



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Monitorowanie bezpieczeństwa zaopatrzenia rynku w paliwa

Warszawa, luty 2021 r.

Spis treści

Podsumowanie	3
Rozdział I. Sektor naftowy w Polsce i na świecie	4
1. Import oraz koszty dostaw ropy naftowej do Polski	4
2. Wydobycie ropy naftowej w Polsce	6
3. Infrastruktura naftowa	7
a) Przerób ropy naftowej w rafineriach	7
b) Poziom marż rafineryjnych	8
Rozdział II. Krajowy rynek paliw	10
1. Rynek benzyn silnikowych	10
a) Zużycie oraz produkcja	10
b) Import i eksport	11
2. Rynek oleju napędowego	13
a) Zużycie oraz produkcja	13
b) Import oraz eksport	14
3. Ceny paliw w Polsce i w Europie	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
Spis wykresów	23

Podsumowanie

Podsumowanie rynku krajowego

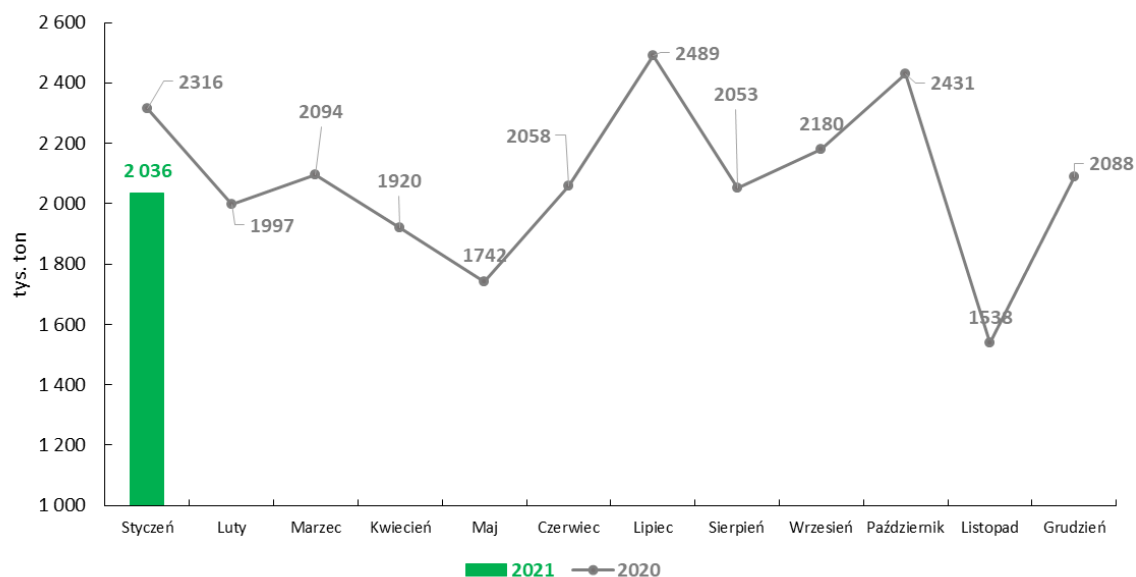
- W 2021 r. nadal trwa stan epidemii związany z rozprzestrzenianiem się koronawirusa. Wdrożenie tego stanów wiązało się z zawieszeniem oraz reorganizacją funkcjonowania części gospodarki – zamknięciem części zakładów usługowych i sklepów, przejściem na pracę i naukę zdalną. Zmiany te w znaczący sposób 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.
- W porównaniu do stycznia 2020 r., w styczniu 2021 r. **import ropy naftowej do Polski spadł o ↓12,1%** w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. **Udział dostaw ropy naftowej z Rosji wyniósł jedynie 42,2%**, co wynika m. in. z zakończeniem długoterminowego kontraktu Grupy LOTOS S.A 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 przełożyła się na mniejszą aktywność polskich rafinerii. **Poziom przerobu surowca w rafineriach w styczniu 2021 r. spadł o ↓9,2%** w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r., co stanowi spadek wykorzystania mocy przerobowych rafinerii o ↓8,3 p. p.
- W związku ze spowolnionym przerobem ropy naftowej, od początku roku produkcja benzyn silnikowych spadła o ↓18,3%, a oleju napędowego – o ↓10,6% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r.
- Ograniczenia mobilności przyczyniły się do **znacznego spadku zapotrzebowania na paliwa – od początku roku 2021 r. konsumpcja benzyn silnikowych spadła o ↓8,9%, oleju napędowego – o ↓3,9%** w stosunku analogicznego okresu 2020 r.
- Od początku roku import benzyn silnikowych wzrósł o ↑32,4% a import oleju napędowego - o ↑57,8%.
- **Większość zapotrzebowania na paliwa jest zaspokajana krajową produkcją** – udział importu w krajowym zużyciu benzyn silnikowych wyniósł w styczniu 2021 r. 12,2%, a oleju napędowego – 37,4%.
- Od początku roku eksport benzyn silnikowych spadł o ↓64,9% natomiast eksport oleju napędowego o ↓83,2%.
- **Średnia wysokość modelowej marży rafineryjnej w styczniu 2021 r.** Średnia modelowa marża rafineryjna PKN Orlen S.A. wyniosła w styczniu 2021 r. 1,1 USD/bbl i była o ↓3,1 USD/bbl niższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Średnia modelowa marża rafineryjna Grupy LOTOS S.A.. wyniosła w styczniu 2021 r. 1,9 USD/bbl i była o ↓6,6USD/bbl niższa niż w analogicznym okresie w 2020 r. Poziom marży rafineryjnej polskich spółek w styczniu 2021 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 2,1 USD/bbl).
- **W lutym 2021 r. ceny paliw wzrosły**, z czego największy wzrost odnotowano w przypadku gazu płynnego LPG - ↑8,3% w porównaniu do średniej ceny ze stycznia 2021 r. Dodatkowo ceny LPG są przekroczyły 4-letnie maksima. Również ceny benzyn silnikowych zbliżają się do 4-letnich maksimów, drożając o 2,3% w porównaniu do stycznia 2021 r. Jedynym paliwem, które na koniec lutego 2021 r. pozostaje tańsze niż rok temu, jest olej napędowy, chociaż jego cena również wzrosła w porównaniu do stycznia 2021 r. o ↑2,4%.
- 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

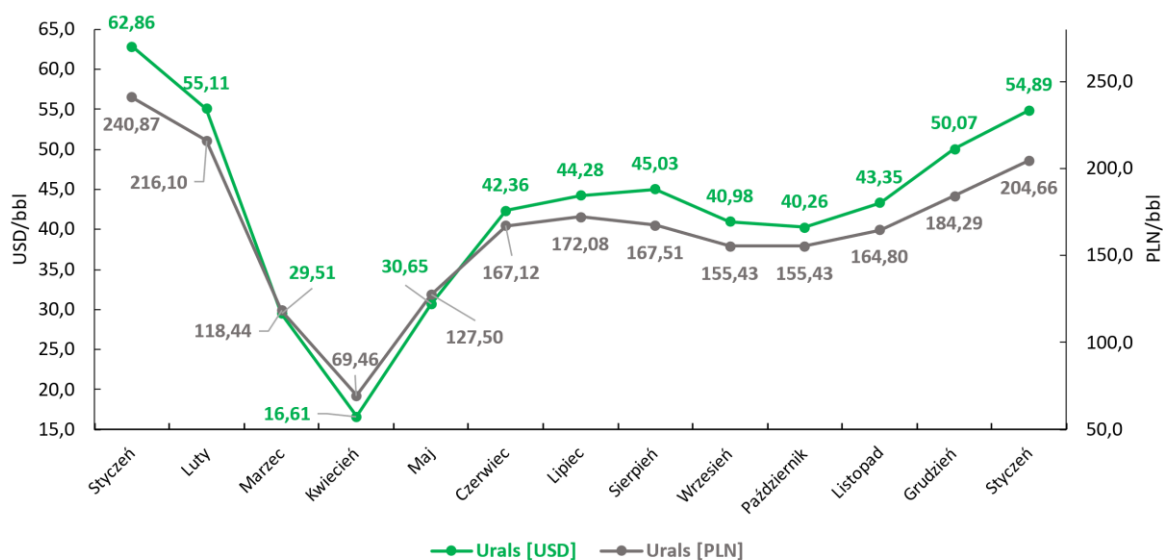
- W styczniu 2021 r. import ropy naftowej do Polski wyniósł 2036,1 tys. ton odnotowując spadek o 280 tys. ton – ↓12,1% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (import ropy naftowej do Polski w styczniu 2020 r. wyniósł 2316 tys. ton). W ujęciu dynamicznym import ropy naftowej w porównaniu z grudniem 2020 r. spadł o 52 tys. ton – ↓2,5% (w grudniu 2020 r. import wyniósł 2088 tys. ton).
- W styczniu 2021 r. udział dostaw ropy rosyjskiej wyniósł jedynie 42,2% co wynika m. in. z zakończeniem długoterminowego kontraktu Grupy LOTOS S.A. 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 styczniu 2021 r. średnia cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się na poziomie 54,89 USD za baryłkę i była niższa w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. o 7,97 USD/bbl - ↓12,7% (w styczniu 2020 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* na giełdzie w Moskwie kształtowała się średnio na poziomie 62,86 USD/bbl). Uwzględniając średnią wartość waluty amerykańskiej w styczniu 2021 r. cena ropy naftowej gatunku *Urals* w przeliczeniu na polską walutę wyniosła 204,66 PLN/bbl i była niższa w stosunku do analogicznego okresu w 2020 r. o 36,21 PLN/bbl (↓15,0 %) – cena w styczniu 2020 r. wyniosła 240,87 PLN/bbl.

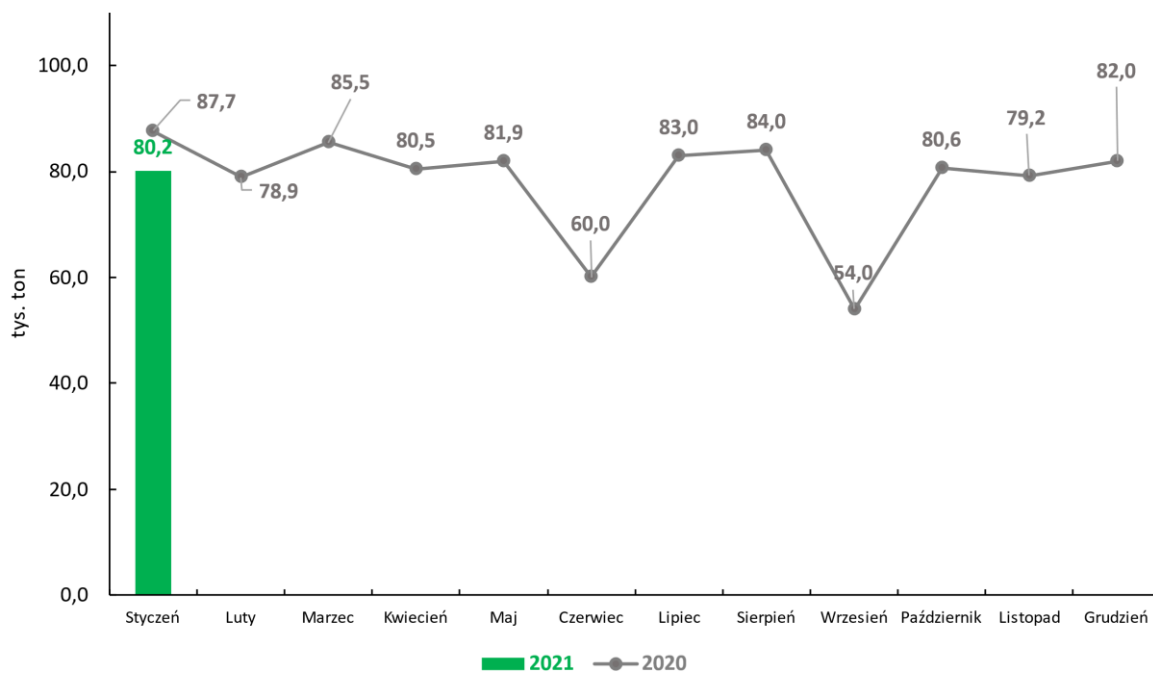
Wykres 2 Średnie miesięczne notowania ropy naftowej gatunku Urals w USD i PLN (2020-2021)



2. Wydobywanie ropy naftowej w Polsce

- Wydobywanie ropy naftowej w Polsce w styczniu 2021 r. wyniosło 80,2 tys. ton i w porównaniu z analogicznym okresem w 2020 r. było niższe o 7,5 tys. ton – ↓8,6% (87,7 tys. ton). W ujęciu dynamicznym wydobywanie ropy naftowej w porównaniu z grudniem 2020 r. spadło o 7,5 tys. ton - ↓2,3% (w grudniu 2020 r. wydobywanie wyniosło 82,0 tys. ton).

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

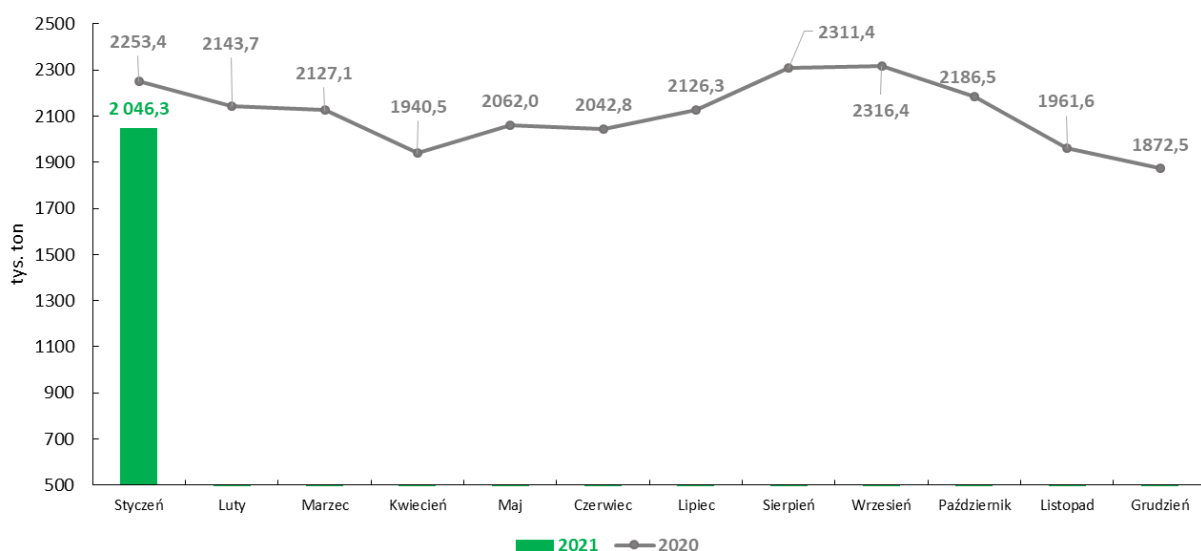


3. Infrastruktura naftowa

a) Przerób ropy naftowej w rafineriach

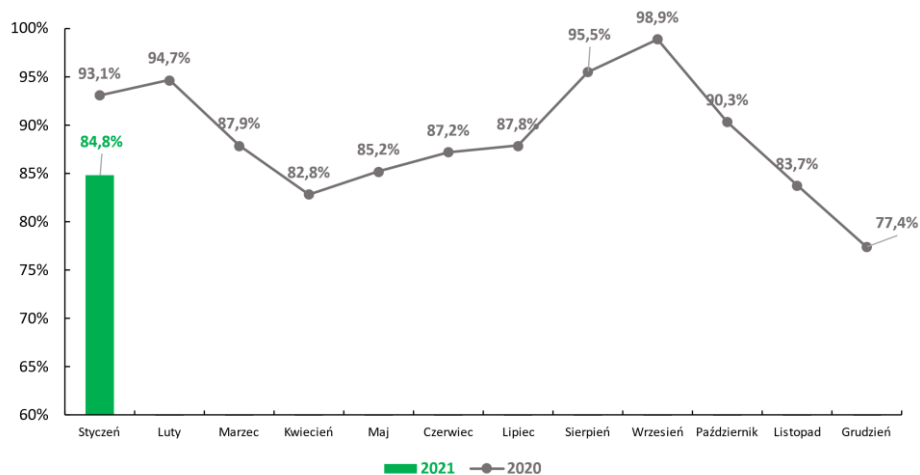
- Przerób ropy naftowej w Polsce w styczniu 2021 r. w dwóch głównych zakładach rafineryjnych w Płocku (PKN ORLEN S.A.) i Gdańsku (Grupa LOTOS S.A.) wyniósł 2046,3 tys. ton i był niższy o 207,1 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku - ↓9,2% (w styczniu 2020 r. przerób wyniósł 2253,4 tys. ton). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z grudniem 2020 r. przerób wzrósł o 173,8 tys. ton - ↑9,3% (w grudniu 2020 r. przerób wyniósł 1872,5 tys. ton).

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 listopadzie 2020 r. moce przerobowe dwóch głównych zakładów rafineryjnych w Polsce były wykorzystywane łącznie na poziomie ok. 84,8% (Płock – 81,8%; Gdańsk – 89,7%), co stanowi spadek o 8,3 p. p. w stosunku do stycznia 2020 r. (93,1%). W ujęciu dynamicznym, w stosunku do grudnia 2020 r. poziom ten wzrósł o 7,4 p.p. (poziom wykorzystania mocy przerobowych w grudniu 2020 r. wyniósł 77,4%). Dla porównania, w 2020 r. poziom wykorzystania mocy przerobowych polskich rafinerii wyniósł 88,7%.

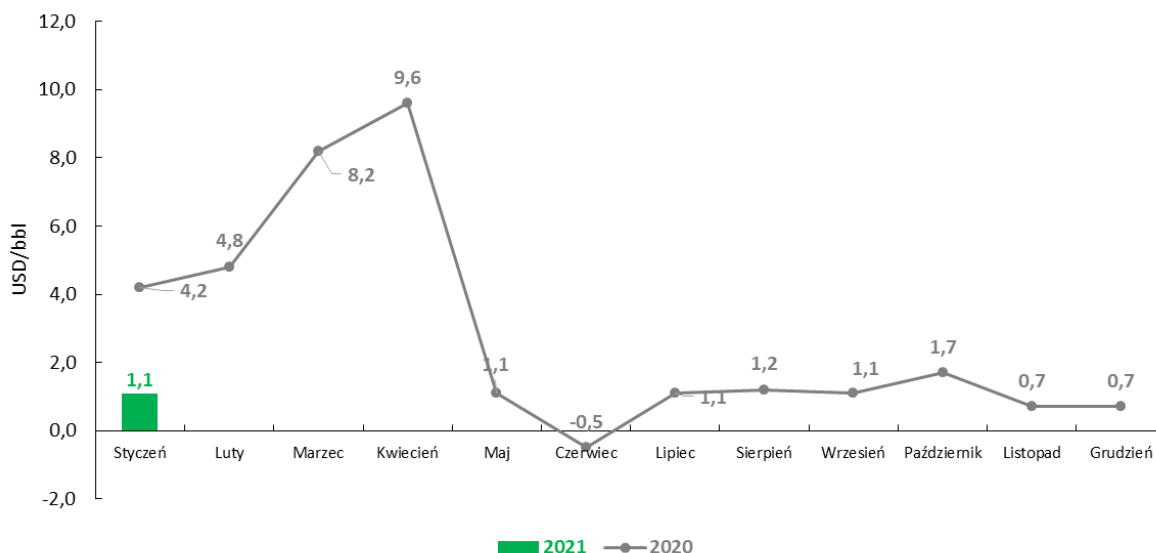
Wykres 5 Poziom wykorzystania mocy przerobowych rafinerii w Płocku i Gdańsku (2020-2021)



b) Poziom marż rafineryjnych

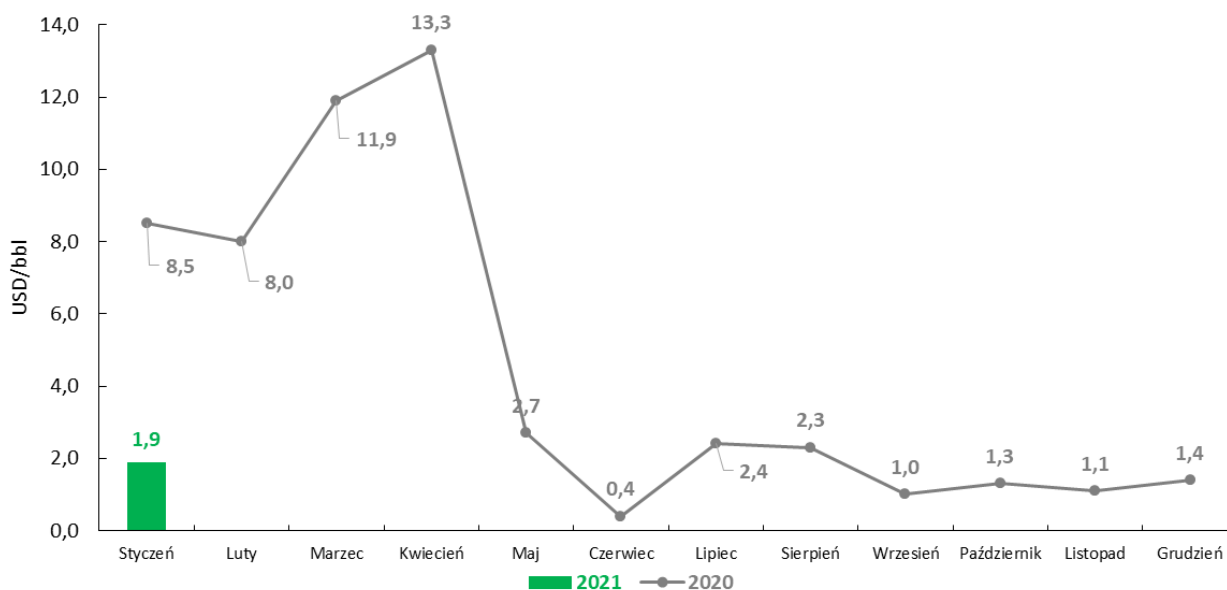
- Wysokość modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A. w styczniu 2021 r. wyniosła 1,1 USD/bbl i była niższa w porównaniu ze styczniem 2020 r. o 3,1 USD/bbl (w styczniu 2020 r. marża wyniosła 4,2 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z grudniem 2020 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 0,4 USD/bbl (w grudniu 2020 r. poziom modelowej marży rafineryjnej PKN ORLEN S.A wyniósł 0,7 USD/bbl).

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



- Wysokość modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. w styczniu 2021 r. wyniosła 1,9 USD/bbl i była niższa w porównaniu ze styczniem 2020 r. o 6,6 USD/bbl (w styczniu 2020 r. marża wyniosła 8,5 USD/bbl). W ujęciu dynamicznym w porównaniu z grudniem 2020 r. poziom marży rafineryjnej wzrósł o 0,5 USD/bbl (w grudniu 2020 r. poziom modelowej marży rafineryjnej Grupy LOTOS S.A. wyniósł 1,4 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 styczniu 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 2,1 USD/bbl).

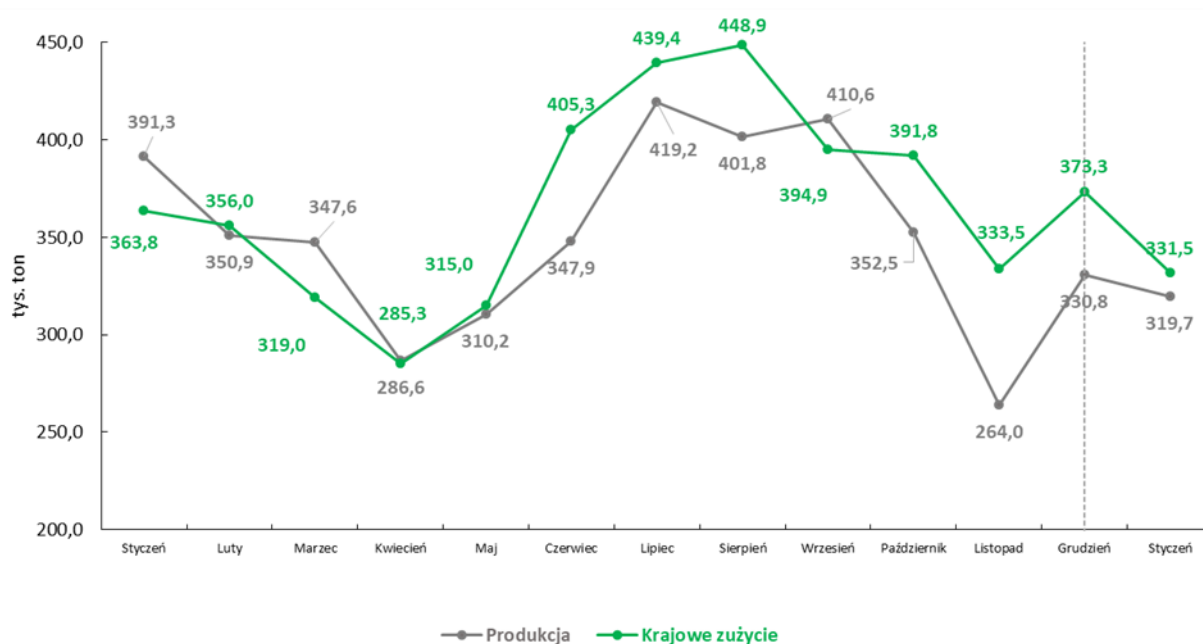
Rozdział II. Krajowy rynek paliw

1. Rynek benzyn silnikowych

a) Zużycie oraz produkcja

- **Krajowe zużycie** benzyn silnikowych (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w styczniu 2021 r. wyniosło 331,5 tys. ton i było niższe w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 32,3 tys. ton – ↓8,9% (zużycie krajowe w styczniu 2020 r. wyniosło 363,8 tys. ton) oraz było niższe w odniesieniu do grudnia 2020 r. – o 41,9 tys. ton – tj. ↓11,2% (373,3 tys. ton).
- **Produkcja** benzyn silnikowych w Polsce w styczniu 2021 r. wyniosła 319,7 tys. ton i była niższa w stosunku do stycznia 2020 r. o 71,5 tys. ton – tj. ↓18,3% (391,3 tys. ton) oraz była niższa w porównaniu z grudniem 2020 r. o 11,1 tys. ton – tj. ↓3,4% (330,8 tys. ton).

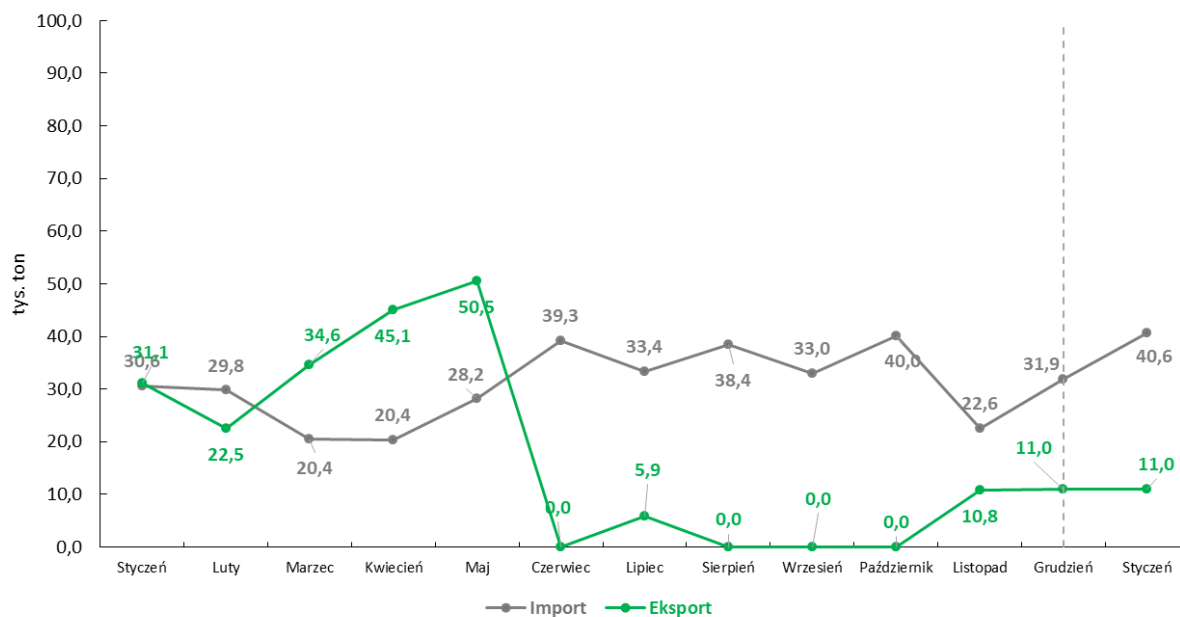
Wykres 8 Zużycie oraz produkcja benzyn silnikowych (2020-2021)



b) Import i eksport

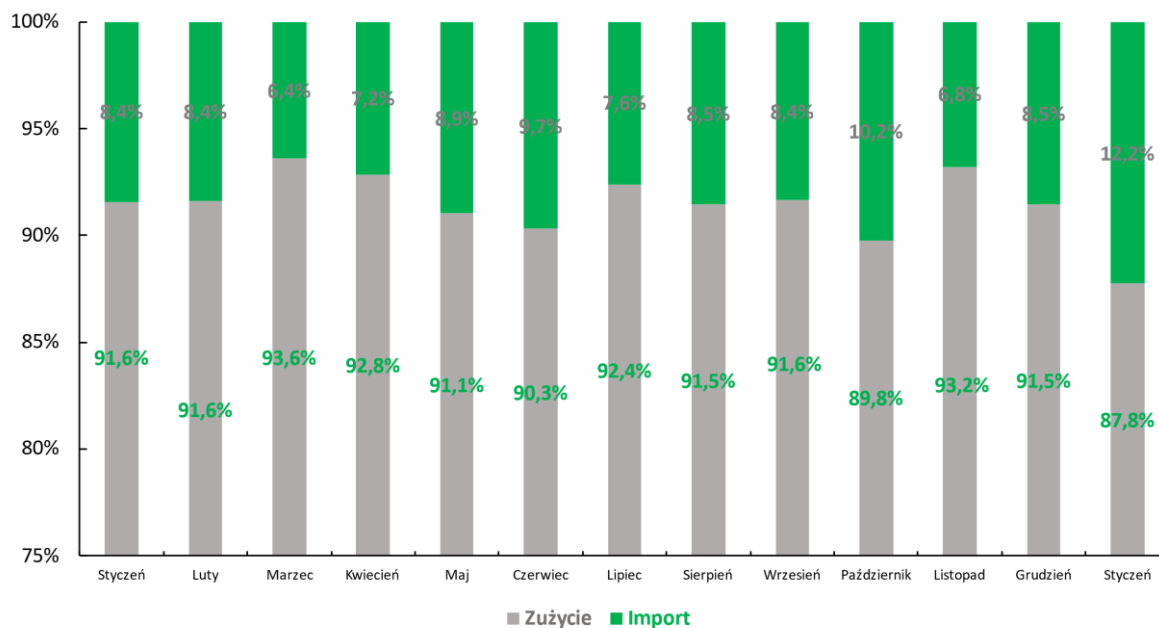
- **Import** benzyn silnikowych w styczniu 2021 r. wyniósł 40,6 tys. ton i był większy w stosunku do stycznia 2020 r. o 9,9 tys. ton – tj. $\uparrow 32,4\%$ (w styczniu 2020 r. import wyniósł 30,6 tys. ton). W porównaniu do grudnia 2020 r. import wzrósł o 8,7 tys. ton - $\uparrow 27,3\%$.
- **Eksport benzyn silnikowych w styczniu 2021 r. wyniósł 11 tys. ton i był mniejszy w stosunku do** stycznia 2020 r. o 20,1 tys. ton – tj. $\downarrow 64,9\%$ (w styczniu 2020 r. eksport wyniósł 31,1 tys. ton). W grudniu 2020 r., podobnie jak w styczniu 2021 r., eksport wyniósł 11,0.

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



- Średni udział **importu** w zużyciu krajowym benzyn silnikowych w styczniu 2021 r. kształtował się na poziomie 12,2% i był wyższy niż średni udział w styczniu 2020 r., który kształtował się na poziomie 8,4%. W całym 2020 r. średni udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych wyniósł 9%

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

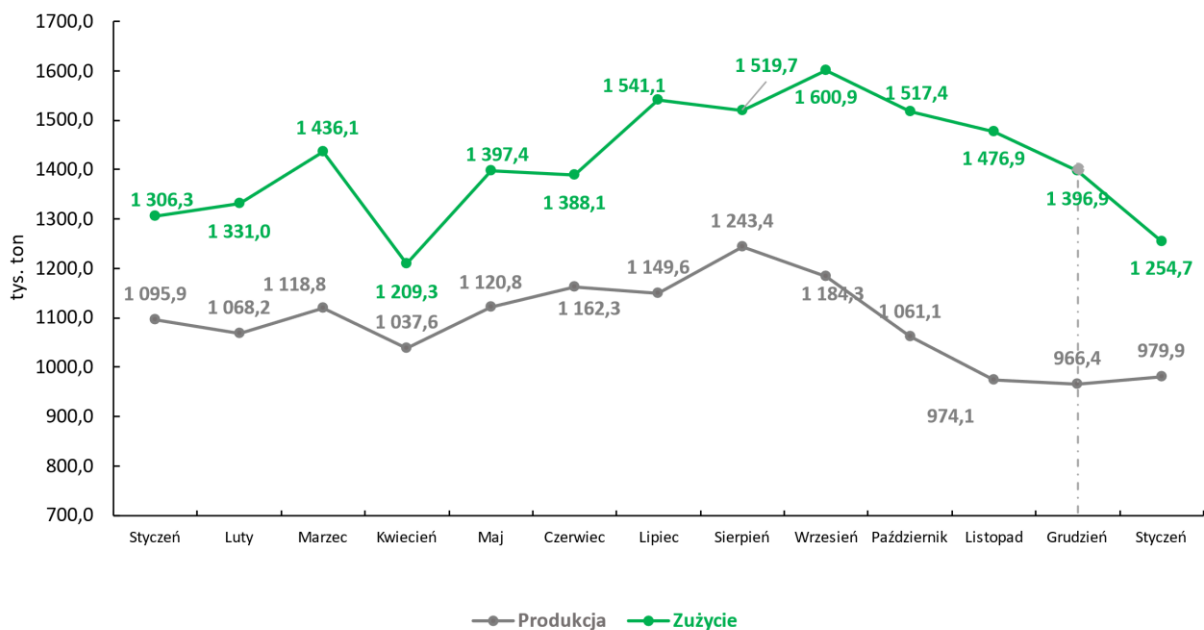


2. Rynek oleju napędowego

a) Zużycie oraz produkcja

- Krajowe zużycie **oleju napędowego** (pokrywane produkcją krajową oraz importem) w styczniu 2021 r. wyniosło 1254,7 tys. ton i było niższe w stosunku do stycznia 2020 r. o 51,6 tys. ton – tj. ↓3,9% (1306,3 tys. ton) oraz było niższe w odniesieniu do grudnia 2020 r. o 142,2 tys. ton – ↓10,2% (1396,9 tys. ton).
- Produkcja oleju napędowego w Polsce w styczniu 2021 r. wyniosła 979,9 tys. ton i była niższa w stosunku do stycznia 2020 r. o 116,0 tys. ton – ↓10,6% (1095,9 tys. ton) oraz była wyższa w porównaniu do grudnia 2020 r. o 13,5 tys. ton – ↑1,4% (966,4 tys. ton).

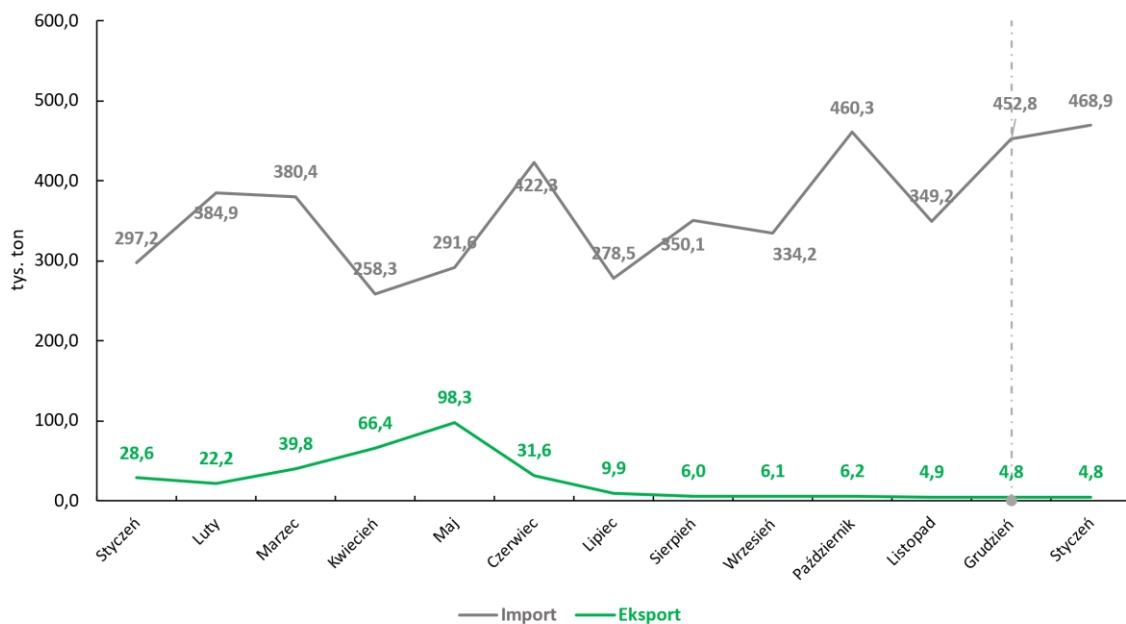
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021)



b) Import oraz eksport

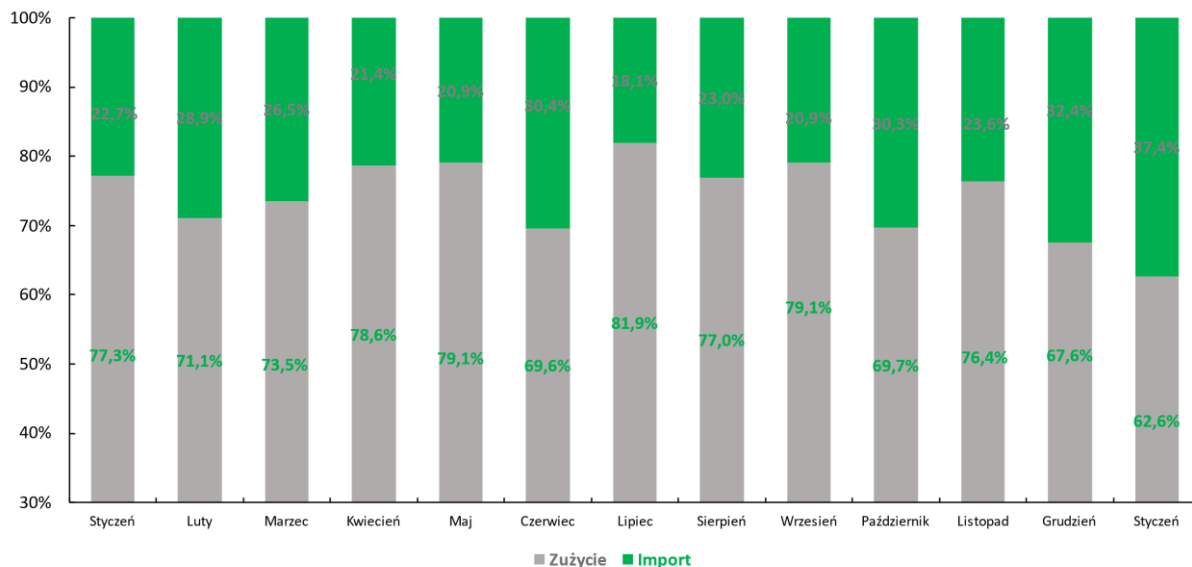
- **Import** oleju napędowego w styczniu 2021 r. wyniósł 468,9 tys. ton i był większy w stosunku do stycznia 2020 r. o 171,8 tys. ton – $\uparrow 57,8\%$ (w styczniu 2020 r. import wyniósł 297,2 tys. ton) oraz był wyższy w odniesieniu do grudnia 2020 r. o 16,1 tys. ton – $\uparrow 3,6\%$ (w grudniu 2020 r. import wyniósł 452,8 tys. ton).
- **Eksport** oleju napędowego w styczniu 2021 r. wyniósł 4,8 tys. ton i był mniejszy w stosunku do stycznia 2020 r. o 23,8 tys. ton - $\downarrow 83,2\%$. W stosunku do grudnia 2020 r. eksport utrzymał się na tym samym poziomie (w grudniu 2020 r. eksport również wyniósł 4,8 tys. ton).

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



- Średni udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego w styczniu 2021 r. kształtował się na poziomie 37,4% i był wyższy niż średni udział w styczniu 2020 r., który kształtował się na poziomie 22,7%. 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)

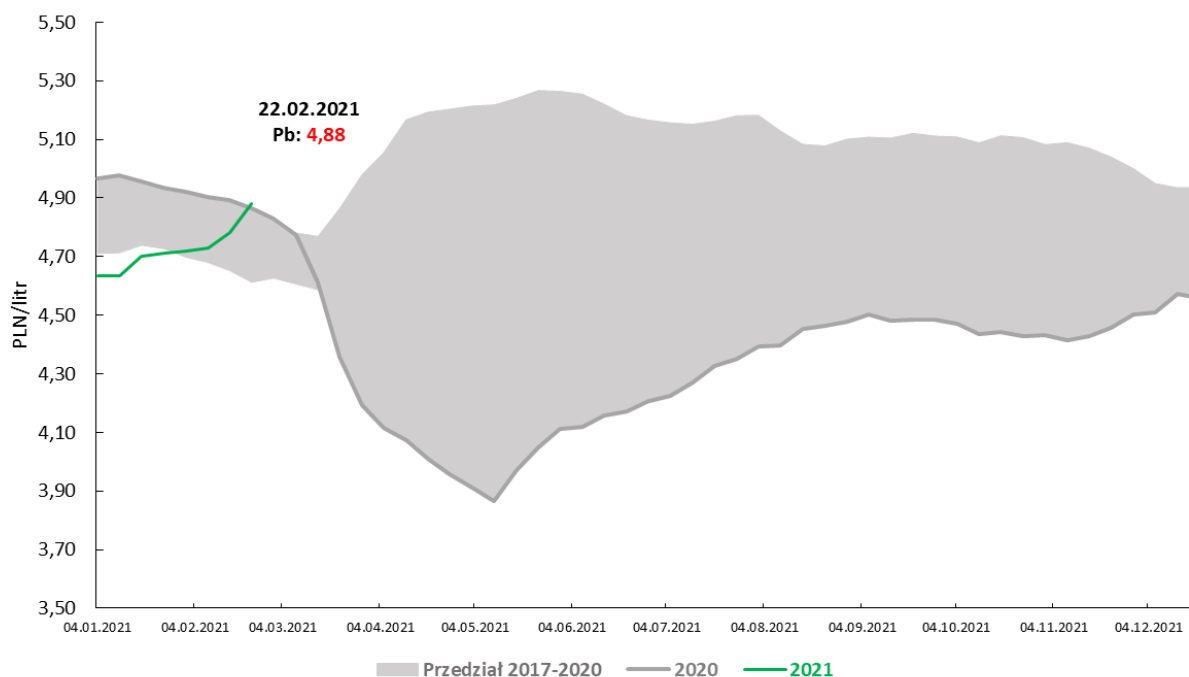


3. Ceny paliw w Polsce i w Europie

a) Ceny detaliczne (zestawienie tygodniowe i miesięczne)

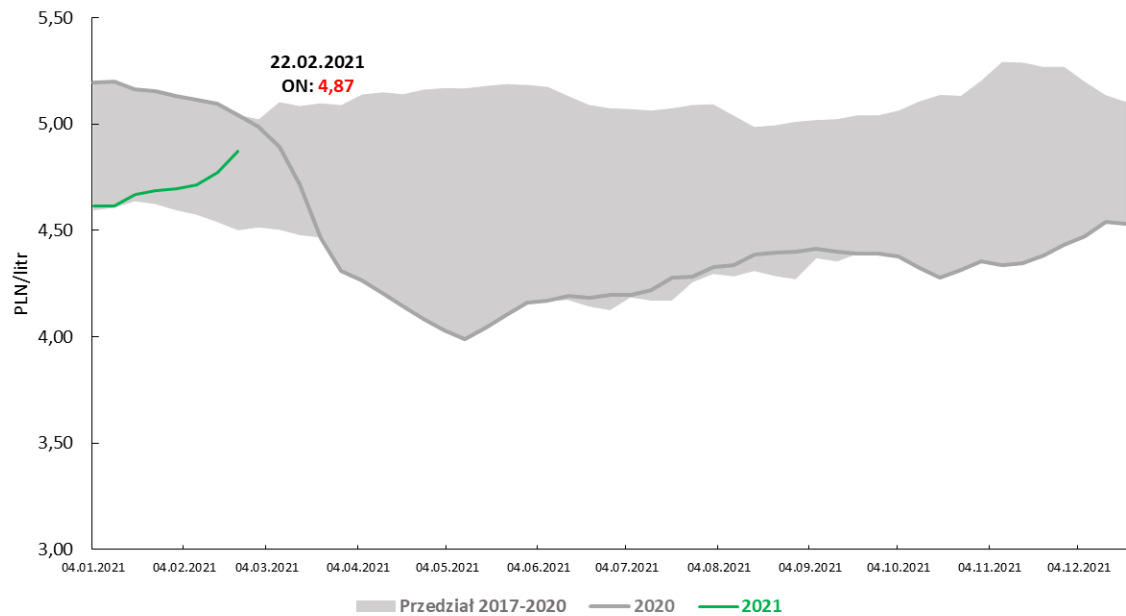
- W 2021 r. nastąpiła zmiana wysokości stawki opłaty paliwowej. Na mocy art. 22 ustawy z 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 (Dz.U. z 2020 r. poz. 1747) – opłata paliwowa wynosi 165,14 PLN za 1000 litrów benzyn silnikowych (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 lutym 2021 r. osiągnęła poziom 4,78 PLN/litr i była niższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 0,12 PLN/litr – ↓2,4% (średnia cena tego paliwa w lutym 2020 r. wyniosła 4,90 PLN/litr). W lutym 2021 r. średnia cena benzyn silnikowych w porównaniu ze styczniem 2021 r. wzrosła o 0,11 PLN/l - ↑2,3% (w styczniu 2021 r. średnia cena tego paliwa wyniosła 4,67 PLN/litr).

Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)



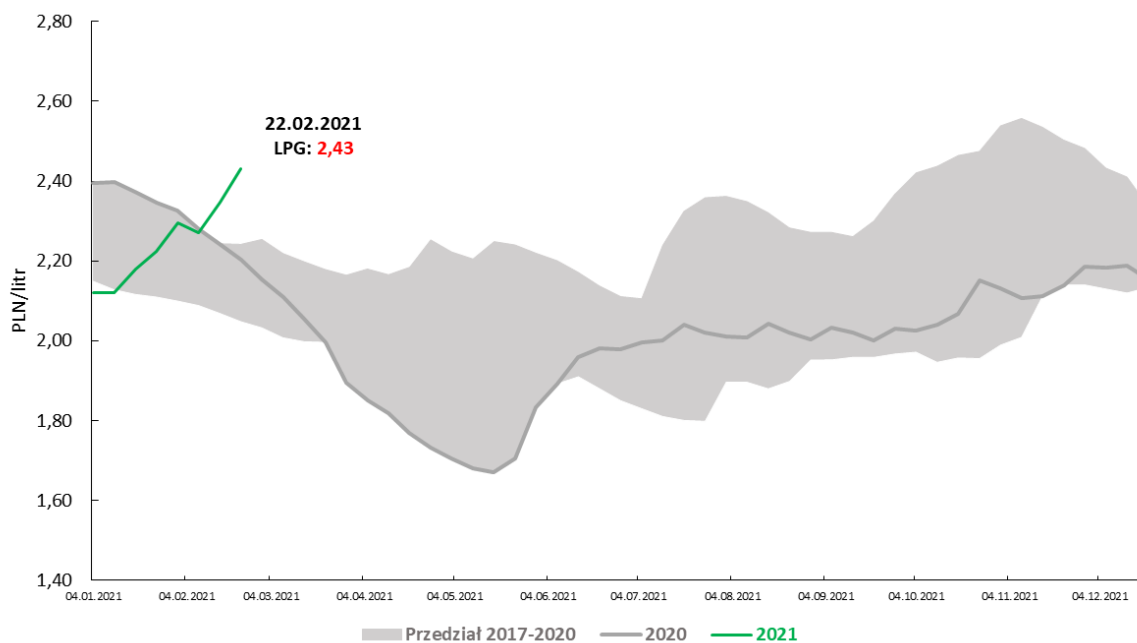
- Średnia cena oleju napędowego w lutym 2021 r. osiągnęła poziom 4,76 PLN/litr odnotowując spadek o 0,34 PLN/litr w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. - ↓6,7% (średnia cena tego paliwa w lutym 2020 r. wyniosła 5,10 PLN/litr). W lutym 2021 r. średnia cena oleju napędowego w porównaniu ze styczniem 2021 r. była wyższa o 0,11 PLN/litr - ↑2,4% (w styczniu 2021 r. średnia cena oleju napędowego wyniosła 4,65 PLN/litr).

Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)



- Średnia cena LPG w lutym 2021 r. osiągnęła poziom 2,34 PLN/litr i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem z 2020 r. o 0,08 PLN/litr – $\uparrow 3,5\%$ (w lutym 2020 r. średnia cena LPG wyniosła 2,26 PLN/litr). W lutym 2021 r. średnia cena LPG w porównaniu ze styczniem 2021 r. wzrosła o 0,18 PLN/litr - $\uparrow 8,3\%$ (w styczniu 2021 r. średnia cena LPG wyniosła 2,16 PLN/litr).

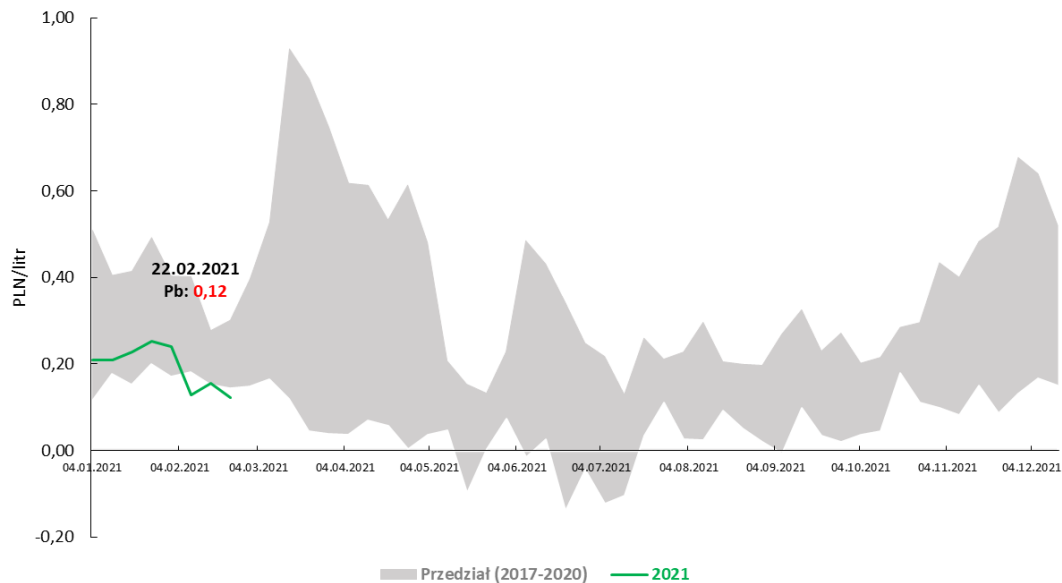
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)



b) Poziom marż dystrybucyjnych

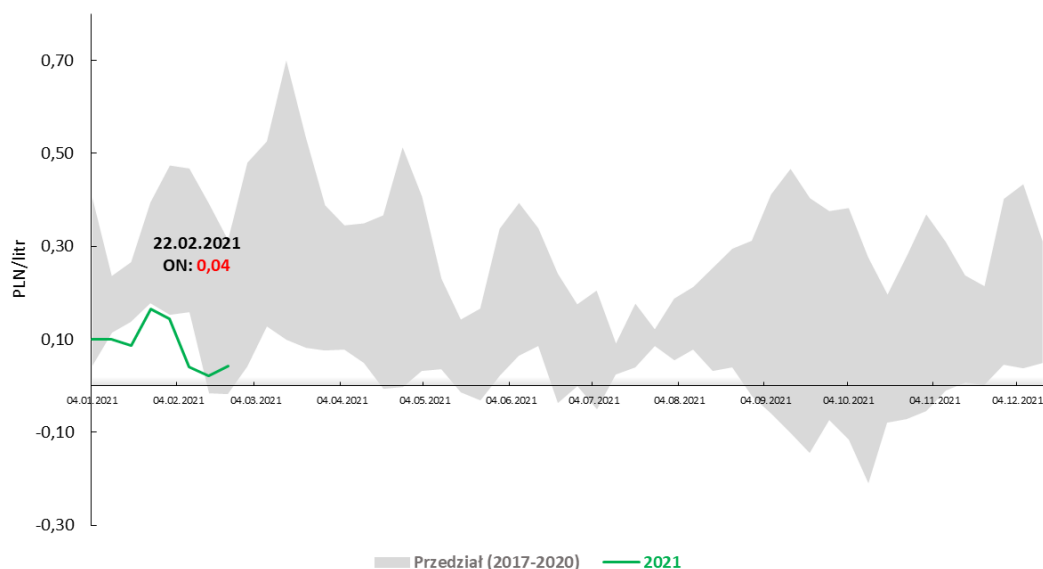
- W lutym 2021 r. marża dystrybucyjna benzyn silnikowych spadła w stosunku do ostatniego dnia stycznia 2021 r. i wg. stanu na 22.02.2021 r. wyniosła 0,12 PLN/litr. W całym styczniu 2021 r., średnia miesięczna marża kształtowała się na poziomie 0,16 PLN/litr i była niższa niż średnia marża w styczniu 2021 r. o 0,06 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 lutym 2021 r. marża dystrybucyjna oleju napędowego spadła w stosunku do ostatniego dnia stycznia 2021 r. i wg. stanu na 22.02.2021 r. wyniosła 0,04 PLN/litr. W całym lutym 2021 r. średnia marża dystrybucyjna wyniosła 0,06 PLN/litr i była o 0,05 PLN/litr niższa niż średnia marża w styczniu 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.

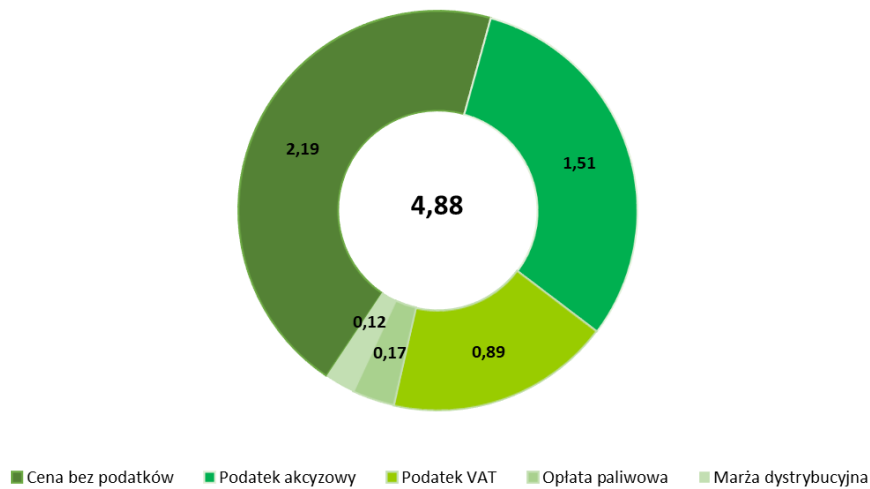
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)



c) Podatki i opłaty w cenie paliw

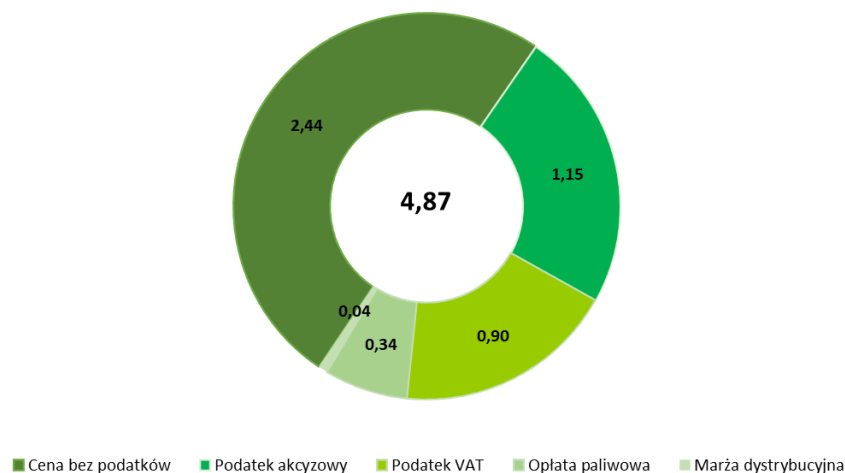
- Uwzględniając średnią dla Polski cenę benzyny bezołowiowej w dniu 22.02.2021 r. (4,88 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2188,36 PLN/1000 litrów) oraz pozostałe składniki w cenie paliwa, w tym wielkość podatków (podatek akcyzowy, podatek VAT, opłata paliwowa) można wskazać, że średnia marża dystrybucyjna dla tego paliwa wyniosła ok. 0,12 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,19 PLN/litr. W cenie litra benzyny silnikowych podatki stanowią ok. 53%.

Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (22.02.2021, PLN)



- Uwzględniając średnią dla Polski cenę oleju napędowego w dniu 22.02.2021 r. (4,87 PLN/litr), średnią cenę hurtową tego paliwa w oparciu o dane PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A. (2442,0 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. 0,04 PLN/litr, natomiast cena paliwa bez podatków wyniosła 2,44 PLN/litr. W cenie litra oleju napędowego podatki stanowią ok. 49%.

Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (22.02.2021, PLN)

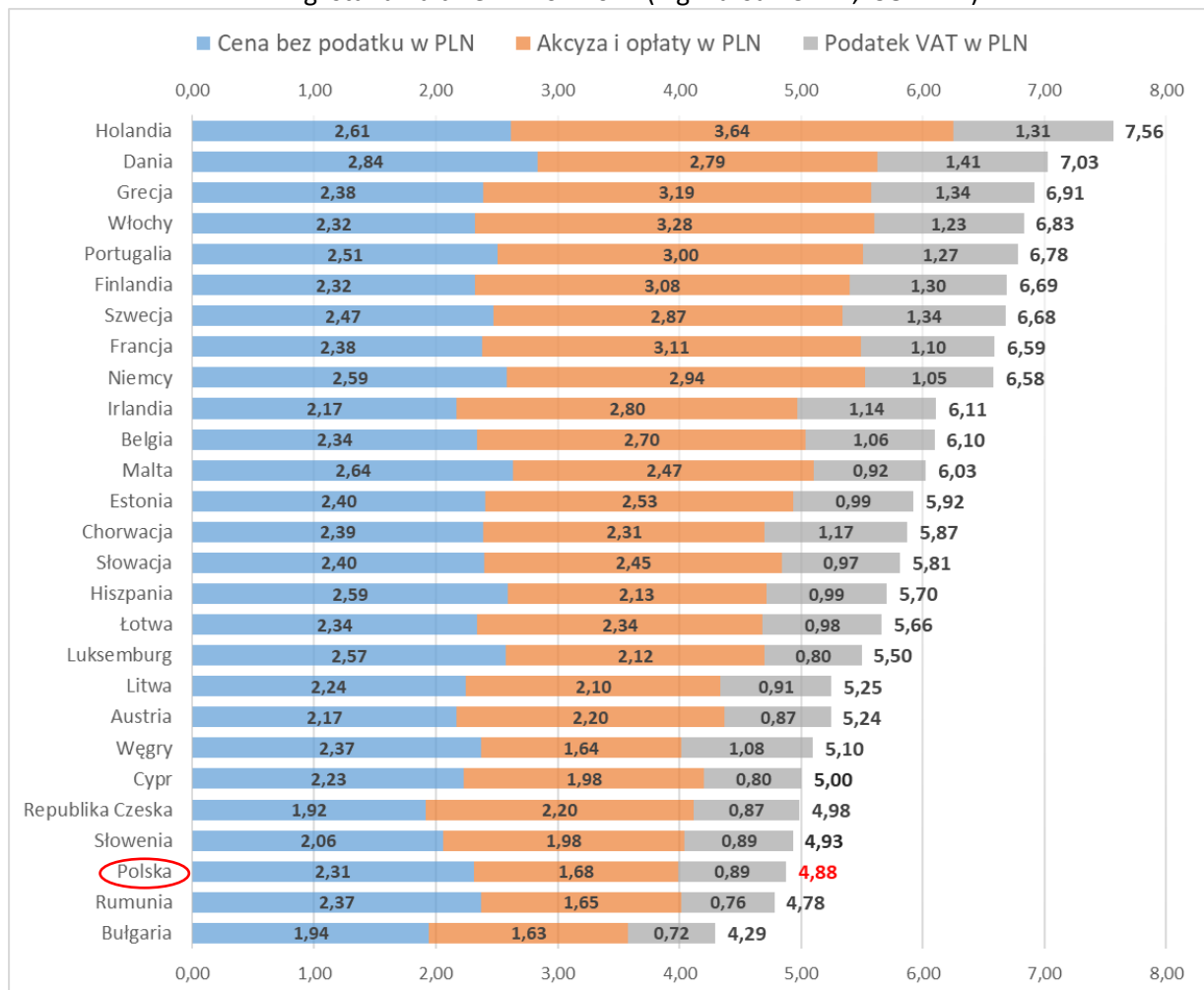


d) Ceny detaliczne paliw w państwach Unii Europejskiej

– benzyny silnikowe

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra benzyn silnikowych (95), uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 22.02.2021 r. odnotowano w Bułgarii (4,29 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Holandii (7,56 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 4,88 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.

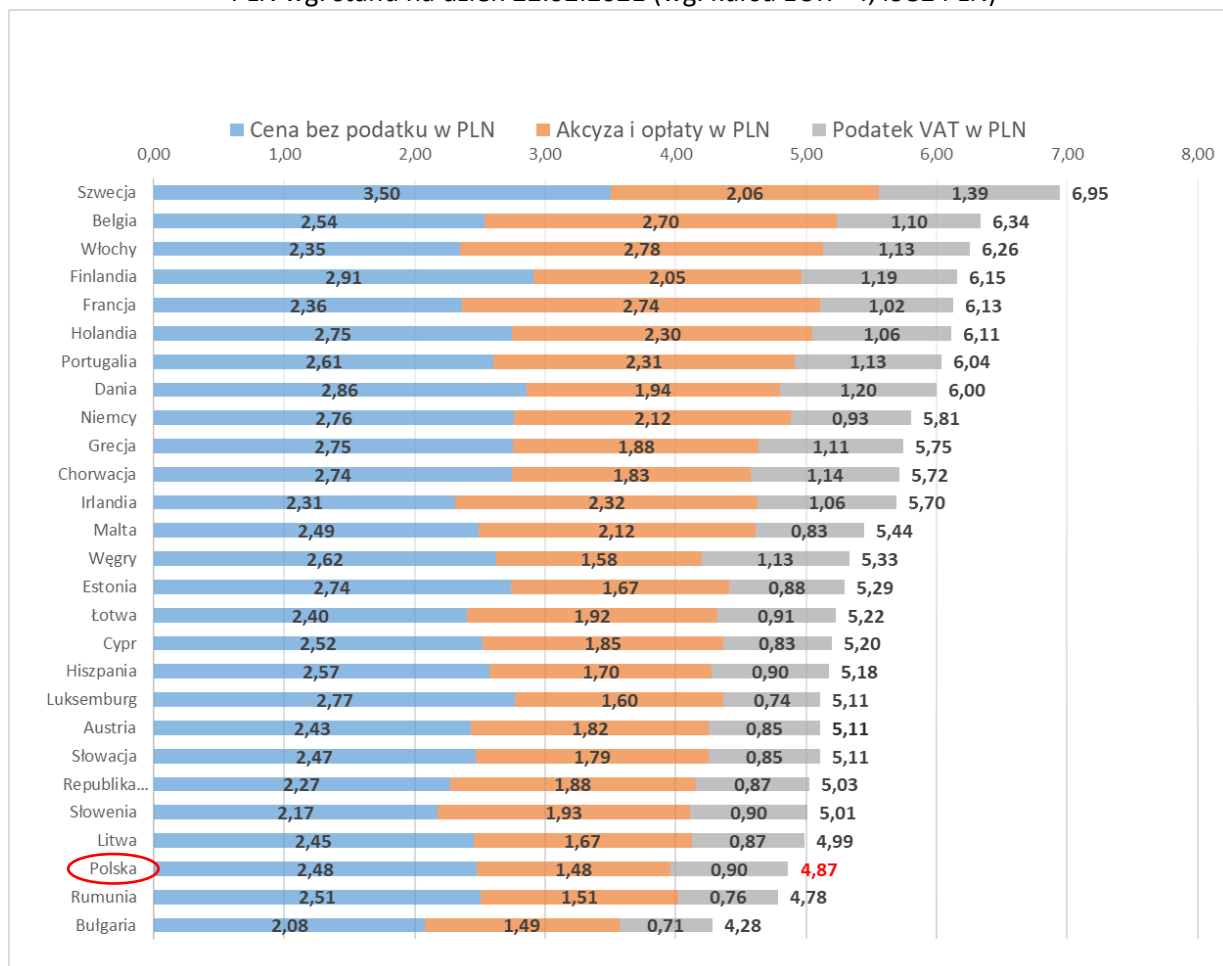
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 22.02.2021 (wg. kursu EUR=4,4982 PLN)



– olej napędowy

- W państwach Unii Europejskiej najniższą cenę litra oleju napędowego, uwzględniając ceny paliw podane przez Komisję Europejską 22.02.2021 r. odnotowano w Bułgarii (4,28 PLN/litr), natomiast najwyższa cena była w Szwecji (6,95 PLN/litr). W Polsce za litr tego paliwa płacono 4,87 PLN/litr.

Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 22.02.2021 (wg. kursu EUR= 4,4982 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)	10
Wykres 9 Import oraz eksport benzyn silnikowych (2020-2021)	11
Wykres 10 Udział importu w zużyciu krajowym benzyn silnikowych (2020-2021)	12
Wykres 11 Zużycie oraz produkcja oleju napędowego (2020-2021)	13
Wykres 12 Import oraz eksport oleju napędowego (2020-2021)	14
Wykres 13 Udział importu w zużyciu krajowym oleju napędowego (2020-2021)	15
Wykres 14 Tygodniowe ceny benzyn silnikowych (2017-2021)	16
Wykres 15 Tygodniowe ceny oleju napędowego (2017-2021)	17
Wykres 16 Tygodniowe ceny LPG (2017-2021)	18
Wykres 17 Marża dystrybucyjna – benzyny silnikowe (2017-2021)	19
Wykres 18 Marża dystrybucyjna - olej napędowy (2017-2021)	19
Wykres 19 Cena detaliczna benzyn silnikowych (22.02.2021, PLN)	20
Wykres 20 Cena detaliczna oleju napędowego (22.02.2021, PLN)	20
Wykres 21 Cena detaliczna litra benzyn silnikowych w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 22.02.2021 (wg. kursu EUR=4,4982 PLN)	21
Wykres 22 Cena detaliczna litra oleju napędowego w państwach Unii Europejskiej w przeliczeniu na PLN wg. stanu na dzień 22.02.2021 (wg. kursu EUR= 4,4982 PLN)	22

Opracowała:

Monika Nowakowska, Specjalista
Kamil Jakubowski, 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