

20 RAPORT 24 ROCZNY POPIHN

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

PRZEMYSŁ
I HANDEL NAFTOWY



WWW.POPIHN.PL



CZŁONKOWIE POPIHN W 2024 R.



STRUKTURA ORGANIZACJI POPIHN

RADA DYREKTORÓW

Obecna kadencja obejmuje okres: czerwiec 2022 r. – czerwiec 2025 r.

Bogdan Kucharski – BP EUROPA SE – Przewodniczący Rady Dyrektorów (od 14 czerwca 2024 r.)

Krzysztof Strzelecki – AMIC Polska Sp. z o.o.

Rafał Pietrasina – ANWIM S.A.

Jarosław Kobus – Aramco Fuels Poland Sp. z o.o.

Aleksander Wasiura – Circle K Polska Sp. z o.o. (od 14 czerwca 2024 r.)

Jakub Ruszel – ORLEN S.A. (od 14 czerwca 2024 r.)

Marcin Giemza – PERN S.A. (od 14 czerwca 2024 r.)

Katarzyna Warzywoda – Shell Polska Sp. z o.o. (od 14 czerwca 2024 r.)

Katarzyna Mazurek – Slovnaft Polska S.A. – MOL Group

Rafał Galli – TotalEnergies Marketing Polska Sp. z o.o.

Robert Brzozowski – UNIMOT S.A.

ZARZĄD

Leszek Wiwała, Prezes-Dyrektor Generalny

BIURO

Jan Strubiński, Dyrektor ds. analiz rynku

Wojciech Labuda, Dyrektor ds. regulacji

Dagmara Kotyra, Kierownik biura

WARTOŚCI PRZELICZENIOWE
WYKORZYSTANE W RAPORCIE:
1 baryłka ropy naftowej (1 bbl) = 159 litrów
1 tona ropy naftowej = 7,26 bbl

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ
Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE
DLA I KWARTAŁU 2024:
Benzyny silnikowe.....0,737 Mg/m³
Olej napędowy0,832 Mg/m³
Lekki olej opałowy.....0,829 Mg/m³
LPG.....0,539 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ
Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE
DLA II KWARTAŁU 2024:
Benzyny silnikowe.....0,738 Mg/m³
Olej napędowy0,834 Mg/m³
Lekki olej opałowy.....0,830 Mg/m³
LPG.....0,541 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ
Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE
DLA III KWARTAŁU 2024:
Benzyny silnikowe.....0,748 Mg/m³
Olej napędowy0,835 Mg/m³
Lekki olej opałowy.....0,828 Mg/m³
LPG.....0,533 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ
Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE
DLA IV KWARTAŁU 2024:
Benzyny silnikowe.....0,748 Mg/m³
Olej napędowy0,835 Mg/m³
Lekki olej opałowy.....0,830 Mg/m³
LPG.....0,533 Mg/m³

SPIS TREŚCI

<u>01</u>		
WYBRANE WYZWANIA REGULACYJNE 2025+	6	
<u>02</u>		
PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ	14	
<u>03</u>		
PRODUKCJA PALIW PŁYNNYCH	16	
<u>04</u>		
IMPORT PALIW PŁYNNYCH	18	
<u>05</u>		
EKSPORT PALIW PŁYNNYCH	21	
<u>06</u>		
KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2024 R.	23	
<u>07</u>		
STACJE PALIW W POLSCE	26	
<u>08</u>		
PROGNOZA POPYTU NA PALIWA CIEKŁE W POLSCE DO 2035 R.	30	
<u>09</u>		
INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH	35	
<u>10</u>		
RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH	44	
PROJEKT TOUR D'EUROPE	47	
OD BUDOWANIA PODSTAW POLSKIEGO RYNKU PALIW PO WALKĘ O UCZCIWĄ KONKURENCJĘ – 30 LAT POPIHN	48	

SZANOWNI PAŃSTWO,

za nami kolejny trudny rok dla branży paliwowej, który upłynął w cieniu rosyjskiej inwazji na Ukrainę, ale i początku radykalnych zmian w światowej polityce i gospodarce, które mają niebagatelne znaczenie także dla krajowych i europejskich regulacji prawnych. Sytuacja na rynku wymaga ciągłej troski, by zachować równowagę pomiędzy zapewnieniem bezpieczeństwa dostaw paliw, konkurencyjnością transportu i gospodarki, a także dobrobytem społeczeństw krajów UE. Z jednej strony bowiem wspólny front państw Zachodu wobec rosyjskiego agresora wymaga wprowadzania kolejnych sankcji wobec branży naftowej zza wschodniej granicy, jak również inwestycji we własne zdolności magazynowania i transportu paliw nie tylko do Polski, lecz także do sojuszniczej Ukrainy. Z drugiej strony w 2024 r. w coraz większym stopniu zaczęło okazywać się, że wymagania europejskiego Zielonego Ładu, przy zachowaniu tak szybkiego tempa ich wprowadzania oraz bez programów wsparcia dla przemysłu i sektora transportowego, mogą godzić w konkurencyjność gospodarek państw członkowskich UE, a szczególnie Europy Środkowo-Wschodniej. Sceptycyzm wobec regulacji takich jak ETS II wyrażany był przez niektóre państwa członkowskie, jak Słowację, już nie między słowami, lecz bezpośrednio. I wreszcie rosnące ceny energii i paliw, a także brak oczekiwanego przełomu technicznego w zakresie dostarczenia dostępnych ekonomicznie środków transportu elektrycznego i na paliwa alternatywne – nie pozostaje obojętny dla społeczeństw europejskich, które zaczynają domagać się transformacji z przymiotnikiem „sprawiedliwa”. We wszystkich tych obszarach jest zaangażowany POPiHN, w 30. roku swojego istnienia.

W kwestii bezpieczeństwa paliwowego wartym wspomnienia jest fakt, że **2024 był pierwszym rokiem bez rosyjskiej ropy w Polsce**. Ponadto po 12 miesiącach okresu przejściowego 21 grudnia 2024 r. weszły w życie, długo wyczekiwane przez członków POPiHN, sankcje na rosyjskie LPG. Tocząca się za naszą wschodnią granicą wojna podkreśla znaczenie bezpieczeństwa paliwowego Polski. Z tej perspektywy warto docenić Ministerstwo Przemysłu za podjęcie prac nad reformą systemu zapasów ropy i paliw. Branża od lat postulowała przesunięcie odpowiedzialności za ten obszar z przedsiębiorców na Rządową Agencję Rezerw Strategicznych.

W połowie zeszłego roku rozpoczęto prace nad reformą. Zaproponowane przez stronę rządową rozwiązanie (zrównanie odpowiedzialności pomiędzy RARS a przedsiębiorcami do 45 dni, do czego ma dojść w ciągu 3 lat) jest krokiem w dobrym kierunku. Docelowo jednak obowiązek utrzymywania fizycznych zapasów paliw, przypadający na Agencję, powinien wynosić co najmniej 60 dni. Jest to potrzebne, by optymalnie wykorzystać potencjał polskich magazynów. Nie zmienia to jednak faktu, że stabilny wzrost rynku paliw oraz zbliżające się zwiększenie udziału paliw gotowych w zapasach agencyjnych (od 2029 r.) wiąza się z koniecznością inwestycji w nowe zbiorniki do przechowywania paliw. Branża liczy na kontynuowanie współpracy ze stroną rządową w celu poprawy bezpieczeństwa paliwowego RP. Natomiast o tym, jak dużym wyzwaniem jest implementacja postanowień europejskiego Zielonego Ładu do krajowego porządku prawnego, świadczą również losy krajowych regulacji.

Jest jeszcze jedna ważna sprawa regulacyjna, za którą należy pochwalić Ministerstwo Przemysłu. W związku z zeszłoroczną zmianą nomenklatury celnej dla czystego ON powstała groźba luki prawnej od 1 stycznia br., której udało się zapobiec dzięki sprawnej współpracy rządowo-parlamentarnej. Na prośbę POPiHN została przeprowadzona najszybsza procedura legislacyjna tej kadencji (druk sejmowy 897 – w 3 dni Sejm i Senat), czyli ustawa z 18 grudnia 2024 r. o zmianie niektórych ustaw w celu dostosowania do nomenklatury scalonej. Brak zmian prawnych oznaczałby znaczące obciążenie organów administracji publicznej twórczą wykładnią i sporami sądowymi oraz skutkowałby niepewnością co do istotnych pod kątem finansowym obowiązków publiczno-prawnych.

W minionym roku udało się również wyjaśnić w drodze interpretacji zasady wprowadzania do obrotu HVO, niskoemisyjnego paliwa z uwodornionych olejów roślinnych, dzięki czemu można było rozpocząć jego sprzedaż w Polsce. Ponadto Ministerstwo Przemysłu we współpracy z Ministerstwem Klimatu i Środowiska opracowały projekt rozporządzenia, które doprecyzowuje wymogi jakościowe względem tego paliwa. Jako przepis techniczny zostało ono notyfikowane do Komisji Europejskiej, a wejdzie w życie w 2025 r. W ten sposób zmiany regulacyjne mają rozwiązać wątpliwości dotyczące sprzedaży HVO.

Niestety mimo zapowiedzi dyrektywa 2018/2001 z 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (tzw. RED II) nie została wdrożona w zeszłym roku. Jej przepisy m.in. ustalają podwyższone poziomy udziału biokomponentów zaawansowanych, a także wprowadzają zasady dokumentowania spełniania wymogów zrównoważonego rozwoju. Warto podkreślić, że dyrektywa miała być wdrożona do połowy 2021 r., a część postanowień miało wejść w życie 1 stycznia 2025 r. Przedsiębiorcy nie byli w stanie spełnić nałożonych przez unijne przepisy obowiązków bez odpowiednich zmian w prawie krajowym. Z niecierpliwością wyczekiwali zmian regulacyjnych, a sytuacja na rynku paliw stawała się coraz bardziej napięta. Optymalne rozwiązanie tej sytuacji udało się wypracować dzięki działaniom Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Sprawa znalazła szczęśliwy finał dopiero w lutym br., kiedy to Parlament przyjął przepisy wdrażające RED II.

Sprawnej realizacji polityki energetyczno-klimatycznej nie sprzyja podział kompetencji „paliwowych” pomiędzy 7 ministerstw. Sytuacji tej nie zmieniło przeniesienie od 1 lipca ub. r. odpowiedzialności za rynek paliw (w tym gospodarkę wodorową) do nowoutworzonego Ministerstwa Przemysłu z siedzibą w Katowicach, zdecydowanie dalej Płocka czy Gdańska. W Ministerstwie Klimatu i Środowiska pozostały zagadnienia dotyczące szeroko rozumianych biopaliw, e-paliw, elektromobilności oraz technologii wodorowych.

Mimo tak wielu wyzwań polski rynek paliw płynnych się rozwija. Warto wspomnieć, że przy braku stabilnych ram prawnych i dynamicznych zmianach wolumenów paliw eksportowanych na Ukrainę, sytuacja na krajowym rynku paliw była znacznie bardziej zbalansowana niż w 2023 r. Dzięki ogólnej poprawie sytuacji gospodarczej **w minionym roku sprzedaż trzech głównych paliw (ON, BS i LPG) wzrosła o 1,5% r/r.** Chociaż może się wydawać, że wzrost ten jest niewielki, należy pamiętać, że punkt odniesienia był bardzo wysoki. W 2023 r. sprzedaż paliw w Polsce osiągnęła rekordowy poziom, gdyż ceny paliw w naszym kraju były dużo niższe niż w sąsiednich państwach unijnych (zwłaszcza w III kw. 2023 r.).

Transformacja energetyczna, w tym dekarbonizacja transportu, pozostaje strategicznym wyzwaniem. Rozwój e-mobilności oraz niskoemisyjnych paliw płynnych wymagają dużych nakładów finansowych na badania i rozwój, rozwiązania techniczne, nową flotę pojazdów oraz infrastrukturę. Jednocześnie agresywne działania Rosji

wymagają od państw naszego regionu znaczących wydatków na obronność. Wszystkiego nie da się osiągnąć na raz. Ważne, by szeroko rozumianą politykę bezpieczeństwa zintegrować z polityką energetyczno-klimatyczną. Konieczna jest nowa jakość dialogu na poziomie międzybranżowym i międzyrządowym w państwach Europy Środkowo-Wschodniej. To proces, który powinien przyspieszyć w czasie obecnej Prezydencji Polski w Radzie UE.

Znajdujemy się obecnie w kluczowym okresie dla branży paliwowo-transportowej. Dominująca w polityce unijnej koncepcja coraz bardziej ambitnych celów, które mają być wdrażane pod groźbą coraz wyższych kar za brak postępów w ich realizacji, może okazać się nieskuteczna. Nadmierne tempo zmian oraz postawienie nacisku na pełną elektryfikację transportu wiąże się z ryzykiem nieosiągnięcia rzeczywistego celu, jakim jest szybkie ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w transporcie.

Wybór nowego składu Parlamentu Europejskiego oraz Kolegium Komisarzy sprawia, że pierwsza połowa 2025 r. to doskonały czas na refleksje nad wspólnym bezpieczeństwem, konkurencyjnością unijnej gospodarki oraz spójnością unijnej polityki klimatyczno-energetycznej. Decyzje o ewentualnych rewizjach i adaptacjach legislacji unijnej, które mają być podjęte w ciągu najbliższych kilku lat, zadecydują o tym, czy wiele europejskich firm, zwłaszcza z Europy Środkowo-Wschodniej, pozostanie rentownych, a jako społeczeństwo będziemy mogli żyć dostatnio i względnie bezpiecznie.

O sytuacji polskiego rynku paliw w roku 2024 i wyzwaniach stojących przed nim w 2025 r. przeczytaj Państwo w raporcie POPiHN „Przemysł i handel naftowy 2024”.



LESZEK WIWAŁA
Prezes-Dyrektor Generalny



BOGDAN KUCHARSKI
Przewodniczący Rady Dyrektorów

01

WYBRANE WYZWANIA REGULACYJNE 2025+

ETS2 – strategiczne wyzwanie przed sektorem transportu

Jednym z kluczowych narzędzi unijnej polityki klimatycznej, mających zdekarbonizować transport, jest objęcie tego sektora systemem handlu uprawnieniami do emisji (tzw. ETS2). Został on ustanowiony na mocy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 z 10 maja 2023 r. zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych.

Termin na implementację ETS2 upłynął 30 czerwca 2024 r. Jedynie Niemcy zdołali wdrożyć te przepisy. Pozostałe państwa członkowskie, w tym Polska, nie wdrożyły dyrektywy w terminie, więc Komisja Europejska rozpoczęła procedurę dotyczącą naruszenia prawa unijnego.

Wprowadzenie systemu ETS2 jest bardzo złożone. Chociaż sprzedaż aukcyjna uprawnień do emisji w ETS2 ma rozpocząć się 1 stycznia 2027 r., to system miał ruszyć od początku 2025 r. Przed tym terminem państwa członkowskie miały wyznaczyć procedury monitorowania emisji oraz wskazać organ kompetentny do przyznawania zezwoleń, a przedsiębiorcy podlegający tej regulacji powinni takie zezwolenie uzyskać. Ponadto podmioty te w br. powinny zraportować swoje emisje z 2024 r. Dyrektywa niestety nie do końca określa, kto jest podmiotem zobowiązanym.

W przeciwieństwie do ETS1, system ETS2 kładzie nacisk na podmioty wyższego szczebla, podlegające opodatkowaniu akcyzowemu (nie podmiot zużywający, lecz w większym stopniu producent, czy też pierwszy wprowadzający do obrotu). Z zasady podmiotami objętymi regulacją miały być składy podatkowe, a obowiązek uiszczenia opłaty emisyjnej powinien powstać z momentem zakończenia procedury zawieszenia poboru akcyzy. Problem w tym, że dyrektywa w tym zakresie pozostawiła państwom członkowskim swobodę. To znaczy, że każdy kraj może sam zdecydować, kto jest podmiotem zobowiązanym i kiedy ma powstać ten obowiązek. Bez przepisów krajowych przedsiębiorcy są bezradni. Mają raportować strumienie generowanych przez siebie emisji, ale nie wiedzą do końca, jak to zrobić.

Bez wątpienia wejście w życie ETS2 będzie przekładało się na wzrost cen paliw. Trudno jednoznacznie określić wysokość opłaty emisyjnej. Prognozy w tym zakresie bardzo się różnią. Ekspert nie mają wątpliwości, że długofalowo nie zadziała, przewidziane w przepisach, zabezpieczenie w formie mechanizmu stabilizacji cen przewidujące przenoszenie ograniczonego wolumenu uprawnień z Rezerwy Stabilności Rynkowej, jeżeli ceny uprawnień przekroczą 45 EUR/t CO₂e (ok. 15 eurocentów)¹. Taki wzrost cen paliw kopalnych jest zatem bardzo prawdopodobny, co w efekcie ma sprawić, że bardziej atrakcyjne ekonomicznie okażą się zrównoważone paliwa odnawialne. Głównym zwycięzcą ma być jednak energia elektryczna, gdyż bez względu na to, ile emisji generują elektrownie, to samochód elektryczny jest z perspektywy ETS2 uznawany za zeroemisyjny.

¹ Raport KOBIZE „GO’50, Klimat. Społeczeństwo. Gospodarka, Nr 4/2023, str. 23.

https://www.kobize.pl/uploads/materialy/materialy_do_pobrania/aktualnosci/2024/GO250/GO250-2023-4-PL-00-maketa-2024-02-03_final.pdf



Przeciętnego użytkownika pojazdu osobowego w Polsce jednak nie stać na kupno samochodu elektrycznego. Programy wsparcia mogą nieznacznie poprawić sytuację, ale nie zaspokoją olbrzymich potrzeb społecznych. Rodzi to ryzyko wzrostu problemu wykluczenia transportowego. Do elektryfikacji transportu potrzebujemy stabilnych niskoemisyjnych mocy wytwórczych prądu oraz efektywnej i elastycznej sieci przesyłowej, nie wspominając już o rozbudowanej infrastrukturze do szybkiego ładowania pojazdów. System elektroenergetyczny potrzebuje gigantycznych inwestycji.

ETS2 będzie miał także wpływ na koszty transportu drogowego, który jest kołem napędowym (lub też krwioobiegiem) gospodarki. Znaczne wzrosty cen paliw przełożą się bezpośrednio na koszt świadczenia usług przewozu, co dotknie przedsiębiorców oraz konsumentów. Samochody ciężarowe na wodór i na prąd są bardzo drogie, podobnie jak koszty eksploatacji, nie wspominając już o wcześniejszym etapie rozwoju infrastruktury do tankowania wodoru, czy też szybkich ładowarek dostosowanych do elektrycznych ciągników siodłowych.

Optymalne wdrożenie ETS2 jest bardzo trudnym zadaniem. Wymaga nie tylko przepracowania ustaw, lecz konieczne jest wiele równoległych zmian w różnych płaszczyznach życia gospodarczego. Problem w tym, że takie zmiany wymagają dużych nakładów finansowych oraz czasu, by zrealizować inwestycje. Poza tym wydaje się wskazane, by w przepisach dotyczących ETS2 wpisać takie mechanizmy chroniące przed nadmiernymi skokami cen paliw, a dodatkowo przewidzieć systemowe wsparcia dla najuboższych obywateli.



Fot. ANWIM S.A.

RED II przekroczyło metę – a co z RED III?

6 marca 2025 r. Prezydent RP, Andrzej Duda podpisał ustawę z dnia 21 lutego 2025 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw, wdrażającą do polskiego systemu prawnego Dyrektywę RED II, która w założeniu miała określić sposób realizacji europejskiego Zielonego Ładu w obszarze wykorzystania odnawialnych źródeł energii, w szczególności biopaliw i biokomponentów – w horyzoncie 2030 r. Już ona sama stawiała przed krajami członkowskimi UE ambitne cele – w tym konieczność osiągnięcia 14,9-procentowego udziału energii pochodzącej z OZE w transporcie. Ledwie jednak, z dużym opóźnieniem, Polska przyjęła ustawę implementującą Dyrektywę RED II, krajowym prawodawcom przyjdzie się zmierzyć z wyzwaniem jeszcze większym – Dyrektywą RED III.

W ramach Pakietu Fit for 55 Rada UE w 2023 r. zdecydowała, że wcześniej założone cele redukcji emisji CO₂ są nie dość ambitne i powinny wynieść nie 40%, a 55% w horyzoncie 2030 r. Aby było to możliwe, należało więc przyjąć, że udział OZE w europejskim miksie energetycznym powinien wynieść już nie 32%, lecz przynajmniej 42,5%. Z punktu widzenia sektora paliwowego kluczowe znaczenie mają zaś wymogi dotyczące udziału OZE w transporcie. I tu przewidziano możliwość

realizacji celów klimatycznych na dwa sposoby – osiągając minimalnie 14,5-procentową redukcję gazów cieplarnianych do 2030 r. lub dochodząc do przynajmniej 29% udziału OZE w końcowym zużyciu energii w transporcie do 2030 r.

Dodatkowo RED III zakłada wykorzystanie min. 5,5% zaawansowanych biopaliw (niepochodzących z rolnictwa) oraz paliw odnawialnych niemających biologicznego pochodzenia (RFNBO), a więc np. odnawialnego wodoru czy bazujących na wodorze paliw syntetycznych. W ramach tego celu obowiązuje dodatkowy wymóg zastosowania min. 1% paliw RFNBO w udziale zielonej energii wykorzystanej w transporcie w 2030 r. Tak radykalne podwyższenie już i tak ambitnych celów przez wielu analityków określone jest jako niemożliwe do realizacji. Sceptycyzm, szczególnie wobec możliwości osiągnięcia przez Polskę pułapu 29-procentowego udziału OZE w końcowym zużyciu energii w transporcie już za 5 lat – zaczyna się pojawiać także na poziomie strategii poszczególnych firm, w tym Orlen S.A. Także krajowi politycy, w tym przedstawiciele rządu coraz częściej deklarują chęć rewizji postanowień Europejskiego Zielonego Ładu. Czy uda się do tych pomysłów racjonalizacji ścieżki dojścia do ambitnego celu Net Zero nakłonić Komisję Europejską, jeszcze się okaże. Na ten moment jednak POPiHN zakłada, że w 2025 r. rozpoczną się prace legislacyjne nad wdrożeniem w Polsce Dyrektywy RED III.



Fot. ADOBE STOCK

ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime – opóźnienie się pogłębia

Kolejnym elementem pakietu Fit for 55, który Polska wdraża z opóźnieniem, są sektorowe regulacje dotyczące lotnictwa i transportu morskiego, zakładające m.in. zagwarantowanie dla operatorów samolotów na unijnych lotniskach dostępności zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) i paliw syntetycznych, czy zmniejszenie intensywności emisji gazów cieplarnianych z paliw stosowanych przez sektor żeglugi – o 2% do 2025 r. i aż o 80% do 2050 r. Mimo że regulacje europejskich rozporządzeń – ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime – są stosowane bezpośrednio, pewne ich elementy wymagają wdrożenia w krajowym porządku prawnym. Niestety i w tym przypadku zachodzi sytuacja, w której przepisy unijne już weszły w życie (1 stycznia 2025 r.), a krajowy prawodawca odpowiednich przepisów nie przyjął. Dopiero w ostatnim kwartale 2024 r. branża paliwowa mogła zapoznać się z projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (UC68) oraz Projektem ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (UC61). W projektowanych przepisach miały się znaleźć przede wszystkim normy określające podstawowe definicje podmiotów zobowiązanych do realizacji obowiązków wynikających z rozporządzeń, organów właściwych do weryfikacji realizacji tych obowiązków oraz sposobu raportowania. POPiHN liczy więc na szybkie przyjęcie procedowanych projektów aktów prawnych, aby przedsiębiorcy mogli działać w poczuciu pewności prawa i ciężących na nich obowiązków.

Reforma zapasów obowiązkowych ropy naftowej i paliw – w połowie drogi do celu

POPiHN liczy, że pozytywne zmiany w systemie zapasów obowiązkowych, przewidziane w projekcie ustawy o zmianie ustawy o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym oraz niektórych innych ustaw (UC50) – zostaną wdrożone i odpowiedzialność RARS za przechowywanie zapasów interwencyjnych wzrośnie do przewidzianych 45 dni w perspektywie najbliższych 3 lat.

Reforma zapasów interwencyjnych ropy naftowej i paliw ciekłych powinna być kontynuowana, by w kolejnych latach dalej zwiększać odpowiedzialność RARS nad przechowywaniem zapasów interwencyjnych z obecnych 37 dni do 60 dni w perspektywie najbliższych kilku lat. Pozostała część przypadająca na przedsiębiorców powinna być sukcesywnie zmniejszana w kolejnych latach. Taki rozdział odpowiedzialności był przewidziany przy tworzeniu krajowego systemu zapasów interwencyjnych ropy naftowej i paliw ciekłych, jednak nie został on przełożony na zmiany legislacyjne.

Fot. ORLEN S.A.



Zmiany w Prawie energetycznym – czy ziści się marzenie o „Prawie paliwowym”?

W opublikowanym pod koniec listopada „Planie działalności Ministra Przemysłu na rok 2025 dla działu administracji rządowej: gospodarka surowcami energetycznymi” znalazła się propozycja wyodrębnienia „prawa gazowego i wodorowego” z ustawy Prawo energetyczne. Czy zatem regulacje dotyczące paliw ciekłych powinny pozostać w Prawie energetycznym, po pozbyciu się branży gazowniczej, w jeszcze większym stopniu zdominowanym przez instytucje rynku elektroenergetycznego? Zdaniem POPiHN także i rynek paliw płynnych powinien zostać wyodrębniony z tego aktu prawnego. Byłby to zatem powrót do postulatów organizacji sprzed dekady – tym razem może się on ziścić. I tym razem jego realizacja jest jeszcze bardziej potrzebna.

W związku ze zmianami, jakie zaistniały na przestrzeni lat na rynkach paliw gazowych, energii elektrycznej i ciepła oraz paliw ciekłych, ustawa Prawo energetyczne utraciła bowiem pierwotną wartość aktu tworzącego wspólne ramy dla sektora energetycznego. Ponieważ każdy z rynków różni się pod względem rozwoju, potrzeb infrastrukturalnych oraz wymagań regulacyjnych, w tym tworzonych przez Unię Europejską, kolejne nowelizacje Prawa energetycznego, poświęcone poszczególnym sektorom lub podsektorom rynków energetycznych, stanowią każdorazowo istotne wyzwanie legislacyjne i próbę wkomponowania nowych regulacji we wspólne dla wszystkich sektorów regulacje proceduralne. Z tego powodu niejednokrotnie oczekiwane przez rynek paliw ciekłych rozwiązania legislacyjne, mimo uzyskania akceptacji strony rządowej, nie doczekały się finalizacji. Ponadto w wielu przypadkach, w których luki regulacyjne identyfikowane są od dawna, to Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, jako organ regulacyjny, musi brać na siebie odpowiedzialność za dookreślenie wymagań w wydawanych aktach administracyjnych (koncesjach, wynikach kontroli) poprzez wskazanie, jaki sposób prowadzenia działalności jest zgodny z przepisami prawa.

Obecnie rynek paliw ciekłych stoi przed ogromnymi wyzwaniami. Po pierwsze przejawia on w dalszym ciągu tendencję wzrostową, odzwierciedlając rolę transportu drogowego, lotniczego, a także kolejowego dla wzrostu PKB Polski. Na rynku funkcjonuje kilka tysięcy podmiotów prowadzących działalność min. produkcyjną, magazynową i obrotową, wykorzystujących przy tym infrastrukturę krytyczną.

Ponadto w ciągu ostatnich 15 lat sektor paliw ciekłych poddawany był wielokrotnie wyzwaniom, które zagrażały jego stabilności – „szara strefa”, pandemia czy wojna na Ukrainie. Transformacja sektora paliwowego i dekarbonizacja transportu to z kolei wyzwania związane z przewidywanym wzrostem zapotrzebowania na niskoemisyjne paliwa zrównoważone. Wskazane wydarzenia i procesy dla zapewnienia bezpieczeństwa paliwowego Polski, przeciwdziałania próbom destabilizacji oraz stabilności transformacji sektora wymagają skutecznego nadzoru nad rynkiem paliw ciekłych, przewidywalności rozstrzygnięć regulatora oraz możliwości szybkiej reakcji ustawodawcy na pojawiające się zagrożenia lub szanse rozwoju.

Specyfika tego sektora sprawia, że stworzenie „Prawa paliwowego” wydaje się dziś dla rynku niezwykle potrzebne. POPiHN z pewnością zawalczy o konkretne rozwiązania legislacyjne, aby zmiana nie ograniczyła się tylko do zastąpienia jednej ustawy trzema, lecz także skutkowała powstaniem bardziej transparentnych regulacji, zapewniających warunki uczciwej konkurencji, przystającej do postępującej transformacji energetycznej, a jednocześnie zwiększającej stopień bezpieczeństwa paliwowego.



Fot. ADOBE STOCK



Fot. UNIMOT S.A.

Wymagania techniczne dla branży paliwowej

Dla prawidłowego funkcjonowania całej infrastruktury rynku paliw kluczowe znaczenie mają wymogi techniczne określone w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy Prawo budowlane. Obowiązującym aktem prawnym jest w tym zakresie rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z 24 lipca 2023 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, bazy i stacje gazu płynnego, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie. Problem w tym, że prawie całość przepisów zawartych w tym akcie wykonawczym jest wprost przeniesiona z rozporządzenia o tej samej nazwie, które wydał Minister Gospodarki 21 listopada 2005 r. Przez prawie 20 lat bardzo wiele zmieniło się w kwestiach technicznych, a wymogi zawarte w rozporządzeniu pozostały niezmiennione. Przepisy te wymagają kompleksowej rewizji.

W ocenie POPIHN rozporządzenie powinno być jak najszybciej dostosowane do współczesnych rozwiązań technologicznych oraz wymogów budowlanych w zakresie infrastruktury służącej do obsługi rynku paliw ciekłych i LPG. Konieczne jest uwzględnienie m.in. nowych standardów dotyczących bezpieczeństwa, ochrony środowiska czy wymagań przeciwpożarowych, a także rozwijającego się rynku paliw alternatywnych. Bardzo potrzebne jest także doprecyzowanie

obecnie obowiązujących przepisów prawnych, które budzą wątpliwości interpretacyjne i powodują duże utrudnienia dla przedsiębiorców uwzględniając podejście organów administracji publicznej w ramach prowadzonych postępowań administracyjnych. Na rozbieżności w wykładni obowiązujących przepisów technicznych w różnych regionach Polski członkowie POPIHN zwracali uwagę od lat.

Problem niedostosowania wymogów technicznych do nowych standardów był wielokrotnie adresowany przez przedsiębiorstwa paliwowe. W efekcie jeszcze w Ministerstwie Energii, a następnie w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, przez lata działały grupy robocze, którym udało się wypracować propozycje zmodernizowanych przepisów. Niestety kolejne zmiany kompetencyjne uniemożliwiły odpowiednie przepracowanie projektu nowelizującego wspomniane wymagania. Działo się tak przede wszystkim z uwagi na fakt, że zagadnienia te są skomplikowane, a dodatkowo wymagają notyfikacji do Komisji Europejskiej, na co kolejnym resortom brakowało czasu. Ostatnia zmiana kompetencji w działach administracji rządowej przekazała odpowiedzialność za zagadnienia paliwowe do Ministra Przemysłu. Branża ma nadzieję, że tym razem urzędnicy wygrają walkę z czasem, zanim nastąpi kolejna, zapowiedziana już przez Premiera Donalda Tuska, reorganizacja resortów odpowiedzialnych za szeroko rozumiany sektor energetyki. Zmiany przepisów dotyczących wymogów technicznych dla infrastruktury paliwowej są po prostu niezbędne.

Nomenklatura scalona

– wciąż rozwiązania tymczasowe, a co z systemowymi?

Wejście w życie Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/2522 z 23 września 2024 r. zmieniającego załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej sprawiło, że z mocą od 1 stycznia br. zmianie uległ kod CN dla czystego oleju napędowego. Wydawałoby się, że jest to wyłącznie zmiana techniczna, jednak do zmienionego kodu wprost odwoływały się liczne polskie akty prawne rangi ustawowej i wykonawczej. W efekcie drobna zmiana w prawie unijnym powodowała bardzo poważne wątpliwości prawne dotyczące rynku oleju napędowego, m.in. w zakresie: opłaty emisyjnej (Prawo ochrony środowiska), obowiązków wynikających z ustawy o efektywności energetycznej, koncesji dla oleju napędowego, czy też obowiązków utrzymywania zapasów obowiązkowych.

Jak już było o tym wspomniane we wstępie do Raportu, z kryzysowej sytuacji regulacyjnej, wywołanej przez zmianę Nomenklatury Scalonej, udało się w rekordowo krótkim czasie wybrnąć dzięki zaangażowaniu Ministerstwa Przemysłu i kilku innych instytucji. Niestety problem stosowania kodów CN wprost w ustawach pozostał. W przypadku ustaw podatkowych, zawierających odpowiednie klauzule stand-still (tzw. kotwice), obecność licznych technicznych oznaczeń towarowych, choć niepożądana, to stanowi drugorzędne zagadnienie. Natomiast w wyniku pozostawienia kodów CN w aktach prawnych takich jak: ustawa Prawo ochrony środowiska, ustawa o efektywności energetycznej czy ustawa o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw – wciąż występuje ryzyko, że w przypadku kolejnej rewizji oznaczeń paliw płynnych, trzeba będzie dokonywać kolejnych pilnych nowelizacji. Aby w końcu „Polak mógł być mądry po szkodzie”, POPiHN zaproponowała Ministerstwu Przemysłu oraz kilku innym resortom, aby bądź to wprowadzić odpowiednie kotwice do wskazanych ustaw, bądź zastąpić kody CN definicjami opisowymi towarów lub zastosować odwołania do rozporządzeń, doprecyzowujących opis o stosowne kody CN.

Drugim zasadniczym postulatem POPiHN jest wyłączenie hydrorafinowanego oleju roślinnego (HVO) spod opłaty emisyjnej i obowiązków wynikających z ustawy o efektywności energetycznej. Po to unijny prawodawca wszakże wyróżnił kod CN dla HVO (tudzież min. 80% mieszanki z konwencjonalnym olejem napędowym), aby móc w inny sposób nakładać obciążenia prawne na wykorzystanie paliw ekologicznych i nieekologicznych. Zdaniem branży paliwowej HVO, jako paliwo niskoemisyjne nie powinno być obłożone opłatami obciążającymi paliwa kopalne. Co istotne, wyłączenie HVO spod opłaty emisyjnej i wymogów efektywności energetycznej nie tylko będzie stanowiło impuls do jego upowszechnienia, lecz także nie przyniesie ubytków w budżecie państwa, gdyż obecnie paliwo to jest stosowane w bardzo niewielkich ilościach.

Sankcje na rosyjskie LPG

Wydawać się mogło, że 12 pakiet sankcyjny wymierzony w Rosję, przyjęty 18 grudnia 2023 r. (Rozporządzenie Rady UE nr 2023/2878) i wchodzący w życie z roczną vacatio legis, a więc 20 grudnia 2024 r., pozwoli na zamknięcie Europy na import węgłowodórów ze wschodu. Wielu rynkowych ekspertów wieszczyło kryzys na krajowym rynku, wywołany trudnościami logistycznymi w dostawach mieszanki propanu i butanu, zużywanej w ilości 2,5 mln t przede wszystkim przez sektor transportowy, lecz także przemysłowy i gospodarstwa domowe do celów grzewczych. Tego udało się uniknąć, szybko jednak okazało się, że szczelność wprowadzonych obostrzeń pozostawia wiele do życzenia. Z sankcji wyłączone zostały bowiem dostawy substancji takich jak izobutan i n-butan, które znajdują zastosowanie w przemyśle. Problem tkwi jednak w tym, że ten sam izobutan i n-butan, zmieszany z propanem, staje się LPG. Branża paliwowej już od stycznia 2025 r. przychodzi mierzyć się z konkurencją, która nie poniechała handlu z podmiotami rosyjskimi i uzyskała przy tym przewagę cenową. Według wstępnych danych import może wynosić nawet kilkadziesiąt tysięcy ton miesięcznie. Zdaniem POPiHN konieczne zatem będzie podjęcie działań przez polską i unijną administrację w celu uszczelniania sankcji nałożonych na Rosję.



Kolejne zmiany SENT „tuż za rogiem”?

Wprowadzony w 2017 r. system SENT, służący do monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi był jednym z elementów, które w znaczącym stopniu przyczyniły się do ograniczenia „szarej strefy” na rynku paliw płynnych. Chociaż wprowadzany w pełnej współpracy z branżą paliwową (i przy jej dużym zaangażowaniu), wymaga dalszych modyfikacji wraz z dostosowywaniem się nieuczciwych podmiotów do wprowadzonych obostrzeń. I tak w 2024 r. Ministerstwo Finansów zaproponowało w ramach Projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi oraz niektórych innych ustaw (UD109) uszczelnienie rynku betonu. Jednocześnie jednak wśród założeń projektu znalazły się m.in. postulaty objęcia systemem SENT m.in. wszystkich przesunięć międzymagazynowych, które dotychczas były wyłączone z monitorowania. Wdrożenie tego pomysłu stanowić będzie duże wyzwanie dla branży paliwowej, stąd też od razu POPiHN zasygnalizowała Ministerstwu Finansów konieczność zastosowania odpowiedniej, min. 18-miesięcznej, vacatio legis.

Przy okazji przygotowywanej przez MF zmiany, branża zaproponowała modyfikacje polegające m.in. na: podniesieniu minimalnej wielkości opakowań jednostkowych olejów smarowych, podniesieniu limitu, poniżej którego przewozy przesyłek nie podlegałyby monitorowaniu, co pozwoliłoby zoptymalizować obecny proces dostaw tych towarów, bez ryzyka nadużyć. Oprócz tego POPiHN postuluje wyłączenie wysyłki wyrobów akcyzowych na podstawie dokumentów eDD z systemu SENT, dzięki czemu uniknięto by podwójnego rejestrowania tych samych dostaw i nadmiernej biurokracji. Ministerstwo Finansów już wkrótce ma zaprezentować propozycje zmian przepisów. Branża paliwowa liczy, że zgłoszone przez POPiHN postulaty zostaną w nich uwzględnione.

KSeF

Krajowy System e-Faktur, centralizujący proces wystawiania elektronicznych faktur miał służyć dalszemu uszczelnianiu podatkowemu, a jego wstępnie uchwalone wejście w życie miało odbywać się stopniowo już w 2024 i 2025 r. Ku uldze wielu przedsiębiorców, ustawą z dnia 9 maja 2024 r. zmieniającą ustawę o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw – te rewolucyjne rozwiązania zostały odłożone w czasie do 2026 r. Nie zmienia to faktu, że konieczne jest odpowiednie przygotowanie techniczne do tak nowego systemu funkcjonowania faktur, tym większe w odniesieniu do przedsiębiorców o obrotach sięgających nie milionów, ale miliardów złotych. Niestety mimo obietnic ze strony Ministerstwa Finansów, że powstanie dokumentacja techniczna i środowiska techniczne umożliwiające realizację prac wdrożeniowych po stronie systemów informatycznych firm paliwowych oraz testów – branża wciąż na tę możliwość oczekuje. POPiHN liczy więc, że prace legislacyjne dotyczące szczegółów technicznych wdrożenia KSeF zostaną pilnie zakończone, aby tak duża i ważna zmiana nie była realizowana na ostatnią chwilę. Oby nie był to „głos wołającego na puszczy”.

Krajowy System
e-Faktur

KSeF

02

PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

Krajowe rafinerie przerobiły w 2024 r. około 27,6 mln ton ropy naftowej, co oznacza wzrost o 3,4% względem 2023 r. Blisko 90% surowca do przerobu trafiło do Polski z trzech krajów: Arabii Saudyjskiej, Norwegii i USA. Ważnymi kierunkami dostaw były również Nigeria i Gambia.

Ropa wydobywana w Polsce stanowiła niewielką część zaopatrzenia polskich rafinerii, jednakże był to większy wolumen niż dostawy z Wielkiej Brytanii czy Algierii. Miniony rok był pierwszym, w którym nie dostarczono do Polski ropy z Rosji, co jednoznacznie podkreśliło kluczową rolę infrastruktury do obsługi dostaw drogą morską: Naftoportu, zbiorników magazynowych PERN na wybrzeżu, a także rurociągu Pomorskiego z Gdańska do Płocka.

Podobnie jak w 2023 r. Arabia Saudyjska była głównym dostawcą surowca rafineryjnego. Z wolumenem blisko 14,1 mln ton samodzielnie zaspokoiła ponad połowę krajowego zapotrzebowania na ropę. W 2024 r. zauważalnie mniej surowca niż w 2023 r. trafiło do Polski z Norwegii, jednakże wciąż jest to drugi najważniejszy kierunek dostaw z wolumenem 8,7 mln ton ropy. Dostawy z USA wzrosły o 56% r/r i wyniosły 2,2 mln ton.

RYS.1 PRZERÓB ROPY – DANE ZA 2023 I 2024 R. [W MLN TON]

Źródło: dane własne POPiHN

ROK 2023	ROK 2024	WSKAŹNIK 2023=100
26,7	27,6	103,4

RYS. 2 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2024 R. [%]

Źródło: dane własne POPiHN, udział w całkowitej masie dostarczonego surowca



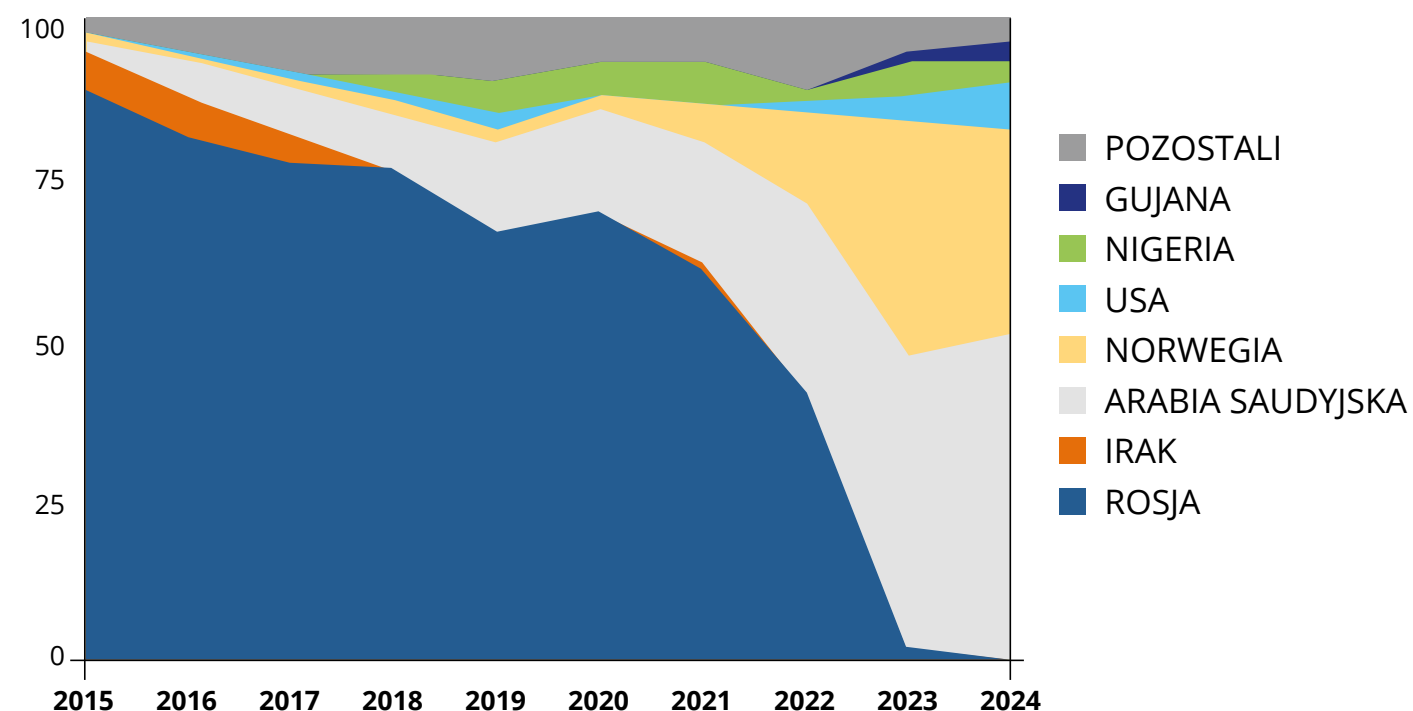
ODEJŚCIE OD ROPY Z ROSJI

W ciągu ostatniej dekady struktura dostaw ropy do Polski uległa całkowitej zmianie. Jeszcze w 2014 r. rosyjska ropa REBCO stanowiła 91% dostaw surowca do polskich rafinerii. O przewadze zakupów tego gatunku ropy decydowały kontrakty długoterminowe, atrakcyjna cena, dostosowanie technologiczne rafinerii oraz wykorzystanie transportu rurociągowego, który jest najtańszym środkiem logistyki dostaw. Nielegalna aneksja Krymu przez Rosję w 2014 r. zapoczątkowała w Polsce odejście od rosyjskiej ropy poprzez dywersyfikację dostaw. Proces ten przedstawiono na **RYS. 3**. Na początkowym etapie, najważniejszym kierunkiem dostaw spoza Rosji był Irak. W kolejnych latach wzrosła rola Arabii Saudyjskiej, Norwegii i Nigerii. Niespodziewanym testem na odporność systemu w przypadku odcięcia dostaw rosyjskiej ropy rurociągiem Družba był „kryzys chlorkowy” w 2019 r., gdy z uwagi na silne zanieczyszczenie produktu przez 46 dni ropa nie płynęła do Polski. W 2021 r., w ostatnim okresie przed pełnoskalową inwazją Rosji na Ukrainę, udział rosyjskiej ropy w dostawach do polskich rafinerii udało się zmniejszyć do 61%.

W odpowiedzi na kontynuowaną rosyjską agresję na Ukrainę, Unia Europejska nakładała na Rosję kolejne pakiety sankcji. W szóstym pakiecie uwzględniono embargo na dostawy rosyjskiej ropy naftowej drogą morską, które weszło w życie 5 grudnia 2022 r. Gdy 25 lutego 2023 r. doszło do niezapowiedzianego wstrzymania dostaw przez ropociąg z Rosji, na polskim rynku nie doszło do żadnych zawirowań, a udział ropy REBCO w przerobie polskich rafinerii zmalał w całym roku do 2%. Dzięki zaangażowaniu personelu pionów zakupu, logistyki, techniki w rafineriach, w 2024 r. polscy konsumenci mieli dostęp do wysokiej jakości paliw produkowanych w Polsce bez użycia choćby kropli ropy naftowej z Rosji.

RYS. 3 DOSTAWCY ROPY DO POLSKI W LATACH 2015-2024 R. [%]

Źródło: dane własne POPiHN, udział w całkowitej masie dostarczonego surowca



03

PRODUKCJA

PALIW PŁYNNYCH

Wspomniany w poprzednim rozdziale wzrost ilości przetworzonej ropy w rafineriach miał bezpośredni wpływ na krajową produkcję paliw płynnych. Jednocześnie należy wskazać, że w polskim porządku prawnym wytwarzanie paliw ciekłych jest rozumiane szerzej niż produkcja rafineryjna, uwzględnia również blending biokomponentów¹. W 2024 r. wytworzono łącznie 30,8 mln m³ (RYS. 4) paliw płynnych: benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego typu JET oraz lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO) oleju opałowego. Stanowi to wzrost produkcji o 2,6 mln m³ (9,4% r/r) względem 2023 r. Największy wzrost (12,3% r/r) odnotowano dla oleju napędowego i paliwa lotniczego, znacznie wzrosła również produkcja benzyn silnikowych (7,9% r/r). Gaz płynny LPG został wyprodukowany w podobnej ilości co w 2023 r. Spadek produkcji odnotowano jedynie w przypadku olejów opałowych: lekkiego (4,6% r/r) i ciężkiego (5,8% r/r).

Strukturę produkcji paliw w 2024 r. przedstawiono na RYS. 5.

Na zaobserwowany wzrost krajowej produkcji paliw złożyło się wiele czynników. Znaczący wpływ miała zdecydowanie lepsza koniunktura gospodarcza, widoczna we wzroście produktu krajowego brutto (PKB) w 2024 r. o 2,9% r/r, wobec wzrostu o 0,1% r/r w 2023 r.² Wyprodukowane paliwa niemal w całości trafiły na rynek wewnętrzny, należy jednak wziąć pod uwagę eksport benzyn silnikowych i oleju napędowego, w znakomitej większości skierowany do Ukrainy. Dostrzegalny jest pewien szczególny aspekt wzrostu produkcji paliwa lotniczego JET – w 2024 r. po raz pierwszy osiągnęła ona wartość większą, niż przed wybuchem pandemii³.

¹ Art. 3. pkt 45, lit. b Ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne. (Dz. U. z 2024 r. poz. 266, 834, 859, 1847, 1881.)
² GUS: Produkt krajowy brutto w 2024 roku – szacunek wstępny.
³ W 2019 r. krajowa produkcja paliwa lotniczego JET wyniosła 1 659 tys. m³ (Raport POPiHN Przemysł i handel naftowy 2019)

RYS. 4 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W 2023 I 2024 R. [W TYS. M³]
Źródło: Dane własne POPiHN

Wyszczególnienie	2023	2024	Wskaźnik 2023 = 100
Benzyny silnikowe	6 141	6 626	107,9
Olej napędowy	17 223	19 338	112,3
Gaz płynny LPG	816	820	100,5
Paliwo JET	1 499	1 673	111,6
Lekki olej opałowy	609	581	95,4
Ciężki olej opałowy	1 825	1 719	94,2
OGÓŁEM	28 113	30 757	109,4

RYS. 5

STRUKTURA PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W 2024 R. [%]

Źródło: Dane własne POPiHN

Paliwo	Procent [%]
ON	62,9%
BS	21,5%
COO	5,6%
LOO	1,9%
JET	5,4%
LPG	2,7%

16

POWRÓT DO SPISU TREŚCI

W odniesieniu do rozumianego jako produkcja paliw płynnych blendingu, procesu mieszania paliw tradycyjnych z biokomponentami i dodatkami uszlachetniającymi, należy uwzględnić obowiązek realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW), który w 2024 r. wzrósł z 8,9% do 9,1%. Również w tym roku, do powszechnego obrotu trafiła 95-oktanowa benzyna E10, zawierająca więcej biokomponentu niż dotychczas oferowana benzyna E5, która pozostała na rynku w wariantcie 98-oktanowym. Tym samym, znacznie wzrosła ilość etanolu, która została wykorzystana w procesie blendingu. Według szacunków POPiHN, w 2024 r. najwięksi operatorzy rynkowi dodali do benzyn silnikowych około 519 tys. m³ etanolu (liczonego razem z eterami), czyli o 41,2% więcej niż w 2023 r. Do blendingu z olejem napędowym wykorzystano ponad 1,3 mln m³ estrów metyloowych, czyli o 3,8% więcej, niż rok wcześniej. Realizacja NCW była wspomagana sprzedażą estrów stanowiących samoistne paliwo, znane jako B100. Członkowie POPiHN dostarczyli na krajowy rynek około 209 tys. m³ paliwa B100, ponadto blisko 100 tys. m³ skierowali bezpośrednio poza polskie granice. Uwzględniając krajowe uwarunkowania rynkowe szacuje się, że większość paliwa B100 znajduje końcowego konsumenta poza Polską.



Fot. SAUDI ARAMCO

04

IMPORT

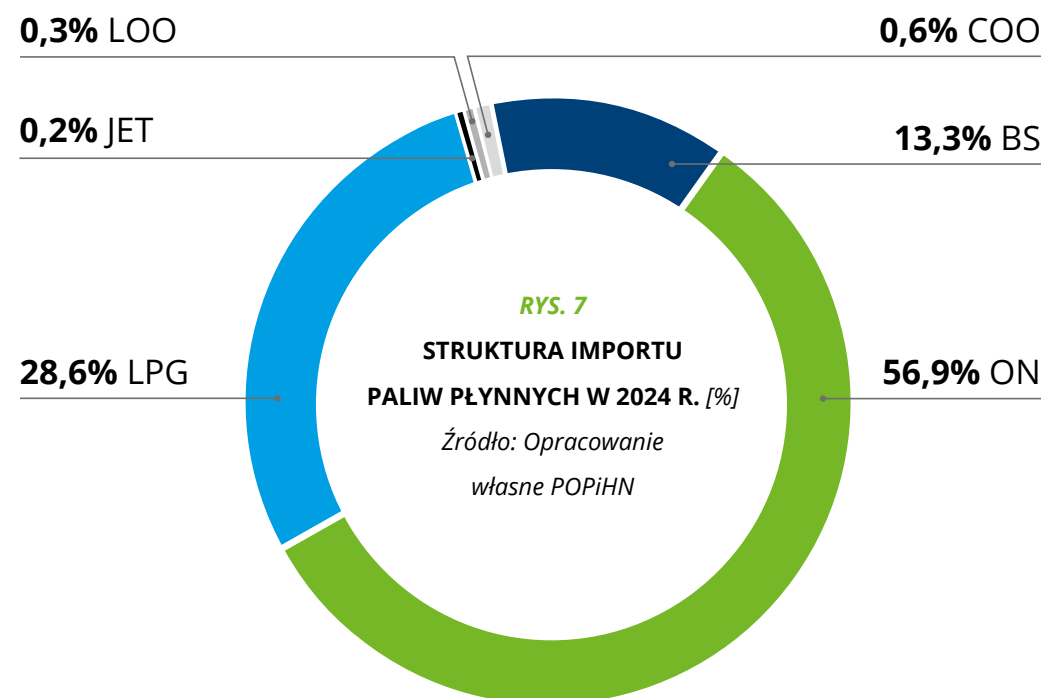
PALIW PŁYNNYCH

Podobnie jak w latach ubiegłych, w 2024 r. Polska nie była samowystarczalna pod względem zaspokojenia popytu na paliwa płynne krajową produkcją. Import paliw płynnych, rozumiany jako suma importu właściwego i nabyć wewnątrzwspólnotowych, został przedstawiony na RYS. 6.

W 2024 r. do Polski sprowadzono ok. 17 mln m³ paliw płynnych, czyli o 1,2% więcej niż w 2023 r. Wynik ten jest wypadkową zróżnicowanych zmian w imporcie poszczególnych paliw płynnych. Benzyny silnikowe odnotowały największy wzrost wolumenu importu, do kraju trafiło ok. 210 tys. m³ produktu więcej niż przed rokiem. Import oleju napędowego był na zbliżonym poziomie do tego zaobserwowanego w 2023 r., w tym wypadku kluczową zmianą było powolne formowanie się głównych kierunków dostaw. Niemniej, wciąż widoczny jest efekt rozdrobnienia kierunków importu na wiele krajów, będący skutkiem wprowadzenia unijnego embargo na import paliw z Rosji. W odróżnieniu od benzyn silnikowych, które trafiły do Polski głównie z sąsiednich krajów, olej napędowy został sprowadzony z kilku kontynentów, co miało przełożenie na koszty logistyczne. W 2024 r. gaz płynny LPG został sprowadzony w niewiele mniejszej ilości niż rok wcześniej, natomiast znacznie więcej tego paliwa pozostało w kraju z uwagi na skokowy spadek reeksportu tego produktu. Do Polski trafiło czterokrotnie więcej paliwa lotniczego JET niż przed rokiem, jednak wolumen zagranicznych dostaw tego paliwa wciąż pozostaje niewielki, ponieważ krajowa produkcja w znakomitej większości zaspokaja rosnącą konsumpcję na polskich lotniskach. Podobnie wygląda sytuacja z lekkim olejem opałowym, gdzie wzrost importu w 2024 r. liczony w setkach procent względem 2023 r. wynika z efektu niskiej bazy. Największy spadek, zarówno pod względem wolumenu, jak i w odniesieniu do poziomu z poprzedniego roku, odnotowano dla ciężkiego oleju opałowego.

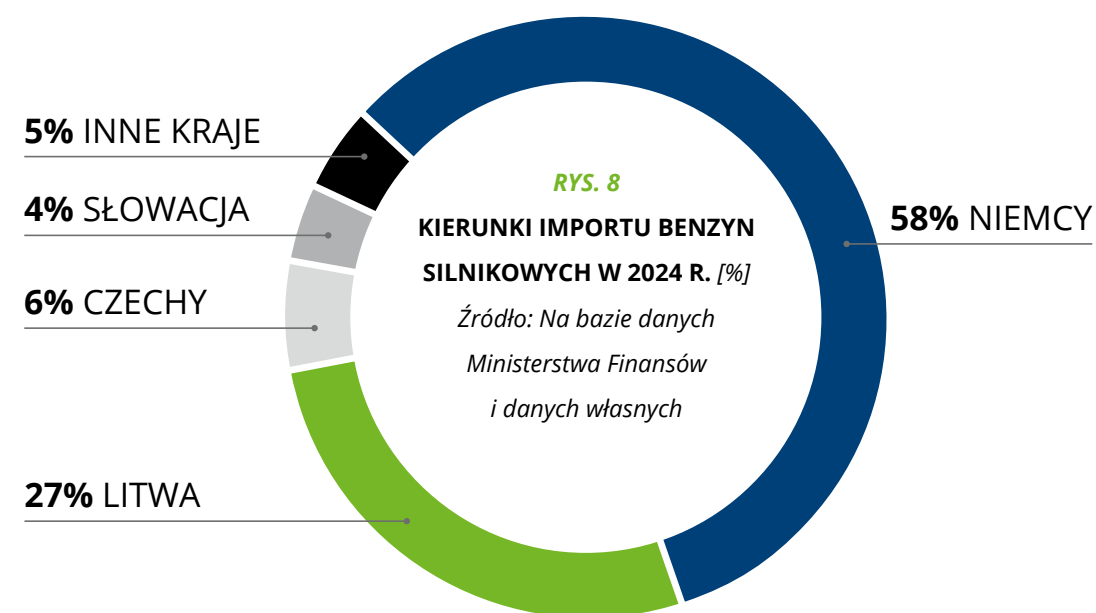
RYS. 6 PORÓWNANIE IMPORTU I NABYĆ WW. PALIW PŁYNNYCH W 2023 I 2024 R. [W TYS. M³]
Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie	2023	2024	Wskaźnik 2023 = 100
Benzyny silnikowe	2 047	2 258	110,3
Olej napędowy	9 548	9 622	100,8
Gaz płynny LPG	4 907	4 841	98,7
Paliwo JET	9	36	400,0
Lekki olej opałowy	7	57	814,3
Ciężki olej opałowy	201	104	51,7
OGÓŁEM	16 719	16 918	101,2



W strukturze nabyć zagranicznych w 2024 r., przedstawionej na **RYS. 7**, benzyny silnikowe zwiększyły swój udział o 1,3 p.p. w porównaniu do 2023 r. kosztem udziału oleju napędowego i gazu płynnego LPG. Pozostałe paliwa stanowią łącznie ok. 1% całości importu.

Wolumen importu zrealizowanego w 2024 r. wzrósł zarówno w przypadku członków POPiHN, jak i pozostałych podmiotów działających na polskim rynku paliw płynnych. W grupie 3 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG) spółki członkowskie POPiHN sprowadziły z zagranicy ok. 10,2 m³ paliw, czyli ponad 0,1 mln m³ więcej niż przed rokiem. Podobnie jak w latach ubiegłych, odpowiadały za większość importowanych do Polski benzyn silnikowych i oleju napędowego. Import zrealizowany przez pozostałe podmioty wyniósł około 6,5 mln m³, niecałe 0,1 mln m³ więcej niż w 2023 r. Firmy spoza POPiHN miały większy udział w imporcie gazu płynnego LPG.



Kierunki importu benzyn silnikowych w 2024 r., przedstawione na **RYS. 8**, pozostały zbliżone do tych z 2023 r. Największe ilości sprowadzono z Niemiec i Litwy – tylko te dwa kraje odpowiadają za ok. 85% wolumenu importowanych benzyn silnikowych. Znaczenie tych kierunków wzrosło, kolejno o 6 p.p. i 5 p.p. względem ich udziałów w 2023 r. Do zbilansowania rynku posłużyły również dostawy od kolejnych sąsiadów Polski: Czech i Słowacji. Mniejsze ilości produktu trafiły do Polski m.in. z Węgier i Holandii.



Na skutek wejścia w życie unijnych ograniczeń na zakup oleju napędowego z Rosji od 5 lutego 2023 r., kierunki dostaw tego paliwa do Polski uległy znacznemu rozdrobnieniu. Efekt ten był wciąż odczuwalny również w 2024 r., co widać na **RYS. 9**. W odróżnieniu od sytuacji z 2023 r., wyraźnie uformowały się dwa duże kierunki dostaw: USA oraz Niemcy, które łącznie odpowiadały za ok. 58% zagranicznych dostaw. Kolejne duże dostawy trafiały do Polski głównie z krajów europejskich takich jak Szwecja, Holandia, Litwa i Finlandia, jednocześnie olej napędowy był importowany również z Indii i Kuwejt. Lista dostawców jest znacznie dłuższa, przez co sumaryczny kierunek „Inne kraje” odnotował trzeci największy udział w całości importu oleju napędowego do Polski.

W ubiegłym roku weszła w życie ważna regulacja rynkowa – od 20 grudnia 2024 r. nie jest możliwe sprowadzanie gazu płynnego LPG z Rosji. Branża paliwowa wyraża zaniepokojenie zidentyfikowaną luką w przepisach sankcyjnych, z których został wyłączony m.in. n-butan (kod CN 2901 10). W normalnych warunkach rynkowych, z uwagi na wyższą cenę produkt ten nie jest konkurencyjny wobec LPG, jednakże wykorzystanie luki sankcyjnej i dumpingowej ceny może stanowić znaczne zaburzenie rynkowe i szkodzić legalnie działającym przedsiębiorcom, którzy ponieśli znaczne nakłady finansowe na dostosowanie się do przepisów sankcyjnych i zabezpieczenie dostaw LPG z innych źródeł.

05

EKSPORT

PALIW PŁYNNYCH

Eksport rozumiany jako eksport właściwy i dostawy wewnątrz-wspólnotowe przy uwzględnieniu reeksportu wyniósł w całym 2024 r. 5,0 mln m³ co oznacza spadek względem 2023 r. o 3,1%. Zaobserwowany wynik to wypadkowa wzrostu eksportu benzyn silnikowych i oleju napędowego, przy jednoczesnym załamaniu reeksportu gazu płynnego LPG.

Podobnie jak w 2023 r., w ubiegłym roku najwięcej paliw z Polski trafiło na Ukrainę. Utrzymująca się sytuacja wojenna w Ukrainie podtrzymuje duże zapotrzebowanie na paliwa płynne, przez co rynek naszego wschodniego sąsiada pozostaje niezwykle chłonny, a tym samym dochodowy dla producentów i pośredników realizujących dostawy na Ukrainę.

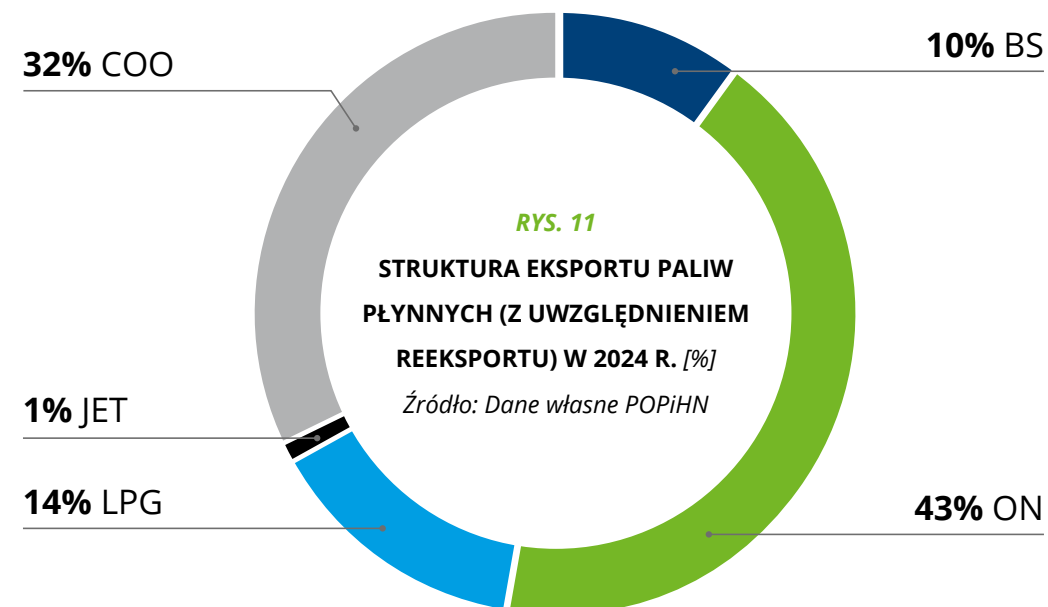
Wolumen eksportu poszczególnych paliw płynnych został przedstawiony na RYS. 10. Zeszlóroczny eksport benzyn na poziomie ok. 0,5 mln m³ i oleju napędowego ok. 2,2 mln m³ jednoznacznie wskazuje, jak bardzo wzrosła rola Polski w logistyce paliw płynnych. Jednakże, całość eksportu odnotowała gorszy wynik niż w 2023 r., głównie za sprawą LPG. Po rekordowych wzrostach w ostatnich latach, reeksport gazu płynnego LPG odnotował skokowy spadek aż o 40%, czyli o ok. 430 tys. m³. Szersze spojrzenie na bilans rynku LPG – nieznaczny spadek importu, utrzymanie krajowej produkcji na poziomie zbliżonym do tego w 2023 r. – pozwala wysnuć wniosek, że wspomniany wyżej wolumen gazu płynnego LPG pozostał w Polsce. Jest to spójne z działaniami jakie zostały podjęte w przygotowaniu na wejście w życie embarga na rosyjskie dostawy LPG w grudniu 2024 r. Nieznacznie wzrósł eksport paliwa lotniczego JET, jednak wolumen dostaw za granicę wciąż pozostaje marginalny w skali krajowej produkcji, która w znakomitej większości trafia na krajowe lotniska. Analogicznie do ubiegłych lat, nie odnotowano eksportu lekkiego oleju opałowego, którego cała krajowa produkcja jest konsumowana na rynku wewnętrznym. Ciężki olej opałowy pozostał produktem o charakterze eksportowym, jednak dostawy za granicę zmniejszyły się.

RYS. 10 EKSPORT PALIW PŁYNNYCH (Z UWZGLĘDNIENIEM REEKSPORTU)

I DOSTAW WEWNĄTRZWSPÓLNOTOWYCH W 2023 I 2024 R. [W TYS. M³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie	2023	2024	Wskaźnik 2023 = 100
Benzyny silnikowe	374	511	136,6
Olej napędowy	1 875	2 193	117,0
LPG	1 145	699	61,0
Paliwo lotnicze	25	31	124,0
Lekki olej opałowy	0	0	–
Ciężki olej opałowy	1 788	1 612	96,9
OGÓŁEM	5 207	5 046	96,9



Analizując strukturę eksportu paliw płynnych przedstawioną na **RYS. 11**, należy uwzględnić, jak znaczne zmiany zaszły w ciągu ostatniego roku. Jeszcze w 2023 r., to gaz płynny LPG i ciężki olej opałowy odpowiadały za ponad połowę polskiego eksportu, natomiast w 2024 r. to benzyny silnikowe i olej napędowy stanowiły większość zagranicznych dostaw z Polski.

W przypadku eksportu benzyn silnikowych zaszła interesująca zmiana. Rosnące wolumeny dostaw na Ukrainę wciąż są podstawą eksportu tego paliwa (z udziałem ok. 78%), ale równolegle pojawił się nowy produkt eksportowy – benzyna RON93, którą w 2024 r. wysłano poza granicę kraju w ilości ponad 100 tys. m³. Odbiorcami były Holandia oraz Belgia.

Ukraina była również głównym odbiorcą oleju napędowego, gdzie trafiło ok. 72% dostaw z Polski. Oprócz lidera, pozostałe kierunki eksportu uległy znacznej zmianie. Znaczne wolumeny oleju napędowego odebrały Zjednoczone Emiraty Arabskie oraz Estonia. Bez zmian jeśli chodzi o odbiorców paliwa B100, ujętego jako olej napędowy w statystykach POPiHN. Kierunkami dostaw były Holandia i Belgia. Ciężki olej opałowy niemal w całości trafił do odbiorców w Holandii, niewielkie dostawy trafiły również m.in. do Danii i Litwy. Zagranicznymi odbiorcami paliwa JET były Czechy oraz Dania.



06

KONSUMPCJA KRAJOWA

PALIW PŁYNNYCH W 2024 R.

Konsumpcja paliw płynnych w Polsce utrzymuje się w długofalowym trendzie wzrostowym – to generalny wniosek z analizy danych za 2024 r. Zestawienie szacunkowej¹ wielkości konsumpcji poszczególnych paliw w porównaniu do 2023 r. przedstawiono na [RYS. 12](#).

Ubiegły rok należy ocenić jako okres stabilizacji rynku. Korzystne otoczenie gospodarcze, przewidywalne ceny na stacyjnych pylonach, dostępność paliw pomimo trwającej wojny u naszego wschodniego sąsiada – te czynniki zapewniły warunki do dalszego wzrostu konsumpcji paliw w Polsce. Dynamika wzrostu nie była tak imponująca jak w ostatnich latach, ponieważ popyt wynikał z czynników gospodarczych. Nie występowały anomalie jak paniczne zakupy i skokowy wzrost liczby tankowanych aut obserwowany w 2022 r., czy też intensywna turystyka zakupowa i nabycia na potrzeby garażowego magazynowania paliw z racji nierynkowo niskich cen na pylonach w III kwartale 2023 r. Jedynie na rynku gazu płynnego LPG pojawiła się nadmiarowa dostępność produktu, wynikająca z przygotowań na wejście w życie embargo na LPG z Rosji. Należy podkreślić znakomitą pracę wykonaną przez przedsiębiorców branży paliwowej, dzięki ich zaangażowaniu w działania zabezpieczające kierunki dostaw paliw gotowych i surowca do produkcji rafineryjnej konsument może zapomnieć, że od kilkunastu miesięcy branża paliwowa działa w surowym reżimie sankcji na Rosję – wieloletniego głównego dostawcę produktów ropopochodnych do Polski. Dziś, polski rynek paliw płynnych funkcjonuje już bez rosyjskich dostaw, a krajowa konsumpcja osiąga kolejne historyczne szczyty.

¹ Analogicznie do lat ubiegłych, w swojej analizie rynku POPiHN wykorzystuje wstępne dane Ministerstwa Finansów dla importu, eksportu oraz nabyć i dostaw wewnątrzwspólnotowych. Ich ostateczna wersja, uwzględniająca końcowe rozliczenie 2024 r., dokonane przez służby skarbowe, będzie dostępna w II połowie 2025 r.

RYS. 12 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW PŁYNNYCH W KRAJU W 2024 R. W PORÓWNANIU DO 2023 R.

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie		2023		2024		Wskaźnik 2023=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	8 044		8 175		101,6
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	1 933	24	2 231	27	115,4
Olej napędowy	Konsumpcja	23 141		23 118		99,9
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	9 031	39	8 933	39	98,9
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	4 632		5 049		109,0
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	3 857	83	4 220	84	109,4
RAZEM 3 GATUNKI PALIW	Konsumpcja	35 817		36 341		101,5
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	14 821	41	15 384	42	103,8
Paliwo JET	Konsumpcja	1 326		1 448		109,2
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	9	1	36	2	386,9
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	610		623		102,1
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	7	1	57	9	829,5
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	204		254		124,3
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	201	99	104	41	51,5
OGÓŁEM	Konsumpcja	37 957		38 666		101,9
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	15 039	40	15 581	40	103,6

Ogólna krajowa konsumpcja, uwzględniająca sześć gatunków paliw płynnych, wyniosła ok. 38,7 mln m³ i była wyższa o około 0,7 mln m³ w porównaniu do konsumpcji z 2023 r. Aby zaspokoić popyt, który wzrósł o 1,9% r/r, konieczny był import, którego wolumen wyniósł ok. 15,6 mln m³, czyli o ok. 0,5 mln m³ więcej niż w roku poprzednim. Jednocześnie utrzymany został poziom ok. 40% jego udziału w całości rynku.

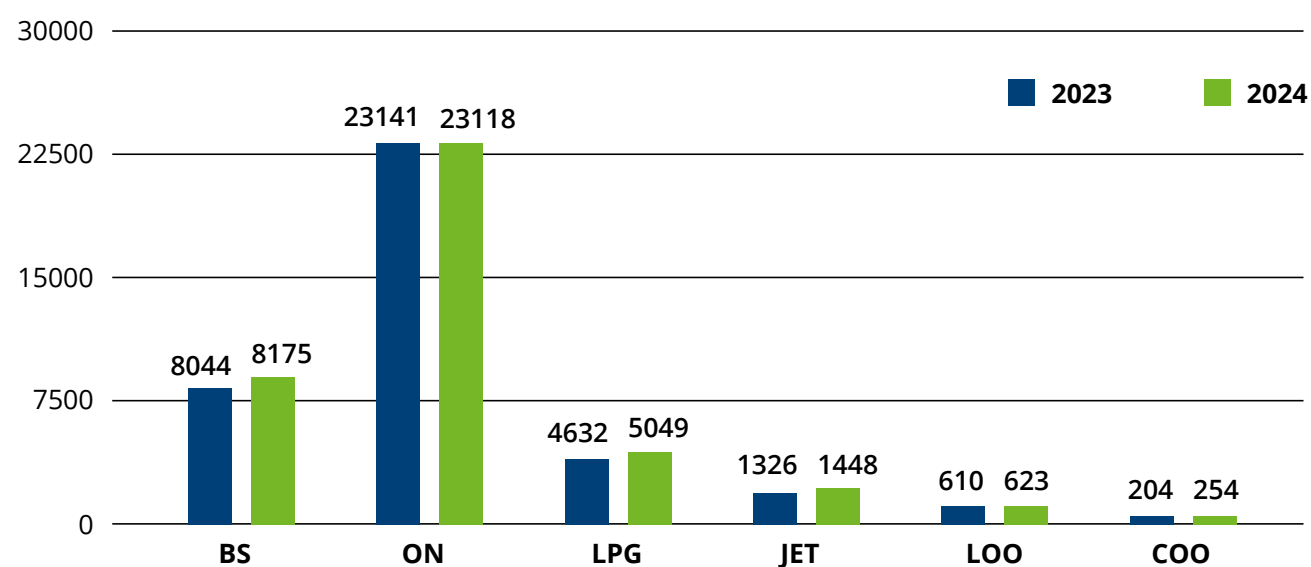
Analiza rynku ograniczonego do sprzedaży trzech głównych paliw (ON, BS i LPG) wskazuje na zwiększenie popytu o 1,5% względem zapotrzebowania w 2023 r. Wzrost konsumpcji o ok. 0,5 mln m³, został zaspokojony przy pomocy importu, który wzrósł o podobną ilość, tym samym zwiększając swój udział w całości konsumpcji o 1 p.p.

Jak widać na **RYS. 13**, olej napędowy pozostaje najważniejszym paliwem płynnym w Polsce, jednakże szacunki w oparciu o najlepsze dostępne dane wskazują, że jest to jedyny typ paliwa z odnotowanym spadkiem konsumpcji względem 2023 r. Wśród przyczyn trzeba wskazać m.in. postępującą wymianę parku samochodowego w Polsce, gdzie auta z silnikiem diesla mają coraz mniejszy udział w nowych rejestracjach samochodów osobowych. Jednocześnie należy uwzględnić narastające problemy branży ciężkiego transportu drogowego, będącej ważnym konsumentem tego paliwa. Konsumpcja oleju napędowego utrzymała się na poziomie ok. 23,1 mln m³, czyli zbliżonym do tego w 2023 r. Do zbilansowania rynku konieczny był import odpowiadający 39% całości konsumpcji tego paliwa, czyli podobnie jak rok wcześniej. Spółki członkowskie POPiHN pozostały najważniejszymi dostawcami oleju napędowego, przy nieznacznym spadku dynamiki tych dostaw o 1,1%. Mniejsze były również dostawy z importu, które osiągnęły poziom ok. 7,2 mln m³, czyli o 4,2% mniej niż w 2023 r. Import zrealizowany przez podmioty spoza POPiHN wzrósł o 18,7% i wyniósł niemal 2,5 mln m³. Należy wziąć pod uwagę, że równolegle obserwowany był wzrost reeksportu oleju napędowego.

W 2024 r. krajowe zapotrzebowanie na benzyny silnikowe ponownie wzrosło, jednak nie był to tak imponujący wzrost jak rok wcześniej i wyniósł 1,6%. Popyt na poziomie ok. 8,2 mln m³ niemal w całości został zabezpieczony przez dostawy spółek członkowskich POPiHN, w tym również z importu, który wzrósł aż o 38,1% i zbliżył się do poziomu 2 mln m³. Działalność podmiotów spoza POPiHN w segmencie benzyn silnikowych wyraźnie zmalała, co miało swoje odzwierciedlenie w spadku dostaw zagranicznych o 54,8% do poziomu niecałych 0,3 mln m³, skokowo skurczył się również reeksport.

RYS. 13 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2023 I 2024 R. [TYS. M³]

Źródło: Opracowanie własne POPiHN

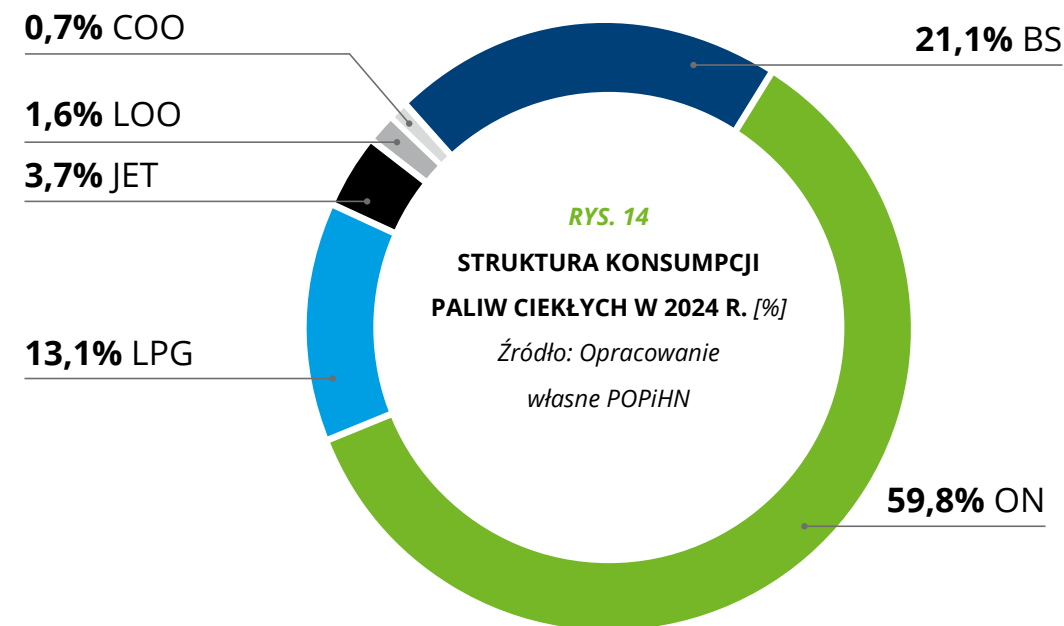


Wolumenowo największy wzrost zapotrzebowania odnotowano w przypadku gazu płynnego LPG. Poziom 5 mln m³ został przekroczony przy wzroście konsumpcji o ponad 0,4 mln m³ względem popytu z 2023 r. Polski rynek LPG opiera się o import. W tym segmencie kluczową rolę odgrywają podmioty spoza POPIHN, które część sprowadzonego produktu sprzedają dalej za granicę. Zjawisko to wystąpiło również w 2024 r., jednakże reeksport gazu płynnego LPG na poziomie ok. 0,6 mln m³ był o blisko 40% mniejszy względem wolumenu z 2023 r. Analizując wyniki w segmencie LPG, należy wziąć pod uwagę, że w 2024 r. na rynku trwały przygotowania do wejścia w życie sankcji na zagraniczne dostawy gazu płynnego LPG z Rosji. Intensywne zakupy produktu po atrakcyjnej cenie spowodowały rynekową nadpodaż, podejmowano działania mające na celu zmagazynowanie w kraju możliwie dużych ilości tego paliwa. Z uwagi na brak pojemności magazynowych, konsumenci przemysłowi byli zachęceni do gromadzenia zapasu w zbiornikach instalacji przemysłowych, niektórzy przedsiębiorcy ulokowali nadwyżkę gazu płynnego LPG w cysternach kolejowych.

Odbudowa krajowego rynku paliwa lotniczego JET dokonała się. W 2024 r. popyt na to paliwo nie tylko wrócił do poziomu rejestrowanego tuż przed pandemią², ale też wyraźnie go przekroczył – odnotowano konsumpcję na poziomie ponad 1,4 mln m³ przy wzroście zapotrzebowania o 9,2% względem 2023 r. Znakomita większość dostaw została zrealizowana dzięki krajowej produkcji, odnotowano jedynie marginalny import.

Popyt na lekki olej opałowy pozostał na poziomie zbliżonym do zapotrzebowania w 2023 r. Krajowi konsumenci odebrali 623 tys. m³ tego produktu, czyli o 2,1% więcej niż przed rokiem. Dostawy w większości pochodziły z krajowej produkcji. Import lekkiego oleju opałowego był wyraźnie większy niż rok wcześniej, ale wciąż miał niewielki udział w krajowej konsumpcji.

Wzrost zapotrzebowania odnotowano także w przypadku ciężkiego oleju opałowego. W 2024 r. dostawy krajowe wyniosły 254 tys. m³, co stanowi wzrost o 24,3% względem 2023 r. Jest to produkt o charakterze eksportowym, większość produkcji w polskich rafineriach trafia za granicę.



Spośród 6 gatunków paliw, jedynie dla oleju napędowego nie odnotowano wzrostu konsumpcji, co znalazło swoje odzwierciedlenie w strukturze konsumpcji paliw płynnych w Polsce, przedstawionej na **RYS. 14**. Udział oleju napędowego spadł poniżej 60%. Największy wzrost udziału, o 1 p.p., odnotowano dla gazu płynnego LPG. Niewielkie wzrosty udziału dotyczą również paliwa lotniczego JET oraz ciężkiego oleju opałowego. Konsumpcja benzyn silnikowych i lekkiego oleju opałowego wzrosła proporcjonalnie do całości rynku, stąd ich udział pozostał bez zmian.



² W 2019 r. krajowa konsumpcja paliwa lotniczego JET wyniosła 1 358 tys. m³
(Raport POPIHN Przemysł i handel naftowy 2019)

07

STACJE PALIW
W POLSCE

Monitoring rynku stacji paliw jest zadaniem niełatwym. Porównując dostępne opracowania za 2023 r. łatwo doszukać się rozbieżności. POPiHN informowała o 7915 stacjach paliw sprzedających co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy, URE¹ opublikował dane o 7949 stacjach spełniających ten warunek, a znów GUS² doszukał się 8539 stacji, ale zastosowana definicja stacji paliw jako punktu sprzedaży detalicznej: benzyny, oleju napędowego, gazu LPG, innych paliw, płynów chłodzących, środków czyszczących itp., pozwala stwierdzić, że przyjęty przez POPiHN warunek nie był brany pod uwagę.

POPiHN kontynuuje analitykę rynku w oparciu o dostępne zasoby: informacje pozyskane od firm członkowskich, dane ogólnie dostępne poszczególnych przedsiębiorstw oraz rejestr infrastruktury paliwowej prowadzony przez URE. Uwzględniając zidentyfikowane techniczne niedoskonałości Platformy paliwowej w zakresie modułu infrastruktury paliwowej, trudno jest przedstawić precyzyjny obraz rynku stacji paliw w Polsce. Wedle najlepszej wiedzy dostępnej POPiHN, krajowa sieć stacji paliw - obejmująca stacje paliw ogólnodostępne, sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy - liczyła na koniec 2024 r. 7937 punktów, czyli o 22 więcej niż w 2023 r. Rynek stacji paliw w podziale na grupy został przedstawiony na [RYS. 15](#).

RYS. 15 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W 2023 I 2024 R.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych POPiHN, URE oraz informacji na stronach internetowych poszczególnych sieci.

Uwaga metodologiczna: dane za 2023 r. zostały zaktualizowane.

Sieci stacji paliw	2023 31.12.2023	2024 31.12.2024	Wskaźnik 2023 = 100
KONCERNY KRAJOWE	1 929	1 941	100,6
KONCERNY ZAGRANICZNE	2027	1 993	98,3
SIECI NIEZALEŻNE (pod wspólnym brandem)	1 467	1 590	108,4
POZOSTALI OPERATORZY NIEZALEŻNI	2 313	2 240	96,8
SKLEPY WIELKOPOWIERZCHNIOWE	179	173	96,6
OGÓŁEM (około)	7 915	7 937	100,3

¹ „Sprawozdanie z działalności Prezesa URE w 2023 r.”, s. 264

² „Rynek wewnętrzny w 2023 roku”, s. 29

Największym operatorem detalicznym od lat jest ORLEN. W 2024 r. kontynuował ekspansję i zakończył rok z wynikiem 1941 stacji paliw w swojej sieci. Liczba stacji paliw działających w Polsce w ramach sieci koncernów zagranicznych spadła poniżej 2 tys. obiektów. Wiceliderem rynku pozostaje BP z 577 stacjami, czyli o 2 więcej niż przed rokiem. Sieć Shell Polska zmniejszyła się o 4 stacje i na koniec roku liczyła 456 obiektów. Spadek liczby stacji w sieci o 14 placówek dotyczy Circle K, które zakończyło rok z wynikiem 395 stacji. W czerwcu 2024 r. MOL ogłosił zakończenie rebrandingu 273 stacji przejętej sieci LOTOS PALIWA. Proces będzie kontynuowany na stacjach franczyzowych. Na koniec roku MOL posiadał w swojej sieci 386 stacji, ponadto w ramach Grupy MOL funkcjonuje również 89 stacji SLOVNAFT PARTNER. Liczba stacji paliw należących do Amic Polska wzrosła o 10 obiektów i na koniec 2024 r. działała na 128 lokalizacjach. Zanika rynkowa obecność marki TOTAL, 31 grudnia 2024 r. pod tym szyldem działała w Polsce tylko jedna stacja franczyzowa.

Zupełnie inna dynamika jest obserwowana w grupie sieci niezależnych³. Na koniec 2024 r. pod marką stacji Moya działało 500 placówek, tym samym firma ANWIM zrealizowała swój plan rozwoju ogłoszony jeszcze w grudniu 2020 r. Rozbudowa sieci aż o 50 stacji w ciągu ostatniego roku poskutkowała zmianą na rynkowym podium, Moya stała się trzecią największą siecią detaliczną w Polsce. Rosła również liczba stacji należących do firmy UNIMOT, działających pod międzynarodowym szyldem AVIA – w 2024 r. kolejne 10 stacji powiększyło tę sieć do 140 placówek. Wśród sieci niezależnych dynamicznie rozwijały się także sieci operatorów takich jak Grupa Pieprzyk czy WATIS.

Konsekwentnie maleje liczba stacji działających poza sieciami koncernowymi czy niezależnymi. Dla placówek funkcjonujących samodzielnie pod własnym szyldem lub w ramach niewielkich sieci liczących po kilka obiektów, rośnie atrakcyjność przyłączenia się pod dużą markę. POPiHN szacuje, że do końca 2024 r. ich liczba zmniejszyła się do 2240 stacji.

³ W analityce POPiHN w sieci niezależnej funkcjonuje przynajmniej 10 stacji pod wspólnym logo.

Należy mieć na uwadze, że prowadzenie stacji paliw w Polsce jest coraz trudniejsze. Obok czynników gospodarczych, takich jak rosnące koszty pracy i energii, dużym wyzwaniem jest niestabilne otoczenie regulacyjne. Na przedsiębiorców ciągle narzuca się kolejne obowiązki, bądź też debatuje się o nowych obciążeniach, co również nie ułatwia planowania biznesu. Dopiero udało się wprowadzić do oferty stacji paliw benzynę E10, co wymagało odpowiedniej logistyki oraz przygotowania personelu do obsługi zdezorientowanych klientów, a zaraz pojawił się szereg kolejnych wyzwań. Przygotowanie biznesu do wdrożenia Krajowego Systemu e-Faktur, czy dostosowanie się do nowego systemu kaucyjnego dotyczącego zużytych opakowań po napojach (pojawili się sugestie, że stacje paliw mogłyby pełnić funkcję punktów zbiórki odpadów, co jest rozwiązaniem wysoce niepraktycznym), generują kolejne koszty, jakie będą musieli ponieść przedsiębiorcy. Równocześnie do debaty publicznej wróciła propozycja ograniczenia sprzedaży alkoholu na stacjach paliw, co nie tylko bezpośrednio uderzyłoby w sprzedaż pozapaliwową, ale też zaburzyłoby cały model działalności typu *convenience store*.

Wymienione problemy nie dotyczą stacji, które nie posiadają oferty pozapaliwowej, bo same stanowią uzupełnienie oferty sklepu. Stacje paliw przy super i hipermarketach pozostają dla kierowców atrakcyjną alternatywą, ale ich liczba i charakter działania są uzależnione od strategii poszczególnych sieci sklepów wielkopowierzchniowych. Pod koniec 2024 r. przy dużych marketach funkcjonowały 173 ogólnodostępne stacje. Liderem tego segmentu pozostaje Intermarche, posiadające 72 stacje. Swoją ofertę paliwową posiadają m.in. Carrefour, Auchan oraz E. Leclerc.

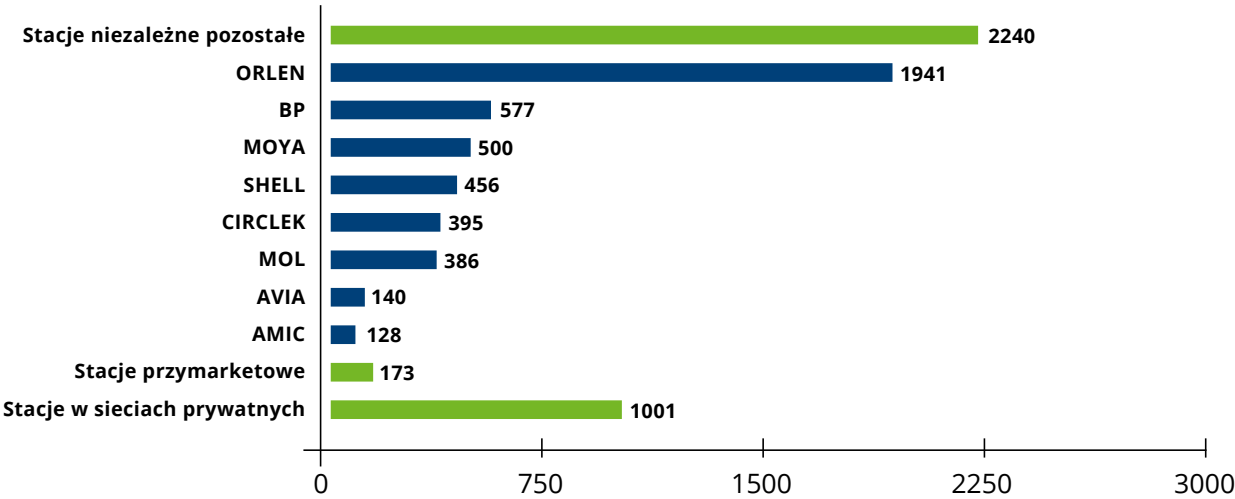


Fot. AMIC POLSKA SP. Z O.O.

RYS. 16 przedstawia zbiorcze zestawienie wielkości poszczególnych sieci działających w Polsce na koniec 2024 r. Ich rynkowy udział wyrażony w procentach został zaprezentowany na **RYS. 17**.

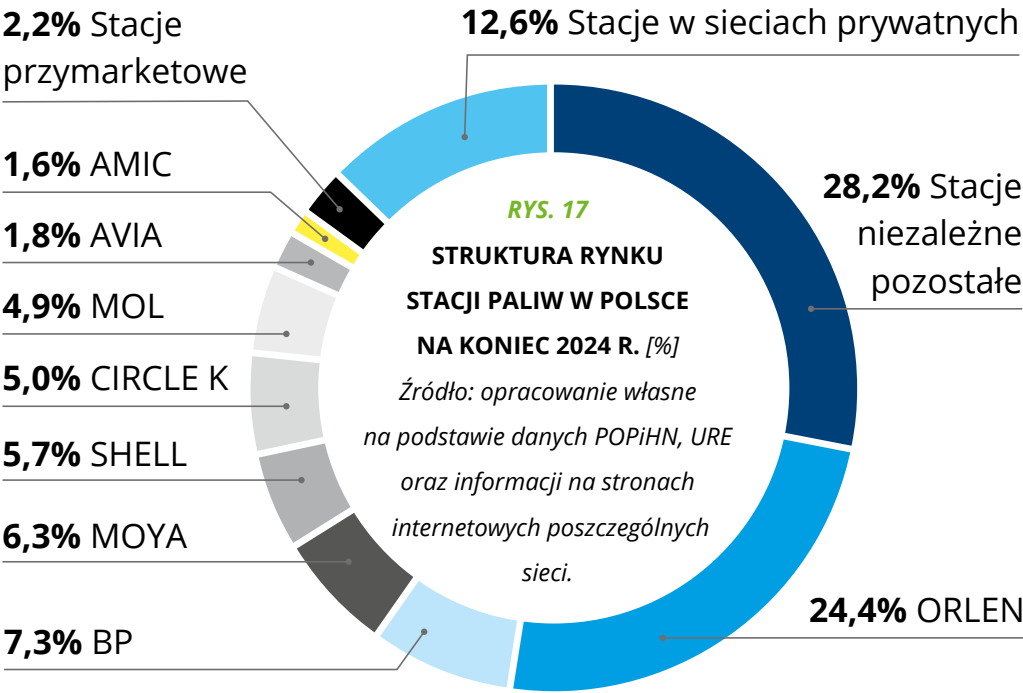
RYS. 16 STACJE PALIW W POLSCE NA KONIEC 2024 R.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych POPiHN, URE oraz informacji na stronach internetowych poszczególnych sieci.



Swój udział w rynku zwiększyły stacje w sieciach prywatnych oraz Moya, niewielkie wzrosty odnotowano również dla sieci ORLEN, AVIA i Amic. Największy spadek udziału w rynku dotyczy pozostałych stacji niezależnych, nieznacznie zmniejszył się również udział poszczególnych dużych sieci koncernów zagranicznych, z wyjątkiem BP, które zachowało rynkową pozycję sprzed roku.

Obrót detaliczny paliwami płynnymi to duży rynek. Na podstawie dostępnych danych za rok 2024 r. POPiHN szacuje go na kwotę ponad 184 mld zł. Jest to wypadkowa zaobserwowanego spadku cen paliw i rosnącej sprzedaży detalicznej, której wolumen dla trzech podstawowych paliw (BS, ON, LPG) określono na ponad 31 mld litrów. Z tytułu zapłaconych od tej sprzedaży podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa, opłata emisyjna) budżet państwa został zasilony kwotą ponad 83 mld zł. Szacowane wpływy do systemu finansów publicznych wygenerowane z tytułu działalności branży paliwowej ogółem to blisko 95 mld zł.



RYS. 17
STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW W POLSCE NA KONIEC 2024 R. [%]
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych POPiHN, URE oraz informacji na stronach internetowych poszczególnych sieci.



Stacje POPiHN

Fundamentem analiz rynku prowadzonych przez POPiHN są dane pozyskane z firm członkowskich. Ich wysoka precyzja i gwarancja rzetelności źródła pozwalają celnie wskazywać najważniejsze rynkowe trendy. W 2024 r. stacje paliw należące do sieci członków POPiHN sprzedały w kraju ok. 72% całkowitej sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych, ok. 52% oleju napędowego oraz ok. 41% autogazu. Tym samym udział POPiHN w sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych wzrósł o ok. 2 p.p., a w przypadku oleju napędowego i gazu ziemnego LPG zmniejszył się odpowiednio o niecałe 2 p.p. oraz ok. 4 p.p. względem 2023 r.

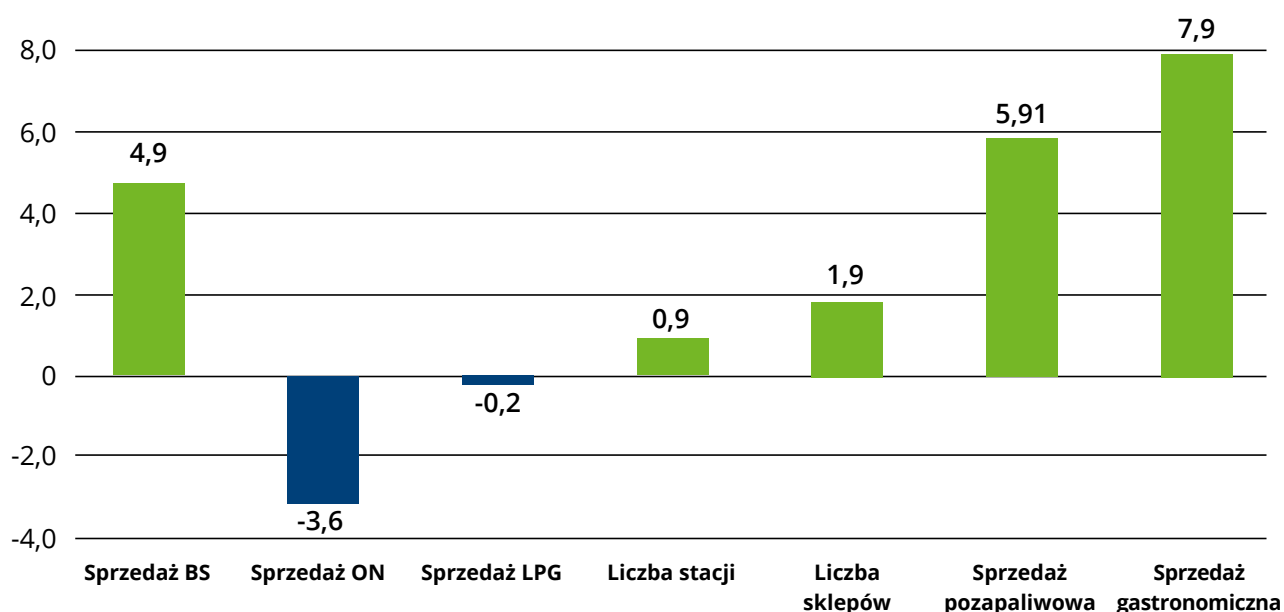
Na **RYS. 18** przedstawiono dynamikę kluczowych parametrów sieci stacji należących do członków POPiHN ogółem.

W odniesieniu do danych na **RYS. 18**, warto wspomnieć o zmianach jakie miały miejsce w 2024 r. w segmencie paliw premium. Sprzedaż uszlachetnionego oleju napędowego zachowała się podobnie do całości sprzedaży ON – odnotowano spadek sprzedanego wolumenu o 3,5% r/r. W przypadku sprzedaży benzyn silnikowych premium wzrost

RYS. 18 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, ILOŚCI STACJI PALIW I SKLEPÓW ORAZ SPRZEDAŻY POZAPALIWOWEJ I GASTRONOMICZNEJ NA STACJACH W SIECIACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN W 2024 R. W STOSUNKU DO 2023 R. [%]

Źródło: dane własne POPiHN. Zmiana sprzedaży paliw odnosi się do ich wolumenu.

Zmiana sprzedaży pozapaliwowej i gastronomicznej odnosi się do ich wartości w zł.



sprzedaży to aż 113,2% r/r. Jest to następstwo czynnika popytowego o charakterze regulacyjnym⁴. W 2024 r. do sprzedaży trafiło paliwo z zawartością do 10,0% bioetanolu, oznakowane jako E10 i oferowane jako benzyna 95-oktanowa. Paliwo zawierające do 5,0% bioetanolu pozostało w sprzedaży jako benzyna 98-oktanowa oznakowane jako E5. Było ono najczęściej pozycjonowane w ofercie jako produkt premium.

Pomimo przeprowadzenia akcji informacyjnej przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska⁵, a także zaangażowaniu firm z branży paliwowej w jak najlepsze poinformowanie klientów o nowym paliwie w ofercie, wielu konsumentów miało wątpliwość czy ich samochód z silnikiem benzynowym może stosować paliwo E10. Poskutkowało to skokowym wzrostem sprzedaży benzyny premium.

POPiHN posiada ograniczone możliwości analizy działalności sklepów przy stacjach paliw firm członkowskich, ponieważ formuła współpracy DOFO⁶ i DODO⁷ dopuszcza pewnego rodzaju swobodę w zakupach paliw i artykułów do sklepu. Jednolite zasady sprzedaży funkcjonują jedynie w formule CODO+COCO⁸ i tylko pewnej części stacji franczyzowych, tym samym organizacja nie posiada pełnych danych o sprzedaży sklepowej w obiektach innych niż stacje własne spółek członkowskich. Łącznie sprzedaż w tych sklepach w ciągu 2024 r. wzrosła o 4,5%, czyli o niecałe 0,4 mld zł. Należy jednak wziąć pod uwagę, że równocześnie wzrosła liczba sklepów na stacjach w formule CODO+COCO, tym samym statystyczny sklep zwiększył obrót średnio o 3,2% względem 2023 r., co przełożyło się na średnią roczną sprzedaż na poziomie 2,8 mln zł. Ten parametr, w połączeniu z wynikami segmentu gastronomicznego, jest kluczowy dla zrozumienia jak ważna dla rentowności stacji paliw jest sprzedaż pozapaliwowa. W sytuacji jaką odnotowaliśmy w 2024 r. na stacjach w sieciach firm członkowskich POPiHN, czyli spadek popytu detalicznego na olej napędowy i gaz płynny LPG, przy jednoczesnym wzroście kosztów pracy i energii, to sklep i gastronomia decydują, czy dana placówka jest rentowna. Przedsiębiorcy są tego świadomi i dochowują starań, aby oferta była możliwie kompletna i atrakcyjna, na stacjach pojawiają się nowe produkty i usługi skierowane nie tylko do klientów, którzy przyjechali zatankować samochód. W tym kontekście wszelkie ograniczenia sprzedaży skierowane wyłącznie na placówki handlowe jakimi są stacje paliw, wygenerują nieuczciwą konkurencję w segmencie convenience store, co będzie mieć przełożenie na wzrost cen paliw, aby obiekt zachował rentowność.

⁴ Art. 14 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 13 lipca 2023 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie biogazowni rolniczych, a także ich funkcjonowaniu (Dz. U. 2023 poz. 1597)



⁵ <https://www.gov.pl/web/klimat/paliwo-e10>

⁶ Stacja paliw będąca własnością agenta i prowadzona na zasadzie umowy franczyzy (ang. Dealer Owned Franchisee Operated)

⁷ Stacja paliw będąca własnością agenta i prowadzona przez niego (ang. Dealer Owned Dealer Operated)

⁸ Stacja paliw będąca własnością Spółki, prowadzona przez agenta (ang. Company Owned Dealer Operated)

/ Stacja paliw będąca własnością Spółki i prowadzona przez nią (ang. Company Owned Company Operated)

08

PROGNOZA POPYTU NA PALIWA CIEKŁE W POLSCE DO 2035 R.

Transformacja energetyczna oraz odejście od paliw kopalnych wydają się nieubłaganą kolejną rzeczą. Wśród argumentów, które za nią stoją, abstrahując od potrzeb polityki klimatycznej, rozwoju e-mobilności oraz paliw niskoemisyjnych, mogą się one przełożyć na poprawę bezpieczeństwa energetycznego. Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, dekarbonizacja przemysłu oraz „zielone” inwestycje to strategiczne priorytety członków POPiHN, którzy podejmują działania na rzecz realizacji celów zawartych w Porozumieniu Paryskim. Nie zmienia to faktu, że dziś transport, będący krwioobiegiem gospodarki, jest napędzany przede wszystkim paliwami ropopochodnymi. Zastąpienie ich energią elektryczną i paliwami niskoemisyjnymi jest procesem długotrwałym, który wymaga m.in. dużych inwestycji ze strony przedsiębiorców oraz zwiększonych wydatków ze strony konsumentów.

Wdrożenie na masową skalę **„zielonych” technologii**, w tym poprawa efektywności magazynowania energii elektrycznej oraz budowa elastycznych sieci elektroenergetycznych, w przyszłości

mogą obniżyć koszty dekarbonizacji przemysłu. Tempo zmian będzie zależało jednak od bardzo wielu czynników politycznych, gospodarczych i społecznych. Przedsiębiorstwa paliwowe na całym świecie stają się koncernami multienergetycznymi, jednak środki na transformację energetyczną gromadzą przede wszystkim ze sprzedaży paliw kopalnych. Stały wzrost zapotrzebowania na energię w światowej gospodarce, rosnące aspiracje konsumentów na całym świecie oraz spowalniające tempo transformacji energetycznej sprawiają, że szczyt zapotrzebowania na paliwa kopalne jest jeszcze przed nami.

Od czasu pandemii Covid-19 bardzo trudno jest prognozować zmiany zachodzące na rynku paliwowym na całym świecie. Agresja Rosji na Ukrainę wprowadziła dodatkowe utrudnienia, gdyż na trwale zaburzyła sytuację na międzynarodowych rynkach surowców energetycznych, również w obszarach ropy naftowej i paliw. Ponadto wielką niewiadomą są skutki prezydentury Donalda Trumpa, które mogą mieć niebagatelny wpływ na światowy rynek ropy

i paliw, na sytuację gospodarczą Unii Europejskiej, a także poziom bezpieczeństwa państw naszego regionu.

Według najnowszych danych Międzynarodowej Agencji Energii (MAE) rozwój gospodarki chińskiej nadal jest głównym czynnikiem wzrostu światowego zapotrzebowania na ropę, mimo że jego znaczenie będzie stopniowo maleć, m.in. z powodu dynamicznie rozwijającej się elektryfikacji transportu. Jednocześnie rośnie zużycie ropy w Indiach oraz innych wschodzących gospodarkach azjatyckich i proces ten będzie się nasilał. Natomiast w państwach należących do OECD w zeszłym roku odnotowany został niewielki wzrost popytu na ropę, jednak długofalowo prognozowany jest powrót do strukturalnego spadku¹. Z globalnych czynników o ważnym znaczeniu dla Europy warto wspomnieć także o zahamowaniu popytu afrykańskiego na benzyny produkowane w Europie, wskutek uruchomienia olbrzymiej rafinerii Dangote w Nigerii. Przewidywane spadki eksportu europejskich benzyn do Afryki przełożą się na pogorszenie kondycji ekonomicznej

unijnych producentów paliw i zamykanie kolejnych europejskich rafinerii.

Należy się spodziewać, dalszego wzrostu wydobycia ropy naftowej w USA, które już są światowym liderem w produkcji tego surowca. Realizacja koncepcji „Drill, baby, drill!” powinna obniżyć ceny ropy, mimo ciągłego wzrostu zapotrzebowania. Ze wstępnych szacunków wynika, że pod koniec zeszłego roku przekroczyło ono 103 mln baryłek dziennie. MAE oraz Departament Energii USA (DoE) przewidują dalsze wzrosty zapotrzebowania na ropę z uwagi na rosnący popyt w Azji (głównie w Indiach i Chinach). Dostępne publicznie prognozy różnią się znacząco co do tego, kiedy może dojść do szczytu zapotrzebowania na ropę. Nowa administracja amerykańska może sprawić, że większość niedawnych prognoz trzeba będzie zweryfikować, zwłaszcza w kontekście wypowiedzenia przez USA Porozumienia Paryskiego.

¹ MAE, *Oil Market Report – February 2025*, <https://www.iea.org/reports/oil-market-report-february-2025>





Fot. UNIMOT S.A.

Najnowsze prognozy DoE zakładają, że mimo wzrostu popytu na ropę, jej ceny będą stopniowo spadać z powodu nadpodaży surowca, dzięki czemu będą mogły być rozbudowane jego amerykańskie zapasy. W grudniu br. cena ropy Brent ma wynieść 72 USD za baryłkę, a średnia cena w 2026 r. ma wynieść 66 USD za baryłkę². Spadek cen ropy może być istotnym czynnikiem obniżającym ceny paliw ropopochodnych, co dodatkowo może spowolnić światowe tempo transformacji energetycznej. Jednocześnie MAE zakłada, że większe wykorzystanie pojazdów elektrycznych, rozwój niskoemisyjnych technologii, poprawa efektywności energetycznej oraz zmiany zachowań konsumentów (np. częstsze korzystanie z transportu publicznego) znacznie spowolnią wzrost popytu na ropę, który ustabilizuje się pod koniec bieżącej dekady³.

Zapotrzebowanie na paliwa w dużej mierze jest skorelowane z rozwojem ekonomicznym. Z polskiej perspektywy istotne jest to, że strefa euro jest pogrążona w gospodarczej stagnacji łącznie osiągając niewielki wzrost w czwartym kwartale zeszłego roku, przy czym PKB dwóch jej największych gospodarek (Niemiec i Francji) spadło. Na tym tle sytuacja Polski wypada bardzo dobrze. Zaktualizowana prognoza Międzynarodowego Funduszu Walutowego⁴ pokazuje, że nasza gospodarka w 2025 r. ma rozwijać się w tempie ok. 3,5%, a mocna

pozycja jednej z najszybciej rozwijających się gospodarek w Europie ma być utrzymana także w najbliższych latach. W praktyce oznacza to wzrost krajowego zapotrzebowania na paliwa płynne.

Do niedawna planowanie scenariuszy dostaw paliw w dużej mierze opierało się na przyjęciu jedynie założeń makroekonomicznych. Zmiany sytuacji gospodarczej względem tych założeń powodowały konieczność adaptacji planów biznesowych do potrzeb rynku. Najnowsze wersje prognoz zapotrzebowania na paliwa w Polsce uwzględniają nie tylko trendy na światowych rynkach ropy, europejskim rynku paliw oraz perspektywy rozwoju gospodarczego Polski, ale przede wszystkim odnoszą się do różnych wariantów regulacyjnych oraz opracowanych na tej podstawie estymowanych ocen skutków wybranych regulacji.

² EIA, *Short-Term Energy Outlook*, luty 2025, https://www.eia.gov/outlooks/steo/report/global_oil.php; *The U.S. Energy Information Administration (EIA) to agencja analityczno-statystyczna podległa Departamentowi Energi USA*.

³ MAE, *Oil Market Report*, grudzień 2024, <https://www.iea.org/reports/oil-market-report-december-2024>

⁴ *Global Growth: Divergent and Uncertain*, styczeń 2025 <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2025/01/17/world-economic-outlook-update-january-2025>



ZAŁOŻENIA SCENARIUSZA BAZOWEGO

Bazowy scenariusz zakłada, że w ciągu najbliższych 10 lat średnie tempo wzrostu PKB będzie stabilne (choć poniżej prognoz IFW), kurs USD będzie się mieścił w przedziale 3,75-3,97 zł, a dekarbonizacja sektora będzie się odbywać zgodnie z przyjętymi regulacjami Fit for 55. Głównie chodzi o wdrożenie systemu ETS2, który ma obowiązywać od 1 stycznia 2027 r., a ceny energii nie będą wówczas na tyle wysokie, by przesunięto jego wejście w życie o 12 miesięcy (co dopuszczają obowiązujące przepisy). Przyjęto także, że zabezpieczenie w formie mechanizmu stabilizacji cen, zakładające jednorazowe uwolnienie uprawnień z Rezerwy Stabilności Rynkowej⁵ (jeżeli ceny uprawnień przekroczą 45 Euro za tonę CO₂, czyli ok. 50 gr/l tradycyjnych paliw), zadziałała tylko krótkookresowo i już w pierwszym roku obowiązywania cena emisji osiągnie 68 euro za tonę CO₂. W zakresie przewidywanych skutków wejścia w życie ETS2 wykorzystano uśrednione scenariusze zewnętrznych firm doradczych. Założono również, że podwyższone obowiązki OZE,

przewidziane w RED III, będą odpowiednio zaimplementowane do 1 stycznia 2030 r., a poziom kar za ich niezrealizowanie będzie na poziomie przyjętym w ramach niedawnej implementacji RED II do krajowego porządku prawnego.

Warto wspomnieć, że chociaż Premier Donald Tusk podczas prezentowania priorytetów polskiej prezydencji w Radzie UE w Parlamencie Europejskim skrytykował mechanizm ETS2, to stanowisko Komisji Europejskiej, jak na razie, jest niezmiennie. Dyrektywa wprowadzająca system ETS2 jest prawnie wiążąca, a za brak jego wdrożenia do krajowego porządku prawnego grożą kary finansowe ze strony Komisji Europejskiej. Procedura o naruszenie przepisów prawa unijnego została już nawet wszczęta względem Polski (oraz 25 innych państw członkowskich)⁶. Teoretycznie jest możliwe, by wyłączyć poszczególne państwa członkowskie lub zmienić postanowienia dyrektywy (np. wpisując mocniejsze mechanizmy stabilizujące ceny uprawnień do emisji), jednak na takie rozwiązanie musiałaby się zgodzić większość państw członkowskich oraz Parlament Europejski. Mając to na uwadze, w bazowym scenariuszu przyjęto, że system ETS2 wejdzie w życie zgodnie z obowiązującymi przepisami unijnymi.

[mln m ³]	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
ON	23,1	23,4	23,6	23,9	24,3	24,4	24,5	24,6	24,6	24,5	24,3	24,1
BS	8,2	8,3	8,4	8,4	8,5	8,5	8,4	8,4	8,3	8,2	8,0	7,8
LPG	5,0	5,2	5,0	5,0	5,0	4,9	4,9	4,8	4,7	4,6	4,5	4,4
LOO	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
PALIWA RAZEM	36,6	37,5	37,6	37,9	38,4	38,4	38,4	38,3	38,1	37,8	37,3	36,8

⁵ Rezerwa Stabilności Rynkowej EU ETS (ang. Market Stability Reserve) została utworzona decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1814 z 6 października 2015 r. w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych i zmiany dyrektywy 2003/87/WE (Dz.U. UE L 264, z 9.10.2015). Ma ona na celu dostosowywanie rocznych wolumenów sprzedawanych na aukcjach uprawnień do emisji.

⁶ Termin na implementację dyrektywy dotyczącej ETS2 upłynął 30 czerwca 2024 r.

ZAŁOŻENIA SCENARIUSZA PRZYSPIESZONEJ DEKARBONIZACJI

W scenariuszu przyspieszonej dekarbonizacji przyjęto, że w ciągu najbliższych 10 lat średnie tempo wzrostu PKB znacznie spadnie (będzie o ponad połowę niższe niż prognozy IMF), a kurs USD będzie się mieścił w przedziale 4,20 – 4,60 zł. Ponadto zostało założone, że poza wdrożeniem przyjętych rozwiązań pakietu Fit for 55 zostanie przeprowadzona reforma opodatkowania energii (rewizja ETD). Przyjęto, że wejście w życie zmian podatkowych rozłożone będzie w czasie

w 3 etapach, począwszy od 1 stycznia 2026 r., z zastrzeżeniem, że okres wdrażania nowych stawek na LPG byłby na tyle odłożony w czasie, iż wykracza poza ramy czasowe przygotowanej prognozy.

Założono wejście w życie ETS2 od 1 stycznia 2027 r., jednak w zakresie przewidywanych skutków tej regulacji wykorzystano scenariusz wysokich kosztów (wzrost od 74 Euro za tonę CO₂ w 2027 r. do 400 Euro w 2035 r.). Przyjęto również, że podwyższone obowiązki OZE przewidziane w RED III wejdą w życie 1 stycznia 2030 r., jednak poziom kar będzie wyższy, niż jest to przewidziane w obecnym stanie prawnym.

[mln m³]	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
ON	23,1	23,2	23,3	23,4	23,5	23,3	23,0	22,6	22,2	21,7	21,4	21,0
BS	8,2	8,3	8,3	8,3	8,4	8,1	7,9	7,8	7,5	7,3	7,1	6,9
LPG	5,0	5,2	5,0	4,9	4,9	4,8	4,7	4,5	4,3	4,1	4,0	3,8
LOO	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4
PALIWA RAZEM	36,9	37,3	37,2	37,2	37,4	36,8	36,1	35,4	34,5	33,6	32,9	32,1

ZAŁOŻENIA SCENARIUSZA OPÓŹNIONEJ DEKARBONIZACJI

W scenariuszu opóźnionej dekarbonizacji przyjęto, że w ciągu najbliższych 10 lat średnie tempo wzrostu PKB będzie nieznacznie wyższe niż prognozy MFW, a kurs USD będzie się mieścił w przedziale 3,90 – 4,30. W ramach założeń regulacyjnych przyjęto wprowadzenie korekt do pakietu Fit for 55. Przede wszystkim polegałyby one na tym, że system ETS2 zacznie obowiązywać od 1 stycznia 2028 r., a dzięki rozbudowie mechanizmu stabilizacji cen przez pierwsze lata ceny uprawnień

tylko nieznacznie będą przekraczały limit 45 Euro za tonę CO₂, zgodnie ze scenariuszem niskich cen, jednak będą systematycznie rosły do poziomu ok. 150 Euro za tonę CO₂ w 2035 r.

Założono również urealnienie celów RED III, przez zmianę systemu obliczania stopnia realizacji obowiązków OZE polegającą na wprowadzeniu mnożników wspierających rozwój niskoemisyjnych paliw odnawialnych spełniających wymogi zrównoważonego rozwoju. Ponadto przyjęto, że poziom kar za niezrealizowanie obowiązków OZE będzie taki, jaki jest przewidziany w obecnie obowiązujących przepisach.

[mln m ³]	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
ON	23,1	23,5	23,9	24,3	24,7	25,1	25,4	25,7	26,0	26,2	26,3	26,2
BS	8,2	8,3	8,5	8,6	8,8	8,9	8,9	8,8	8,8	8,7	8,7	8,6
LPG	5,0	5,2	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,0	5,0	5,0	4,9	4,8
LOO	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5
PALIWA RAZEM	36,9	37,6	38,1	38,6	39,2	39,7	40,0	40,1	40,3	40,4	40,4	40,1

09

INFORMACJE

O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

W 2024 r. na polskim rynku obserwowaliśmy kontynuację trendu stabilizacji cen paliw silnikowych, który rozpoczął się pod koniec 2023 r. Wyzwania wynikające z wprowadzonych sankcji na paliwa z Rosji nie spowodowały rynkowych zaburzeń, przedstawiciele branży paliwowej podjęli szereg działań zabezpieczających dostępność produktu w atrakcyjnej cenie, dzięki czemu zmiany kierunków zaopatrzenia nie miały przykrych konsekwencji dla portfeli klientów. Było to możliwe dzięki sprzyjającym czynnikom o charakterze globalnym.

Czynniki globalne

Wśród globalnych czynników mających wpływ na ceny paliw w Polsce wyróżnia się przede wszystkim notowanie ropy Brent oraz kurs USD/PLN. Porównanie ich średnich wartości w 2023 i 2024 r. przedstawia [RYS. 19](#). Ropa jest notowana w USD za baryłkę, stąd czynniki te stanowią specyficzny tandem, którego wypadkowa znajduje odzwierciedlenie w cenach widocznych na stacjach paliw. W odniesieniu do średniego kursu USD/PLN z 2023 r., przez cały 2024 r. obserwowaliśmy wyraźne osłabienie dolara względem złotówki, co rekompensowało wzrost notowań ropy Brent ponad średnią z 2023 r., widoczny w II i III kwartale 2024 r., co widać na [RYS. 20](#).

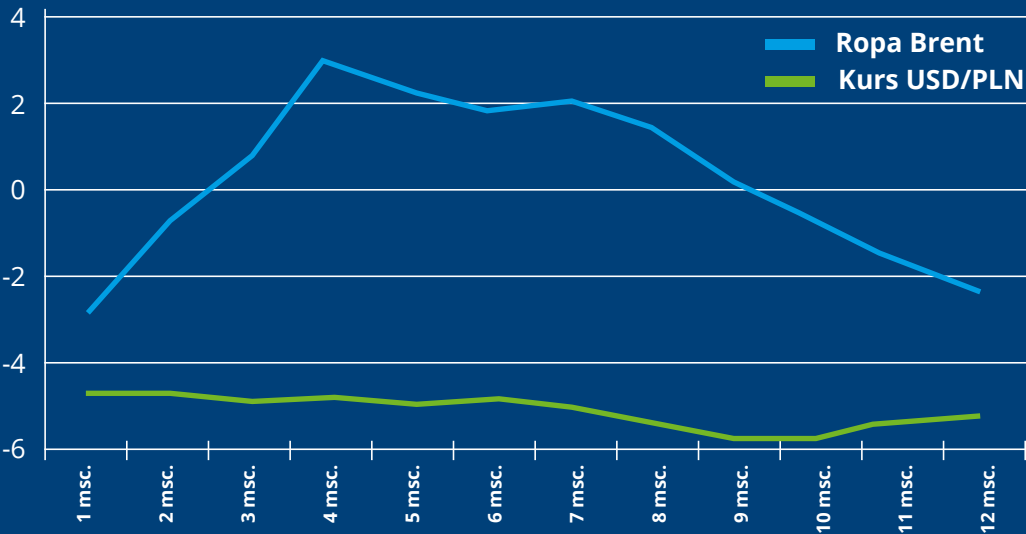
RYS. 19 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ I KURSU USD/PLN W 2023 I 2024 R.

Źródło: U.S. Energy Information Administration, NBP

Wyszczególnienie	2023		2024		Wskaźnik 2024/2023
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	2023=100
Notowania ropy Brent	82,66	USD/bbl	80,52	USD/bbl	97,4
Kurs USD/PLN	4,2011	zł	3,9812	zł	94,8

RYS. 20 DYNAMIKA ZMIAN SKUMULOWANYCH ŚREDNICH NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU USD/PLN W 2024 R. W STOSUNKU DO ICH ŚREDNICH WARTOŚCI W 2023 R. [%]

Źródło: opracowanie POPiHN na podstawie danych z U.S. Energy Information Administration i NBP



Na rynku ropy widoczna była swoista próba sił, z jednej strony kraje OPEC+ forsowały politykę „drogiej baryłki” poprzez ograniczenie podaży surowca, z drugiej strony USA zwiększyły wydobycie. W marcu 2024 r. kraje OPEC+ podjęły decyzję, by przedłużyć dobrowolne ograniczenie wydobycia ropy o łącznie 2,2 mln baryłek dziennie (bpd) na drugi kwartał 2024 r.¹ W oczekiwaniu na wzrost popytu na ropę w Chinach, ograniczenie to było dalej przedłużane, ostatecznie aż do końca marca 2025 r.², ale należy podkreślić, że nie wszystkie kraje OPEC+ rzetelnie się do niego stosowały³. W obliczu kumulujących się czynników działających zdecydowanie na spadek cen ropy, polityka drogiej baryłki nie przyniosła rezultatów. Spadek popytu na ropę w Chinach, doniesienia o postępach nad wypracowaniem zawieszenia broni w wojnie Izraela z Hamasem oraz zwycięstwo Donalda Trumpa w wyborach prezydenckich w USA sprawiły, że w drugiej połowie roku notowania ropy naftowej konsekwentnie spadały. Uwzględniając rosnący eksport surowca przez USA, globalny rynek ropy naftowej będzie mniej podatny na czynniki o charakterze geopolitycznym, jak napięcia pomiędzy Izraelem i Iranem, czy ataki Hutich na statki na Morzu Czerwonym. Tym samym ryzyko szoków podaźowych jest wyraźnie mniejsze niż przed laty, a notowania ropy powinny być bardziej przewidywalne. W grudniowym Oil Market Report⁴, Międzynarodowa Agencja Energetyczna przedstawiła prognozę, w której przewiduje rynkową nadpodaż ropy w I kwartale 2025 r.

¹ https://www.opec.org/opec_web/en/press_room/7305.htm

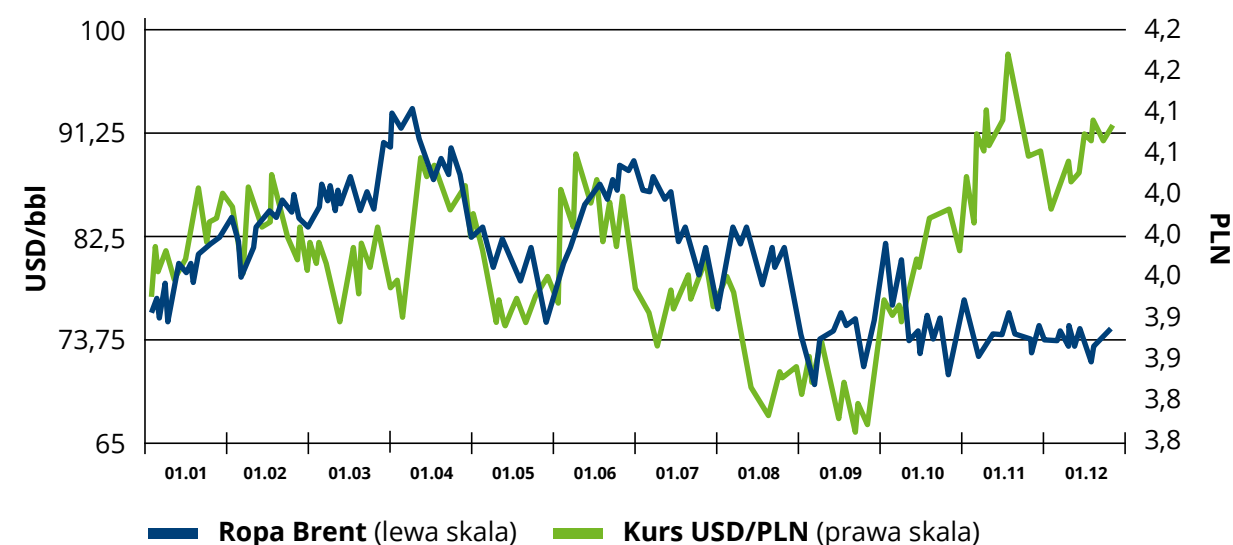
² https://www.opec.org/opec_web/en/press_room/7420.htm

³ https://www.opec.org/opec_web/en/press_room/7369.htm

⁴ <https://www.iea.org/reports/oil-market-report-december-2024>

RYS. 21 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS USD/PLN W 2024 R.

Źródło: opracowanie POPiHN na podstawie danych z U.S. Energy Information Administration i NBP.



W 2024 r. średnie roczne notowania spot ropy naftowej gatunku Brent wyniosły 80,52 USD/bbl, czyli o 2,6% mniej niż przed rokiem. Opublikowany przez NBP średni roczny kurs USD/PLN na poziomie 3,9812 zł to o 5,2% mniej niż w 2023 r. Na **RYS. 21** przedstawiono jak kształtowały się ich wartości. Widoczna jest porażka polityki „drogiej baryłki” – od początku II kwartału notowania ropy Brent stopniowo spadały. W pierwszym półroczu kurs USD/PLN oscylował pomiędzy 3,90 a 4,05 zł aż do wakacji, gdy w III kwartale znacznie stracił na wartości względem złotówki. W IV kwartale nastąpiło zdecydowane odbicie kursu, jednak roczna średnia wartość nie wróciła powyżej poziomu 4 zł.

RYS. 22 PORÓWNANIE ŚREDNICH CEN HURTOWYCH BENZYN SILNIKOWYCH I OLEJU NAPĘDOWEGO O ZAW. S 0,001% U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW W 2023 I 2024 R.

Źródło: ORLEN S.A., Aramco Fuels Poland Sp. z o.o., POPiHN

	EU95			ON o zaw. S 0,001%		
	zł/1000 l		Wskaźnik	zł/1000 l		Wskaźnik
	2023	2024		2023	2024	
Cena brutto bez VAT	5128	4899	95,5	5234	5026	96,0
Akcyza	1529	1529	100,0	1160	1160	100,0
Opłata paliwowa	173	196	113,3	373	422	113,1
Opłata emisyjna	80	80	100,0	80	80	100,0
Cena netto	3346	3094	92,5	3621	3364	92,9

Ceny hurtowe

Stosunkowo silny złoty ograniczył wpływ niekorzystnych globalnych zjawisk na polski rynek, co w połączeniu z taniejącą ropą znalazło odzwierciedlenie w niższych cenach hurtowych paliw u krajowych producentów. Zmiany średnich cen rocznych dla transakcji zakupu typu spot w polskich rafineriach zamieszczono na [RYS. 22](#).

Wpływ globalnych czynników widać w zmianie cen netto. Średnia hurtowa cena benzyn silnikowych w 2024 r. zmniejszyła się o 7,5% względem 2023 r. W przypadku oleju napędowego, spadek był nieznacznie mniejszy, produkt był sprzedawany w hurcie średnio o 7,1% taniej niż rok wcześniej.

Ceny detaliczne

W 2024 r. użytkownicy każdego z trzech głównych paliw transportowych tankowali taniej. Konsumenci benzyny 95 płacili średnio o 21 gr/litr mniej niż w 2023 r., natomiast kierowcy aut z silnikiem diesla przeciętnie oszczędzali na każdym litrze 22 gr. W przypadku autogazu wydatki na paliwo spadły średnio o 13 gr/litr. Porównanie średnich cen detalicznych benzyny 95, oleju napędowego i autogazu w 2023 – 2024 r. przedstawiono na [RYS. 23](#).

RYS. 23 PORÓWNANIE ŚREDNICH CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W 2023 I 2024 R.

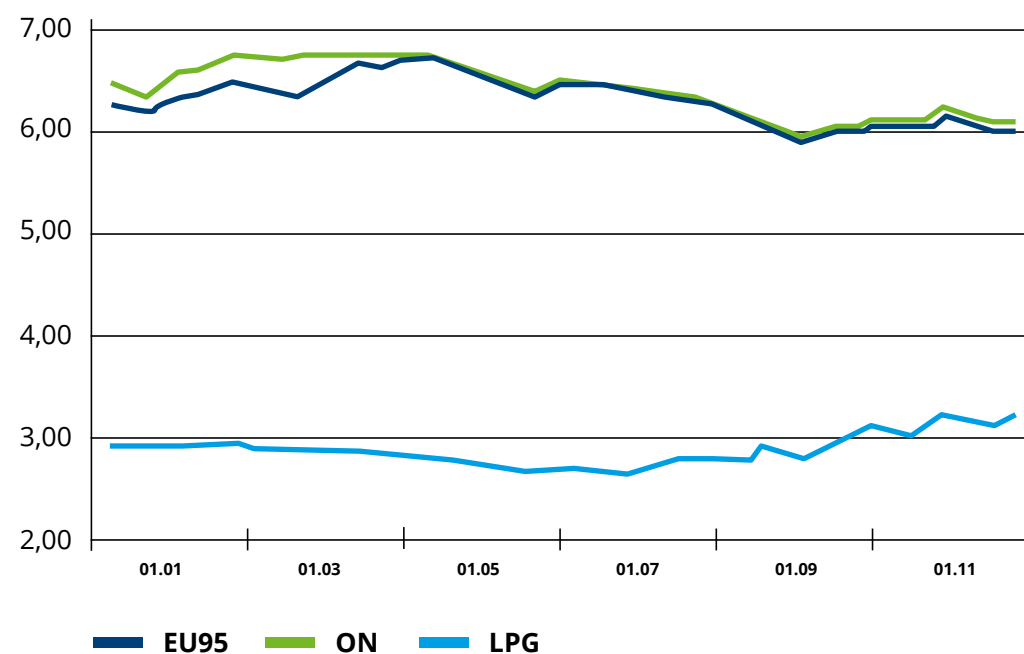
Źródło: opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP

Wyszczególnienie	2023		2024		Wskaźnik 2024/2023
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	6,51	zł/litr	6,30	zł/litr	96,8
Średnia cena detaliczna ON	6,61	zł/litr	6,39	zł/litr	96,7
Średnia cena detaliczna autogazu	3,01	zł/litr	2,88	zł/litr	95,7

Przez cały 2024 r. ceny detaliczne benzyny 95 i oleju napędowego dzieliła niewielka różnica, w skali całego roku było to średnio 9 gr. W II i III kwartale średnie ceny tych paliw różniły się nie więcej niż o 3 gr. Największy dystans cenowy został odnotowany w lutym, gdy ON był średnio o 26 gr droższy od EU95, natomiast w lipcu różnica ta wyniosła symboliczny 1 gr. **RYS. 24** przedstawia jak kształtowały się ceny detaliczne EU95, ON, LPG w 2024 r.

Wszystkie paliwa silnikowe cechowały się w 2024 r. stosunkowo stabilnymi cenami. Benzynę 95 można było nabyć w przedziale cenowym 5,89 – 6,66 zł/litr, w przypadku oleju napędowego widełki cenowe to 5,93 – 6,72 zł/litr. Cena autogazu była zbliżona do 3 zł/litr, ze skrajnymi wartościami wynoszącymi 2,67 i 3,19 zł/litr.

RYS. 24 CENY DETALICZNE EU95, ON, LPG W 2024 R. [ZŁ/LITR]



Podatki w cenie paliwa

Podatki nałożone na paliwa płynne odpowiadają za znaczną część ich ceny. Średnie kwoty poszczególnych danin uiszczonych w każdym litrze paliw silnikowych zostały przedstawione na [RYS. 25](#).

Analizując zmiany poszczególnych komponentów ceny benzyny 95 i oleju napędowego, można zauważyć, że niższe ceny netto u krajowych producentów, jak i korzystne globalne czynniki pozwalające na tańszy import, stworzyły detalistom przestrzeń do poprawy marży. Część tej przestrzeni została zajęta przez wzrost opłaty paliwowej, której kwoty na 2024 r. dla poszczególnych paliw zwiększyły się o 13,2% r/r. Stawki pozostałych podatków pozostały bez zmian. Poprawa marży nie dotyczy autogazu, który zwykle pozwala na lepszy zysk. Jest to skutek przygotowań do wejścia w życie sankcji na LPG z Rosji. Na rynku pojawiła się nadpodaż produktu, przez co detaliści musieli podjąć walkę cenową, aby zapewnić sobie rynek zbytu kosztem własnej marży.



Fot. BP EUROPA SE

RYS. 25 STRUKTURA ŚREDNICH CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2023 I 2024 R. [W ZŁ/L]

Źródło: Obliczenia własne POPiHN

	Benzyna Eurosuper 95							Olej napędowy							Autogaz (import granica wsch.)					
	Cena det.	Akcyza	VAT	Opłata pal.	Opłata emis.	Marża	Cena netto	Cena det.	Akcyza	VAT	Opłata pal.	Opłata emis.	Marża	Cena netto	Cena det.	Akcyza	VAT	Opłata pal.	Marża	Cena netto
12 mies 2023	6,51	1,53	1,23	0,17	0,08	0,15	3,35	6,61	1,16	1,25	0,37	0,08	0,12	3,63	3,01	0,35	0,57	0,11	0,62	1,36
12 mies 2024	6,30	1,53	1,20	0,20	0,08	0,21	3,08	6,39	1,16	1,21	0,42	0,08	0,19	3,33	2,88	0,35	0,55	0,13	0,48	1,37
% zmiany	-3,2	0,0	-2,4	17,6	0,0	40,0	-8,1	-3,3	0,0	-3,2	13,5	0,0	58,3	-8,3	-4,3	0,0	-3,5	18,2	-22,6	0,7

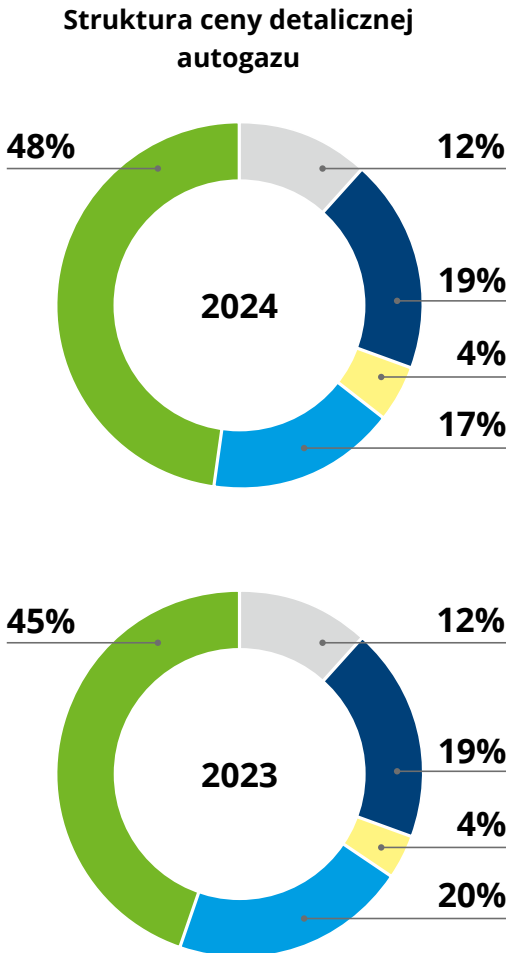
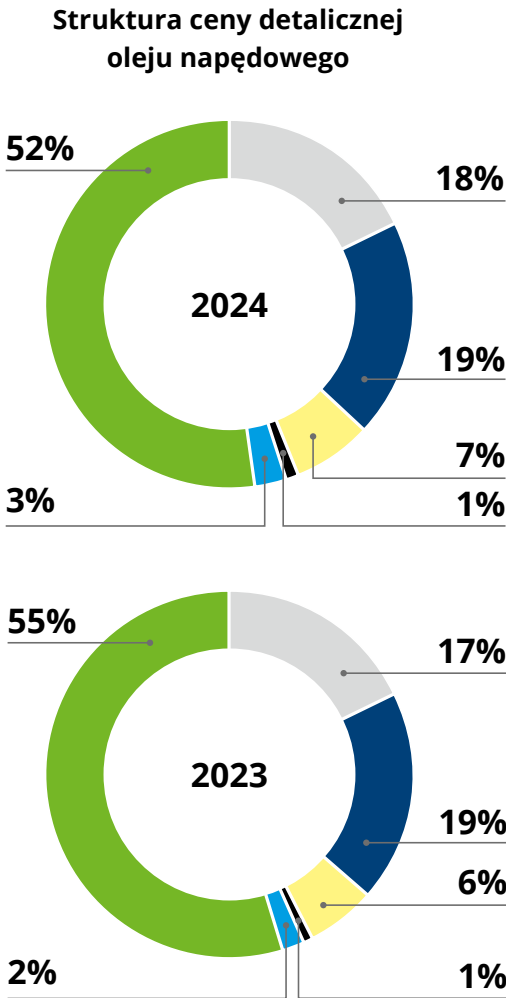
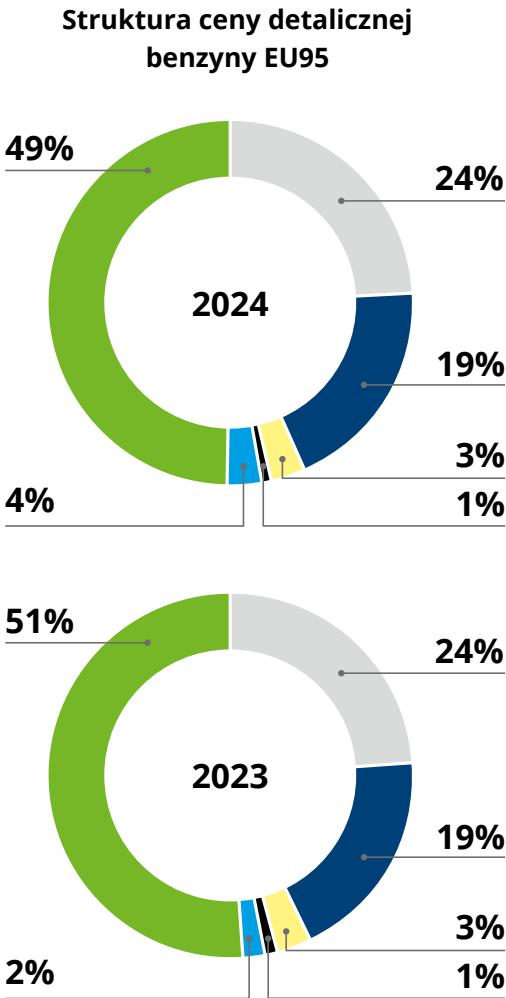
Porównanie udziału poszczególnych elementów zawartych w cenie paliwa zostało przedstawione na **RYS. 26**.

Niższe ceny detaliczne w połączeniu ze wzrostem opłaty paliwowej sprawiły, że udział podatków w cenie paliwa wzrósł. W 2024 r. daniny publiczne stanowiły średnio 48% ceny benzyny 95, 45% ceny oleju napędowego i 36% ceny autogazu. W każdym z wymienionych przypadków jest to wzrost o 2 p.p. względem poziomu opodatkowania paliw w 2023 r.



RYS. 26 STRUKTURA ŚREDNICH
CEN DETALICZNYCH PALIW
SILNIKOWYCH W 2023 I 2024 R. [%]
Źródło: Obliczenia własne POPiHN

- AKCYZA
- VAT
- OPŁATA PAL.
- OPŁATA EMIS.
- MARŻA
- CENA NETTO



Ceny paliw w UE

W tabeli **RYS. 27** przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych oraz ich składowych w krajach Unii Europejskiej z cenami krajowymi na koniec grudnia 2024 r.

RYS. 27 CENY DETALICZNE I PODATKI W PAŃSTWACH UE

NA KONIEC GRUDNIA 2024 R. [EURO / 1000 LITRÓW]

Źródło: opracowanie własne POPiHN na podstawie danych Komisji Europejskiej

1 EUR = 4.2714 PLN

Benzyna Eurosuper 95					Olej napędowy [EN 590]					
	Cena sprzedaży	Cena bez podatków	Akcyza*	VAT kwotowo		Cena sprzedaży	Cena bez podatków	Akcyza*	VAT kwotowo	VAT [%]
Austria	1 517,0	671,4	592,7	252,8	Austria	1 553,0	775,0	519,1	258,8	20
Belgia	1 597,2	719,8	600,2	277,2	Belgia	1 695,1	800,7	600,2	294,2	21
Bułgaria	1 281,1	704,5	363,0	213,5	Bułgaria	1 294,1	748,1	330,3	215,7	20
Chorwacja	1 518,0	702,1	512,3	303,6	Chorwacja	1 538,0	824,3	406,1	307,6	25
Cypr	1 391,9	730,0	439,7	222,2	Cypr	1 469,6	824,2	410,7	234,6	19
Czechy	1 415,5	660,8	509,0	245,7	Czechy	1 391,6	755,6	394,4	241,5	21
Dania	1 941,0	868,3	684,5	388,2	Dania	1 678,3	866,1	476,5	335,7	25
Estonia	1 630,0	795,3	563,0	271,7	Estonia	1 540,0	911,3	372,0	256,7	20
Finlandia	1 757,0	694,5	722,4	340,1	Finlandia	1 712,0	870,1	510,5	331,4	24
Francja	1 770,7	784,3	691,3	295,1	Francja	1 655,4	770,6	608,9	275,9	20
Grecja	1 790,0	728,2	715,3	346,5	Grecja	1 574,0	845,0	424,3	304,6	24
Hiszpania	1 525,1	787,7	472,7	264,7	Hiszpania	1 442,7	813,3	379,0	250,4	21
Holandia	1 942,0	807,9	797,1	337,0	Holandia	1 719,0	896,4	524,3	298,3	21
Irlandia	1 752,0	715,6	708,8	327,6	Irlandia	1 714,0	777,8	615,7	320,5	23
Litwa	1 397,6	689,0	466,0	242,6	Litwa	1 437,9	778,3	410,0	249,5	21
Luxemburg	1 489,0	724,0	548,6	216,4	Luxemburg	1 468,0	813,8	440,9	213,3	17
Łotwa	1 570,7	719,3	578,8	272,6	Łotwa	1 531,5	775,5	490,2	265,8	21
Malta	1 340,0	586,2	549,4	204,4	Malta	1 210,0	553,0	472,4	184,6	18
Niemcy	1 741,0	705,9	757,1	278,0	Niemcy	1 617,0	776,4	582,4	258,2	19
Portugalia	1 719,0	763,2	634,4	321,4	Portugalia	1 611,0	805,8	504,0	301,2	23
Rumunia	1 422,6	716,7	478,8	227,1	Rumunia	1 401,1	738,6	438,8	223,7	19
Słowacja	1 524,0	716,4	553,7	254,0	Słowacja	1 474,0	820,7	407,7	245,7	20
Słowenia	1 500,4	633,2	596,6	270,6	Słowenia	1 573,8	718,4	571,6	283,8	22
Szwecja	1 513,3	713,6	497,1	302,7	Szwecja	1 554,0	878,2	365,0	310,8	25
Węgry	1 489,3	794,0	378,7	316,6	Węgry	1 530,1	849,6	355,3	325,3	27
Włochy	1 756,7	711,5	728,4	316,8	Włochy	1 656,0	740,0	617,4	298,6	22
POLSKA	1 414,1	722,9	422,5	268,7	POLSKA	1 430,4	769,5	389,1	271,8	23
Średnia europejska	1 581,7	724,7	576,4	280,7	Średnia europejska	1 536,0	796,2	467,3	272,5	
Ceny w Polsce do średniej ceny europejskiej	89%	100%	73%	96%	Ceny w Polsce do średniej ceny europejskiej	93%	97%	83%	100%	

* – w przypadku
Polski akcyza = akcyza
+ opłata paliwowa
+ opłata emisyjna

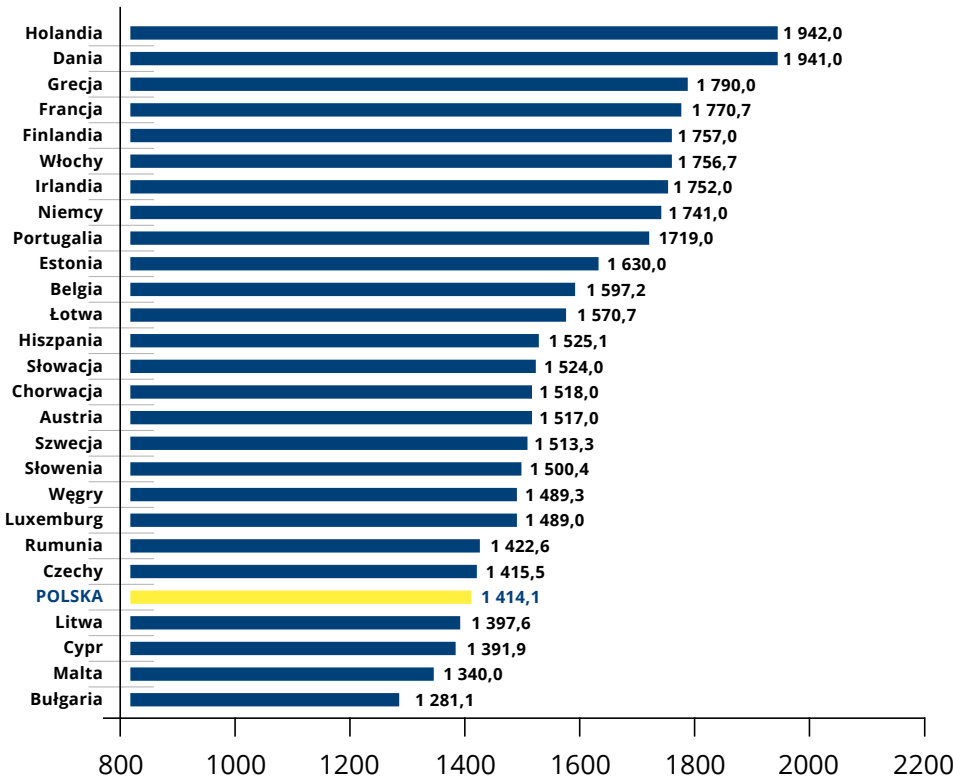
* – dla pozostałych
krajów akcyza
= Indirect Taxes

Porównując ceny paliw wyrażone w Euro, Polska ma jedno z najniższych cen w Unii Europejskiej. Stwarza to potencjał dla zjawiska turystyki paliwowej, tak jak miało to miejsce w trakcie obowiązywania tarcz antyinflacyjnych, a także w III kwartale 2023 r. Jak przedstawiono na **RYS. 28 oraz 29**, obecnie opłacalność tego procederu jest ograniczona – wśród naszych sąsiadów Czechy i Litwa znajdują się razem z nami w dolnej połowie cenowej stawki, stosunkowo niewielka różnica względem cen na Słowacji podważa ekonomiczny sens takiej praktyki. Tradycyjnie, polskie ceny paliw są wyjątkowo atrakcyjne dla kierowców z Niemiec.

Wedle stanu na koniec 2024 r., nasz poziom cen oddalił się od średniej europejskiej. Krajowa średnia cena detaliczna benzyny 95 była o 11%, a oleju napędowego o 7% niższa od średnich cen w Unii Europejskiej. W odniesieniu do grudnia 2023 r., różnica cen w Polsce względem średniej europejskiej zwiększyła się o 3 p.p. dla benzyny 95 i o 1 p.p. dla oleju napędowego.

RYS. 28 CENY DETALICZNE EU 95 W PAŃSTWACH UE
NA KONIEC GRUDNIA 2024 R. [EURO / 1000 LITRÓW]

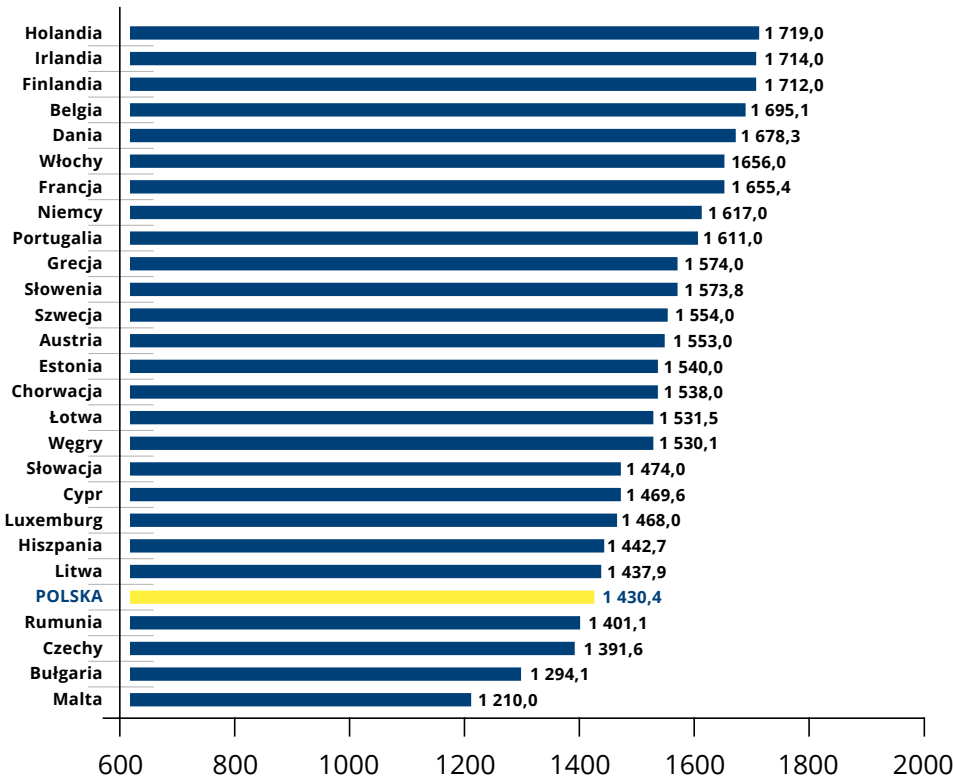
Źródło: Weekly Oil Bulletin, Komisja Europejska



Fot. ANWIM S.A.

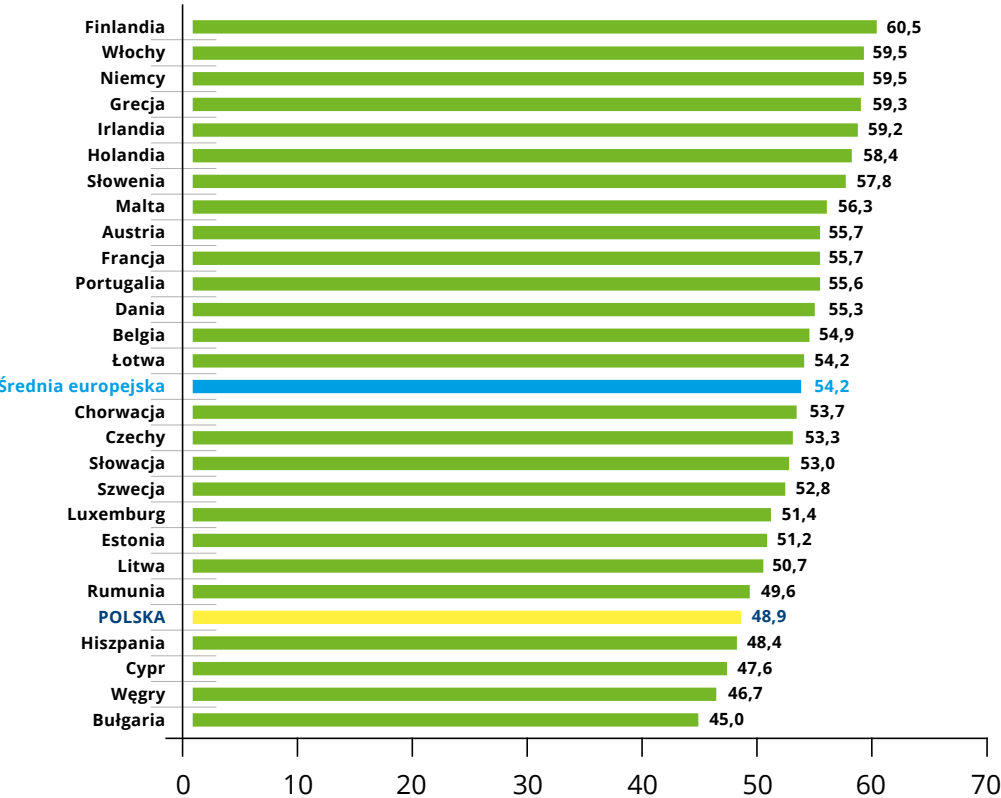
RYS. 29 CENY DETALICZNE OLEJU NAPĘDOWEGO
W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2024 R. [EURO / 1000 LITRÓW]

Źródło: Weekly Oil Bulletin, Komisja Europejska



RYS. 30 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2024 R. [%]

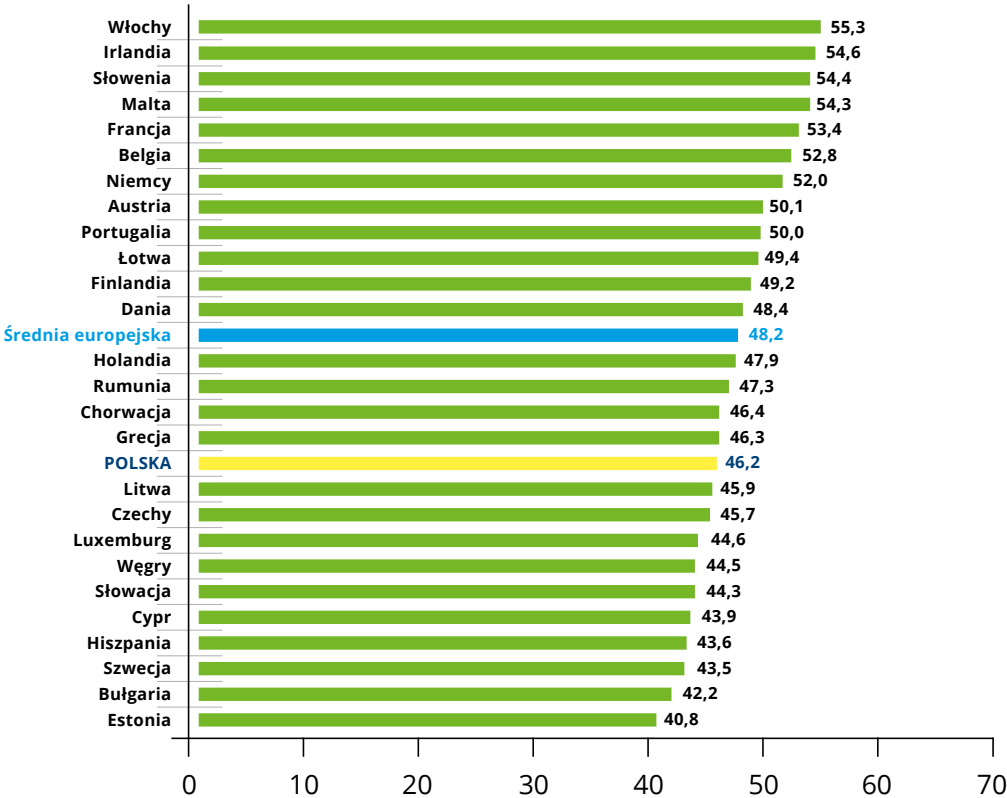
Źródło: opracowanie własne POPiHN na podstawie danych Komisji Europejskiej



Na **RYS. 30 i 31** przedstawiono udział komponentu fiskalnego w cenie detalicznej benzyny 95 oraz oleju napędowego w krajach UE w grudniu 2024 r. Polska znalazła się w gronie 6 państw, w których udział podatków w cenie detalicznej benzyny 95 nie przekroczył 50%. Grono systematycznie się zawęża, rok wcześniej 8 państw spełniało ten warunek. Wynika to z systematycznego wzrostu średniego udziału podatków w cenie detalicznej.

RYS. 31 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH EUROPEJSKICH NA KONIEC GRUDNIA 2024 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPiHN na podstawie danych Komisji Europejskiej



Pod koniec 2024 r. daniny publiczne stanowiły przeciętnie 54,2% ceny benzyny 95 i 48,2% ceny oleju napędowego w Unii Europejskiej (wzrost kolejno z 52,5% i 45,0% w analogicznym okresie 2023 r.). Zmniejsza się dystans między najbardziej a najmniej opodatkowaną ceną: w przypadku benzyny 95, pomiędzy Finlandią a Bułgarią, różnica wynosi 15,5 p.p. W przypadku cen oleju napędowego, poziom Włoch i Estonii dzieli jedynie 14,5 p.p.

10

RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

Polska gospodarka odnotowała w 2024 r. wyraźne odbicie względem stagnacyjnego 2023 r. Według szacunków Głównego Urzędu Statystycznego w ubiegłym roku polskie PKB urosło o 2,9%, co stanowi znaczną poprawę wobec 0,1% odnotowanego w 2023 r. Pozycjonuje to Polskę w europejskiej czołówce, gdzie wstępne szacunki wzrostu PKB za zeszły rok dla całej UE to 0,8%¹. Dynamika krajowego popytu na oleje smarowe nie podążała za wskaźnikiem dla całości polskiej gospodarki. Wynika to z faktu, że zagregowany wynik wzrostu PKB nie odzwierciedla problemów poszczególnych branż, stąd właściwa jest weryfikacja sytuacji w segmentach, które konsumują znaczne ilości środków smarowych. Szczególnym przypadkiem jest branża motoryzacyjna², boleśnie odczuwająca spowolnienie gospodarcze w Niemczech, których PKB wedle wstępnych szacunków skurczyło się w 2024 r. o 0,2%. Pogłębiają się problemy branży TSL. W opinii przedsiębiorców działających w branży transportu drogowego obecna sytuacja to „najpoważniejszy kryzys rynkowy od ponad 20 lat”³. Tu również odczuwalne jest pogorszenie kondycji gospodarki Niemiec, będącej najważniejszym partnerem handlowym Polski.

Kreują się nowe perspektywy dla przemysłu. We wrześniu 2024 r. został zaprezentowany „Raport Draghiego”⁴, w którym poruszona została kwestia konkurencyjności europejskiej gospodarki. Dokument wywołał szeroką dyskusję o tym, jak Europa przegrywa gospodarczo z Chinami i USA. Komisja Europejska zapoznała się z tym opracowaniem, a następnie zadeklarowała, że uwzględni zawarte w nim zalecenia w nowym planie na rzecz trwałego dobrobytu i konkurencyjności Europy.



¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-euro-indicators/w/2-30012025-ap>

² <https://www.pb.pl/dwucyfrowy-spadek-w-motoryzacji-ciazy-polskiej-produkcji-1232680>

³ <https://tbp.org.pl/raport-transport-drogowy-w-polsce-2024-2025/>

⁴ https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en

W styczniu 2025 r. Komisja Europejska przedstawiła „Kompas na rzecz konkurencyjności”. W lutym został przedstawiony Clean Industrial Deal. Oba dokumenty zakładają wykorzystanie procesu dekarbonizacji unijnej gospodarki do stymulowania rozwoju gospodarczego. Jeżeli podejmowane na poziomie unijnym działania przyniosą zakładane skutki, to będzie miało to również przełożenie na kondycję sektora olejów smarowych.

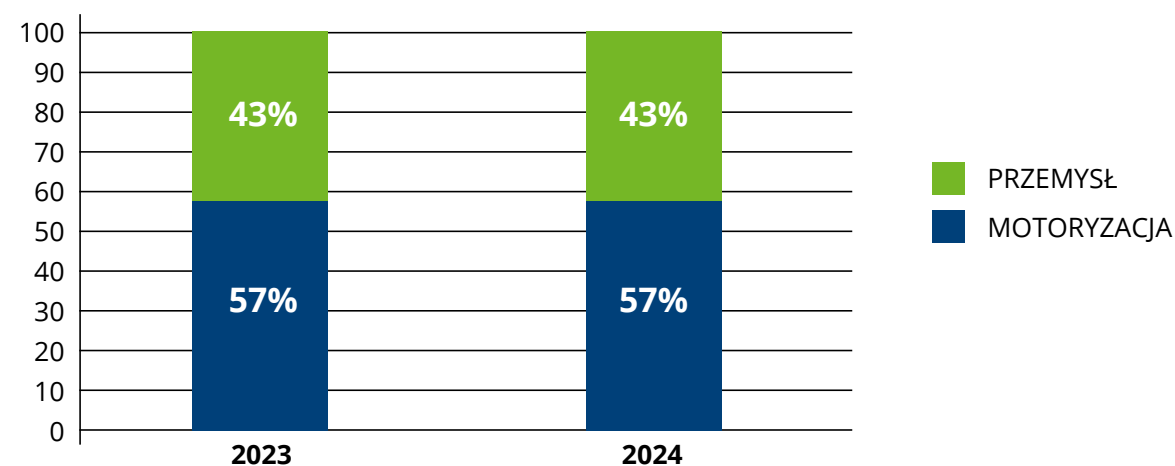
Wracając do sytuacji w Polsce należy podkreślić, że przedsiębiorcy wprowadzający na rynek substancje smarne i oleje smarowe coraz mocniej sygnalizują trudności z realizacją obowiązku odzysku i recyklingu⁵. Utrzymują się także problemy z pozyskaniem surowca z rynku przez organizacje odzysku i recyklerów. Wszystko wskazuje na to, że kontynuowana jest praktyka nielegalnego spalania olejów odpadowych, o której POPiHN wielokrotnie informowała odpowiednie państwowe organy i służby.

Polski rynek olejów smarowych osiągnął w 2024 r. wielkość 231 839 ton, co stanowi spadek sprzedaży o 2,3% r/r w porównaniu do 237 394 ton w 2023 r.⁶ Struktura rynku została przedstawiona na **RYS. 32**.

W 2024 r. struktura rynku olejów smarowych pozostała bez zmian względem 2023 r.

RYS. 32 STRUKTURA RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W 2023 I 2024 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPiHN



⁵ Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1903, 2361, z 2023 r. poz. 877).

⁶ Uwaga metodologiczna: w wyniku przeprowadzonych przez POPiHN dodatkowych analiz rynku olejów smarowych w 2023 r. została uwzględniona korekta wolumenu sprzedanych olejów przemysłowych.

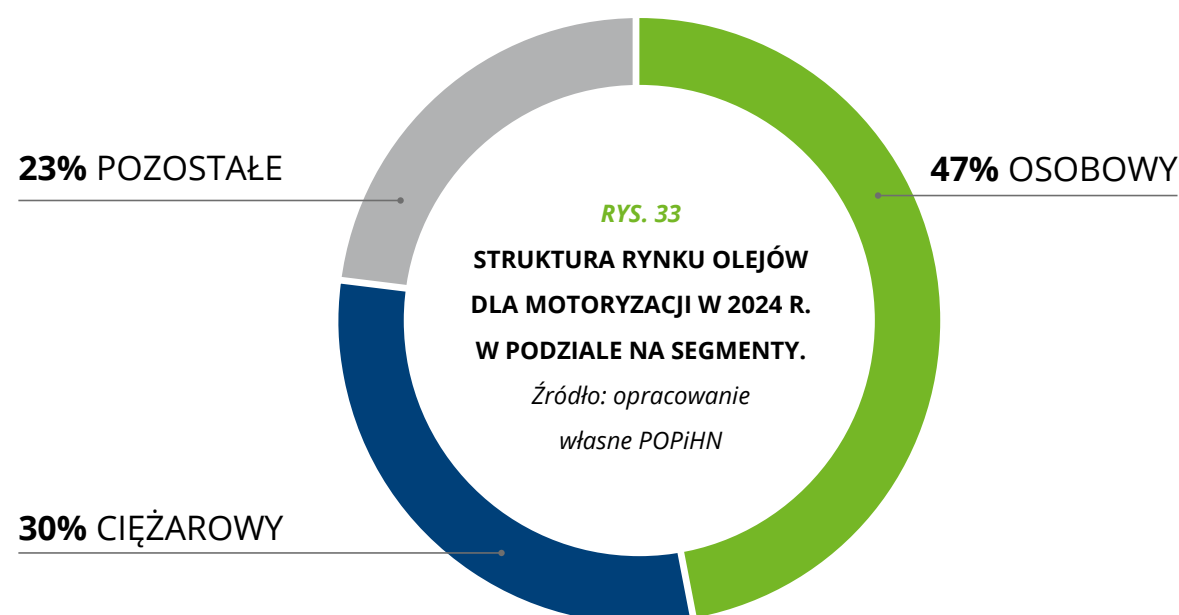
Oleje dla motoryzacji

Krajowe zapotrzebowanie na oleje dla motoryzacji w 2024 r. wyniosło 131 849 ton, czyli o 2,9% mniej niż w 2023 r. Udział poszczególnych segmentów został przedstawiony na **RYS. 33**.

Dynamika sprzedaży w poszczególnych segmentach jest zróżnicowana. W 2024 r. sprzedano 62 335 ton olejów silnikowych dla samochodów osobowych, co oznacza spadek sprzedaży o 9,0% r/r. W tym segmencie odnotowano spadki popytu dla każdej z kategorii: 0W-X, 5W-X (-5,9% r/r), 10W-X (-19,3% r/r), 15W-X, 20W-X (-42,4% r/r).

Popyt na oleje silnikowe do samochodów ciężarowych wzrósł o 4,5% r/r, w zeszłym roku na rynek trafiło 39 407 ton olejów silnikowych. Jest to wypadkowa zwiększonej sprzedaży w każdej z kategorii: 0W-X, 5W-X (+13,6% r/r), 10W-X (+4,9% r/r), 15W-X, 20W-X (+0,8% r/r).

Wśród pozostałych olejów dla motoryzacji odnotowano wzrost sprzedaż dla olejów przekładniowych (+5,8% r/r), ATF (+5,5% r/r) oraz dla ogólnej kategorii inne motoryzacyjne (+8,3% r/r). Spadek popytu dotyczył olejów jednosezonowych (-19,9% r/r) oraz do silników okrętowych (-7,0% r/r).



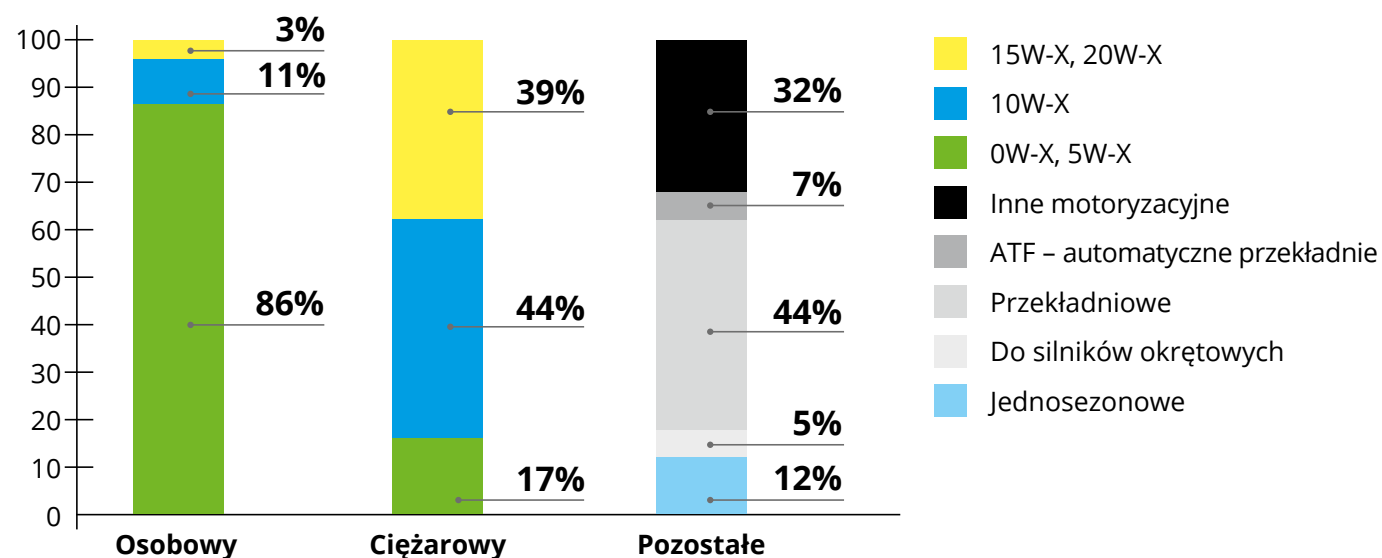
Struktura poszczególnych segmentów olejów dla motoryzacji została przedstawiona na **RYS. 34**.

Biorąc pod uwagę zaobserwowane problemy branży transportu drogowego, wzrost popytu na oleje silnikowe do samochodów ciężarowych w 2024 r. może wydawać się zaskakujący. Prawdopodobną przyczyną zeszłorocznego wzrostu sprzedaży jest wynik segmentu ciężarowego w 2023 r. Już wtedy sygnalizowano mniejszą ilość realizowanych przewozów, wynikającą ze spadku zapotrzebowania na usługi transportowe oraz bardzo niskie stawki za nie. Część floty nie była wtedy wykorzystywana w ruchu. Skutkowało to mniejszymi przebiegami pojazdów niż zwykle. Z uwagi na spadającą rentowność biznesu, przedsiębiorcy byli zmuszeni szukać oszczędności – ograniczenia floty, zwolnienia, czy także odroczenie w czasie okresowych serwisów pojazdów, szczególnie tych, które stały na placach. Miało to przełożenie na bardzo duży spadek sprzedaży olejów silnikowych do samochodów ciężarowych, aż o 9,7% r/r. Te zaległości serwisowe z 2023 r. zapewne zostały nadrobione właśnie w 2024 r., czym można tłumaczyć wzrost w każdej z kategorii olejów w segmencie ciężarowym.

RYS. 34 OLEJE DLA MOTORYZACJI W 2024 R.

STRUKTURA SEGMENTÓW Z PODZIAŁEM NA KATEGORIE PRODUKTÓW. [%]

Źródło: opracowanie własne POPiHN. Segment osobowy (oleje silnikowe dla samochodów osobowych) oraz ciężarowy (oleje silnikowe dla samochodów ciężarowych) sklasyfikowano pod względem klas lepkości.

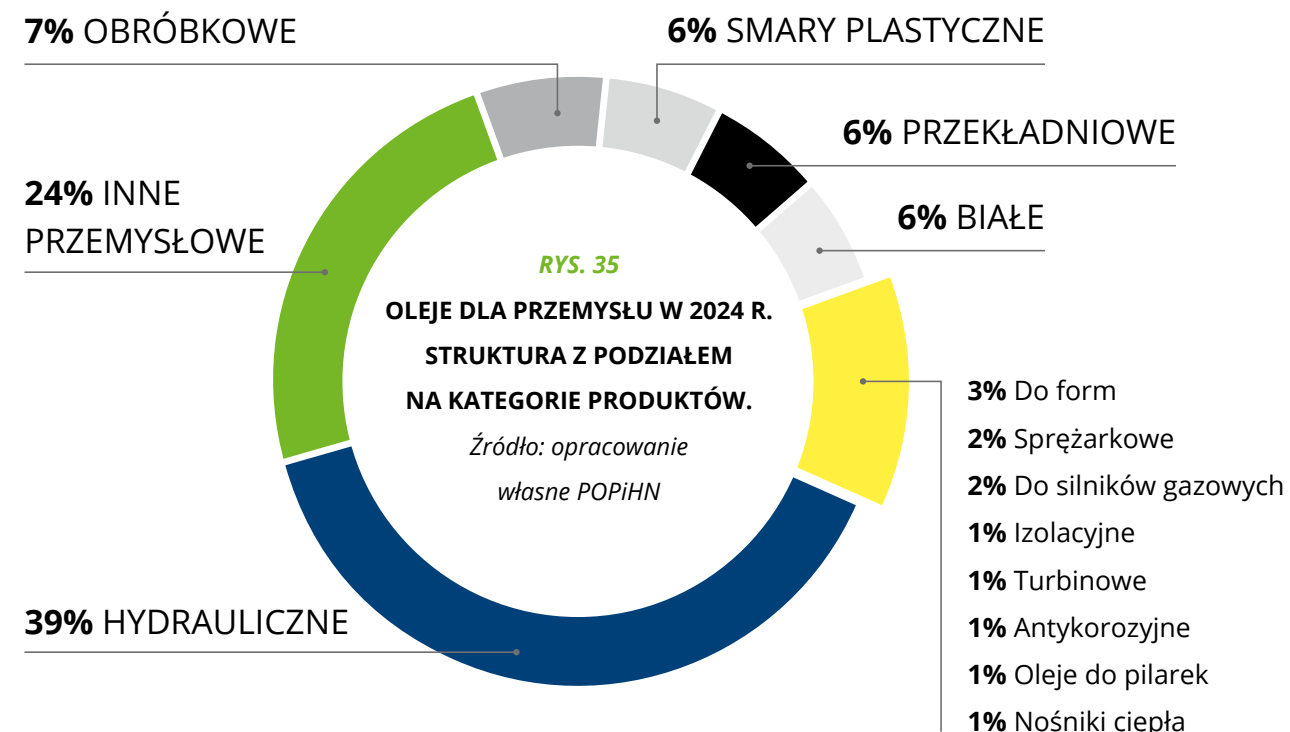


Oleje dla przemysłu

W 2024 r. w Polsce sprzedano 99 989 ton olejów smarowych dla przemysłu, co stanowi spadek o 1,6% w stosunku do 101 645 ton⁷ sprzedanych w 2023 r. Struktura poszczególnych segmentów olejów dla przemysłu została przedstawiona na **RYS. 35**.

W kategoriach ze znacznym udziałem w rynku przeważały spadki. Sprzedaż największej kategorii olejów przemysłowych, czyli olejów hydraulicznych, zmniejszyła się o 3,2% r/r. Jeszcze większy spadek odnotowano dla ogólnej kategorii „Inne przemysłowe”, o 4,8% r/r. W ubiegłym roku spadł popyt na smary plastyczne (-2,9% r/r), oleje przekładniowe (-1,9% r/r), oleje białe (-1,0% r/r). Wśród kategorii o dużym wolumenie jedynie oleje obróbkowe zwiększyły sprzedaż, o 2,7% r/r. Popyt rósł głównie na oleje należące do kategorii o niewielkim udziale w rynku: oleje do form (+9,4% r/r), oleje sprężarkowe (+3,3% r/r), oleje do silników gazowych (+11,2% r/r), oleje izolacyjne (+145,4% r/r), oleje antykorozyjne (+44,6% r/r) oraz nośniki ciepła (+11,9% r/r). W 2024 r. spadek sprzedaży dotyczył również produktów z kategorii oleje turbinowe (-31,7% r/r) oraz oleje do pilarek (-5,5% r/r).

Zadeklarowany przez Komisję Europejską zwrot w kierunku polityki konkurencyjności daje nadzieję na powrót europejskiego przemysłu do czasów świetności. Jednym z największych wyzwań w tym kontekście jest wysoka cena energii zarówno energii elektrycznej, jak i gazu. Jednocześnie pojawił się dodatkowy czynnik, który może zadziałać popytowo na przemysł ciężki. Po nagłym zwrocie akcji co do dalszego zaangażowania USA w bezpieczeństwo Europy, wśród europejskich politycznych liderów bardzo szybko pojawiła się zgoda co do konieczności znacznego zwiększenia wydatków na obronność. Oczywiście nie wszystkie pieniądze z deklarowanych gigantycznych funduszy na zbrojenia zostaną wydane na ciężką broń i pojazdy, ale trudno sobie wyobrazić, aby na skutek nowej polityki zbrojeniowej nie zwiększyła się ilość zamówień skierowanych do przemysłu ciężkiego, a tym samym w średniej perspektywie czasowej można się spodziewać wzrostu popytu na oleje dla przemysłu.



⁷ Uwaga metodologiczna: w wyniku przeprowadzonych przez POPiHN dodatkowych analiz rynku olejów smarowych w 2023 r. została uwzględniona korekta wolumenu sprzedanych olejów przemysłowych.



PROJEKT TOUR D'EUROPE

POPiHN wspiera Tour d'Europe, inicjatywę europejskiego łańcucha wartości w branży motoryzacyjnej, która ma na celu zaprezentowanie potencjału dekarbonizacji zapewnianego przez paliwa odnawialne, zwiększenie świadomości na temat ich dostępności w Europie oraz podkreślenie ich roli w osiągnięciu celu UE, jakim jest neutralność klimatyczna do 2050 roku.

W ramach unijnego Zielonego Ładu Europa wyznaczyła sobie ważny cel, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku. Emisje gazów cieplarnianych z transportu drogowego zostały uwzględnione w przeglądzie celów flotowych UE, skutkując faktycznym zakazem stosowania silników spalinowych w samochodach osobowych w 2035 r. i wprowadzając cel – 90% dla ciężarówek z silnikami spalinowymi.

Europejscy obywatele i przedsiębiorstwa popierają ambicje UE dotyczące neutralności klimatycznej. Widać jednak, że wciąż nie odpowiedziano na pytania o sposoby osiągnięcia neutralności klimatycznej w transporcie drogowym i tego, co to oznacza dla przyszłości unijnego przemysłu motoryzacyjnego i dostawców, jego wiodącej pozycji w przemyśle i związanych z nim 13,8 mln miejsc pracy.

Co ważne, poza elektryfikacją i pojazdami napędzanymi ogniwami paliwowymi istnieją dodatkowe rozwiązania. Paliwa odnawialne (ciekłe i gazowe) już dziś pomagają przyspieszyć dekarbonizację transportu – i mogłyby zrobić więcej, gdyby polityka UE przyjęła bardziej otwarte podejście technologiczne.

Te paliwa zmniejszają emisję gazów cieplarnianych z silników spalinowych. Obecnie ocenia się technologie pod kątem przyszłej certyfikacji wykorzystania paliw odnawialnych na zasadzie „od źródła do zbiornika” (well-to-tank), co ma służyć jako zrównoważone rozwiązanie również po roku 2035.

Chociaż te paliwa odnawialne są już dostępne na rynku, świadomość ich zalet w Europie jest niska. Tour d'Europe – którego partnerami są producenci pojazdów, dostawcy paliw i komponentów oraz stowarzyszenia branżowe – ma na celu zaradzenie tej sytuacji i pomoc w informowaniu opinii publicznej, decydentów i mediów.

Podczas Tour d'Europe lekkie i ciężkie pojazdy z silnikami spalinowymi będą jeździły po całej Europie od końca lutego do początku maja 2025 r., z kilkoma przystankami w wybranych miastach. W celu promowania roli paliw odnawialnych i angażowania odpowiednich mediów organizowane będą lokalne wydarzenia prowadzone przez decydentów (europejskich, krajowych lub lokalnych) w strategicznych miejscach.

Wydarzenia te zgromadzą interesariuszy lokalnych i unijnych oraz media, aby pokazać obywatelom w okręgu wyborczym decydenta, ale także większej liczbie mieszkańców państwa członkowskiego istniejące alternatywne technologie, które już teraz mogą przyczynić się do zmniejszenia intensywności emisji CO₂ w transporcie. Ma to szczególne znaczenie w regionach, w których przemysł motoryzacyjny jest sercem gospodarki, odgrywając kluczową rolę w zatrudnieniu.

Współdziałając, partnerzy będą dzielić się informacjami na temat: czym są paliwa odnawialne, możliwości pozyskania surowców do ich wytwarzania, procesów produkcyjnych, zawartości węgla, a także łatwości użytkowania, aby szczegółowo omówić paliwa odnawialne jako opcję redukcji emisji gazów cieplarnianych. Ponadto zdemonstrujemy potencjał narzędzia (np. dft – digital fuel twin), wykazując możliwość monitoringu, weryfikacji, pomiaru i certyfikacji paliw odnawialnych.

Wsparcie dla tego projektu pomoże zabezpieczyć samochodom osobowym swobodę przemieszczania się i potencjał paliw odnawialnych dla pojazdów lekkich i ciężkich, zapewnić konkurencyjność przemysłu UE, zdobyć poparcie ludności i zwiększyć widoczność na poziomie lokalnym.

Tour zakończy się pod koniec czerwca prezentacją raportu zawierającego szczegółowe informacje na temat ustaleń projektu podczas wydarzenia zamykającego w Brukseli.

PARTNERZY:

AVIA – BMW – Bosch – DAF Trucks – Daimler Truck – EBB – Enilive – EWABA – Eurogas – ePURE – Ford Trucks / TJA – FuelsEurope – Hyundai – Iveco – IRU – Moeve – Neste – PRIO – Repsol – University Darmstadt – University Karlsruhe – VDA – VW



OD BUDOWANIA PODSTAW POLSKIEGO RYNKU PALIW **PO WALKĘ O UCZCIWĄ KONKURENCJĘ**

Grudzień 1995 r. – po 5-letniej prezydenturze dawny przywódca „Solidarności”, Lech Wałęsa zaraz zda urząd na rzecz reprezentanta lewicy, Aleksandra Kwaśniewskiego. W gospodarce inflacja wciąż pozostaje problemem – za ten rok wyniesie w sumie blisko 28%, choć po radykalnych reformach Leszka Balcerowicza jest to już poziom wielokrotnie niższy niż 5 lat wcześniej. Uwolniona spod komunistycznego jarzma, gospodarka zaczyna dynamicznie się rozwijać, osiągając w 1995 r. wzrost na poziomie 7%.

Razem z duchem przedsiębiorczości budzi się też mobilność społeczna i rosną floty samochodów ciężarowych i osobowych. Rozpędzająca się gospodarka potrzebuje coraz więcej paliw. Głównym ich dostawcą pozostają podmioty państwowe, na czele z Centralą Produktów Naftowych „CPN”, dopiero co przekształconą w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa, CPN S.A. Dysponuje ona największą, bo liczącą ok. 1400 obiektów, siecią stacji paliw. Krajowy rynek paliw przyciąga uwagę nie tylko lokalnych polskich przedsiębiorców, ale także światowych potentatów, takich jak Amoco, BP, Shell czy Texaco, którzy potrzebują podmiotu reprezentującego ich interesy, szczególnie przed organami administracji rządowej. I w takich okolicznościach transformacji ustrojowo-gospodarczej, 30 lat temu, narodziła się Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN).

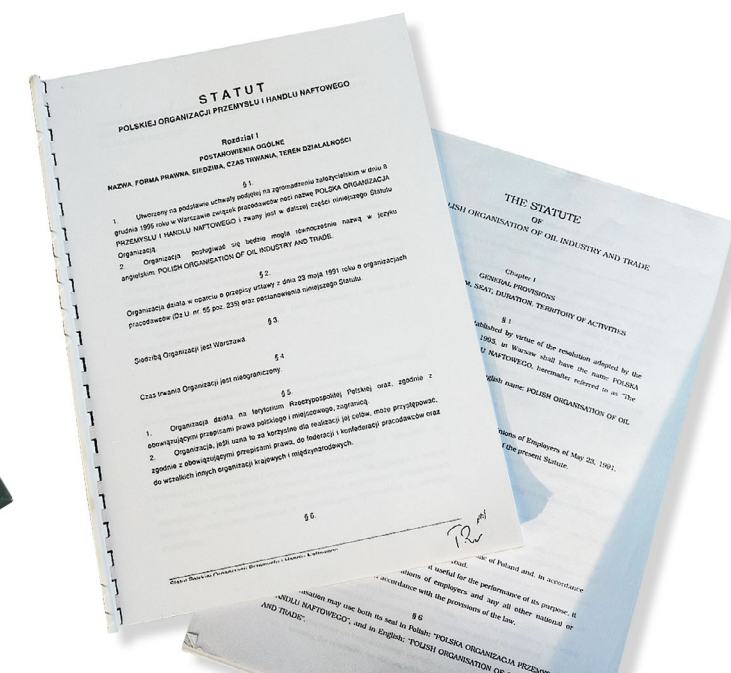


8 grudnia 1995 r.

8 grudnia 1995 r., aby powołać do życia POPIHN, gromadzi się 12 przedstawicieli firm: Agip, Amoco, Aral, BP, Ciech, Conoco, Du Pont, Esso, PERN, „Przyjaźń” SA, Shell, Statoil i Texaco. Za wyjątkiem PERN i Ciech to podmioty międzynarodowe.

Skorzystały one z możliwości zrzeszania się pracodawców na podstawie ustawy z 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców, w celu zabiegania przed administracją rządową i samorządową o własne interesy. I tak wskazane firmy postawiły przed organizacją zadanie, aby zadbać o bardziej konkurencyjne i przejrzyste warunki działania na rynku. A z tym w połowie lat 90. ub.w. nie było dobrze. Oprócz uciążliwych dla kierowców kolejek na stacjach paliw, rynek zmagął się z plagą „chrzczenia” paliwa. Natomiast z perspektywy przedsiębiorców wyzwaniem było wypracowanie zasad dialogu między prywatnymi podmiotami, a organami administracji i podmiotami kontrolowanymi przez Skarb Państwa – szczególnie w dobie prywatyzacji mienia państwowego.

Dziś, po 30 latach od założenia POPIHN, krajowy rynek paliw wygląda radykalnie inaczej i mimo że wiele z firm założycielskich opuściło polski rynek, wydaje się, że założone wówczas cele zostały osiągnięte. To jak wygląda obraz krajowego rynku paliw opisano także na łamach niniejszego raportu. W międzyczasie jednak pojawiały się kolejne wyzwania, wobec których stawiane były firmy członkowskie POPIHN. Inicjatorem wielu pozytywnych zmian, czasem wręcz rewolucyjnych była Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, która sama też przeszła w tym czasie niemałą ewolucję. Warto więc zapoznać się z tym, jaka to była droga.



„KAMIENIE MIŁOWE”

W CIĄGU 30 LAT DZIAŁALNOŚCI POPIHN

Równy dostęp do rynku:

1. Likwidacja zezwoleń importowych

W latach 90. ub.w. niezależnie od konieczności posiadania koncesji – wymagane były pozwolenia importowe na sprowadzanie paliw, skutecznie blokujące możliwość wolnej konkurencji i możliwość obniżki cen paliw. Dzięki zaangażowaniu POPIHN pozwolenia te zostały zniesione.

2. Stworzenie systemu zapasów ropy i paliw

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej i Międzynarodowej Organizacji Energetycznej konieczne stało się wprowadzenie systemu zapasów ropy naftowej i produktów naftowych, odpowiadających 90-dniowemu zapotrzebowaniu – na wypadek sytuacji kryzysowych. Zgodnie z przyjętymi w 2011 r.

regulacjami obowiązek ten został podzielony pomiędzy instytucję państwową (Agencję Rezerw Materiałowych, obecnie Rządową Agencję Rezerw Strategicznych) a przedsiębiorców działających na rynku paliw. Dzięki zaangażowaniu POPIHN ustalono, że stopniowo odpowiedzialność za utrzymywanie fizycznych zapasów paliw będzie przenoszona na Agencję. Dzięki temu można było optymalizować wykorzystanie krajowych pojemności magazynowych, a system zapasów miał być bardziej efektywny kosztowo. Niestety reforma systemu zapasów ropy i paliw została wstrzymana pod koniec 2017 r. POPIHN nieustająco zabiega o zwiększenie zaangażowania państwa w utrzymywanie zapasów, by Agencja odpowiadała za 60 dni, a przedsiębiorcy za 30 dni zapotrzebowania na paliwa.

Bezpieczeństwo i wygoda konsumentów:

1. Samoobsługowe tankowanie paliw

Zainicjowanie możliwości samoobsługowego tankowania paliw przez klientów, co znacznie poprawiło dostępność i przepustowość stacji paliw. Wyeliminowano również konieczność przechodzenia specjalnych szkoleń i posiadania odzieży ochronnej przez tankujących. Od 2012 r., po wieloletnich staraniach POPIHN, wprowadzono możliwość samodzielnego tankowania LPG.

2. Bezpieczne tankowanie LPG

Wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań technicznych w zakresie bezpieczeństwa tankowania autogazu w Polsce, w tym nowego rodzaju pistoletu do tankowania w praktyce eliminującego ryzyko wycieków gazu. Dzięki temu Polska, będąc jednym z największych w Europie rynków LPG stosowanego do transportu, przoduje jednocześnie w dziedzinie wygody i bezpieczeństwa tankowania LPG.

3. Rozwój stacji paliw na MOP-ach

Budowa sieci stacji paliw w Miejscach Obsługi Podróżnych przy autostradach i drogach szybkiego ruchu – mimo początkowo bardzo niekorzystnych warunków przetargowych.

4. Obniżenie opłaty interchange

Ustawowe obniżenie opłat za korzystanie z kart płatniczymi z najwyższego poziomu w UE (przeciętnie ok. 2% wartości transakcji) do jednego z najniższych (0,2% dla kart debetowych oraz 0,3% dla kart kredytowych). Przyczyniło się to do dalszego wzrostu płatności bezgotówkowych, z korzyścią dla przedsiębiorców i konsumentów. Dzięki zmniejszeniu ilości obrotu gotówkowego, podniósł się również poziom bezpieczeństwa pracowników stacji paliw.

5. Poprawa dostępności paliw

Utrzymanie stacji paliw jako obiektów funkcjonujących przez cały tydzień, często 24 godziny na dobę i zapewniających niezakłóconą możliwość tankowania pojazdów, skorzystania ze sklepu, restauracji czy miejsca odpoczynku podczas podróży.

6. Stacje lokalnymi centrami usługowo-handlowymi

Rozbudowa kompleksowej oferty pozapaliwowej na stacjach paliw, w tym obecność artykułów pierwszej potrzeby i leków dopuszczonych do sprzedaży OTC. Przy stacjach paliw, rozpoznając potrzeby klientów, powstały nie tylko liczne sklepy przemysłowo-spożywcze, ale także punkty gastronomiczne, centra drobnych napraw, punkty odbioru i nadania paczek czy myjnie samochodowe.

Nowoczesne i bezpieczne rozwiązania techniczne:

1. Współtworzenie ram normalizacyjnych sektora poprzez opiniowanie projektów norm w ramach Polskiego Komitetu Normalizacyjnego.
2. Zmiana wymagań w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych. W olbrzymim stopniu ułatwiło to działalność w obszarze logistyki paliw.
3. Wprowadzenie wymagań w zakresie ochrony środowiska na stacjach paliw, które nałożyły na właścicieli stacji wybudowanych przed 2005 r., obowiązek modernizacji zbiorników, wyposażenia stacji w urządzenia do monitorowania wycieków paliw do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych, sprzyjając poprawie ochrony środowiska, a także równej konkurencji przedsiębiorców, prowadzących stacje paliw.

Wprowadzanie norm europejskich:

1. Podejmowanie działań na forum Komisji Europejskiej, jak chociażby doprowadzenie do korzystnych dla sektora zmian w zakresie klasyfikacji CN dla olejów smarowych.
2. Stworzenie możliwości stosowania nowoczesnych biokomponentów, włącznie z możliwością wykorzystania metody co-HVO przy produkcji oleju napędowego.
3. Wypracowanie rozwiązań prawnych, określających jakość paliw z wykorzystaniem biokomponentów w stopniu odpowiadającym standardom europejskim.
4. Zabieganie o możliwość uwzględnienia w realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego również energii elektrycznej do celów transportowych.

Walka z „szarą strefą”

1. Na lata 2011-2015 przypadał okres znaczącego wzrostu „szarej strefy” na rynku paliw płynnych. Wartość wyłudzeń podatkowych w 2014 r. szacowana była na 10 mld zł rocznie, a w latach 2010-16 od 15 do 25% udziału w sprzedaży. Problem był podnoszony przez POPiHN od 2010 r. W 2013 r. na zlecenie POPiHN powstał raport „Strefa wyłudzeń na polskim rynku oleju napędowego”. Dzięki zainicjowanym przez POPiHN zmianom prawnym (takim jak wprowadzenie przyspieszonej płatności podatku VAT przy wewnątrzwspólnotowym nabyciu paliw, powiązanie przepisów akcyzowych i koncesyjnych, split-payment, JPK, system SENT, e-DD czy zaostrzenie kar), które miały miejsce od 2016 r., problem został w dużej mierze zażegnany, co skutkowało znaczącym wzrostem sprzedaży paliw, a co za tym idzie i dochodów budżetowych. Tylko w 2017 r. dwie polskie rafinerie odnotowały 20-procentowy wzrost krajowej sprzedaży paliw, a na przestrzeni lat 2015-2019 sprzedaż oleju napędowego wzrosła o ponad 50%.
2. Działania na rzecz ograniczenia szarej strefy w obrocie olejami smarowymi, w tym zrównanie stawki akcyzy na oleje syntetyczne i mineralne w 2019 r.
3. Zabieganie od 2010 r. o stworzenie centralnego rejestru stacji paliwowych, umożliwiającego efektywne prowadzenie kontroli przez służby państwowe. Rozwiązania tego doczekano się w 2023 r., kiedy powstała Platforma Paliwowa, prowadzona przez Rządową Agencję Rezerw Strategicznych.



Reakcje na sytuacje kryzysowe:

1. Kryzys skażonej ropy

W kwietniu 2019 r. z powodu zanieczyszczenia rosyjskiej ropy związkami chlor-ków wstrzymano jej dostawy realizowane ropociągami „Przyjaźń”. W ramach Ministerstwa Energii powołano zespół zarządzania kryzysowego, w którego skład weszli przedstawiciele POPiHN. Uruchomiono zapasy, zwiększono dostawy ropy przez Naftoport oraz wdrożono rozbudowaną sprawozdawczość. Choć Rosja była wówczas głównym dostawcą surowca dla polskich rafinerii, to dzięki owocnej współpracy branży z administracją rządową udało się zachować ciągłość dostaw paliw na rynek. Polscy kierowcy zupełnie nie odczuli tego kryzysu.

2. Koronawirus

W ramach Ministerstwa Klimatu powołano zespół kryzysowy ds. rynku paliw w związku z epidemią Covid-19, w którego skład wchodził przedstawiciel POPiHN. Zespół pracował w trybie zdalnym, realizując stały monitoring sytuacji rynkowej. Na potrzeby zespołu POPiHN prowadziła sprawozdawczość epidemiologiczną oraz opracowała rekomendowane praktyki i procedury bezpieczeństwa, które pozwoliły na zachowanie ciągłości dostaw oraz dystrybucji paliw. POPiHN aktywnie uczestniczyła w pracach legislacyjnych, związanych ze stanem zagrożenia epidemiologicznego.

3. Rosyjska agresja na Ukrainę

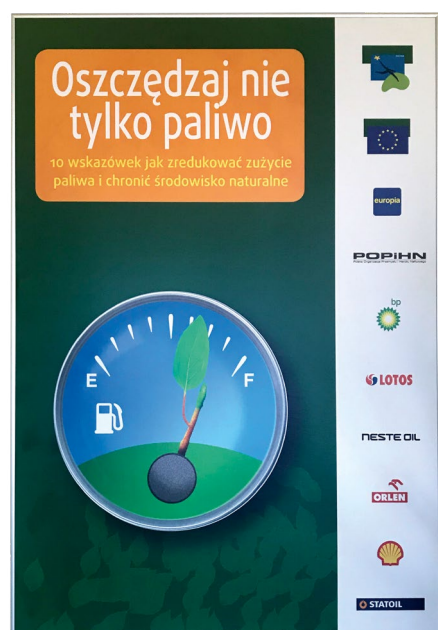
Wybuch wojny 24 lutego 2022 r. oraz towarzyszące jej działania dezinformacyjne spowodowały panikę zakupową na stacjach paliw. W efekcie zostały znacząco zaburzone łańcuchy dostaw paliw, co spowodowało ich krótkookresowe niedobory w wielu miejscach w Polsce. POPiHN prowadziła aktywne działania komunikacyjne mające na celu uspokojenie sytuacji. Na wniosek Organizacji w trybie pilnym wydłużony został czas pracy kierowców, dzięki czemu skala zakłóceń dostaw rynkowych spadła. Przedstawiciele POPiHN uczestniczyli w pracach sztabu kryzysowego powołanego w Ministerstwie Klimatu, w ramach którego prowadzone były prace nad stanowiskiem Polski dotyczącym sankcji na Rosję na poziomie UE. Na wniosek resortu Organizacja wprowadziła dodatkowy monitoring sytuacji rynkowej oraz dokonała oceny ryzyka zagrożenia dostaw paliw na polski rynek.

4. Rozwój infrastruktury paliwowej

POPiHN popierała program inwestycji w infrastrukturę do magazynowania i transportu paliw płynnych, m.in. poprzez wnioskowanie o stosowne zmiany prawne. W efekcie w 2019 r. została przyjęta ustawa o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w sektorze naftowym. Zmiany prawne ułatwiły prowadzenie Programu Megainwestycji, który był realizowany przez PERN w latach 2018-2022 (wartość ponad 1,5 mld zł). Dzięki temu udało się przyspieszyć m.in. dokończenie rozbudowy terminala naftowego w Gdańsku, wzrost pojemności magazynowych w Polsce na ropę naftową o 48% (z 2,1 do 3 mln m³), budowę prawie 100 km rurociągu paliwowego Boronów-Trzebinia oraz budowę 20 zbiorników o pojemności prawie 600 tys. m³ w 7 bazach paliwowych na terenie całej Polski (wzrost pojemności magazynowych na paliwa o blisko 30% z 1,8 mln m³ do 2,4 mln m³).

Obecnie członkami POPiHN jest 14 podmiotów: AMIC POLSKA Sp. z o.o., ANWIM S.A. (właściciel sieci stacji paliw MOYA), Aramco Fuels Poland Sp. z o.o., BP EUROPA SE, Circle K Polska Sp. z o.o., Fuchs Oil Corporation (PL) Sp. z o.o., PERN S.A., ORLEN S.A., Shell Polska Sp. z o.o., Slovnaft Polska S.A. – MOL Group, TanQuid Polska Sp. z o.o., TotalEnergies Marketing Polska Sp. z o.o., UNIMOT S.A., W.A.G. Payments Solutions a.s. SA Oddział w Polsce (EUROWAG). Spośród nich od samego początku niezmiennie obecne są tylko trzy: BP, PERN i Shell. Udział rynkowy podmiotów zrzeszonych w organizacji znacząco wzrósł po dołączeniu w 2003 r. Grupy Lotos S.A. i PKN Orlen S.A. Ostatnią zmianą w gronie członków POPiHN było dołączenie 18 kwietnia 2024 r. polskiego oddziału czeskiej firmy EUROWAG.

Obecnie przedsiębiorstwa tworzące POPiHN realizują 100% krajowej produkcji rafineryjnej, ponad 60% obrotu detalicznego paliwami, 100% transportu rurociągowego ropy naftowej i produktów naftowych, 95% zdolności magazynowych dla produktów naftowych w Polsce, a także zdecydowaną większość dostaw olejów smarowych. Podmioty sektora dostarczają do budżetu państwa około 95 mld PLN płaconych podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa, opłata emisyjna) – czyli około 15% wszystkich dochodów fiskusa. Pełnią zasadniczą rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego naszego państwa.



Przez te 30 lat przedstawiciele POPiHN uczestniczyli w tworzeniu zarówno krajowych, jak i europejskich norm prawnych, regulujących rynek paliw. Jednocześnie eksperci POPiHN opracowali kompleksowy system analityczno-statystyczny, który zbiera dane o rynku paliw płynnych i olejów smarowych. Dzięki temu POPiHN sporządza okresowe analizy i raporty, które są głównym źródłem wiedzy na temat sektora dla analityków, przedsiębiorców, mediów, a przede wszystkim decydentów odpowiedzialnych za tworzenie ram prawnych dla funkcjonowania sektora. Od 2005 r. co roku publikowany jest raport „Przemysł i handel naftowy”, zawierający podsumowanie minionych 12 miesięcy na krajowym rynku. Coroczne konferencje organizowane przez POPiHN przyciągają rzesze ekspertów zainteresowanych wymianą myśli i doświadczeń dotyczących problemów branży.

POPiHN angażowała się w edukację kierowców, realizując takie inicjatywy, jak „Tankuj bez ryzyka” czy też „Oszczędzaj nie tylko paliwo”. Realizując idee społecznej odpowiedzialności biznesu, organizacja wspierała działania na rzecz trzeźwości kierowców, m. in. akcją „Nigdy nie jeżdżę po alkoholu”. POPiHN jest członkiem wspierającym Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego oraz partnerem programu „Przyjazna motoryzacja”, realizowanego przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. Ponadto, w ramach dbania o kompleksowość i oferty paliwowej i bezpieczeństwo klientów stacji paliw – w grudniu 2025 r. zawarto porozumienie z Głównym Inspektorem Farmaceutycznym w zakresie wymiany informacji o produktach leczniczych dostępnych w placówkach obrotu pozaaptecznego (OTC).



Co więcej POPiHN uczestniczy w opiniowaniu aktów prawnych w Polsce i na forum UE. Organizacja jest reprezentantem polskiego sektora paliwowego w Europejskim Stowarzyszeniu Przemysłu Rafineryjnego FuelsEurope oraz sektora olejów smarowych w Unii Europejskiego Przemysłu Olejowego (UEIL – Union of the European Lubricants Industry). Na forum krajowym POPiHN jest również członkiem: Rady Konsultacyjnej do spraw Zapasów Interwencyjnych, działającej przy Prezesie Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych, Rady do spraw obrotu gotówkowego – przy Zarządzie Narodowego Banku Polskiego oraz SAF Council, zrzeszającej interesariuszy wprowadzenia w Polsce zrównoważonych paliw lotniczych. W latach 2013-2019 brała udział również w pracach Rady Konsultacyjnej ds. Handlu i Usług przy Ministrze Rozwoju i Technologii.

Paliwo oferowane przez polskie stacje paliw spełnia bardzo wymagające normy europejskie. Polskie rafinerie należą do światowej czołówki pod względem zaawansowania technologicznego, kompleksowości przerobu ropy naftowej i ochrony środowiska. Również polskie rurociągi oraz bazy paliw, sukcesywnie modernizowane i rozbudowywane, zapewniają niezakłóconą logistykę sektora paliwowego, obsługującego prawie wszystkie sektory narodowej gospodarki w ramach jednolitego rynku Unii Europejskiej. Stacje paliw sprzedające paliwa kierowcom, to najwyższa klasa światowa w zakresie obsługi, usług i ochrony środowiska.



W uznaniu zasług dla rozwoju przemysłu naftowego i gazowniczego, 23 marca 2015 r. Minister Gospodarki przyznał Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego **Oznakę Honorową „Za Zasługi dla Przemysłu Naftowego i Gazowniczego”**. Z kolei 25-lecie POPiHN i współpracy przez ten czas z Polską Izbą Paliw Płynnych przypieczętowała, przyznawana przez tę organizację, **Statuetka „Złoty Oktan 2020”**.

Dziś POPiHN mierzy się z zupełnie innymi wyzwaniami niż 30 lat temu, odpowiadającymi w dużej mierze wyzwaniom globalnym, dotyczącym w szczególności bezpieczeństwa i transformacji ku bezemisyjnym lub niskoemisyjnym źródłom energii zarówno w przemyśle, jak sektorze transportowym.

Agresja Rosji na Ukrainę, trwająca od 2022 r., mimo podejmowanych przez ten kraj znacznie wcześniej próbom destabilizacji polskiego rynku, sprawiła, że na pierwszy plan wybiła się konieczność zapewnienia w każdych warunkach stabilnych dostaw paliw – tak w obszarze źródeł importu, jak magazynowania i dystrybucji. Jednocześnie programowane na poziomie światowym i Unii Europejskiej odejście od paliw kopalnych oznacza konieczność przebudowania nie tylko łańcuchów dostaw, ciągów technologicznych, lecz także infrastruktury paliwowej. A przy tym nawarstwiające się wymagania prawne Europejskiego Zielonego Ładu rodzą obawy o konkurencyjność całych gospodarek państw członkowskich i dobrobyt ich społeczeństw. Także wobec tych wyzwań branża paliwowa nie może być obojętna. Aby tym wyzwaniom sprostać, również POPiHN musi ciągle iść naprzód i przechodzić wewnętrzną ewolucję. Uwidacznia się przy tym szczególnie potrzeba pozyskania sojuszników w sektorach przemysłowym i transportowym, które w wielu obszarach mogą mówić jednym głosem. Ponadto rosnący udział paliw alternatywnych sprawia, że i profil działalności organizacji nie może być już tylko „naftowy”. Bez dwóch zdań jednak celem POPiHN pozostaje nadal w pełni konkurencyjny, przyjazny klientom rynek oraz zapewnienie bezpiecznego i zrównoważonego rozwoju przedsiębiorstw, działających w obszarze produkcji i dystrybucji paliw ciekłych oraz olejów smarowych. Dążąc do realizacji tego celu POPiHN będzie kontynuować dialog ze wszystkim interesariuszami, dzieląc się z nimi wiedzą i doświadczeniem.

