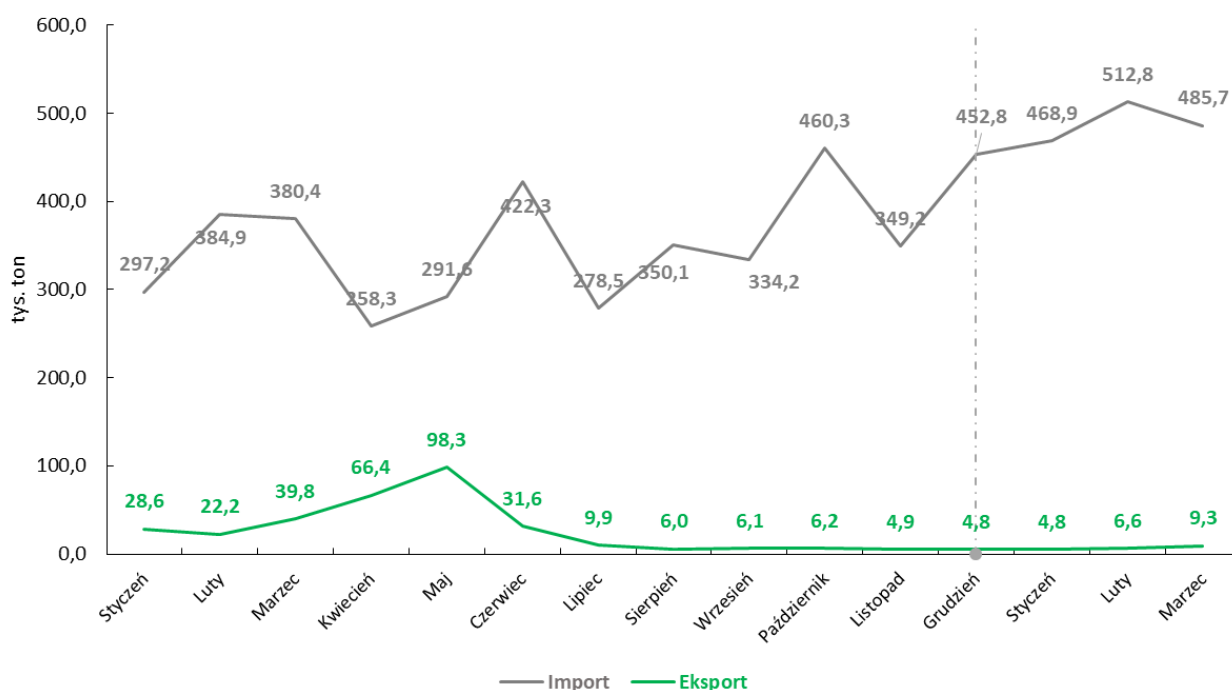
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021)



## b) Import oraz eksport

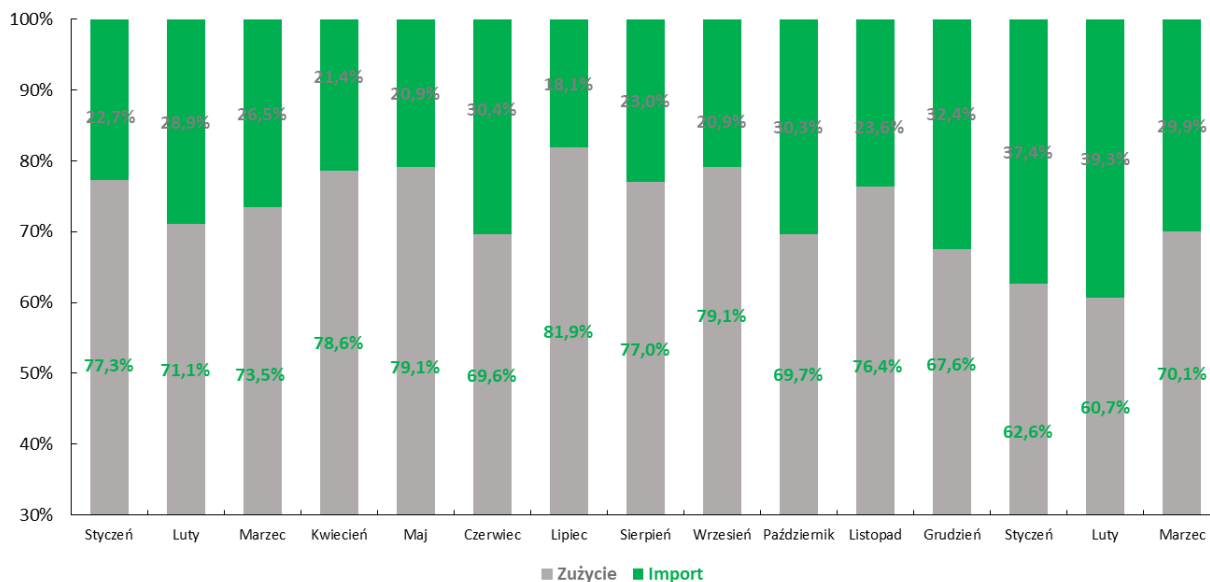
- **Import** oleju napędowego w marcu 2021 r. wyniósł 485,7 tys. ton i był większy w stosunku do marca 2020 r. o 105,3 tys. ton –  $\uparrow 27,7\%$  (w marcu 2020 r. import wyniósł 380,4 tys. ton) oraz był niższy w odniesieniu do lutego 2021 r. o 27,1 tys. ton –  $\downarrow 5,3\%$  (w lutym 2021 r. import wyniósł 512,8 tys. ton). Od początku roku (styczeń-marzec) import oleju napędowego wzrósł o  $\uparrow 38,1\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 1062,5 tys. ton w okresie I-III 2020 r. do 1467,4 tys. ton w okresie I-III 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 marcu 2021 r. wyniósł 9,3 tys. ton i był mniejszy w stosunku do marca 2020 r. o 30,5 tys. ton -  $\downarrow 76,6\%$ . W stosunku do lutego 2021 r. eksport wzrósł o 2,7 tys. ton -  $\uparrow 41,5\%$  (w lutym 2021 r. eksport oleju napędowego wyniósł 6,6 tys. ton). Od początku roku (styczeń-marzec) eksport oleju napędowego spadł o  $\downarrow 77,2\%$  w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (z 90,7 tys. ton w okresie I-III 2020 r. do 20,7 tys. ton w okresie I-III 2021).

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



- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w marcu 2021 r. kształtował się na poziomie 29,9% i był wyższy niż średni udział w marcu 2020 r., który kształtował się na poziomie 26,5%. 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)

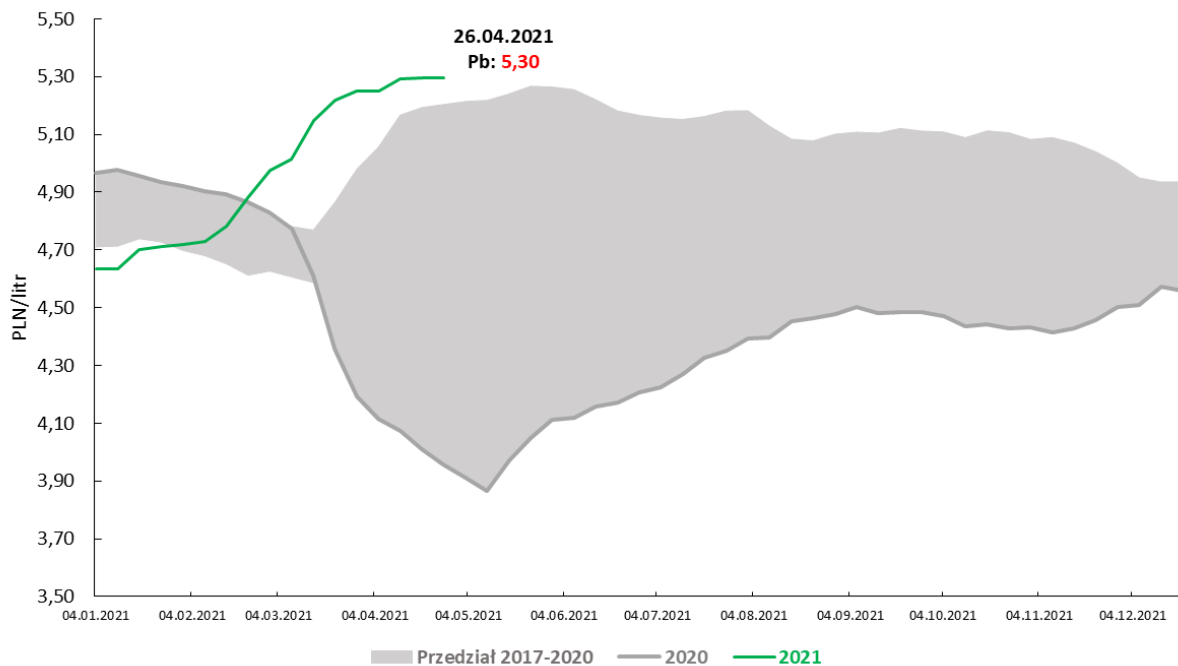


### 3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

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

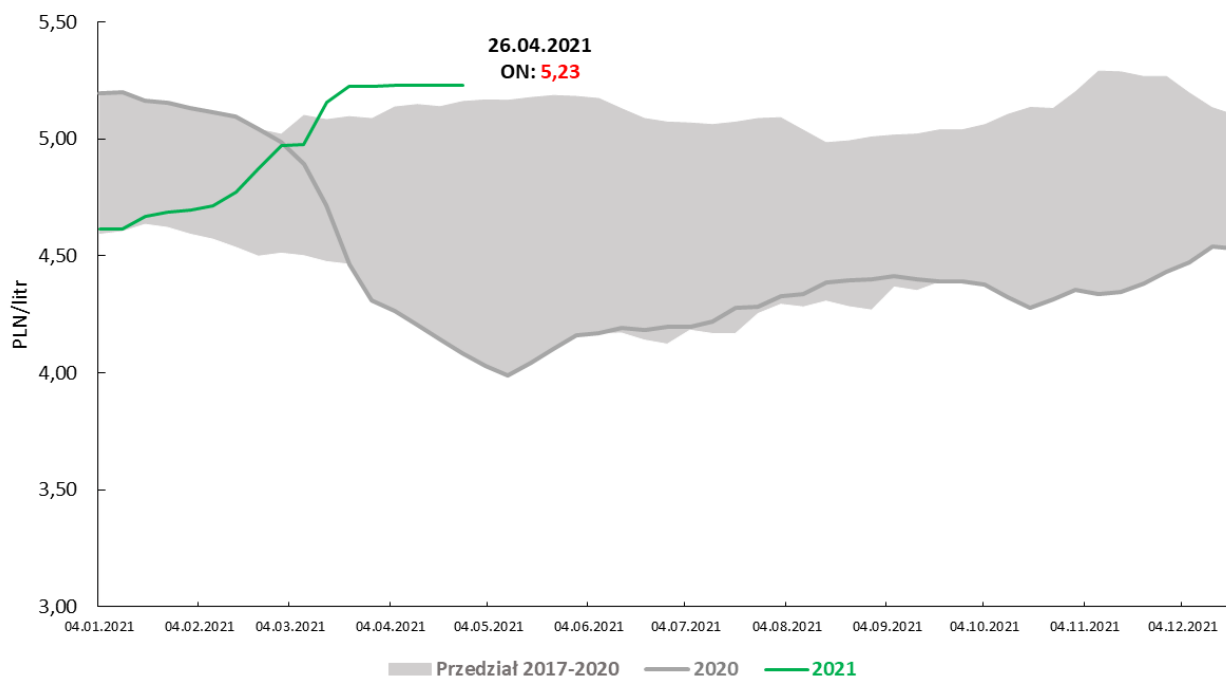
- W 2021 r. nastąpiła zmiana wysokości stawki opłaty paliwowej. Na mocy art. 22 ustawy z 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 (Dz. U. z 2020 r. poz. 1747) – opłata paliwowa wynosi 165,14 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych (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 kwietniu 2021 r. osiągnęła poziom 5,28 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 1,24 PLN/litr – ↑30,7% (średnia cena tego paliwa w kwietniu 2020 r. wyniosła 4,04 PLN/litr). W kwietniu 2021 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu z marcem 2021 r. wzrosła o 0,12 PLN/l - ↑2,3% ( w marcu 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 5,16 PLN/litr).

Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)



- Średnia cena oleju napędowego w kwietniu 2021 r. osiągnęła poziom 5,23 PLN/litr odnotowując wzrost o 1,05 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. -  $\uparrow 25,1\%$  (średnia cena tego paliwa w kwietniu 2020 r. wyniosła 4,18 PLN/litr). W kwietniu 2021 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu z marcem 2021 r. była wyższa o 0,12 PLN/litr -  $\uparrow 2,3\%$  (w marcu 2021 r. średnia cena oleju napędowego wyniosła 5,11 PLN/litr).

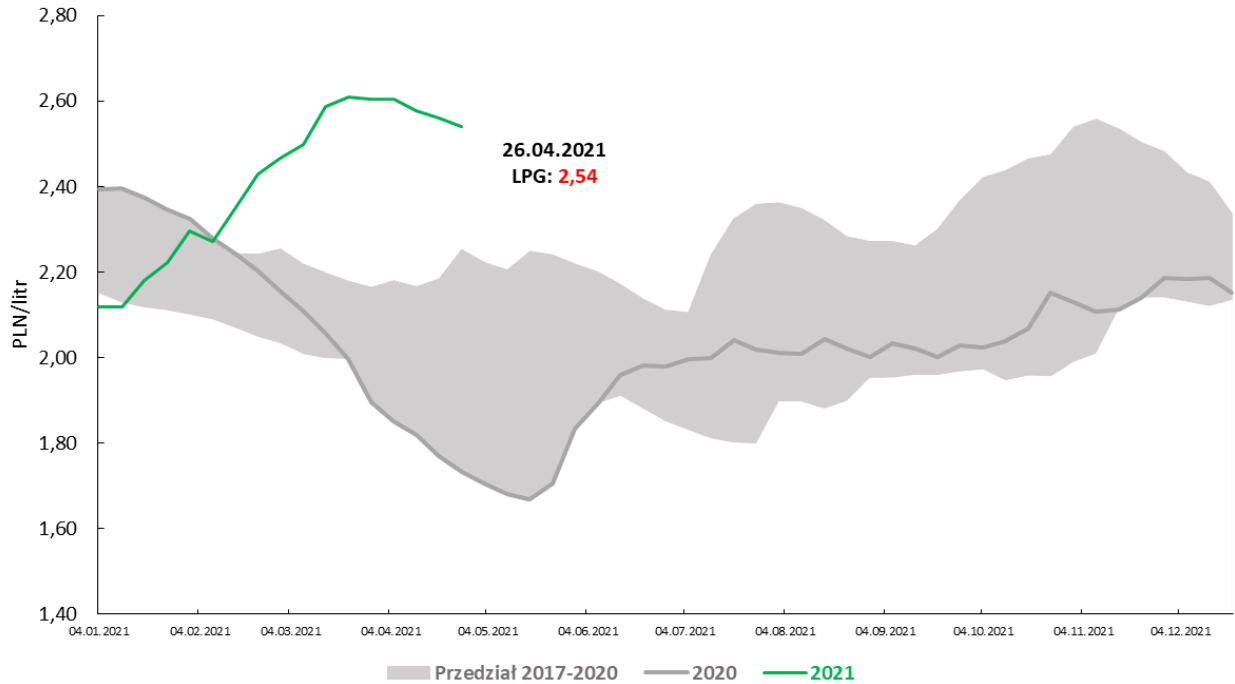
Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)





- Średnia cena LPG w kwietniu 2021 r. osiągnęła poziom 2,57 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 0,78 PLN/litr –  $\uparrow 43,6\%$  (w kwietniu 2020 r. średnia cena LPG wyniosła 1,79 PLN/litr). W kwietniu 2021 r. średnia cena LPG w porównaniu ze marcem 2021 r. wzrosła o 0,02 PLN/litr -  $\uparrow 0,8\%$  (w marcu 2021 r. średnia cena LPG wyniosła 2,55 PLN/litr).

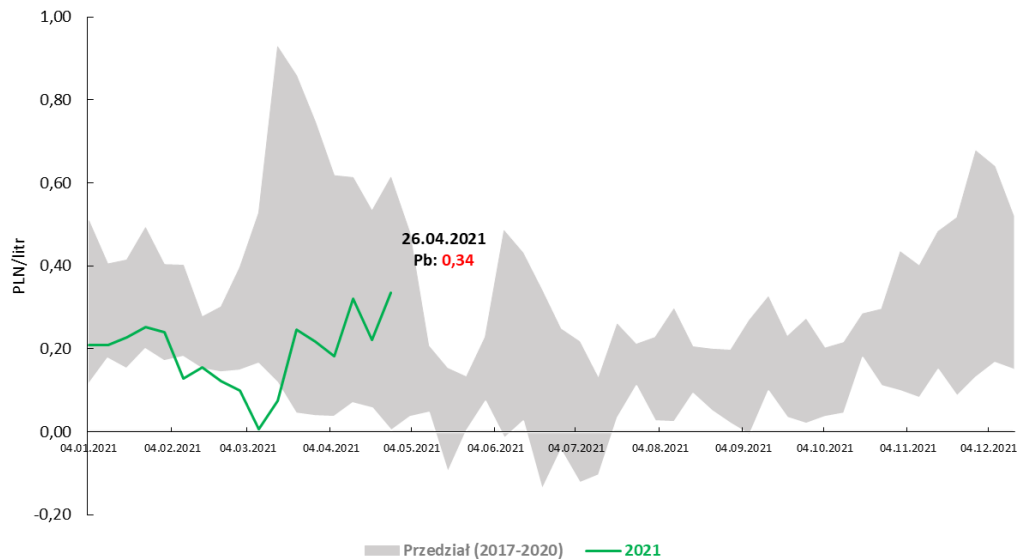
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)



## b) Poziom marż dystrybucyjnych

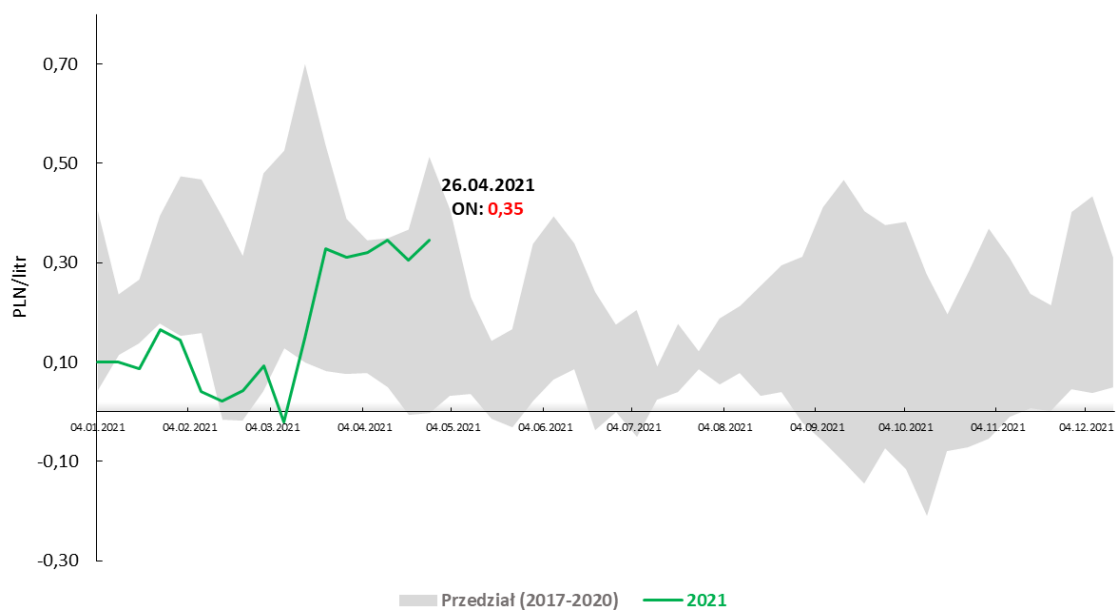
- W kwietniu 2021 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych wzrosła w stosunku do ostatniego dnia marca 2021 r. i wg. stanu na 26.04.2021 r. wyniosła 0,34 PLN/litr. W całym kwietniu 2021 r., średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,26 PLN/litr i była wyższa niż średnia marża w marcu 2021 r. o 0,13 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 kwietniu 2021 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego wzrosła w stosunku do ostatniego dnia marca 2021 r. i wg. stanu na 26.04.2021 r. wyniosła 0,35 PLN/litr. W całym kwietniu 2021 r. średnia marża dystrybucyjna wyniosła 0,33 PLN/litr i była o 0,16 PLN/litr wyższa niż średnia marża w marcu 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.

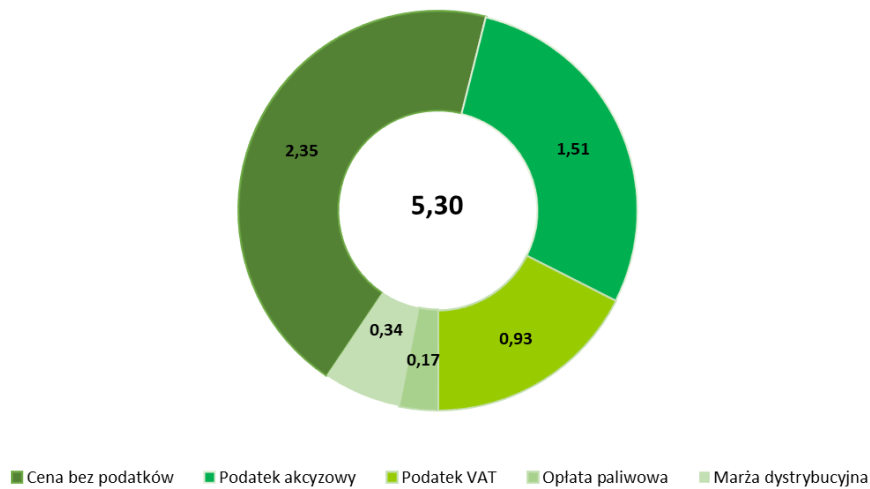
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)



### c) Podatki i opłaty w cenie paliw

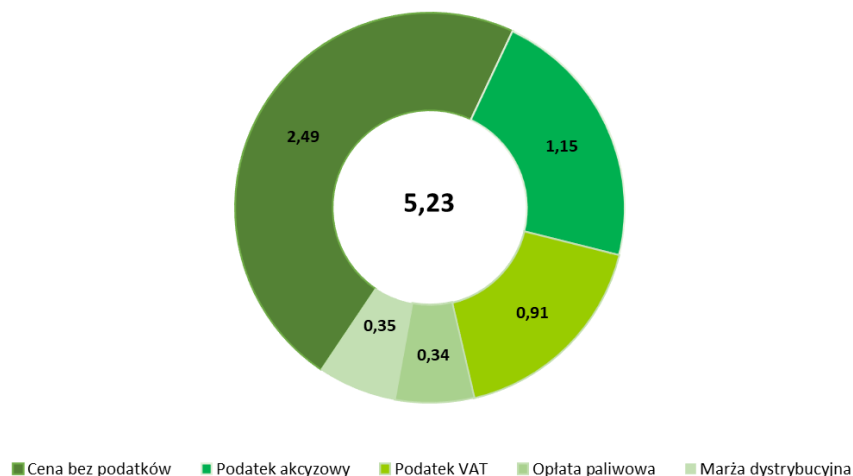
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 26.04.2021 r. (5,30 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2354,86 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,34 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,35 PLN/litr. W cenie litra benzyny silnikowych podatki stanowią ok. 49%.

Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (26.04.2021, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 26.04.2021 r. (5,23 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2487,5 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. 0,35 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,49 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią ok. 46%.

Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (26.04.2021, PLN)

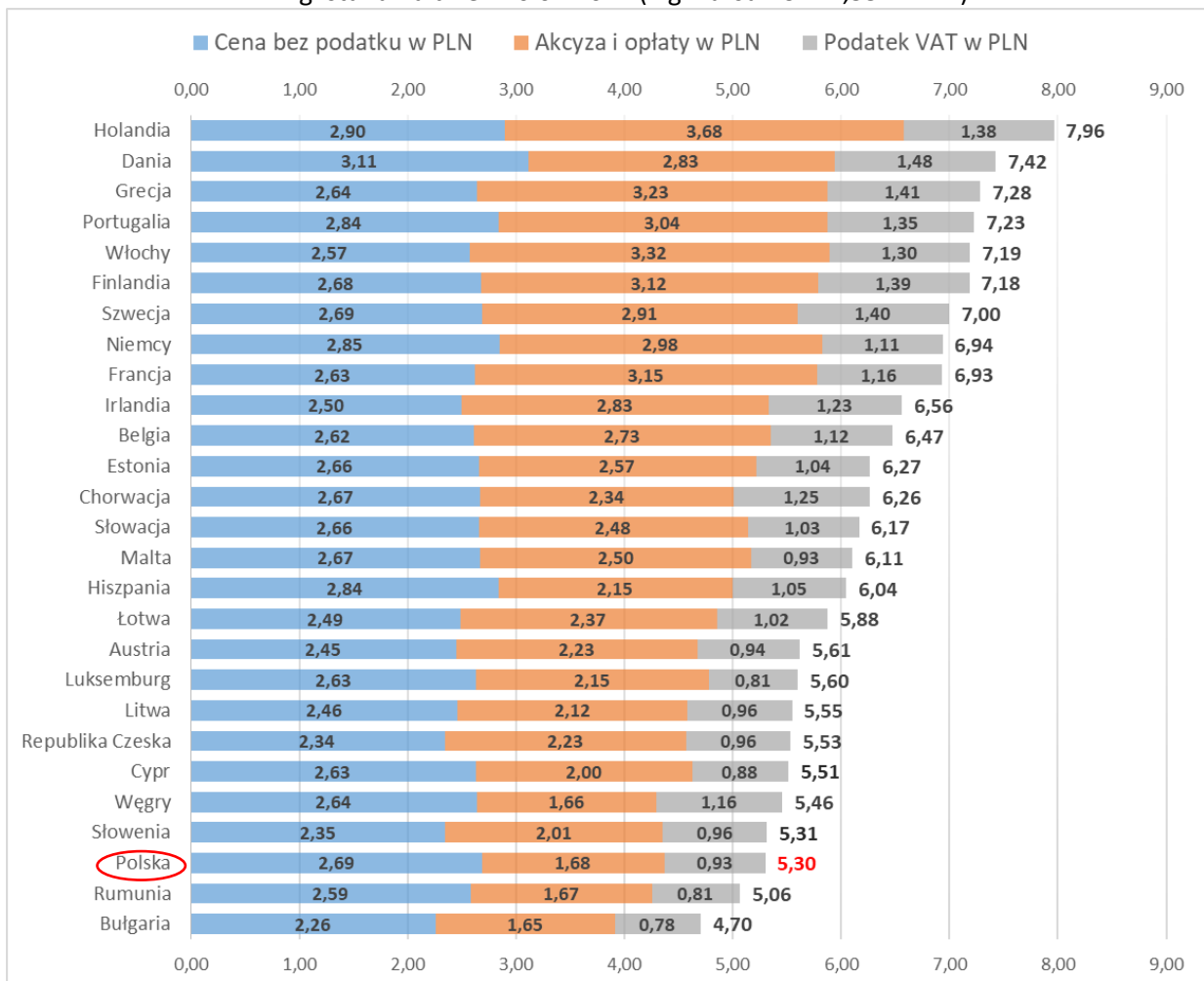


#### d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

##### – benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 26.04.2021 r. odnotowano w Bułgarii (4,70 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (7,96 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,30 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.

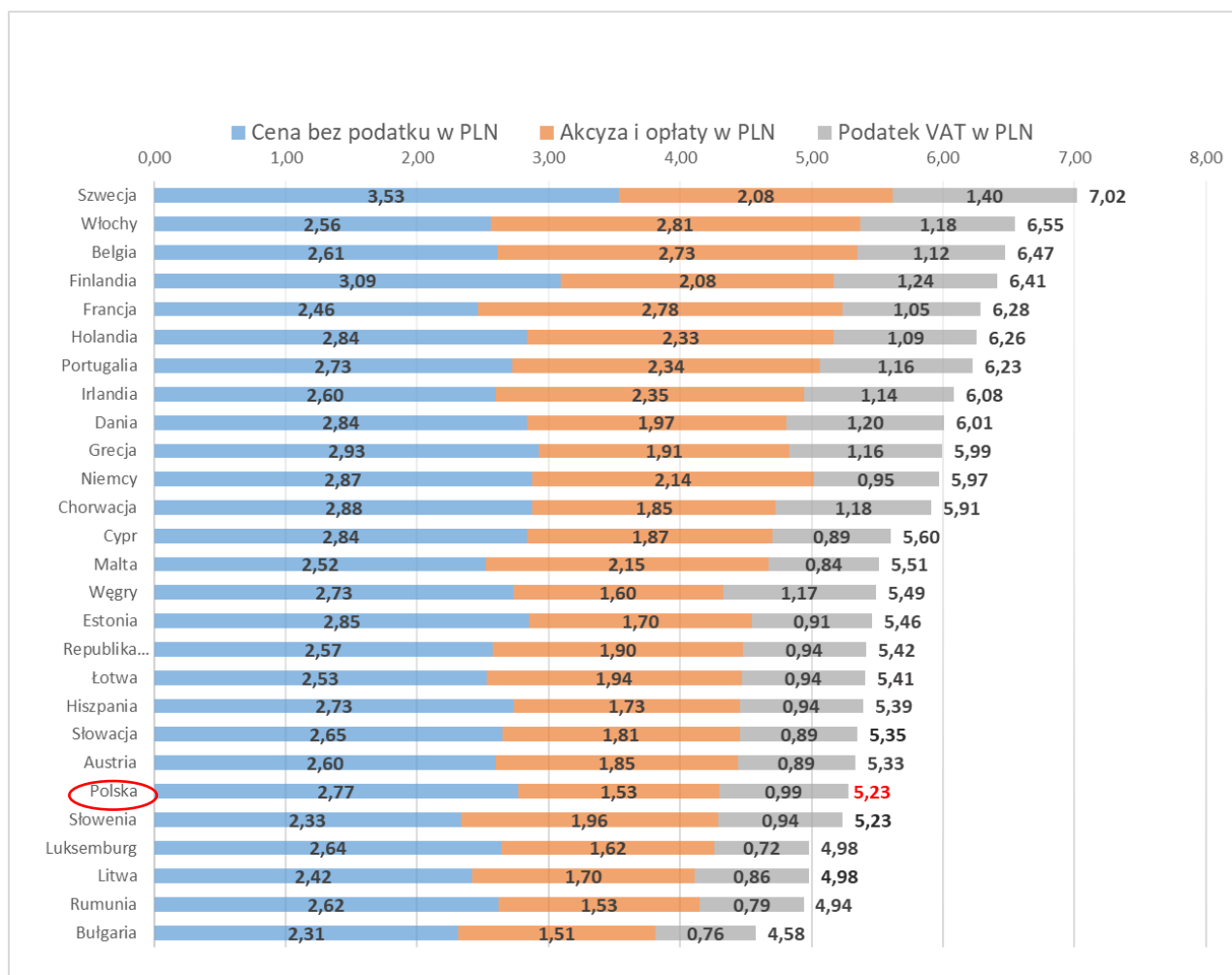
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 26.04.2021 (wg. kursu EUR=4,5571 PLN)



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 26.04.2021 r. odnotowano w Bułgarii (4,58 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (7,02 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 5,23 PLN/litr.

Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 26.04.2021 (wg. kursu EUR= 4,5571 PLN)



## Spis wykresów

Wykres 1 Import ropy naftowej do Polski (2020-2021) .....	4
Wykres 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku Urals w USD i PLN (2020-2021) .....	5
Wykres 3 Wydobywanie ropy naftowej w Polsce (2020-2021) .....	6
Wykres 4 Wielkość przerobu ropy naftowej w Polsce. (2020-2021) .....	7
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2020-2021) .....	7
Wykres 6 Poziom modelowej marży rafinerijnej PKN ORLEN S.A. (2020-2021) .....	8
Wykres 7 Poziom modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. (2020-2021) .....	8
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021) .....	9
Wykres 9 Import oraz eksport benzyn silnikowych (2020-2021) .....	10
Wykres 10 Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2020-2021) .....	11
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021) .....	12
Wykres 12 Import oraz eksport oleju napędowego (2020-2021) .....	13
Wykres 13 Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2020-2021) .....	14
Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021) .....	15
Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021) .....	16
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021) .....	17
Wykres 17 Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2017-2021) .....	18
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021) .....	18
Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (26.04.2021, PLN) .....	19
Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (26.04.2021, PLN) .....	19
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 26.04.2021 (wg. kursu EUR=4,5571 PLN) .....	20
Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 26.04.2021 (wg. kursu EUR= 4,5571 PLN) .....	21

**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