

20 | RAPORT 25 | ROCZNY

POPIHN

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego



PRZEMYSŁ I HANDEL NAFTOWY

WWW.POPIHN.PL



CZŁONKOWIE POPIHN W 2025 R.



STRUKTURA ORGANIZACJI POPIHN

RADA DYREKTORÓW

Obecna kadencja obejmuje okres: czerwiec 2025 r. – czerwiec 2028 r.

Katarzyna Mazurek – MOL Polska Sp. z o.o. – Przewodnicząca Rady Dyrektorów

Katarzyna Warzywoda – Shell Polska Sp. z o.o. – Wiceprzewodnicząca Rady Dyrektorów

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

Rafał Pietrasina – ANWIM S.A.

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

Michał Obiegała – BP Europa SE

Aleksander Wasiura – Circle K Polska Sp. z o.o.

Witold Literacki – ORLEN S.A.

Bartosz Świdzki – PERN S.A.

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 2025:

Benzyny silnikowe.....0,738 Mg/m³
Olej napędowy0,833 Mg/m³
Lekki olej opałowy.....0,828 Mg/m³
LPG.....0,542 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ
Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE
DLA II KWARTAŁU 2025:

Benzyny silnikowe.....0,738 Mg/m³
Olej napędowy0,834 Mg/m³
Lekki olej opałowy.....0,828 Mg/m³
LPG.....0,543 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ
Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE
DLA III KWARTAŁU 2025:

Benzyny silnikowe.....0,749 Mg/m³
Olej napędowy0,836 Mg/m³
Lekki olej opałowy.....0,829 Mg/m³
LPG.....0,534 Mg/m³

GĘSTOŚCI PRODUKTÓW PRZYJĘTE DO PRZELICZEŃ
Z JEDNOSTEK MASOWYCH NA OBJĘTOŚCIOWE
DLA IV KWARTAŁU 2025:

Benzyny silnikowe.....0,748 Mg/m³
Olej napędowy0,836 Mg/m³
Lekki olej opałowy.....0,829 Mg/m³
LPG.....0,527 Mg/m³

SPIS TREŚCI

<u>1</u>	SYTUACJA NA RYNKU ENERGII, ROPY I PALIW PŁYNNYCH W KONTEKŚCIE KONFLIKTU NA BLISKIM WSCHODZIE	6	<u>7</u>	EKSPORT PALIW PŁYNNYCH	32
<u>2</u>	TEMATY REGULACYJNE ZAMKNIĘTE W 2025 R.	11	<u>8</u>	KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2025 R.	34
<u>3</u>	WYZWANIA REGULACYJNE NA 2026 I KOLEJNE LATA	15	<u>9</u>	STACJE PALIW W POLSCE	37
<u>4</u>	PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ	26	<u>10</u>	INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH	41
<u>5</u>	PRODUKCJA PALIW PŁYNNYCH	27	<u>11</u>	RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH	50
<u>6</u>	IMPORT PALIW PŁYNNYCH	29		PERN 2025: POJEMNOŚĆ. ELASTYCZNOŚĆ. ROZWÓJ. NIEZAWODNOŚĆ.	54

SZANOWNI PAŃSTWO,

miniony rok na rynku naftowym upłynął pod znakiem wysokiej zmienności, wynikającej z kumulacji czynników geopolitycznych, makroekonomicznych oraz regulacyjnych. Niepokojącym zwiastunem obecnych problemów były trwające przez dwanaście dni w czerwcu 2025 r. izraelsko-amerykańskie ataki rakietowe na Iran. Po zbombardowaniu ośrodków nuklearnych prezydent Donald Trump ogłosił likwidację programu atomowego oraz zapowiedział trwałe zawieszenie broni. Deklaracje te nie zostały jednak utrzymane, co przełożyło się na dalszą eskalację napięć i konsekwencje odczuwalne w skali globalnej.

Relatywnie niskie notowania ropy naftowej w 2025 r. oraz umocnienie złotego wobec dolara amerykańskiego sprzyjały spadkowi cen paliw w Polsce, jednak globalne napięcia handlowe i sankcyjne zwiększały niepewność co do trwałości tej tendencji. Rynek funkcjonował w warunkach podwyższonego ryzyka, a decyzje polityczne największych gospodarek oraz producentów surowca bezpośrednio przekładały się na sytuację cenową i logistyczną w Europie Środkowej.

Pierwsze półrocze przyniosło wyraźny trend spadkowy cen paliw detalicznych. Najtaniej było w maju i czerwcu. W okresie wakacyjnym nastąpiła korekta cen, a w czwartym kwartale widoczny był ich stopniowy wzrost, przy wyraźnej premii cenowej oleju napędowego względem benzyny. Równoległe rynek LPG odnotował odmienną dynamikę. Po podwyższonych poziomach na początku roku ceny autogazu ustabilizowały się w drugiej połowie roku.

Na globalne otoczenie wpływała nowa polityka celna administracji USA, skutkująca eskalacją napięć handlowych, w tym z Chinami, oraz rozszerzeniem zakresu sankcji wobec eksporterów ropy, takich jak Iran, Wenezuela i Rosja. W październiku sankcje amerykańskie objęły m.in. Rosneft i Lukoil, co przejściowo zwiększyło niepewność wokół dostaw z rafinerii PCK w Schwedt, która odgrywa istotną rolę w bilansowaniu polskiego rynku paliw ciekłych. Po stronie podażowej istotne znaczenie miały decyzje OPEC+ o stopniowym zwiększaniu limitów wydobycia w drugim kwartale oraz ich stabilizacji pod koniec roku.

2025 r. przyniósł drobne korekty europejskiej polityki klimatycznej. Przedstawienie nowych inicjatyw – takich jak „Kompas na rzecz konkurencyjności” czy „Pakt dla czystego przemysłu” – oraz decyzja o przesunięciu wdrożenia systemu ETS2 na 2028 r. sygnalizowały próbę równoważenia celów dekarbonizacyjnych z konkurencyjnością gospodarki. Złagodzeniu uległo również podejście do całkowitego zakazu rejestracji samochodów spalinowych od 2035 r., co pozostawiło przestrzeń dla technologii hybrydowych. Na rynku krajowym istotnym zagadnieniem była kwestia importu komponentów LPG objętych kodem CN 2901 10, wykorzystywanych do obchodzenia sankcji, co zostało ograniczone 19. pakietem sankcji UE.

Zeszłoroczne wydarzenia potwierdziły, że rynek paliw funkcjonuje w środowisku trwałej niepewności, w którym czynniki geopolityczne i decyzje administracyjne największych gospodarek mogą w krótkim czasie zmienić warunki podaży i poziom cen. W takich realiach bezpieczeństwo paliwowe staje się kategorią nadrzędną, a dywersyfikacja kierunków dostaw oraz utrzymywanie odpowiednich zapasów stanowią podstawowy bufor stabilizacyjny dla gospodarki. Doświadczenia ostatnich lat, od momentu wybuchu wojny na Ukrainie, pokazały, że zakłócenia w łańcuchach dostaw i gwałtowne wahania notowań ropy mogą prowadzić do realnych napięć podażowych w Europie.

Podpisana w 2025 r. przez prezydenta Karola Nawrockiego, po ponownym rozpatrzeniu przez parlament, nowelizacja ustawy zapasowej stanowi krok w kierunku dostosowania do zmiennych warunków rynkowych. Z perspektywy branży częściowa reforma systemu zapasów nie wyczerpuje jednak dyskusji o docelowym modelu odpowiedzialności za bezpieczeństwo paliwowe, które powinno spoczywać w większym stopniu na stronie państwowej. W warunkach rosnących zagrożeń geopolitycznych oraz zależności Polski od importu paliw zasadne wydaje się wzmacnianie roli państwa w zakresie utrzymywania zapasów.

Rynek wciąż pozostaje wrażliwy na decyzje producentów ropy, politykę handlową USA oraz rewizję instrumentów klimatycznych w Unii Europejskiej. Zestawienie czynników globalnych i krajowych wskazuje, że kolejne lata będą wymagały od uczestników rynku wysokiej elastyczności operacyjnej oraz ostrożnego zarządzania ryzykiem. Utrzymująca się zmienność cen surowca, niepewność regulacyjna oraz napięcia geopolityczne będą determinować warunki funkcjonowania sektora naftowego w Polsce i Europie. Sytuacja gospodarcza na całym świecie, w tym w Polsce, jest w dużej mierze uzależniona od rozwiązania konfliktu na Bliskim Wschodzie, a zwłaszcza od przywrócenia żeglugi przez Cieśninę Ormuz.



LESZEK WIWAŁA
Prezes-Dyrektor Generalny



KATARZYNA MAZUREK
Przewodnicząca Rady Dyrektorów



Fot. MOL POLSKA

1

SYTUACJA NA RYNKU ENERGII, ROPY I PALIW PŁYNNYCH W KONTEKŚCIE KONFLIKTU NA BLISKIM WSCHODZIE

Na przestrzeni ostatniego ćwierćwiecza światowe zapotrzebowanie na energię wzrosło o ok. 60%. Głównymi przyczynami tego trendu było zwiększenie liczby ludności oraz wzrost zamożności mieszkańców w tzw. państwach rozwijających się i gospodarkach wschodzących. W minionych dekadach popyt na energię najszybciej rósł w sektorach transportu, budownictwa i przemysłu, a w ostatnich latach obserwuje się wzrost zużycia w sektorze danych i sztucznej inteligencji. Kierunek wzrostu zapotrzebowania na energię i surowce energetyczne prawdopodobnie się utrzyma przez wiele lat, jednak tempo tego wzrostu będzie zależało od rozwoju sytuacji na Bliskim Wschodzie.

Wciąż aktualne pozostają słowa Daniela Yergina, wypowiedziane na Kongresie Paliwowym 2025, wskazujące, że na poziomie globalnym na razie nie doszło do transformacji energetycznej. Zdaniem Yergina mamy do czynienia z uzupełnianiem systemu energetycznego w odnawialne źródła energii („Energy Addition”, a nie „Energy Transition”). W 2025 r. globalna produkcja energii wiatrowej i słonecznej osiągnęła rekordowe wartości. W ciągu ostatnich 15 lat ich udział w światowej produkcji energii elektrycznej wzrósł z promili do 15%. Jednocześnie rekordowe wyniki odnotował sektor naftowy. Światowe wydobycie ropy w grudniu 2025 r. osiągnęło 107,8 mln baryłek dziennie. Surowiec ten od połowy XX wieku jest największym źródłem energii wykorzystywanej przez człowieka. Jej udział wynosi ok 1/3 światowego zużycia. Są to tak duże ilości, że szybkie zastąpienie ich alternatywnymi źródłami wydaje się mało prawdopodobne.

Dziś przyszłość rynku paliw, a także tempo rozwoju gospodarczego i poziom ubóstwa energetycznego w dużej mierze zależą od terminu i warunków rozwiązania konfliktu w regionie Zatoki Perskiej. Należy zauważyć, że 55% udokumentowanych złóż ropy oraz około 30% jej światowego wydobycia ma miejsce właśnie na tym obszarze. Amerykańsko-izraelski atak na Iran 28 lutego br. doprowadził do jednego z największych w historii zakłóceń w dostawach ropy naftowej i gazu na światowym rynku. Według zaktualizowanych danych Międzynarodowej Agencji Energetycznej, przez samą Cieśninę Ormuz w 2025 r. przepływało ok. 14,9 mln baryłek ropy dziennie (co stanowiło ok. 14% światowego zużycia) oraz blisko 5 mln ton gotowych produktów naftowych, głównie oleju napędowego oraz benzyn lotniczych. W minionym roku transport tym szlakiem obejmował również 112 miliardów m³ LNG, co stanowiło prawie 19% światowego wolumenu morskiego transportu skroplonego gazu¹. Około 90% tych dostaw trafiło do Azji, głównie do Chin, Indii i Japonii.

¹ *The Middle East and Global Energy Markets, Key facts on the Strait of Hormuz, oil and gas markets, and the IEA's response,* <https://www.iea.org/topics/the-middle-east-and-global-energy-markets>



W ciągu pierwszych trzech tygodni konfliktu na Bliskim Wschodzie przez cieśninę przepłynął tylko ułamek tankowców, które wcześniej kursowały tam codziennie. Zablokowanie tego szklaku wodnego spowodowało, że magazyny ropy w rejonie Zatoki Perskiej szybko osiągnęły maksymalną pojemność, co wymusiło ograniczenie wydobycia. Choć coraz więcej tankowców, zwłaszcza należących do chińskich armatorów, otrzymuje zgodę Korpusu Strażników Rewolucji Islamskiej na wypłynięcie z Zatoki Perskiej, jest to wciąż daleko niewystarczające, aby zaspokoić bieżące zapotrzebowanie na ropę, LNG, LPG oraz inne produkty ropopochodne. Co istotne, blokadę cieśniny można częściowo ominąć dzięki systemowi arabskich ropociągów. Mowa o saudyjskiej magistrali Wschód-Zachód o bardzo dużej przepustowości, która łączy Zatokę Perską z portem Janbu nad Morzem Czerwonym. Niestety, jej zachodni kraniec ma znacznie mniejszą przepustowość, co stanowi „wąskie gardło” ograniczające możliwości załadunku ropy na tankowce. Istnieje też emiracki rurociąg łączący pola naftowe w Habszanie z portem w Fudzajrze nad Zatoką Omańską. Jednak większość jego mocy przesyłowych była wykorzystana jeszcze przed rozpoczęciem wojny. W połowie marca uzgodniono również uruchomienie ropociągu łączącego północny Irak z tureckim portem Ceyhan nad Morzem Śródziemnym, który wymaga jednak poważnych remontów. Niestety, wspomniane systemy przesyłu ropy są, podobnie jak inna krytyczna infrastruktura energetyczna, celami irańskich ataków rakietowych i dronowych.

W środę, 18 marca, izraelskie rakiety uderzyły w irańskie instalacje South Pars – największe znane złożo gazu na świecie. W odpowiedzi Iran zapowiedział ataki na cele energetyczne i wezwał sąsiednie państwa do ewakuacji personelu rafinerii, zakładów skraplających gaz, instalacji przesyłowych oraz terminali eksportowych w Arabii Saudyjskiej, Bahrajnie, Kuwejcie, Katarze i Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Następnie doszło do ataków na te cele przy użyciu dronów i rakiet balistycznych. Poważnie ucierpiała największa na świecie instalacja do skraplania gazu ziemnego znajdująca się w Katarze oraz kilka rafinerii położonych w regionie. Iran podjął się także ataków na Janbu (port, rafineria i stację przepompowania ropy) oraz rafinerię w Hajfie. W efekcie Premier Benjamin Netanjahu zapowiedział 20 marca, że Izraela wstrzyma się od ataków na irańską infrastrukturę energetyczną. Można to uznać za próbę podjęcia działań deeskalacyjnych, na które oczekuje wiele stron. Niestety podczas tej samej konferencji Netanjahu jednocześnie wskazał na potrzebę lądowej interwencji militarnej w Iranie. Następnie źródła amerykańskie



Fot. SAUDI ARAMCO

poinformowały o decyzji Pentagonu, by skierować do rejonu konfliktu dodatkowe jednostki specjalne piechoty morskiej wraz z okrętami desantowymi. Takie działania trudno jednak uznać za faktyczną deeskalację.

Światowy rynek surowców energetycznych to skomplikowany system naczyń połączonych. Sama informacja o ataku na Iran wywołała w wielu miejscach na świecie panikę zakupową, która doprowadziła do zerwania łańcuchów dostaw i braku paliw na stacjach. Dotyczyło to przede wszystkim państw azjatyckich (np. Pakistanu, Tajlandii, Wietnamie, Laosie, Kambodży, Filipinach czy nawet Korei Południowej). Poważne problemy z dostawami paliw odnotowano w Afryce i Australii. W Indiach zakłócenia były najbardziej odczuwalne na rynku LPG, który jest głównym paliwem wykorzystywanym do gotowania. Zamknięcie Cieśniny Ormuz spowodowało znaczne wzrosty cen paliw nawet na amerykańskich stacjach, mimo że USA są obecnie największym producentem ropy na świecie, a nadwyżki tego surowca eksportują, w tym również do Polski. W wielu państwach europejskich dystrybutorzy oraz kierowcy zaczęli robić zapasy paliw w obawie przed brakiem towaru. Wzmoczone zakupy na stacjach paliw zostały odnotowane również w Polsce, do tego stopnia, że odbudowa bezpiecznych poziomów paliw na stacjach zajęła ponad dwa i pół tygodnia od feralnej ostatniej soboty lutego. Prawdziwe skutki konfliktu na Bliskim Wschodzie są jednak dopiero przed nami.

Poza rejonem Zatoki Perskiej trwają intensywne prace nad zwiększeniem wydobycia. Dotyczy to m.in. USA, Kazachstanu, Gujany, Brazylii, Kanady i Norwegii. Duże znaczenie dla światowego rynku może mieć Wenezuela, która dysponuje największymi udokumentowanymi złożami ropy na świecie. Międzynarodowe koncerny paliwowe prowadzą od początku marca 2026 r. pilne działania mające na celu zwiększenie wydobycia ropy w Wenezueli. Trwają również rozmowy na temat uruchomienia nowych złóż. To wymaga jednak znacznych środków na inwestycje, czasu oraz stabilności politycznej, a to wszystko może być wyzwaniem. Pewną rolę do odegrania w bilansowaniu międzynarodowego rynku ropy może mieć również Libia, dysponująca największymi złożami tego surowca w Afryce. W tym przypadku podstawowym wyzwaniem jest niepewna sytuacja polityczna. Mimo tlącej się od 15 lat wojny domowej, prowadzone są tam prace poszukiwawcze. W połowie marca włoski koncern Eni poinformował, że odkrył w Libii dwa duże złoża gazu ziemnego o łącznej pojemności przekraczającej 28 mld m³. Im dłużej będą się utrzymywały wysokie ceny ropy i gazu, tym większa będzie determinacja państw posiadających ich złoża, by inwestować w wydobycie. Przy tak dużych wahaniami cen surowców energetycznych na światowym rynku przedsiębiorcy na razie sceptycznie podchodzą do tego typu przedsięwzięć (nauczeni falą bankructw w czasie pandemii Sars-Cov-2).

Na wygaszenie konfliktu na Bliskim Wschodzie i uruchomienie wstrzymanej produkcji, a także zwiększenie wydobycia ropy w innych rejonach świata potrzebny jest czas. Dlatego Międzynarodowa Agencja Energetyczna 11 marca zapowiedziała, że jej członkowie jednomyślnie zdecydowali o uwolnieniu 400 mln baryłek ropy z rezerw, w celu uzupełnienia niedoborów rynkowych oraz obniżenia cen tego surowca. Po zebraniu dodatkowych deklaracji okazało się, że w pierwszym rzucie będzie to ekwiwalent 271,7 mln baryłek ropy (72% przypadnie na surowiec, a 28% na gotowe paliwa). Zapasy z państw członkowskich w Azji i Oceanii miały być udostępnione na rynek w połowie marca, a te z Europy i Ameryki do końca marca. Część państw członkowskich MAE (w tym Polska) zastrzegła sobie późniejszy termin uwalniania zapasów, w zależności od rozwoju sytuacji na światowym rynku ropy i regionalnych rynkach paliw. Mimo tych ograniczeń, jest to największa operacja uwolnienia rezerw w historii.

Warto wspomnieć, że poza MAE największe zapasy ropy i wyrobów naftowych posiadają Chiny. Od zakończenia zeszłorocznych izraelsko-amerykańskich ataków na Iran dwa największe chińskie koncerny chemiczno-energetyczne China Petroleum & Chemical

Corporation (SINOPEC) oraz China National Offshore Oil Company (CNOOC) znacznie przyspieszyły inwestycje w budowę magazynów na ropę oraz paliwa ropopochodne. Wiele z nich zostało oddanych jeszcze w zeszłym roku. Kolejne są nadal budowane. W efekcie, według szacunków MAE, chińskie rezerwy ropy w zeszłym roku wzrosły o 111 milionów baryłek. Wzmożone zakupy trwały do końca lutego. To właśnie one w największym stopniu przyczynił się do wzrostu światowego popytu na ropę (na poziomie dodatkowych 200 tys. baryłek dziennie). Jednocześnie trzeba zaznaczyć, że tempo tego wzrostu było poniżej średniej z ostatniej dekady, co wynika przede wszystkim z gigantycznych inwestycji Państwa Środka w odnawialne źródła energii. Mimo dywersyfikacji energetycznej, chińskie firmy nadal bardzo aktywnie gromadzą zapasy ropy i gazu. Nawet w marcu kilka dużych tankowców z produktami ropopochodnymi, które płynęły do Europy, zostało przekierowanych do Chin. Według medialnych doniesień rząd w Pekinie przygotowuje się do uwalniania rezerw ropy i paliw płynnych, by uniknąć zaburzeń łańcuchów dostaw.

Uwalnianie rezerw ropy i paliw zarówno przez członków MAE, jak i inne państwa, to działanie doraźne, które mogą zabezpieczyć rynek najdłużej na kilka miesięcy. Ten proces powinien odbywać się w sposób skoordynowany i przemyślany. Z jednej strony liczba uwalnianych dziennie baryłek musi być wystarczająco wysoka, by pokryć niedobory podaży spowodowane konfliktem na Bliskim Wschodzie. Z drugiej strony nie może być zbyt wysoka, by nadmiernie nie pobudzić konsumpcji, co przy przedłużaniu się działań wojennych w rejonie Zatoki Perskiej zwiększyłoby ryzyko niedoborów ropy w kolejnych miesiącach.

W tym kontekście należy zaznaczyć, że na razie głównym beneficjentem zamknięcia Cieśniny Ormuz w perspektywie krótko i średnio terminowej wydaje się być Rosja. Już 5 marca USA zawiesiły dla Indii na miesiąc sankcję na import rosyjskiej ropy, załadowanej wcześniej do tankowców. Następnie 11 marca Amerykanie zawiesili sankcję na miesiąc na rosyjską ropę, znajdującą się już na tankowcach (co może dotyczyć ok. 130 mln baryłek). W efekcie cena tej ropy wzrosła ponad dwukrotnie, zbliżając się do notowań BRENT. Jest wielce prawdopodobne, że wkrótce USA będą wprowadzały kolejne wyłączenia z sankcji dla rosyjskiej ropy, co sprawi, że rząd w Moskwie zyska spory zastrzyk finansowy, by kontynuować działania wojenne na Ukrainie. Ponadto warto zaznaczyć, że rząd w Waszyngtonie do niedawna domagał się, by rząd w Berlinie wywłaszczył Rosjan z Rosneft Deutschland, trzeciej co do wielkości niemieckiej spółki

naftowej pod względem zdolności rafineryjnych (z 12% udziałem w niemieckim rynku). Sankcje miały ostatecznie wejść w życie 29 kwietnia br., ale w związku z trudną sytuacją na światowym rynku Rosneft Deutschland uzyskał trwałe wyłączenie z amerykańskich sankcji. Wcześniej spekulowało się, że rosyjskie aktywa w Niemczech zostaną przejęte przez którąś z amerykańskich korporacji.

Luzowanie amerykańskich sankcji na rosyjską ropę pokazuje, że międzynarodowa oraz wewnętrzna presja na rząd w Waszyngtonie jest duża. Co więcej, USA nie tylko dokonały największego uwolnienia rezerw ropy i paliw, lecz także wydały ogólną licencję zezwalającą do 19 kwietnia na sprzedaż irańskiej ropy, która została załadowana na tankowce przed 20 marca. To zawieszenie sankcji ma złagodzić napięcia podażowe na światowym rynku. Może być to też odebrane jako kolejny sygnał do procesu deeskalacji. Równocześnie strona irańska, która de facto przejęła kontrolę nad żeglugą handlową przez Cieśninę Ormuz, prowadzi rozmowy z różnymi państwami, by przepuszczać ich tankowce. To też ważny sygnał o gotowości do działań deeskalacyjnych.

Dla całego świata kluczowe znaczenie ma pełne przywrócenie żeglugi przez Cieśninę Ormuz oraz zapewnienie bezpieczeństwa infrastrukturze energetycznej w rejonie Zatoki Perskiej. Osiągnięcie tych celów wskutek działań militarnych jest trudne. Nawet intensywne konwoje amerykańskiej marynarki wojennej nie są w stanie w pełni zagwarantować bezpieczeństwa frachtu. Jeden tankowiec trafiony przez drona, rakietę czy nawet zwykły pocisk artyleryjski oznacza automatyczne wstrzymanie zgody na żeglugę przez większość ubezpieczycieli pozostałych statków. W okolicznych górach sąsiadujących z Ormuz jest wiele fortyfikacji oraz jaskiń, z których można razić cele w cieśninie. Likwidacja tych zagrożeń wymagałaby pełnoskalowego zaangażowania USA w operację lądową, a na to nie ma zgody administracji w Waszyngtonie. Poza tym takie działania są nieprzygotowane. Przerzucenie większej liczby żołnierzy i sprzętu wymaga czasu. A dodatkowo wiązałoby się to z dużym ryzykiem strat wśród amerykańskich żołnierzy, co prawdopodobnie przełożyłoby się na klęskę wyborczą republikanów w listopadowych wyborach częściowych do Kongresu.



Fot. UNIMOT S.A.

Obecna władza w Teheranie, choć znacznie słabsza militarnie i dużo mniej zaawansowana technologicznie niż USA czy nawet sam Izrael, jest zdeterminowana by bronić się bez względu na koszty. Cały świat w tej walce jest w pewnym sensie zakładnikiem ajatollahów. Realizowana strategia groźenia światowym kryzysem gospodarczym okazuje się skuteczna.

W tak nieprzewidywalnych warunkach geopolitycznych trudno prognozować, co może się wydarzyć. Jest kilka wniosków, które dziś wydają się być dość prawdopodobne. Największe w historii wolumeny uwalnianych rezerw ropy i paliw przesuną w czasie skutki konfliktu. W 2026 r. podaź ropy na światowych rynkach spadnie, jednak ograniczenie jej produkcji na Bliskim Wschodzie zostanie częściowo zrekompensowane zwiększonym wydobyciem poza Zatoką Perską. Wielkość rynkowych niedoborów będzie zależeć od czasu, formy i intensywności działań wojennych oraz od poziomu doraźnych inwestycji, które zostaną poczynione w celu przyspieszenia wydobycia w innych rejonach świata. Relatywnie niski wzrost cen ropy w pierwszych trzech tygodniach marca (z 70 do 100 USD za baryłkę) świadczy o tym, że rynek zakłada deeskalację konfliktu lub znaczne zwiększenie wydobycia poza OPEC.

Sytuacja na rynku paliw gotowych jest dużo bardziej złożona i zależy od uwarunkowań regionalnych. Łączne globalne moce przerobowe rafinerii od lat rosną, aby sprostać rosącemu zapotrzebowaniu na paliwa. Pod koniec 2025 r. na całym świecie działało ok. 825 rafinerii. Największe moce produkcyjne mają Stany Zjednoczone i Chiny. Wzrost inwestycji w zakłady przerobu ropy od lat koncentrował się w regionie Azji i Pacyfiku oraz na Bliskim Wschodzie. W naszym regionie (Unii Europejskiej łącznie ze Szwajcarią i Norwegią) zużycie paliw ropopochodnych od lat spadało, a koszty działalność zakładów je produkujących rosły, głównie z powodów coraz bardziej wymagających norm środowiskowych. W efekcie w ciągu ostatnich 20 lat zamknięto w tej części Europy ponad 30 rafinerii. Pozostały nam obecnie 73 zakłady wytwarzające paliwa (w tym dwa polskie). W praktyce oznacza to, że w Europie jest niedobór mocy produkcyjny oleju napędowego oraz benzyn lotniczych. Widać to wyraźnie w cenach diesla na londyńskiej giełdzie, które wzrosły przez trzy pierwsze tygodnie konfliktu na Bliskim Wschodzie o ponad 80% (z 740 do 1350 USD za tonę). Wyższa dynamika wzrostu cen tego paliwa w porównaniu do wzrostu notowań ropy świadczy o tym, że rynek dostrzega systemowy brak zdolności produkcyjnych w Zachodniej Europie.

Sytuacja w Polsce jest podobna, gdyż krajowe rafinerie nie są w stanie pokryć naszego zapotrzebowania. Różnica pomiędzy Polską a Zachodnią Europą polega na tym, że konsumpcja paliw w naszym kraju przez ostatnie lata rosła.

Dotychczasowe uderzenia na instalacje energetyczne, w tym rafinerie, w rejonie Zatoki Perskiej doprowadziły do tak dużych zniszczeń, że ich usunięcie będzie wymagało długotrwałych prac, trwających co najmniej kilka miesięcy. Oznacza to, że nawet gdyby udało się szybko wygasić konflikt, rynek nie wróci do stanu sprzed jego wybuchu. W krótkiej perspektywie zyskają przedsiębiorcy spoza regionu objętego konfliktem, którzy zajmują się wydobyciem ropy i gazu ziemnego, a także rafinerie, zakłady skraplające gaz oraz duże korporacje handlowe. Jeżeli wojna potrwa dłużej, a ataki na infrastrukturę gazowo-paliwową będą kontynuowane, to zaburzenia na rynku i paliw będą jeszcze większe. Nie można wykluczyć nawet skrajnie katastroficznego scenariusza, że wysokie ceny spowodują hiperinflację i światową recesję gospodarczą. Jedno wydaje się być pewne – to najuboższe społeczeństwa zapłacą najwyższą cenę. Innym skutkiem może być przyspieszenie odejścia od paliw kopalnych oraz zwiększenie inwestycji w transformację energetyczną, choć ich wdrożenie w praktyce będzie wymagało stabilności politycznej i konsekwentnej, długofalowej strategii

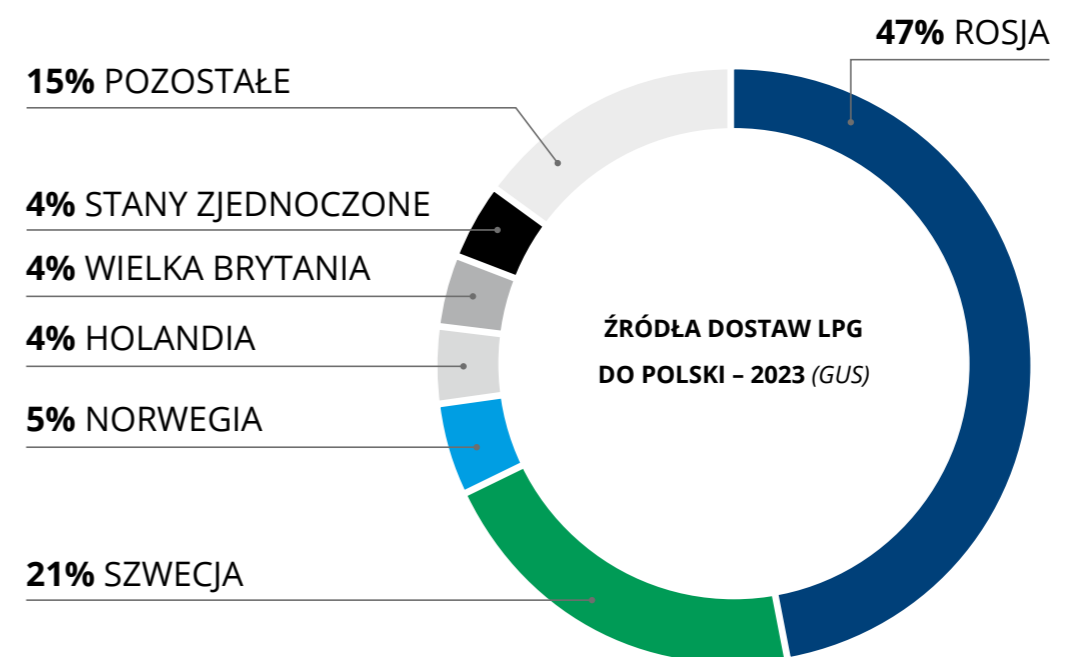
Konflikt w Zatoce Perskiej, na który zwrócone są oczy całego świata, zmienia się z minuty na minutę, co tylko pokazuje, że eskalacja i nowe warianty konfliktu wciąż stanowią realny czynnik niepewności geopolitycznej. Nie sposób przewidzieć, w jakim kierunku potoczą się wydarzenia, ale oczywiste jest, że ich konsekwencje będą widoczne poza granicami Bliskiego Wschodu.

2

TEMATY REGULACYJNE ZAMKNIĘTE W 2025 R.

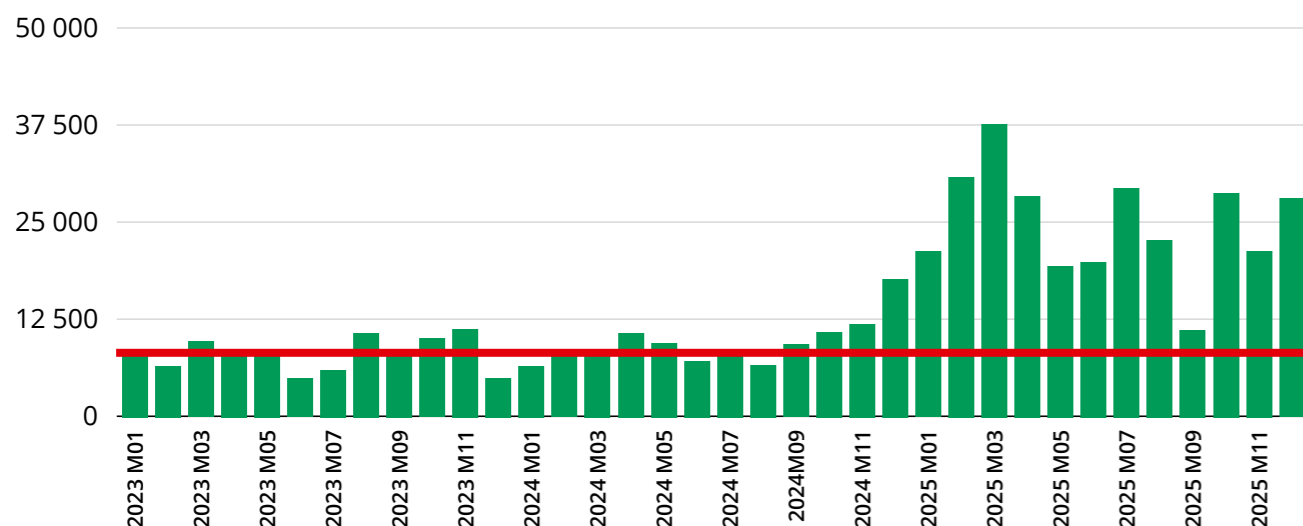
W ramach 12. pakietu sankcji unijnych na Rosję i Białoruś, przyjętego w grudniu 2023 r. restrykcjami objęto przywóz gazu płynnego LPG. Z uwagi na znaczenie tego towaru dla niektórych państw Wspólnoty, w tym Polski, gdzie, jak się szacuje, 13% floty samochodów osobowych korzysta z autogazu, termin wejścia w życie ograniczeń wyznaczono dopiero na grudzień 2024 r. W 2023 r. Rosja odpowiadała za blisko połowę dostaw LPG do Polski. Jednocześnie z zakazu wyłączono węglowodory alifatyczne nasycone o kodzie CN 2901 10 00, czyli n-butan i izobutan – ze względu na ich wykorzystanie w sektorze chemicznym i ówczesny brak zastosowania energetycznego.

Luka w sankcjach spowodowała jednak, że do wytwarzania mieszanki LPG zaczęto masowo wykorzystywać zamiast butanu – n-butan i izobutan. Dotychczas surowce te znajdowały zastosowanie m.in. do produkcji aerozoli. W 2023 r. Polska sprowadzała przeciętnie 13,8 tys. t n-butanu i izobutanu miesięcznie. W ok. 60% źródłem zaopatrzenia była Rosja. Po wejściu w życie w grudniu 2024 r. sankcji na import propanu, butanu i ich mieszanek okazało się, że dotychczas nieco droższy n-butan i izobutan można z powodzeniem mieszać z propanem i sprzedawać jako LPG – w dodatku tańsze niż z innych źródeł. Sprzyjała też temu logistyka dostaw – wykorzystanie lądowych terminali na wschodniej granicy Polski, a także, o czym nie można zapominać, wsparcie państwa rosyjskiego dla tamtejszej branży rafineryjnej, będącej dostawcą węglowodorów alifatycznych nasyconych.

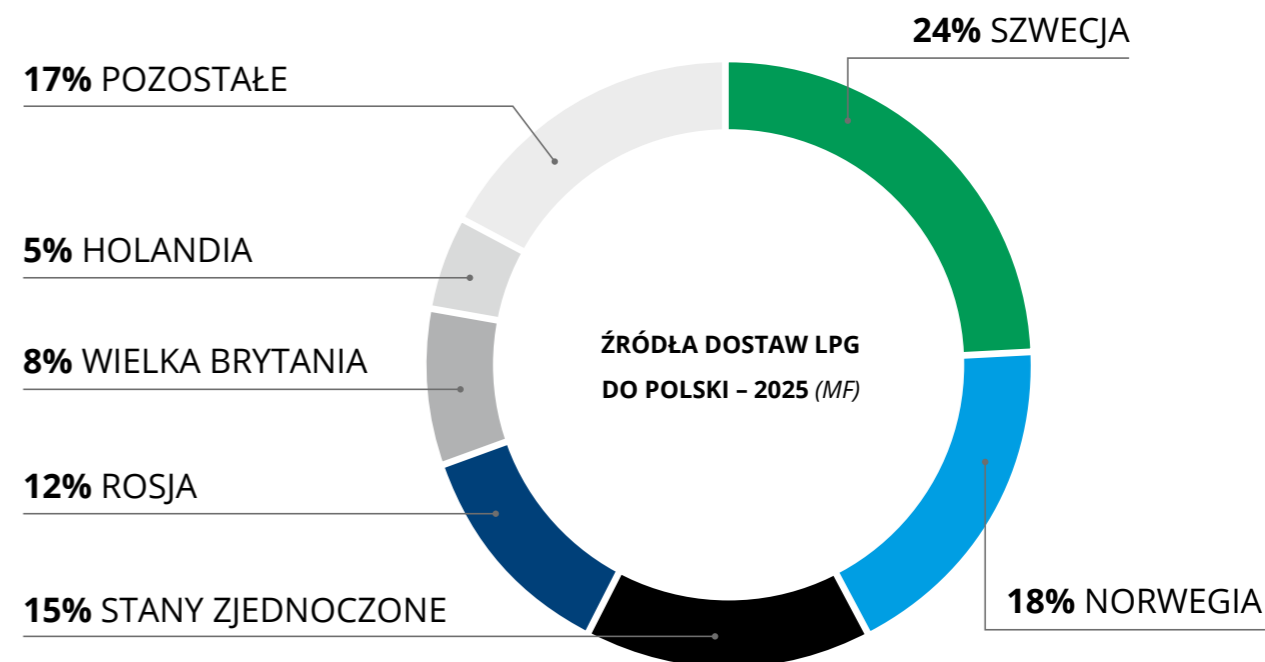
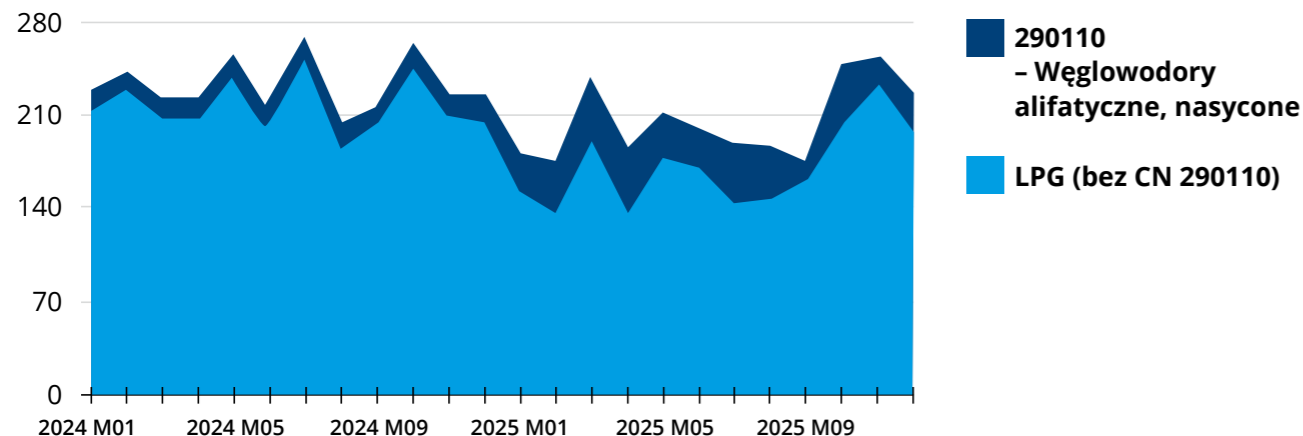


Wyłom w sankcjach eksploatowano intensywnie przez cały 2025 r. Podczas gdy w 2023 r. przeciętnie importowano z Rosji do Polski 8,3 tys. t n-butanu i izobutanu, to już w grudniu 2024 r. sprowadzono z tego kierunku blisko 17 tys. t, a w marcu 2025 r. – blisko 38 tys. t. W sumie w całym 2025 r. import n-butanu i izobutanu z Rosji sięgnął blisko 300 tys. t, czyli ponad 2,5-krotnie więcej niż w 2024 r. Ze względu na istotne wolumeny organizacje skupiające przedsiębiorców z branży LPG zaczęły uwzględniać produkt o kodzie CN 2901 10 00 w statystykach rynku LPG. Okazało się więc, że chociaż rosyjskich węglowodorów na krajowym rynku już powinno było nie być, to w 2025 r. n-butan i izobutan pochodzące z Rosji stanowiły aż 12% importu gazu płynnego.

IMPORT WĘGLOWODORÓW ALIFATYCZNYCH NASYCONYCH (CN 2901 10 00) Z ROSJI – T (GUS, EUROSTAT)



IMPORT LPG DO POLSKI 2024-2025 (GUS) [TYS. T]



Z jednej strony napływ tańszego surowca mógł być oceniany jako pozytywne zjawisko – wpływające na niższe ceny paliwa, lecz z drugiej strony stawiający w trudnej sytuacji podmioty, które z importem z Rosji nie chciały mieć nic wspólnego. Co więcej, poczyniły one inwestycje w dywersyfikację źródeł dostaw. Orlen Paliwa zainwestował w rozbudowę terminalu importowego w Szczecinie, a spółka Unimot w zabezpieczenie mocy przeładunkowych w Wilhelmshaven w Niemczech. Zwrot z tych inwestycji, które zapewniały bezpieczeństwo paliwowe państwa, był zaniżany przez konkurencję ze wschodu.

Systemową wyrwę udało się zamknąć dopiero w październiku 2025 r. Po miesiącach zabiegów ze strony branży paliwowej oraz aktywnych działań administracji rządowej w ramach 19. pakietu sankcyjnego UE, z trzymiesięcznym okresem przejściowym, zakazano importu towarów o kodzie CN 2901 10 00 z Rosji i Białorusi. Nieco dłużej, bo sześć miesięcy zyskały Węgry, lecz z zakazem reeksportu do innych państw. Od 26 stycznia można więc mówić o szczelności sankcji na LPG. Mimo obaw niektórych importerów, okazało się, że izobutan można sprowadzić także z kierunków innych niż wschodni. Już w lutym, za pośrednictwem terminalu spółki Unimot w Wilhelmshaven, surowiec ten przypłynął do kraju ze Stanów Zjednoczonych.

Niemniej luka w unijnych sankcjach na import LPG z Rosji, wprowadzonych w 2023 r., spowodowała, że przez cały ubiegły rok sprowadzono do Polski surowiec z tego kierunku warty ponad 620 mln zł. Dopiero od lutego możemy zaobserwować zmianę. Przypadek sankcji na LPG pokazuje, że przy projektowaniu ograniczeń handlowych należy uwzględnić możliwość wykorzystywania luk regulacyjnych, których domykanie może trwać miesiącami.

Deregulacyjna gorączka

Jednym z kluczowych elementów, które zdominowały działalność regulacyjną rządu w 2025 r. stała się inicjatywa deregulacyjna, zapoczątkowana przez rząd wspólnie z Rafałem Brzoską pod nazwą „SprawdzaMY”. Ze zgromadzonych ponad 16 tysięcy zgłoszeń obywatelskich wyselekcjonowano 522 postulaty deregulacyjne, które w 15 pakietach trafiły do Rządowego Zespołu Deregulacyjnego. W ciągu 100 dni rząd zrealizował 125 zmian deregulacyjnych. 1 stycznia 2026 r. 100 pierwszych postulatów weszło w życie, a dalsze są w trakcie procedowania.

Również ze strony POPiHN w maju 2025 r. wypracowano 49 postulatów. Najważniejsze z wypracowanych propozycji deregulacyjnych to m.in.:

- wyłączenie z SENT towarów przemieszczanych z zastosowaniem e-DD oraz paliw lotniczych z zastosowaniem doraportowania e-DD do systemu EMCSPL2,
- podniesienie minimalnej wielkości opakowań jednostkowych olejów i preparatów smarowych objętych SENT,
- umożliwienie pełnomocnikom ogólnym podatnika podpisywania w jego imieniu deklaracji podatkowych, bez konieczności ustanawiania odrębnego pełnomocnictwa,
- umożliwienie samodzielnego tankowania LNG (bez uprawnień TDT),
- zniesienie opłat za korzystanie z informacji geologicznej,
- ułatwienia w zakresie legalizacji ponownej przyrządów pomiarowych.

Z uwagi na etap zaawansowania prac zespołu SprawdzaMY w większości postulaty te nie trafiły jednak na wspólną listę projektów i POPiHN zabiega o ich realizację innymi kanałami.

Niemniej branża paliwowa skorzystała na procesie deregulacji w związku z projektem ustawy uproszczeniowej (UDER20). W obszarze zapasów obowiązkowych ropy i paliw projekt wprowadził praktyczną zmianę dotyczącą sposobu zawierania umów dotyczących tworzenia i utrzymywania zapasów. Dotychczas, zanim przedsiębiorcy – producenci czy handlowcy – mogli zawrzeć umowę z firmą zajmującą się obrotem, magazynowaniem lub wytwarzaniem paliw, byli zobowiązani do przedstawienia jej projektu Prezesowi RARS i uzyskania jego formalnej zgody. Oznaczało to, że proces autoryzacji działał ex ante i blokował możliwość zawarcia umowy do momentu wydania decyzji administracyjnej.

Po zmianie zamiast zgody wprowadzona została możliwość wniesienia sprzeciwu w formie decyzji administracyjnej. Oznacza to, że jeżeli w terminie 14 dni od doręczenia projektu umowy Prezes RARS nie wnieśnie sprzeciwu, uznaje ię, że wyraził zgodę (tzw. milcząca zgoda).

Biopaliwo 100% HVO

Długo wyczekiwaną zmianą prawną, która, po miesiącach prac na przełomie 2024 r. i 2025 r., weszła w życie w kwietniu 2025 r. – była nowelizacja wymagań jakościowych dla biopaliw ciekłych.

W przepisach w końcu określono wymagania jakościowe dla HVO, co było niezbędne, aby umożliwić wprowadzanie do obrotu wytwarzanego w Polsce HVO100, a także w celu objęcia tego paliwa Systemem Monitorowania i Kontrolowania Jakości Paliw. Zrównało to sytuację krajowych producentów i dostawców paliwa z innymi państwami członkowskimi UE.

System kaucyjny – wejście w życie

W 2025 r. system kaucyjny był jednym z najbardziej „żywych” tematów regulacyjnych i przeszedł kluczową zmianę polegającą na przesunięciu jego wejścia w życie: pierwotnie planowany na 1 stycznia 2025 r., ostatecznie – po szeregu interwencji branży, w tym POPiHN – został ustawowo przesunięty na 1 października 2025 r. Powodem były liczne problemy zgłaszane przez przedsiębiorców: brak gotowości infrastrukturalnej, niejasności interpretacyjne oraz opóźnienia techniczne. POPiHN aktywnie występowała do Ministerstwa Klimatu i Środowiska o doprecyzowanie przepisów, wydłużenie vacatio legis i wyjaśnienie rozbieżności prawnych, argumentując, że detaliści – w tym stacje paliw – nie są przygotowani do wdrożenia nowych obowiązków. Ostatecznie nowelizacja ustawy o gospodarce opakowaniami została przyjęta i przesunęła termin startu systemu na 1 października 2025 r., pozwalając branży na dodatkowe przygotowania, a w drugiej połowie roku Organizacja prowadziła już działania typowo wdrożeniowe, w tym spotkania i wymianę dobrych praktyk dotyczących obsługi kaucji, logistyki opakowań i zmian w systemach IT.

KSeF – klamka zapadła

Obligatoryjne stosowanie Krajowego Systemu e-Faktur to pod względem zakresu podmiotowego jedna z największych zmian podatkowych ostatnich dekad. Reforma miała wejść w życie 1 lipca 2024 r., jednak jej wejście w życie przesunięto na 1 lutego 2026 r. W trakcie ubiegłego roku kilkakrotnie do członków POPiHN dochodziły nieoficjalne informacje o kolejnych przesunięciach wdrożenia KSeF. Były one weryfikowane z MF i dementowane.

W ramach przygotowania do wdrażania systemu, POPiHN od początku roku postulowała do MF potrzebę poprawy polityki komunikacyjnej MF, jeśli chodzi o cykliczne informowanie o postępach prac. Podnoszono potrzebę 12 miesięcy na wdrożenie i testy systemu liczone od momentu zakończenia prac legislacyjnych i przedstawienia ostatecznej wersji dokumentacji technicznej oraz postulowano o opublikowanie zaktualizowanej „mapy drogowej” KSeF, uwzględniającej wszystkie terminy obowiązków i odroczeń.

Koncerny paliwowe dostrzegały rozbieżności interpretacyjne dotyczące KSeF, które za pośrednictwem POPiHN były przekazywane do resortu. Część wątpliwości dotyczyła „Podręcznika KSeF 2.0”, opracowanego przez MF, w którym forsowano praktykę obsługi klienta B2B w oparciu o „potwierdzenia sprzedaży”. Grupa robocza ds. podatków opracowała szereg uwag i zastrzeżeń do wytycznych resortu. W IV kwartale był prowadzony w tym zakresie intensywny dialog z MF. POPiHN pokazywała także niską świadomość przedsiębiorców współpracujących z koncernami paliwowymi co do zbliżających się zmian w przepisach. POPiHN regularnie wskazywała na potrzebę przygotowania przez resort kampanii informacyjnej, która została przeprowadzona z opóźnieniami.

Niemniej „klamka zapadła”, 1 lutego 2026 r. KSeF, nie bez problemów, wszedł w życie, przy czym możliwość tymczasowego utrzymania papierowych faktur na stacjach paliw stała się kluczowym elementem dyskusji o podatkowej rewolucji. Nawet jeśli przez chwilę taka opcja pozostanie, to wydaje się, że na powrót do stanu ex ante już za późno i pozostaje mieć nadzieję, że system pozwoli tylko na dalsze uszczelnianie systemu podatkowego także w branży paliwowej.



Fot. ANWIM S.A.

3

WYZWANIA REGULACYJNE NA 2026 I KOLEJNE LATA

Bezpieczeństwo paliwowe

- potrzebne zmiany w systemie zapasów ropy i paliw

Trwająca od przeszło czterech lat pełnoskalowa wojna na Ukrainie i kolejne światowe konflikty sprawiają, że słowo „bezpieczeństwo” odmieniane jest nieustająco przez wszystkie przypadki. W branży paliwowej w tym zakresie dzieje się jednak zbyt mało, dlatego głównym wyzwaniem regulacyjnym POPiHN na rok 2026 i kolejne lata jest sprawić, aby bezpieczeństwo paliwowe trafiło na listę priorytetów krajowych decydentów.

Zasadniczym problemem krajowego rynku paliw jest niedobór pojemności magazynowych. W okresie 2015 – 2024 rynek oleju napędowego wzrósł o 70%, podczas gdy pojemności magazynowe wzrosły o niespełna 15%. W tym samym czasie rynek benzyn silnikowych wzrósł o blisko 70%, a pojemności magazynowe wzrosły jedynie o 10%. Sprzedaż paliw ciekłych utrzymuje trend wzrostowy. Produkcja paliw w Polsce jest daleko niewystarczająca do pokrycia krajowego zapotrzebowania. Do zbilansowania rynku potrzebne jest sprowadzenie z zagranicy ok. 40% oleju napędowego oraz ok. 30% benzyn. Jednocześnie możliwości importu są ograniczone z uwagi na konieczność zapewnienia przez krajowych importerów krajowych pojemności magazynowych.

70%

O TYLE W LATACH 2015-2024
 WZROSŁA KRAJOWA
 KONSUMPCJA ZARÓWNO
 OLEJU NAPĘDOWEGO,
 JAK I BENZYN

10-15%

O TYLE W LATACH 2015-2024
 WZROSŁY MOŻLIWOŚCI
 MAGAZYNOWANIA
 PALIW GOTOWYCH

Problemy te pogłębi wejście w życie w połowie 2029 r., uchwalonych w 2019 r., zmian w strukturze zapasów ropy naftowej i paliw płynnych, utrzymywanych przez Rządową Agencję Rezerw Strategicznych. Dotychczasowa możliwość utrzymywania 50% zapasów agencyjnych w ropie naftowej i 50% w postaci paliw zostanie zastąpiona wymogiem, aby RARS utrzymywała co najmniej 75% zapasów w paliwach gotowych. W efekcie na ten cel trzeba będzie przeznaczyć magazyny o pojemności ponad 1,2 miliona m³, co przy obecnych brakach infrastrukturalnych jest niemożliwe do realizacji bez zaburzeń dostaw paliw. Branża liczy zatem na pilne decyzje strategiczne Rządu w zakresie zmian przewidzianych na 2029 r. oraz rządowe inwestycje w pojemności magazynowe dla paliw gotowych. Brak decyzji może doprowadzić do skumulowania inwestycji w jednym momencie, co negatywnie wpłynie na koszty budowy, a przy braku działań nawet do kryzysu na rynku paliw.

Nadal aktualny pozostaje wieloletni postulat POPiHN o doprowadzenie do docelowej struktury odpowiedzialności za bezpieczeństwo paliwowe RP, w ramach której za 60 dni odpowiadać będzie państwo, a za 30 dni przedsiębiorcy. Dotychczasowe doświadczenia z sytuacji kryzysowych w Polsce i za granicą wskazują, że model utrzymywania zapasów z przewagą odpowiedzialności państwa jest łatwiejszy i tańszy w zarządzaniu.

Ważnym etapem na drodze do realizacji postulatu podziału odpowiedzialności za zapasy była tzw. „mała reforma”, zakładająca dojście do proporcji 45 dni: 45 dni w 2027 r. W minionym roku kontynuowano prace w ramach projektu ustawy UC50. Mimo przyjęcia ustawy i przez Sejm i Senat, Prezydent Karol Nawrocki zawetował ustawę, podtrzymując wątpliwości dotyczące proponowanych rozwiązań dla zapasów gazu ziemnego. Stanowiło to poważne wyzwanie dla rynku, gdyż z powodu braków pojemności na gotowe paliwa przedsiębiorcy mieli poważne trudności z realizacją obowiązków wynikających z ustawy o zapasach. W reakcji na to weto, po konsultacjach z branżą paliwową, Rząd błyskawicznie przygotował zmodyfikowaną wersję regulacji (UD298), uwzględniającą postulaty sektora. (projekt UD298). Ostatecznie przepisy zostały uchwalone i weszły w życie 29 września.

Po „małej reformie” czas jednak na „dużą”, która zarysowałaby harmonogram prac inwestycyjnych pozwalających na dalszy transfer odpowiedzialności za zapasy ropy i paliw na rzecz Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych. W 2025 r. Ministerstwo Energii, na razie na poziomie roboczym, rozpoczęło prace nad reformą systemu zapasów. W grudniu resort przedstawił założenia zmian legislacyjnych, nad którymi rząd ma pracować wspólnie z branżą w 2026 r. W propozycji zabrakło jak na razie zmian co do podziału odpowiedzialności za zapasy pomiędzy przedsiębiorców i państwo, natomiast zapowiadany zakres obejmuje m.in. zmianę obowiązków zapasowych dla małych podmiotów, ponowne przeanalizowanie terminu wejścia w życie parytetu 75/25 (obecnie to 2029 r.), rozwiązania związane z reglamentacją paliwa w sytuacjach kryzysowych oraz uszczelnienie systemu. POPiHN aktywnie włącza się w prace nad projektem, jednocześnie apelując o decyzje rządu w zakresie budowy nowych pojemności magazynowych na paliwa gotowe. Do listy postulatów można by więc ze strony branży dopisać:

- Uszczelnienie systemu zapasów, poprzez ukrócenie praktyk obchodzenia obowiązków zapasowych (tzw. mechanizm „trójpolówki”).
- Reformę systemu zapasów dla gazu płynnego LPG (w tym: wyłączenie małych podmiotów z fizycznego utrzymywania zapasów obowiązkowych w zamian za zwiększoną opłatę zapasową, objęcie nadzorem koncesyjnym rozlewni LPG oraz zabezpieczenie fizycznych zapasów LPG na cele grzewcze).
- Umożliwienie utrzymywania całości zapasów dla ciężkiego oleju opałowego w ropie naftowej.

PROPOZYCJE ZMIAN W SYSTEMIE ZAPASÓW, CHOĆ W WIĘKSZOŚCI NIENOWE, STAJĄ SIĘ CORAZ BARDZIEJ PALĄCE – W DOBIE KRYZYSU NAFTOWEGO ROKU 2026.

„TRÓJPOLÓWKA” NA RYNKU PALIW

Mechanizm „trójpolówki” na rynku paliw to praktyka polegająca na cyklicznym wchodzeniu i wychodzeniu podmiotów z systemu obowiązkowych zapasów ropy i paliw (poprzez zawieszanie lub likwidowanie działalności, a następnie jej wznawianie), w celu czasowego uniknięcia lub istotnego obniżenia obowiązku utrzymywania zapasów interwencyjnych, zwłaszcza w pierwszym roku działalności po powrocie na rynek. W efekcie te same wolumeny paliw krążą między różnymi podmiotami lub strukturami prawnymi, a realne obciążenie zapasowe jest nierównomiernie rozłożone, co podważa stabilność systemu bezpieczeństwa paliwowego i prowadzi do przeliczenia kosztów na podmioty działające w sposób ciągły i zgodny z celem ustawy.

POPIHN postuluje uszczelnienie systemu zapasów obowiązkowych w celu wyeliminowania „trójpolówki”, tak aby obowiązek utrzymywania zapasów był nieuchronny i nie wygasł wskutek formalnych operacji rejestrowych lub czasowego zawieszania działalności. Kluczowe jest objęcie obowiązkiem zapasowym od pierwszego dnia działalności na podstawie rzeczywistych wolumenów, utrzymanie odpowiedzialności do pełnego rozliczenia potwierdzonego przez Prezesa RARS oraz wzmocnienie narzędzi egzekucyjnych RARS, w tym wykorzystanie zabezpieczeń finansowych i instrumentów koncesyjnych.

Sankcje na podmioty ze Wschodu

22 października 2025 r. amerykańskie OFAC objęło pełnymi sankcjami blokującymi (SDN) rosyjskie koncerny Rosneft Oil Company i Lukoil wraz z dziesiątkami spółek zależnych. Obowiązuje zasada „50% rule” (blokada także podmiotów $\geq 50\%$ własności pośredniej/bezpośredniej). Oprócz zakazu transakcji dla osób/podmiotów z USA, ogłoszono ryzyko sankcji wtórnych dla podmiotów spoza USA (zwłaszcza instytucji finansowych) za „istotne” transakcje z tymi podmiotami.

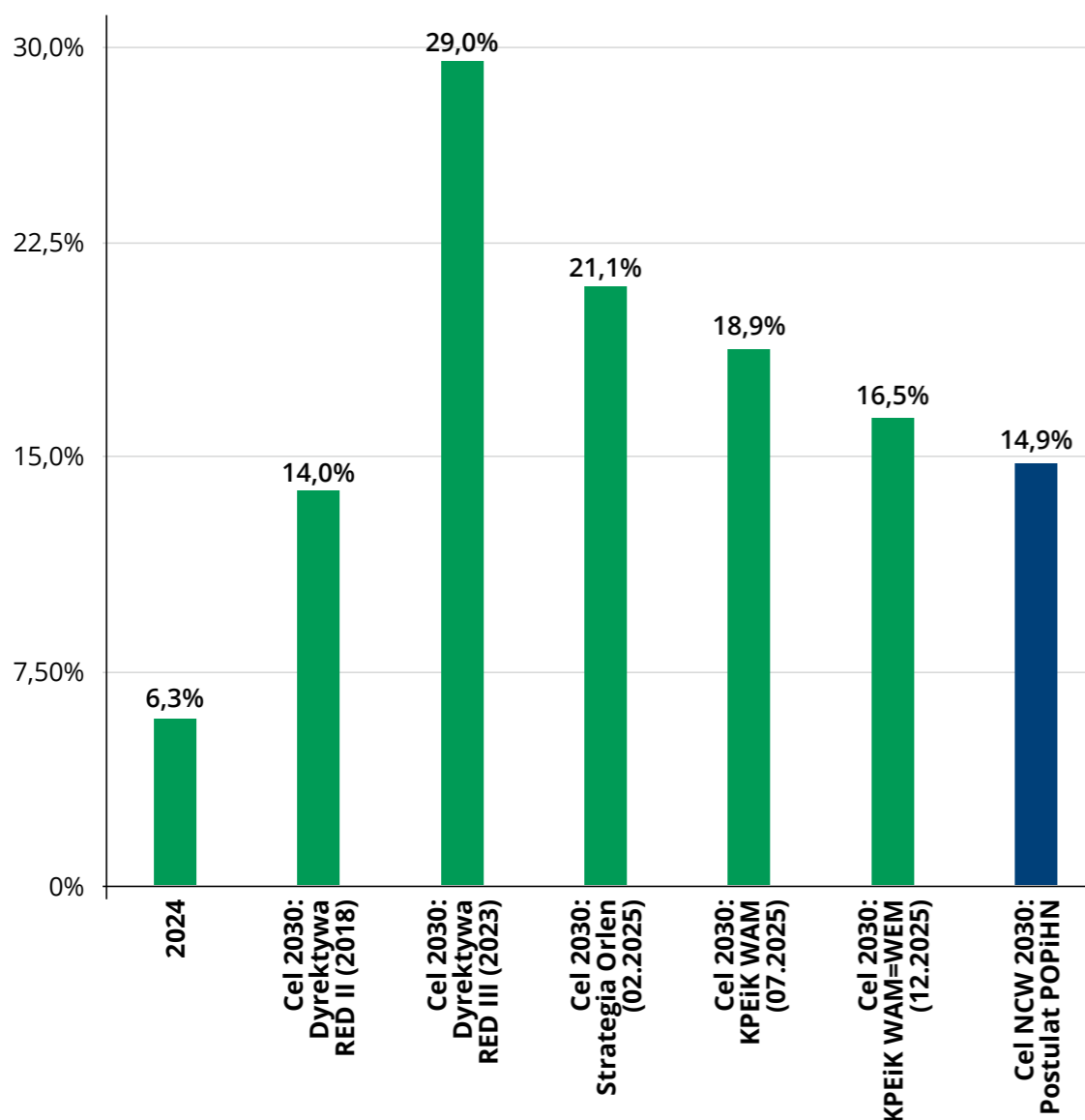
Sankcje nałożone na rosyjskie firmy, będące istotnymi graczami na niejednym z środkowoeuropejskich rynków, w tym bułgarskiego, rumuńskiego czy niemieckiego, mogą doprowadzić do strategicznego przemodelowania własności kluczowej dla bezpieczeństwa paliwowego infrastruktury. Warto przypomnieć, że na takiej „dziejowej zmianie” Polska skorzystała w 2006 r., kiedy to Orlen przejął litewską rafinerię w Możejkach z rąk rosyjskiego Jukosu.

Obecnie kluczowe znaczenie dla krajowego rynku paliw ma sytuacja niemieckiej rafinerii w Schwedt. Rosneft Deutschland początkowo otrzymała tymczasowe zwolnienie z amerykańskich sankcji obowiązujących od października 2025 r. do 29 kwietnia 2026 r. Przy braku porozumienia w zakresie przejścia aktywów z rąk Rosjan, Niemcy i Europa Środkowa mogłyby stanąć w obliczu poważnego kryzysu paliwowego, który potencjalnie zagroziłby całej gospodarce UE. Sytuacja była wyjątkowo delikatna ze względu na wpływ na działalność gospodarczą i konieczność ewentualnego uruchamiania rezerw. Jako że Polska importuje 39% ON i 27% benzyn, i głównym źródłem zaopatrzenia są Niemcy (w 2024 r. 27% importu ON i 58% importu benzyn) – wstrzymanie dostaw z tego kierunku mogłoby wywołać kryzys paliwowy, szczególnie w zachodniej części kraju. W marcu 2026 r. Biuro Kontroli Aktywów Zagranicznych Departamentu Skarbu USA (OFAC) wydało bezterminową licencję pozwalającą na dalsze funkcjonowanie rafinerii w Schwedt pod niemieckim zarządem powierniczym.

RED III – zderzenie z rzeczywistością

Rok 2025 przyniósł, mocno już opóźnione, wdrożenie do krajowego porządku prawnego Dyrektywy RED II, tymczasem zdążył upłynąć termin na implementację kolejnego unijnego aktu, wyznaczającego zdecydowanie bardziej ambitne cele co do udziału odnawialnych źródeł energii w transporcie, czyli Dyrektywy RED III. Cele te są tak ambitne, że wątpliwym wydaje się ich zaakceptowanie w ramach krajowych procedur legislacyjnych, a już zupełnie niemożliwym – rzeczywiste zrealizowanie.

RED III – NIEOSIĄGALNE DLA POLSKI CELE OZE W TRANSPORCIE



Przyjęta w 2023 r. Dyrektywa RED III zakłada przede wszystkim:

- podwyższenie minimalnego, wymaganego udziału energii ze źródeł odnawialnych w transporcie w 2030 r. z przewidzianego Dyrektywą RED II poziomu 14% do:
 - 1) 29% udziału energii ze źródeł odnawialnych lub
 - 2) 14,5 % redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych,
- wprowadzenie obowiązkowego łącznego udziału zaawansowanych biopaliw/biogazu oraz paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w sektorze transportu na poziomie 1% w 2025 r. oraz 5,5 % w 2030 r., przy minimalnym udziale paliw RFNBO (ang. Renewable Fuels of Non-Biological Origin) w 2030 r. na poziomie 1%,
- wprowadzenie nowego wymogu w zakresie obowiązkowego udziału paliw RFNBO w ramach wodoru wykorzystywanego w przemyśle na poziomie 42% w 2030 r. i 60% w 2035 r.

Podwyższenie klimatycznych celów w tak krótkim horyzoncie czasowym, przy trudnościach w realizacji dotychczasowych założeń, a także pogarszającej się konkurencyjności unijnej gospodarki oraz odwróceniu USA od dekarbonizacji – ożywiło europejską debatę o racjonalności celów RED III. W styczniu 2026 r. Ministerstwo Klimatu i Środowiska, prezentując projekt wdrożenia Dyrektywy (UC106) nie zdecydowało się na odejście od ambitnych założeń. W odpowiedzi branża wystąpiła ze zdecydowanie dalej idącymi postulatami.

POPiHN w swoich uwagach do wdrożenia dyrektywy RED III zaproponowała nowe podejście do transpozycji, polegające na odejściu od utożsamiania unijnego celu 29% OZE w transporcie z obowiązkiem nakładanym wyłącznie na podmioty realizujące Narodowy Cel Wskaźnikowy (NCW). Branża postuluje pozostawienie NCW na poziomie 14,9% w 2030 r., wskazując, że RED III odnosi się do celu państwa jako całości, a nie pojedynczych dostawców paliw. Kluczowym postulatem jest takie ukształtowanie przepisów, aby NCW był jednym z instrumentów realizacji celu OZE w transporcie, obok energii elektrycznej, paliw alternatywnych, transportu kolejowego, morskiego i publicznego, zgodnie z metodologią statystyczną.

Drugim filarem stanowiska POPiHN jest elastyczność regulacyjna i proporcjonalność obciążeń. Branża sprzeciwia się gwałtownemu podnoszeniu ścieżki NCW w latach 2027–2029 oraz postuluje możliwość czasowego obniżania NCW w drodze rozporządzenia, jeżeli warunki rynkowe (dostępność surowców, moce produkcyjne, koszty

społeczne) uniemożliwiają jego wykonanie. Równolegle POPiHN domaga się gruntownej zmiany systemu sankcji – odejścia od sztywnych kar liczonych według stałych wskaźników zł/MJ na rzecz kar maksymalnych, miarkowanych przez Prezesa URE, z pełnym zastosowaniem zasad KPA oraz możliwością odstąpienia od kary w sytuacjach niezawinionych.

Trzeci kluczowy obszar propozycji dotyczy neutralności technologicznej systemu, czyli postulatu podnoszonego nieustająco przez POPiHN na forum UE (choćby promując przyjęty w marcu 2025 r. apel do Komisji Europejskiej „Call for Action”). Branża opowiada się zatem za zwiększeniem limitu biopaliw I generacji do 10%, możliwością przenoszenia nadwyżek NCW na kolejne lata, włączeniem środków z kar i opłat do dedykowanego Funduszu Dekarbonizacji Transportu oraz za stworzeniem mechanizmów rynkowych (wymiana jednostek, gwarancje pochodzenia, AIB), które realnie obniżą koszty transformacji przy zachowaniu zgodności z RED III.

Niewątpliwym trendem regulacyjnym pozostaje jednak rewidowanie dotychczasowych celów polityki klimatycznej. Objawem tego jest choćby spadek ambicji względem oficjalnie deklarowanych celów w zakresie udziału OZE w transporcie na 2030 r. Jeszcze w lutym 2025 r. Orlen w swojej Strategii deklarował, że wskaźnik ten może osiągnąć 21,1%. Z kolei Ministerstwo Klimatu i Środowiska w projekcie Krajowego Planu na rzecz Energii i Klimatu (KPEiK) z lipca 2025 r. deklarowało w scenariuszu ambitnym realizację celu na poziomie 18,9% (mimo obowiązku wynikającego z Dyrektywy RED III na poziomie 29%!). Natomiast po zmianach w Rządzie i przejściu projektu KPEiK przez Ministerstwo Energii upubliczniona w grudniu 2025 r. wersja dokumentu zakładała osiągnięcie 16,5-procentowego udziału OZE w transporcie w 2030 r.

ETS(y) – czy czeka nas korekta(y)?

Jednym z kluczowych rozwiązań pakietu „Fit for 55” jest objęcie sektora transportu system handlu uprawnieniami do emisji (tzw. ETS2). Termin na implementację upłynął 30 czerwca 2024 r. Komisja Europejska wszczęła postępowanie przeciwko Polsce za brak wdrożenia prawa UE w tym zakresie. Chociaż sprzedaż aukcyjna uprawnień do emisji w ETS2 miała pierwotnie 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 zaraportować swoje emisje z 2024 r. Brak podstaw prawnych w krajowych przepisach uniemożliwia przedsiębiorcom odpowiednie przygotowanie się do monitorowania emisji.

W 2025 r. wokół ETS 2 wydarzyło się bardzo dużo, zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym. Z uwagi na to, że Polska nie wdrożyła dyrektywy, przedsiębiorcy nie mogli uzyskać wymaganych zezwoleń ani rozpocząć obowiązkowego monitorowania emisji za 2024 r. Wiosną odbyła się seria spotkań branży z MKiŚ, na których resort przedstawiał stan prac nad ustawą wdrożeniową. Równocześnie Rząd zabiegał o przesunięcie startu ETS 2 o kilka lat oraz o wzmocnienie mechanizmów chroniących przed skokowym wzrostem cen uprawnień, przewidując m.in. wcześniejsze aukcje testowe w UE. Ostatecznie 5 listopada 2025 r. Rada UE podjęła decyzję o przesunięciu ETS 2 o 12 miesięcy (z 2027 r. na 2028 r.). Z uwagi na znaczne skutki społeczno-ekonomiczne regulacji POPiHN nie spodziewa się znaczących postępów prac nad wdrożeniem ETS2.

Wdrożenie systemu w obecnym kształcie może wywołać poważne skutki społeczne, gospodarcze i infrastrukturalne, szczególnie dotkliwe dla Polski i innych państw Centralnej Europy. ETS 2 jest de facto mechanizmem pośredniego opodatkowania paliw i doprowadzi do silnego wzrostu kosztów mobilności, uderzy w gospodarstwa domowe o niższych dochodach oraz może pogłębić wykluczenie transportowe. Ponadto dostępne instrumenty stabilizacyjne są zbyt słabe, co w połączeniu z ograniczeniami infrastrukturalnymi i finansowymi grozi bardzo wysokimi cenami uprawnień i dalszym wzrostem cen paliw oraz usług transportowych. W ocenie branży mechanizm szczególnie uderzy w rozdrobniony sektor MŚP w transporcie, przyspieszy jego konsolidację oraz osłabi konkurencyjność gospodarki, zwiększając ryzyko utraty miejsc pracy. POPiHN postuluje podejście „odpowiedzialne i etapowe”: najpierw wprowadzenie jedynie części sprawozdawczo-kontrolnej ETS 2, a następnie elementu fiskalnego, zapewnienie realnych limitów cenowych dla uprawnień oraz wcześniejsze przedstawienie pełnych i przewidywalnych ram prawnych systemu. Celem jest zapewnienie przedsiębiorcom czasu na dostosowanie się i ograniczenie ryzyka destabilizacji rynku paliw i transportu.

Oprócz „miecza Damoklesa” w postaci ETS2, nad branżą paliwową unosi się widmo jego pierwowzoru – skierowanego do emitentów przemysłowych, w tym branży rafinerijnej. Rosnące ceny praw do emisji doprowadziły nie tylko do pogorszenia pozycji konkurencyjnej europejskiej branży rafinerijnej, lecz wręcz do egzystencjalnych zagrożeń. Z uwagi na pogarszającą się sytuację przemysłu na forum UE rozpoczęła się ożywiona dyskusja o rewizji systemu ETS.

Postulaty POPIHN wobec rewizji EU ETS koncentrują się na dostosowaniu tempa i mechaniki systemu do realnych uwarunkowań technologicznych i inwestycyjnych przemysłu energochłonnego. Kluczowe jest złagodzenie współczynnika liniowej redukcji (LRF) po 2030 r., tak aby uniknąć wyczerpania puli uprawnień już pod koniec lat 30. i zerwania ciągłości systemu przed 2050 r. Branża podkreśla potrzebę przekształcenia ETS z mechanizmu czysto kosztowego w narzędzie faktycznie wspierające transformację, m.in. poprzez model „cap-and-invest”, umożliwiający bezpośrednie inwestowanie równowartości uprawnień w projekty dekarbonizacyjne. Istotnym elementem jest również pełne uznanie technologii CCU, CCS i CDR oraz włączenie emisji negatywnych i przemysłowych pochłaniaczy CO₂ do mechanizmu rozliczeń ETS, aby zapewnić jego funkcjonowanie i płynność w dłuższej perspektywie.

Równoległe POPIHN postuluje głęboką reformę Rezerwy Stabilności Rynkowej (MSR) w kierunku aktywnego, przewidywalnego narzędzia stabilizacji cen i podaży uprawnień, w tym rezygnację z ich automatycznego unieważniania oraz ograniczenie spekulacyjnej roli instytucji finansowych na rynku EUA. Ważnym elementem jest także redukcja ryzyka inwestycyjnego poprzez instrumenty wsparcia (np. CCfD, gwarancje EBI, finansowanie kosztów operacyjnych elektryfikacji) oraz bardziej realistyczna rewizja benchmarków, zsynchronizowana z faktyczną dostępnością technologii niskoemisyjnych. W obszarze CBAM branża wskazuje na konieczność ochrony konkurencyjności eksportu z UE, warunkowe i ostrożne wycofywanie darmowych uprawnień oraz sprzeciw wobec rozwiązań pogłębiających niepewność regulacyjną, przy jednoczesnym dopuszczeniu wysokiej jakości międzynarodowych offsetów jako „zaworu bezpieczeństwa” dla systemu ETS.

ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime – wciąż w toku...

Mimo że wydawało się, iż 2025 r. przyniesie przedsiębiorcom pewność co do sytuacji regulacyjnej w zakresie większości elementów pakietu Fit for 55 – nadzieje okazały się płonne. Ustawy wdrażające Zielony Ład w sferze transportu lotniczego i morskiego dopiero w lutym i marcu 2026 r. opuściły Rząd i trafiły do Sejmu – bez pewności, czy ostatecznie zyskają akceptację Prezydenta.

Sektorowe regulacje dotyczące lotnictwa i transportu morskiego zakładają 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 prawo unijne już weszło w życie (1 stycznia 2025 r.), a krajowy prawodawca odpowiednich przepisów nie przyjął. W procedowanych projektach znajdują się przede wszystkim normy określające podstawowe definicje podmiotów zobowiązanych do realizacji obowiązków wynikających z rozporządzeń, organów właściwych do weryfikacji realizacji tych obowiązków oraz sposobu raportowania. Co ciekawe w marcu 2026 r. na etapie sejmowym prac nad wdrożeniem ReFuelEU Aviation, do projektu ustawy włączono postulat zwiększenia limitu biopaliw I generacji (tzw. crop cap) do 7% już od 2026 r., co generalnie jest krokiem w dobrą stronę. POPIHN liczy więc na szybkie przyjęcie procedowanych projektów aktów prawnych, aby przedsiębiorcy mogli działać w poczuciu pewności prawa i ciążących na nich obowiązków.

Jednocześnie branża, działając ramię w ramię z branżą lotniczą, w ramach Rady ds. zrównoważonych paliw lotniczych (Rada SAF – SAF Council) wystąpiła do Ministra Klimatu i Środowiska oraz Ministra Infrastruktury z apelem o pilne stworzenie w Polsce spójnych ram regulacyjnych i instrumentów wsparcia dla rozwoju rynku zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w związku z nowymi obowiązkami unijnymi (ReFuelEU Aviation i EU ETS). Postulaty obejmują m.in. opracowanie krajowej strategii i mapy drogowej SAF, uruchomienie mechanizmów finansowych zmniejszających różnicę cenową między SAF a paliwem konwencjonalnym (w tym wykorzystanie

środków z EU ETS), zapewnienie tymczasowych i praktycznych zasad dokumentowania oraz rozliczania SAF (PoC/PTD, do czasu pełnego wdrożenia unijnej bazy danych), wprowadzenie elastycznych mechanizmów takich jak „book and claim”, usunięcie niespójności w prawie krajowym (RED/NCW/ReFuelEU/EU ETS), neutralność technologiczną w produkcji wodoru oraz pełną i jednoznaczną implementację przepisów ReFuelEU Aviation, tak aby umożliwić budowę krajowych mocy produkcyjnych SAF, utrzymać konkurencyjność polskiego lotnictwa i wzmocnić bezpieczeństwo energetyczne państwa.

Z uwagi na opieszałość polskiego ustawodawcy, przedsiębiorcy wciąż pozostają w stanie dużej niepewności co do warunków prawnych prowadzenia działalności.

Warunki techniczne – jak długo jeszcze?

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 jeszcze w 2005 r. Przez 20 lat bardzo wiele zmieniło się w kwestiach technicznych, a wymogi zawarte w rozporządzeniu pozostały niezmienione. 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 Klimatu i Środowiska, a następnie w Ministerstwie Energii, przez lata działały grupy robocze, którym udało się wypracować propozycje zmodernizowanych przepisów. Niestety kolejne zmiany kompetencyjne uniemożliwiły odpowiednie przepracowanie projektu nowelizującego wspomniane wymagania. Nadzieję budzi obecne podejście Ministerstwa Energii do tematu. W lutym 2025 r. projekt nowelizacji został wpisany do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów, a w marcu skierowano go do konsultacji publicznych. POPiHN zgłosiła do projektu liczne uwagi. Po miesiącach oczekiwania konferencja uzgodnieniowa z udziałem branży odbyła się w styczniu 2026 r. Od tego czasu jednak Ministerstwo Energii zamilkło, a dalsze procedura obejmuje jeszcze kilka długotrwałych etapów, w tym notyfikację techniczną Komisji Europejskiej.

Prohibicja na stacjach paliw

W 2025 r. temat projektów alkoholowych stał się jednym z najbardziej intensywnych i politycznie wrażliwych obszarów legislacji, szczególnie z perspektywy firm paliwowych. W pierwszych miesiącach roku odżyła debata dotycząca ograniczeń sprzedaży alkoholu na stacjach paliw, m.in. w związku z senacką petycją Mazowieckiego Związku Stowarzyszeń Abstynenckich dotyczącą całkowitego zakazu sprzedaży alkoholu na stacjach. Latem i jesienią 2025 r. do Sejmu trafiła cała seria projektów ustaw ingerujących w rynek alkoholu. Najpierw pojawiły się projekty o charakterze „technicznym”, dotyczące oznakowania butelek, ostrzeżeń zdrowotnych oraz tzw. „alkotubek” (UD147), które formalnie nie dotyczyły stacji paliw, ale stanowiły pierwszy sygnał, że rząd przygotowuje szeroko zakrojony pakiet rozwiązań alkoholowych. Punkt kulminacyjny nastąpił we wrześniu: Lewica oraz Polska 2050–Trzecia Droga przedstawiły równoległe dwa poselskie projekty ustawy zakładające wprowadzenie zakazu sprzedaży alkoholu na stacjach paliw. W odpowiedzi w październiku także i strona rządowa zaprezentowała projekt bliźniaczo podobny do propozycji Lewicy. Wszystkie projekty trafiły do konsultacji publicznych i wywołały szeroką reakcję branży.

W odpowiedzi POPiHN w październiku 2025 r. opracowała i przekazała Marszałkowi Sejmu formalne stanowisko organizacji wobec obu projektów poselskich, podkreślając ich dyskryminujący charakter wobec stacji paliw, brak efektywności w walce z problemami alkoholowymi i ryzyko wzrostu „ekonomicznej dostępności alkoholu” wbrew celom ustawodawców. Branża argumentowała, że stacje paliw z udziałem ok. 2% wielkości i prawie 3% wartości rynku alkoholu nie są miejscem, w którym ograniczenia przyniosłyby realny efekt zdrowotny, a jedynie przeniosą sprzedaż do innych punktów o mniejszym nadzorze.

W 2025 r. opracowana została alternatywna propozycja zmian, tzw. „sprzedaż bezwitrynowa”, czyli model ograniczenia ekspozycji alkoholu w całym handlu detalicznym, obejmujący zarówno sklepy, jak i stacje. POPiHN zgłosiła w tej sprawie petycję do Ministerstwa Zdrowia, wskazując, że zmiana standardu prezentowania alkoholu w punktach sprzedaży byłaby bardziej racjonalnym i skutecznym narzędziem polityki alkoholowej.

Mimo intensywnych działań ze strony POPiHN, mających na celu zracjonalizowanie debaty publicznej na temat potencjalnego wpływu prohibicji na stacjach paliw – prace legislacyjne nad projektami poselskimi wciąż się toczą. 21 stycznia 2026 r. miało miejsce I czytanie obu projektów, po czym skierowano je do prac w sejmowej Komisji Zdrowia. W tej zaś powołano ad hoc podkomisję z zadaniem wypracowania wspólnej wersji przepisów. Jednocześnie jednak z uwagi na konieczność notyfikacji projektów Komisji Europejskiej dalsze kroki legislacyjne nie będą mogły być podjęte przed 27 kwietnia (albo jeszcze dłużej, jeżeli Komisja lub któreś z państw członkowskich zgłosi pytania do projektów).

SENT – zabiegi o racjonalizację wciąż trwają

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. Choć wprowadzany w pełnej współpracy z branżą paliwową (i przy jej dużym zaangażowaniu), wymaga dalszych modyfikacji wraz z dostosowywaniem się nieuczciwych podmiotów do wprowadzonych obostrzeń.

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 przesunień 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.

Niestety mimo solidnego uzasadnienia postulatów POPiHN i nie zważając na panujący „duch deregulacji”, nie zostały one uwzględnione przez Ministerstwo Finansów w ostatecznym projekcie, skierowanym do konsultacji publicznych w lipcu ub.r. MF uzasadniało decyzję rzekomym ryzykiem rozszczelnienia systemu, a konieczność dublowania rejestracji przewozów – brakiem lokalizacji GPS w systemie eDD. Z takim podejściem trudno jest się branży pogodzić, gdyż już obecnie np. w przewozach kolejowych brak jest opcji określenia geolokalizacji ładunków, a zwiększenie limitów wyłączeń z SENT przewozów olejów smarowych tylko ułatwiłoby kontrolowanie większych partii ładunków. POPiHN na kolejnych etapach prac legislacyjnych rządowych i parlamentarnych, toczących się na przełomie 2025 i 2026 r. podnosi te argumenty zgodnie z zasadą, że „kropla drąży skałę”. Jeśli propozycja rządowa zostanie uchwalona przez Parlament, nowe rozwiązania będą wchodziły stopniowo z co najmniej 3-miesięczną *vacatio legis*.

SPRZEDAŻ BEZWITRYNOWA ALKOHOLU: BRANŻA PALIWOWA PROPONUJE ROZWIĄZANIE DLA CAŁEGO HANDLU

Nadmierne spożycie alkoholu w Polsce pozostaje istotnym wyzwaniem dla zdrowia publicznego. Według danych Krajowego Centrum Przeciwdziałania Uzależnieniom w 2024 r. na osobę przypadało 8,77 litra czystego alkoholu. To poziom, który z medycznego punktu widzenia wiąże się z poważnymi i długofalowymi konsekwencjami zdrowotnymi. Równie ważne jak skala konsumpcji jest to, w jakim otoczeniu dokonują się zakupy. Badania Pollstera dla FOR z grudnia 2025 r.¹ pokazują, że kluczowym miejscem zaopatrzenia w alkohol jest handel detaliczny: 79% ankietowanych dokonuje zakupów w dyskontach i supermarketach, a 39% w sklepach osiedlowych. Stąd też polityka alkoholowa powinna uwzględniać sposób prowadzenia sprzedaży w handlu detalicznym.

DLACZEGO WIDOCZNOŚĆ ALKOHOLU TO PROBLEM?

Bo zwiększa zakupy impulsywne

Badania z Wielkiej Brytanii pokazują, że odpowiednie ustawienie alkoholu zwiększa sprzedaż:

- piwa o 23%,
- wina o 34%,
- mocnych alkoholi aż o 46%,

nawet wtedy, gdy ceny i promocje pozostają bez zmian.

To czysty efekt **widoczności**.



Bo dociera także do dzieci i młodzieży

W badaniu z Nowej Zelandii dzieci w 85% swoich wizyt w sklepach **patrzyły bezpośrednio na alkohol lub jego reklamy.**

W 63% sklepów – **za każdym razem.**

Tak rodzi się „normalizacja” alkoholu jako zwykłego produktu codziennego.

Bo uderza w osoby w leczeniu lub abstynencji

Stały kontakt wzrokowy z alkoholem to jeden z najczęstszych czynników powrotu do nałogu.

Widoczność = Bodziec Bodziec = Ryzyko

Bo generuje koszty zdrowotne i społeczne

Alkohol odpowiada rocznie za śmierć nawet **35 tys. osób**

Koszty społeczne idą w **miliardy złotych**. To m.in. koszt:

- Opieki zdrowotnej
- Pobytu na izbie wytrzeźwień
- Interwencji policyjnych

Ale i koszty niematerialne, jak:

- Wypadki drogowe powodowane przez nietrzeźwych
- Utrata zdrowia lub życia



¹ <https://for.org.pl/wp-content/uploads/2025/12/Badanie-opinii-publicznej-alkohol-Pollster-1.pdf>



PROPOZYCJA ROZWIĄZANIA DLA CAŁEGO HANDLU – SPRZEDAŻ BEZWITRYNOWA ALKOHOLU

Na czym to polega?

Alkohol stoi za półprzezroczystą przesłoną (np. z pleksi). Jest dostępny, ale nie rzuca się w oczy i nie kusi różnorodnością opakowań czy agresywną ekspozycją.

To środek proporcjonalny:

ogranicza bodźce i zakupy impulsywne, bez wprowadzania zakazów. Prowadzi do odpowiedzialnych decyzji zakupowych.

Klient widzi informację o dostępności produktu.

Sam zakup odbywa się w sposób standardowy – bez dodatkowych procedur.

Rozwiązanie nie ingeruje w liczbę punktów sprzedaży ani zasady koncesjonowania.

Badania z krajów, które wprowadziły ograniczenie ekspozycji alkoholu, pokazują jednoznacznie:

mniej widoczności = mniej impulsywnych zakupów i mniejsza ekspozycja nieletnich.

Estonia – efekty po wprowadzeniu częściowego zasłonięcia alkoholu:

- spadek klientów kupujących alkohol impulsywnie: z **5% do 2%**,
- redukcja „fiksacji wzroku” na alkoholu: o **48%**,
- skrócenie czasu obserwowania półek alkoholowych: o **29%**.

EFEKTY SPOŁECZNE OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI ALKOHOLU



Mniej zakupów impulsywnych

Redukcja bodźców wizualnych skutecznie ogranicza nieplanowane sięganie po alkohol.



Ograniczenie kontaktu nieletnich z alkoholem

Dzieci i młodzież przestają widzieć alkohol jako „zwykły produkt codziennego użytku”.



Mniejsza presja środowiskowa dla osób w trakcie leczenia lub abstynencji

Widoczność alkoholu to istotny czynnik nawrotów u osób uzależnionych.



Bez zakazów, bez konfliktu z rynkiem

Zmniejszenie widoczności alkoholu nie ogranicza sprzedaży, koncesji ani dostępu.



Wpływ na zdrowie publiczne

Alkohol odpowiada rocznie za śmierć nawet 35 tys. osób i tworzy wielomiliardowe koszty dla państwa.

PREZENTACJA KONCEPCJI W LUTYM 2026 R.

- BRANŻA PALIWOWA NIE TYLKO MÓWI, LECZ DZIAŁA!

POPiHN rozpoczęła akcję promowania propozycji zmiany standardu sprzedaży alkoholu w grudniu 2025 r. Pod koniec stycznia 2026 r. na trzech stacjach paliw firm Shell, MOL i Amic – w Warszawie i okolicach zaprezentowano sprzedaż bezwitrnową w praktyce – pokazując, że rozwiązanie jest możliwe do wprowadzenia. Jednocześnie sprawdzano reakcje klientów i sprzedawców. Jednocześnie **POPiHN zachęca podmioty z sektora handlu i organizacji pozarządowych do dołączenia do koalicji podmiotów wspierających sprzedaż bezwitrnową.**

Prezentacja koncepcji na stacjach paliw



DLACZEGO BRANŻA PALIWOWA MÓWI O POMYŚLE DLA CAŁEGO HANDLU?

- **Stacje paliw od lat są awangardą odpowiedzialnego handlu towarami wrażliwymi.** Działają w oparciu o jasno określone procedury, stały monitoring i przeszkolony personel, który potrafi reagować w sytuacjach kryzysowych, w tym we współpracy z Policją i służbami porządkowymi. Dzięki temu stacje nie tylko spełniają wysokie standardy bezpieczeństwa, ale mogą być punktem odniesienia dla całego handlu detalicznego, pokazując, że sprzedaż alkoholu może odbywać się w sposób kontrolowany, odpowiedzialny i zgodny z interesem publicznym.
- **POPiHN od lat angażuje się w akcje społeczne.** Organizacja przez wiele lat aktywnie wspierała ogólnopolską kampanię edukacyjną „Piłeś? Nie jedź!”, realizowaną przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Celem kampanii jest ograniczanie liczby wypadków drogowych z udziałem nietrzeźwych kierowców i budowanie społecznej odpowiedzialności wokół tematu alkoholu i bezpieczeństwa.
- **Zaczynamy od prezentacji koncepcji w obszarze, który znamy najlepiej,** aby zmierzyć efekty i pokazać, jak to działa w praktyce. Tym samym **chcemy zachęcić cały sektor handlu detalicznego** do wprowadzenia sprzedaży bezwitrnowej.



SPRZEDAŻ BEZWITRYNOWA - ALKOHOL MNIJ WIDOCZNY W MIEJSCU HANDLU

Mniej bodźców. Mniej zakupów impulsywnych.
Mniej kontaktu dzieci z alkoholem.

DOWIEDZ SIĘ JAK TO DZIAŁA →



4

PRZERÓB ROPY NAFTOWEJ

Krajowe rafinerie przerobiły w 2025 r. około 28,9 mln ton ropy naftowej, co oznacza wzrost o 5% względem 2024 r. Blisko 90% surowca do przerobu trafiło do Polski z trzech krajów: Arabii Saudyjskiej, Norwegii i Gujany. Ważnymi kierunkami dostaw były również USA i Nigeria. Niemal podwoił się udział ropy wydobywanej w Polsce, ale wciąż stanowi niewielką część zaopatrzenia polskich rafinerii.

Arabia Saudyjska pozostała głównym dostawcą surowca rafineryjnego, dostarczając do Polski 13,5 mln ton ropy naftowej. W 2025 r. zauważalnie wzrósł wolumen dostaw z Norwegii i łącznie wyniósł 9,8 mln ton. Z Gujany pochodziło 2,1 mln ton ropy naftowej, ponad dwukrotnie więcej niż z USA, co stanowi zmianę na pozycji trzeciego najważniejszego dostawcy surowca do Polski.

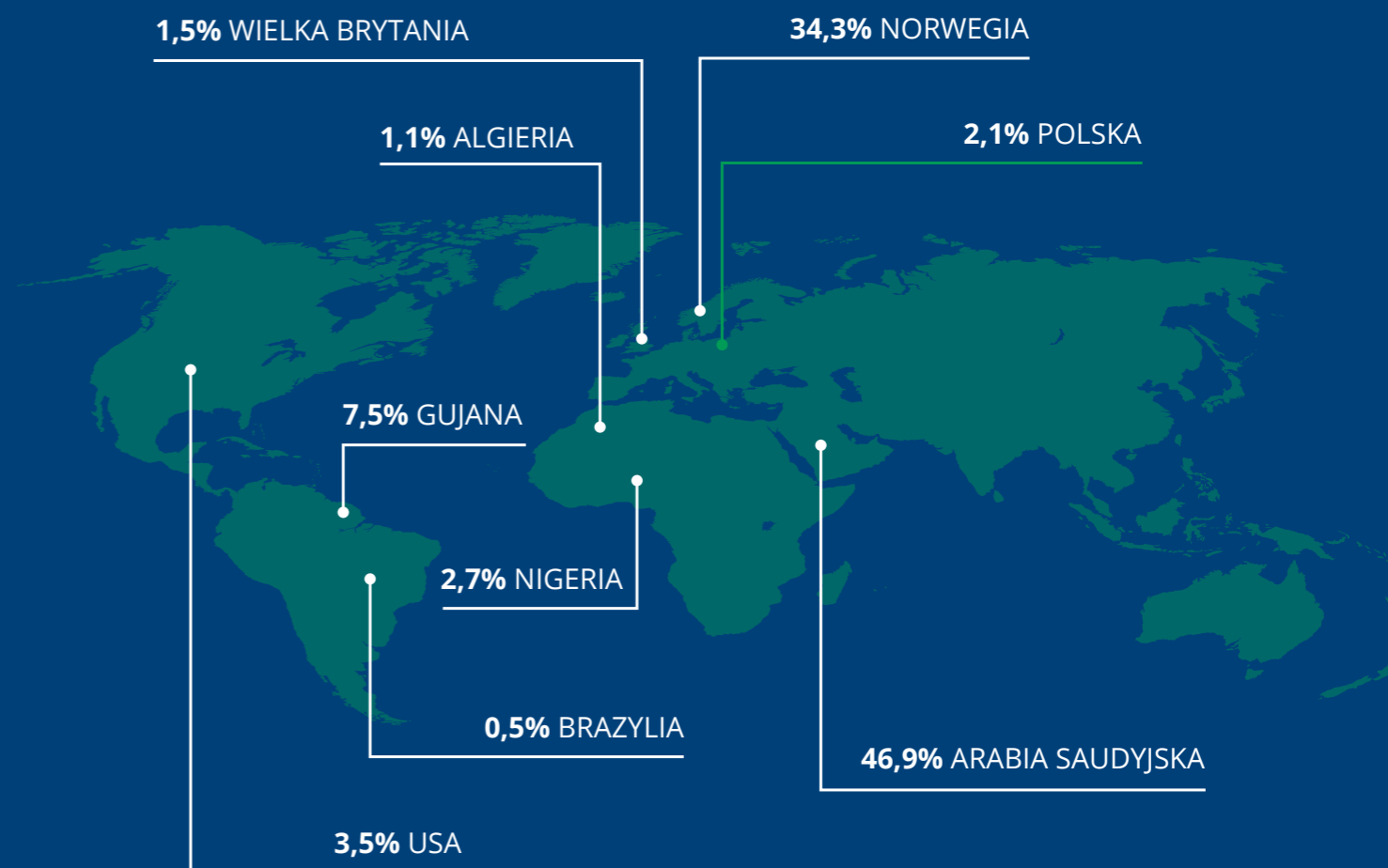
RYS. 1 KRAJOWY PRZERÓB ROPY W 2024 I 2025 R. [W MLN TON]

Źródło: dane własne POPiHN



RYS. 2 UDZIAŁ W DOSTAWACH ROPY NAFTOWEJ DO RAFINERII KRAJOWYCH W 2025 R. [%]

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



Bezpieczeństwo dostaw w dobie geopolitycznych zawirowań

Pewność realizacji dostaw surowca do rafinerii jest jednym z kluczowych czynników wpływających na bezpieczeństwo paliwowe Polski. Krajowi producenci dokonali znacznych postępów na rzecz dywersyfikacji dostaw, podczas gdy jeszcze w 2014 r. 91% przerobionego surowca stanowiła ropa pochodząca od jednego dostawcy – Rosji. Należy podkreślić, że dostawy do Polski nie są bezpośrednio zagrożone przez geopolityczne ryzyko zidentyfikowane wokół cieśniny Ormuz, wskazanej jako wąskie gardło światowego rynku ropy. Surowiec z Arabii Saudyjskiej jest transportowany do Polski z portów nad Morzem Czerwonym, a nie z Zatoki Perskiej.

5

PRODUKCJA PALIW PŁYNNYCH

W 2025 r. wytworzono łącznie 29,9 mln m³ paliw płynnych: benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego typu JET oraz lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO) oleju opałowego (RYS. 3). Stanowi to spadek produkcji o niecałe 0,9 mln m³ (-3% r/r) względem 2024 r. Największy wzrost (8% r/r) odnotowano dla paliwa lotniczego, nieznacznie wzrosła również produkcja gazu płynnego LPG. Benzyny silnikowe zostały wyprodukowane w podobnej ilości co w 2024 r. Spadek produkcji odnotowano w przypadku oleju napędowego (-4% r/r) oraz olejów opałowych: lekkiego (-1% r/r) i ciężkiego (-17% r/r).

Strukturę produkcji paliw w 2025 r. przedstawiono na RYS. 4.

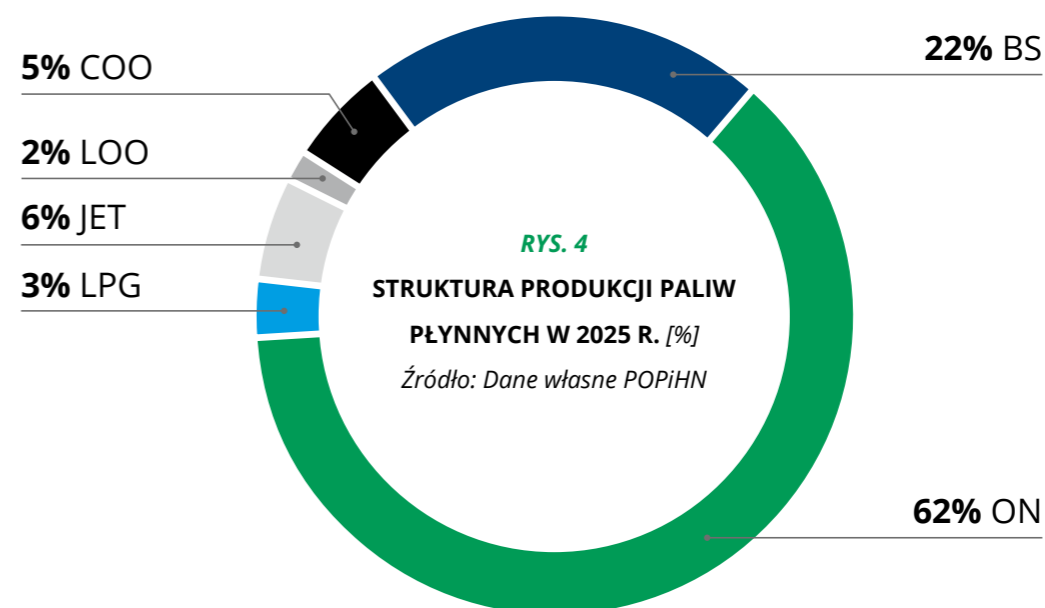
Zaobserwowany spadek produkcji paliw płynnych może wydawać się sprzeczny z przedstawionym w poprzednim rozdziale wzrostem ilości przetworzonej ropy w krajowych rafineriach. Pozorna niezgodność wynika z faktu, że w polskim porządku prawnym wytwarzanie paliw ciekłych jest rozumiane szerzej niż produkcja rafineryjna i obejmuje również blending biokomponentów¹. Na podstawie obserwacji rynku, POPiHN ustaliła, że spadek wolumenów krajowej produkcji wynika przede wszystkim z mniejszej niż w 2024 r. skali blendingu opartego na komponentach paliwowych pochodzących z importu.

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.)

RYS. 3 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W 2024 I 2025 R. [W TYS. M³]

Źródło: Dane własne POPiHN

Wyszczególnienie	2024	2025	Wskaźnik 2024 = 100
Benzyny silnikowe	6 626	6 614	100
Olej napędowy	19 338	18 634	96
Gaz płynny LPG	820	830	101
Paliwo JET	1 673	1 806	108
Lekki olej opałowy	581	575	99
Ciężki olej opałowy	1 719	1 432	83
OGÓŁEM	30 757	29 891	97



Podstawowym wyznacznikiem dla procesu mieszania paliw tradycyjnych z biokomponentami jest obowiązek realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW), który w 2025 r. wzrósł z 9,1% do 9,2%. To był ostatni tak mały wzrost. Zgodnie z obowiązującymi przepisami poziom NCW na 2026 r. wynosi 10%. W styczniu 2026 r. do konsultacji publicznych trafił projekt nowelizacji ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych², który zawiera wyjątkowo ambitną ścieżkę wzrostu NCW na lata 2027-2030, mającą finalnie osiągnąć 29%.

Fundamentem realizacji NCW jest wykorzystanie biokomponentów w paliwach płynnych. Według szacunków POPiHN w 2025 r. najwięksi operatorzy rynkowi dodali do benzyn silnikowych około 446 tys. m³ etanolu (liczonego razem z eterami), natomiast do blendingu z olejem napędowym wykorzystano około 1 256 tys. m³ estrów metylowych. Realizacja NCW była wspomagana sprzedażą estrów stanowiących samoistne paliwo, znane jako B100. Firmy członkowskie POPiHN dostarczyły na krajowy rynek około 224 tys. m³ paliwa B100, a ponadto 97 tys. m³ skierowały bezpośrednio na eksport. Rynkowa praktyka wskazuje, że większość paliwa B100 ostatecznie trafia poza polskie granice.

Proponowany dynamiczny, a ostatecznie również skokowy wzrost NCW stawia pod znakiem zapytania rzeczywistość możliwości jego realizacji, oraz produkcję paliw na potrzeby transportu, w tym energii elektrycznej, przy tak dużym udziale odnawialnych źródeł energii w krótkim czasie. Elektryfikacja transportu postępuje znacznie wolniej niż zakładały prognozy sprzed kilku lat, natrafiając na bariery takie jak ograniczona infrastruktura ładowania i wysoki koszt wymiany parku samochodowego. Sytuację mogłyby poprawić paliwa alternatywne typu drop-in, które można stosować w obecnej infrastrukturze stacyjnej i samochodach z silnikami spalinowymi. Jednak ich marginalna podaż i wysoki koszt wytworzenia utrudniają szersze zastosowanie w transporcie.

² Projekt ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (nr UC106 w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów), implementujący RED III, czyli Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2023/2413 z dnia 18 października 2023 r. zmieniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 i dyrektywę 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz uchylającej dyrektywę Rady (UE) 2015/652



Fot. ORLEN S.A.

6

IMPORT PALIW PŁYNNYCH

Polska nie jest samowystarczalna w zakresie zaspokajania krajowego popytu na paliwa płynne, zbilansowanie rynku wymaga dostaw produktu spoza kraju. Import paliw płynnych, rozumiany jako suma importu właściwego i nabyć wewnątrzspółnotowych, został przedstawiony na RYS. 5.

W 2025 r. do Polski sprowadzono ok. 16,1 mln m³ paliw płynnych, czyli o 5% mniej niż w 2024 r. Jedynie benzyny silnikowe i lekki olej opałowy odnotowały wzrost importu. Dla benzyn to był kolejny rekordowy rok - do kraju trafiło ok. 250 tys. m³ produktu więcej niż przed rokiem. Wolumen importowanego oleju napędowego zmniejszył się o 6% r/r na skutek znacznego spadku importu komponentów paliwowych do blendingu. Nieznacznie ograniczono zagraniczne dostawy paliwa lotniczego JET, które mają marginalne znaczenie w skali krajowego zapotrzebowania, zaspokojonego krajową produkcją. Lekki olej opałowy został sprowadzony w ilości ponad dwukrotnie większej niż w 2024 r. Ciężki olej opałowy kontynuuje trend spadkowy. W zeszłym roku do Polski sprowadzono niewiele ponad 100 tys. m³ tego produktu.

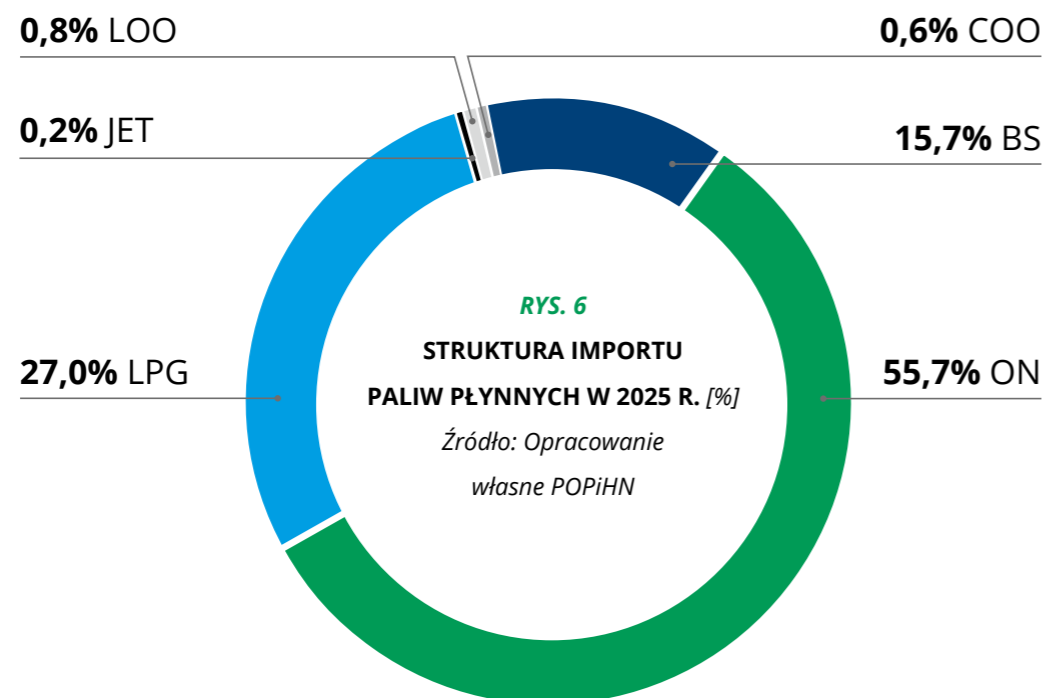
Na skutek unijnych sankcji większość firm handlujących rosyjskim LPG zakończyła operacje na kierunku wschodnim. W 2025 r. odnotowano skokowy spadek importu LPG - do Polski trafiło około 1 mln m³ gazu płynnego LPG mniej niż w 2024 r. Branża paliwowa zwracała uwagę³ na zidentyfikowaną lukę w przepisach sankcyjnych. Rzeczywiście, niektóre podmioty postanowiły „zoptymalizować” swój biznes pod nowe regulacje. Nastąpił skokowy wzrost dostaw n-butanu i izobutanu (kod CN 2901 10) z Rosji i Białorusi (RU+BY), o szacowanym łącznym wolumenie około **560 tys. m³**.

³ Zidentyfikowane ryzyko zostało opisane m.in. w raporcie rocznym POPiHN „Przemysł i handel naftowy 2024” (s. 20)

RYS. 5 PORÓWNANIE IMPORTU I NABYĆ WW. PALIW PŁYNNYCH W 2024 I 2025 R. [W TYS. M³]

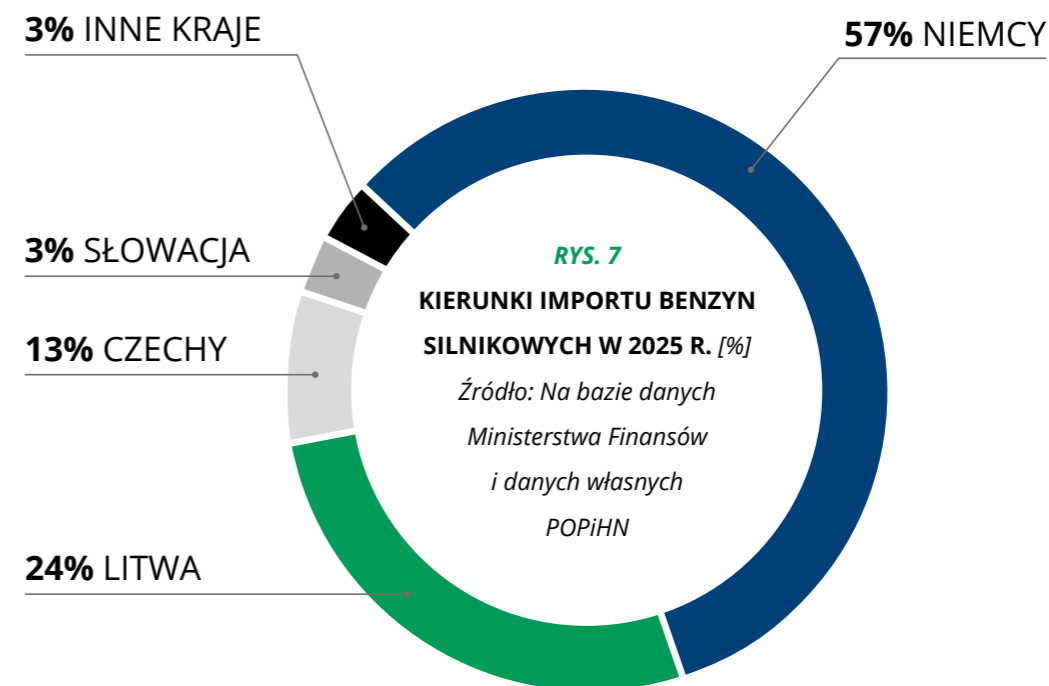
Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie	2024	2025	Wskaźnik 2024 = 100
Benzyny silnikowe	2 284	2 534	111
Olej napędowy	9 607	8 985	94
Gaz płynny LPG	4 845	4 366	90
Paliwo JET	36	34	94
Lekki olej opałowy	57	127	223
Ciężki olej opałowy	104	100	96
OGÓŁEM	16 933	16 146	95



W strukturze nabyć zagranicznych w 2025 r., przedstawionej na RYS. 6, benzyny silnikowe zwiększyły swój udział o 2,4 p.p. w porównaniu do 2024 r. O 1,2 p.p. spadł udział oleju napędowego. Jeszcze większy spadek (-1,6 p.p.) dotyczy gazu płynnego LPG z korektą o wolumen n-butanu pochodzenia RU+BY. Z pozostałych paliw jedynie lekki olej opałowy zwiększył swój udział o 0,5 p.p.

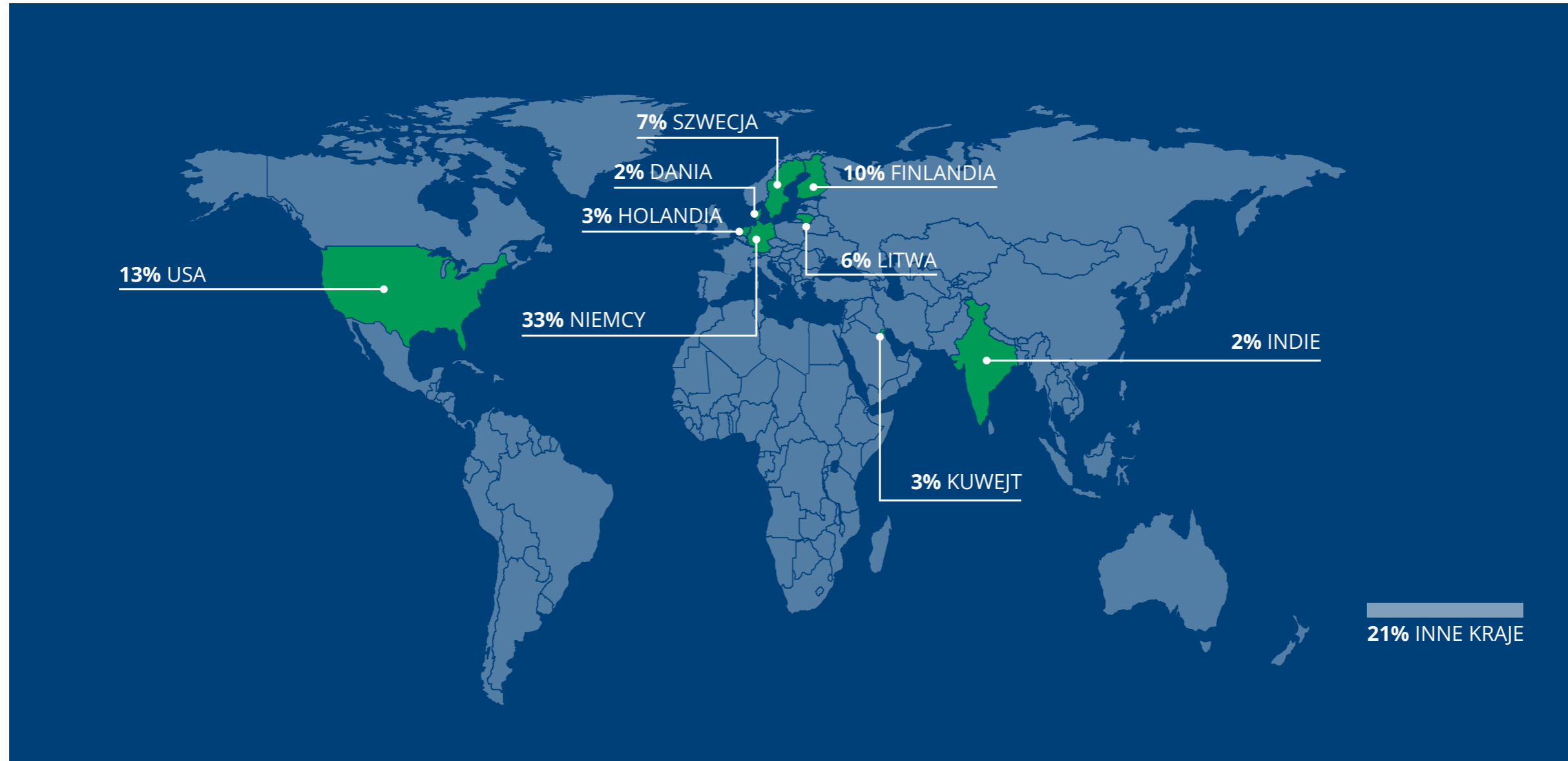
W 2025 r. mniejsze dostawy spoza kraju zrealizowali zarówno członkowie POPiHN, jak i pozostałe podmioty działające na polskim rynku paliw płynnych. W grupie trzech głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG) spółki członkowskie POPiHN sprowadziły z zagranicy ok. 9,6 mln m³ paliw, czyli ponad 0,6 mln m³ mniej niż przed rokiem. Konsekwentnie odpowiadały za większość importowanych do Polski benzyn silnikowych i oleju napędowego. Import zrealizowany przez pozostałe podmioty wyniósł około 6,3 mln m³ - szacunkowo 0,2 mln m³ mniej niż w 2024 r. Firmy spoza POPiHN wykazały większą aktywność na rynku oleju napędowego, natomiast ograniczyły operacje w segmencie benzyn silnikowych. Podobnie jak w latach ubiegłych, miały większy udział w imporcie gazu płynnego LPG, przy czym aż 13% importu stanowiły produkty na kodzie CN 2901 10 pochodzenia RU+BY.



Kierunki importu benzyn silnikowych w 2025 r., przedstawione na RYS. 7, ograniczyły się do najbliższych sąsiadów Polski. Podobnie do 2024 r., największe ilości sprowadzono z Niemiec i Litwy - łącznie ok 81% wolumenu importowanych benzyn silnikowych. Podwoił się import z Czech. Do zbilansowania rynku przyczyniły się również dostawy ze Słowacji oraz mniejsze ilości z Węgier i Holandii.

RYS. 8 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPĘDOWEGO W 2025 R. [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN



W 2025 r. dostawy oleju napędowego do Polski były realizowane z podobnych kierunków jak w 2024 r., jednak z istotnymi zmianami w udziale poszczególnych dostawców. Wzrost roli Niemiec nastąpił równoległe z ograniczeniem amerykańskich dostaw. Trzecim najważniejszym dostawcą była Finlandia, skąd sprowadzono trzykrotnie więcej oleju napędowego niż rok wcześniej. Kolejne duże dostawy trafiały do Polski głównie z krajów europejskich takich jak Szwecja, Litwa, Holandia i Dania.

Znaczne rozdrobnienie kierunków dostaw powoduje, że sumaryczna pozycja „Inne kraje” odpowiada za 21% zagranicznego zaopatrzenia Polski w olej napędowy, w tym aż 12% stanowią dostawy, gdzie jako kraj pochodzenia została wskazana „Unia Europejska”. Proceder ten utrudnia dokładne określenie udziału poszczególnych dostawców, ale pozwala wysnuć wniosek, że ponad 75% oleju napędowego sprowadzonego do Polski pochodziło z krajów europejskich.

7

EKSPORT PALIW PŁYNNYCH

Eksport rozumiany jako eksport właściwy i dostawy wewnątrz-wspólnotowe przy uwzględnieniu reeksportu wyniósł w całym 2025 r. około 5 mln m³, pozostając na poziomie odnotowanym w 2024 r. Zaobserwowany wynik opiera się na kontynuacji trendu wzrostowego w przypadku eksportu benzyn silnikowych i oleju napędowego oraz na dalszym spadku dostaw za granicę gazu płynnego LPG i ciężkiego oleju opałowego.

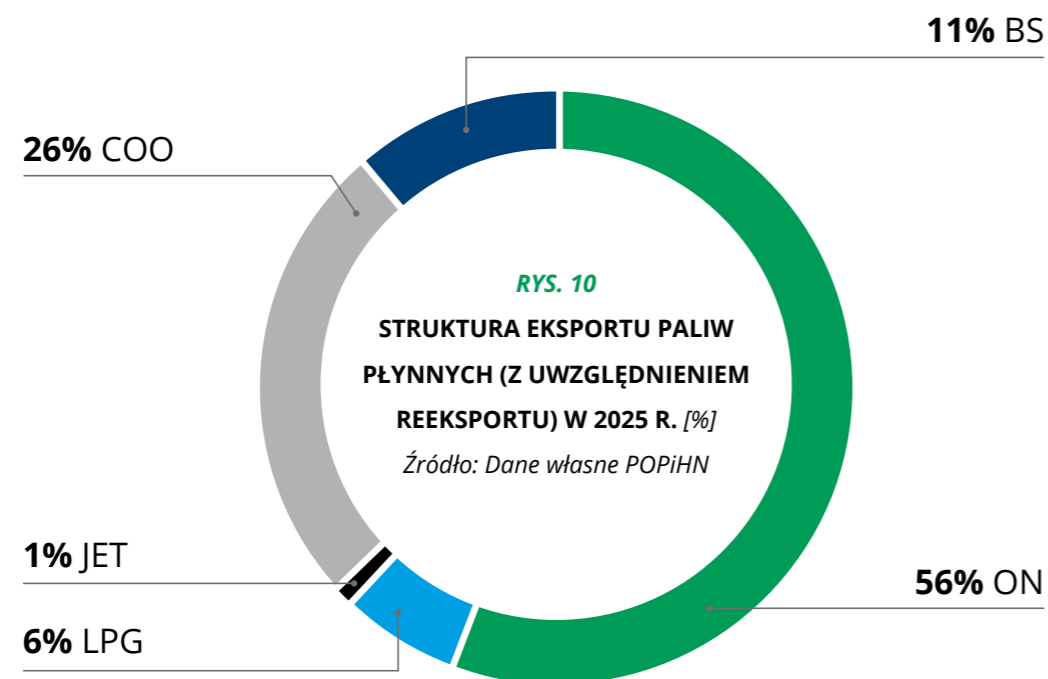
Wolumen eksportu poszczególnych paliw płynnych został przedstawiony na RYS. 9. Znaczenie Polski w logistyce paliw płynnych wciąż rośnie, czego dowodem jest duży wzrost eksportu zarówno benzyn (+12% r/r), jak i oleju napędowego (+30% r/r). W 2025 r., podobnie jak rok wcześniej, odnotowano spadek reeksportu gazu płynnego LPG o ok. 395 tys. m³, co można powiązać ze znacznym ograniczeniem importu LPG do Polski opisanym w poprzednim rozdziale¹. Rosnąca produkcja paliwa lotniczego JET umożliwiła wzrost dostaw poza granice kraju. Eksport lekkiego oleju opałowego był śladowy, zagraniczne dostawy ciężkiego oleju opałowego znacznie spadły.

¹ W 2024 r. odnotowano spadek reeksportu gazu LPG o ok. 430 tys. m³ względem rekordowego 2023 r. przy jednoczesnym zachowaniu podobnego poziomu importu, co sugeruje, że wolumen ten został w kraju. Obserwacja rynku w 2025 r. jednoznacznie wskazuje, że wolumen produktu o który zmniejszył się reeksport nigdy do Polski nie trafił. Raport roczny 2024 Przemysł i handel naftowy s. 21

**RYS. 9 EKSPORT PALIW PŁYNNYCH (Z UWZGLĘDNIENIEM REEKSPORTU)
I DOSTAW WEWNĄTRZWPÓLNOTOWYCH W 2024 I 2025 R. [W TYS. M³]**

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie	2024	2025	Wskaźnik 2024 = 100
Benzyny silnikowe	514	576	112
Olej napędowy	2 146	2 794	130
LPG	699	304	43
Paliwo lotnicze	31	53	171
Lekki olej opałowy	0	0	-
Ciężki olej opałowy	1 612	1 293	80
OGÓŁEM	5 002	5 020	100



Przedstawiona na **RYS. 10** struktura eksportu paliw płynnych uległa poważnym zmianom. Olej napędowy zwiększył swój udział o 13 p.p. i samodzielnie odpowiada za ponad połowę dostaw poza granice kraju. Wzrost udziału benzyn silnikowych o 1 p.p. oraz spadek udziału gazu płynnego LPG o 8 p.p. poskutkowało zmianą na trzeciej pozycji pod względem wolumenu wysyłek zagranicznych. Udział ciężkiego oleju opałowego zmniejszył się o 6 p.p.²

Ukraina pozostaje najważniejszym kierunkiem zagranicznych dostaw z Polski. Do naszego wschodniego sąsiada trafiło 72% benzyn silnikowych, 92% oleju napędowego, a także 51% paliwa lotniczego JET skierowanego poza granice kraju.

W eksporcie benzyn silnikowych znaczny udział miała benzyna RON93, która trafiła do Holandii. Olej napędowy został dostarczony m.in. do Niemiec oraz Czech. Głównymi odbiorcami paliwa B100 były Belgia oraz Holandia, niewielkie ilości trafiły również na Słowację. Zagraniczne dostawy paliwa JET zostały zrealizowane do Szwecji, Estonii oraz w mniejszej ilości do Czech. Ciężki olej opałowy w znacznej większości został dostarczony do Holandii, w mniejszych ilościach trafił do odbiorców w Danii i Belgii.

² O skali zmian struktury dostaw poza granice kraju świadczy fakt, że jeszcze w 2023 r., to gaz płynny LPG i ciężki olej opałowy odpowiadały za ponad połowę polskiego eksportu paliw płynnych.



Fot. UNIMOT S.A.

8

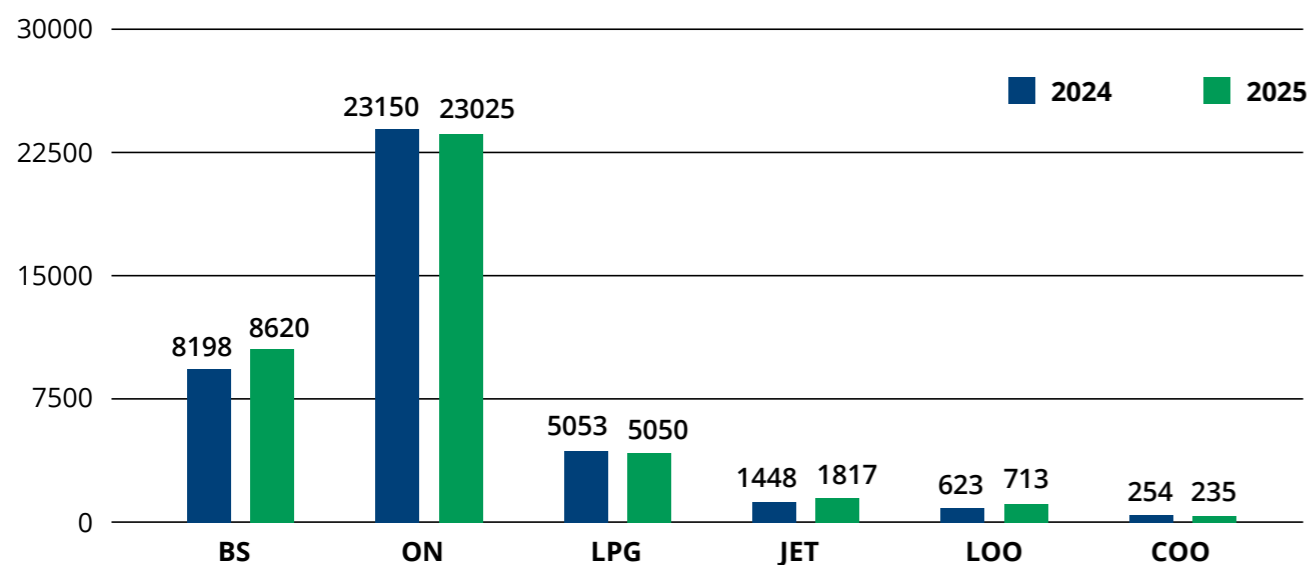
KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2025 R.

W 2025 r. obserwowaliśmy kontynuację długofalowego trendu rosnącej konsumpcji paliw płynnych. Zestawienie szacunkowej¹ wielkości konsumpcji poszczególnych paliw w porównaniu do 2024 r. przedstawiono na RYS. 11, ich zależność od importu została przedstawiona na RYS. 12.

RYS. 11 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW PŁYNNYCH W KRAJU W 2025 R.

W PORÓWNANIU DO 2024 R. [W TYS. M³]

Źródło: Opracowanie własne POPiHN



¹ Analogicznie do lat ubiegłych, w swojej analizie rynku POPiHN wykorzystuje wstępne dane Ministerstwa Finansów dla importu, eksportu oraz nabyć i dostaw wewnątrzspółnotowych. Ich ostateczna wersja, uwzględniająca końcowe rozliczenie 2025 r. dokonane przez służby skarbowe, będzie dostępna w II połowie 2026 r. Przedstawione dane dla 2024 r. uwzględniają wspomnianą korektę.

RYS. 12 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW PŁYNNYCH WRAZ Z UDZIAŁEM IMPORTU

W 2025 R. W PORÓWNANIU DO 2024 R.

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPiHN

Wyszczególnienie	2024		2025		Wskaźnik 2024=100
	tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	8 198	8 620		105,1
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	2 254	2 529	27	29
Olej napędowy	Konsumpcja	23 150	23 025		99,5
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	8 965	8 135	39	35
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	5 053	5 050		99,9
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	4 224	4 140	84	82
RAZEM 3 GATUNKI PALIW	Konsumpcja	36 401	36 695		100,8
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	15 443	14 804	42	40
Paliwo JET	Konsumpcja	1 448	1 817		125,5
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	36	34	2	2
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	623	713		114,4
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	57	127	9	18
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	254	235		92,5
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	104	100	41	43
OGÓŁEM	Konsumpcja	38 726	39 460		101,9
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	15 640	15 065	40	38

Ogólna krajowa konsumpcja uwzględniająca sześć gatunków paliw płynnych wyniosła ok. 39,5 mln m³, co oznacza wzrost popytu o ok. 0,7 mln m³ względem 2024 r. Pomimo zwiększenia zapotrzebowania na paliwa płynne o 1,9% r/r, udział importu zmniejszył się o 2 p.p. Do zbilansowania rynku potrzebne było ok. 15,1 mln m³ paliw sprowadzonych z zagranicy, czyli o ok. 0,6 mln m³ mniej niż w roku poprzednim.

W segmencie paliw transportowych (BS, ON i LPG) zaobserwowano wzrost zapotrzebowania o ok. 0,3 mln m³ (+0,8% r/r). Wynika on z rosnącego popytu na benzyny silnikowe, w przypadku oleju napędowego i gazu płynnego LPG rynek pozostaje na poziomie zbliżonym do tego w 2024 r. Wzrost konsumpcji benzyn silnikowych został w znacznej mierze zaspokojony zwiększonymi dostawami zagranicznymi, jednakże z uwagi na spadek udziału importu w przypadku oleju napędowego i LPG, łączny udział importu w całości konsumpcji trzech podstawowych paliw transportowych zmniejszył się o 2 p.p.

Olej napędowy pozostaje najważniejszym paliwem płynnym w Polsce, samodzielnie odpowiadając za ponad połowę krajowej konsumpcji paliw płynnych. Rynkowe zapotrzebowanie wyniosło około 23,0 mln m³, czyli na poziomie zbliżonym do poprzednich dwóch lat. Wyhamowanie wzrostu konsumpcji oleju napędowego jest następstwem wyraźniej zmiany w trendach motoryzacyjnych w Polsce. Według ACEA² w 2025 r. samochody z silnikiem diesla stanowiły jedynie 7,1% nowych rejestracji w Polsce, nieznacznie ustępując nawet samochodom BEV (7,2% nowych rejestracji). Pomimo utrzymania popytu na olej napędowy, udział importu koniecznego do zbilansowania rynku zmniejszył się o 4 p.p. i wyniósł 35%.



² <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-1-8-in-2025-battery-electric-17-4-market-share/>

Zapotrzebowanie na benzyny silnikowe konsekwentnie rośnie. W 2025 r. krajowa konsumpcja wyniosła około 8,6 mln m³, czyli o 5,1% więcej niż w 2024 r. Zabezpieczenie rynku wymagało zwiększenia dostaw zagranicznych, które wyniosły ok. 2,5 mln m³ tym samym zwiększając swój udział o 2 p.p. do poziomu 29%. Rosnąca konsumpcja jest uzasadniona wzrostem popularności aut z silnikiem benzynowym, w szczególności w wariantach hybrydowych – taka konfiguracja była najczęściej wybierana spośród wszystkich nowych rejestracji w 2025 r.

Krajowa konsumpcja gazu płynnego LPG utrzymała się na poziomie odnotowanym w 2024 r., czyli około 5,0 mln m³. Podobnie do lat ubiegłych, fundamentem zaspokojenia popytu na LPG był import, jego udział w konsumpcji zmniejszył się o 2 p.p. i wyniósł 82%. Z uwagi na znaczne zmiany w strukturze dostaw zagranicznych, oszacowanie krajowego rynku LPG uwzględnia korektę o węglowodory alifatyczne, nasycone (CN 2901 10) pochodzące z Rosji oraz Białorusi.³

W 2025 r. popyt na paliwo JET wzrósł aż o 25,5% r/r. Zapotrzebowanie na poziomie 1,8 mln m³ udało się zaspokoić w znakomitej większości krajową produkcją. Udział importu pozostał na poziomie 2%, przy czym należy zwrócić uwagę, że w przypadku tego paliwa bilans handlowy pozycjonuje Polskę jako eksportera.

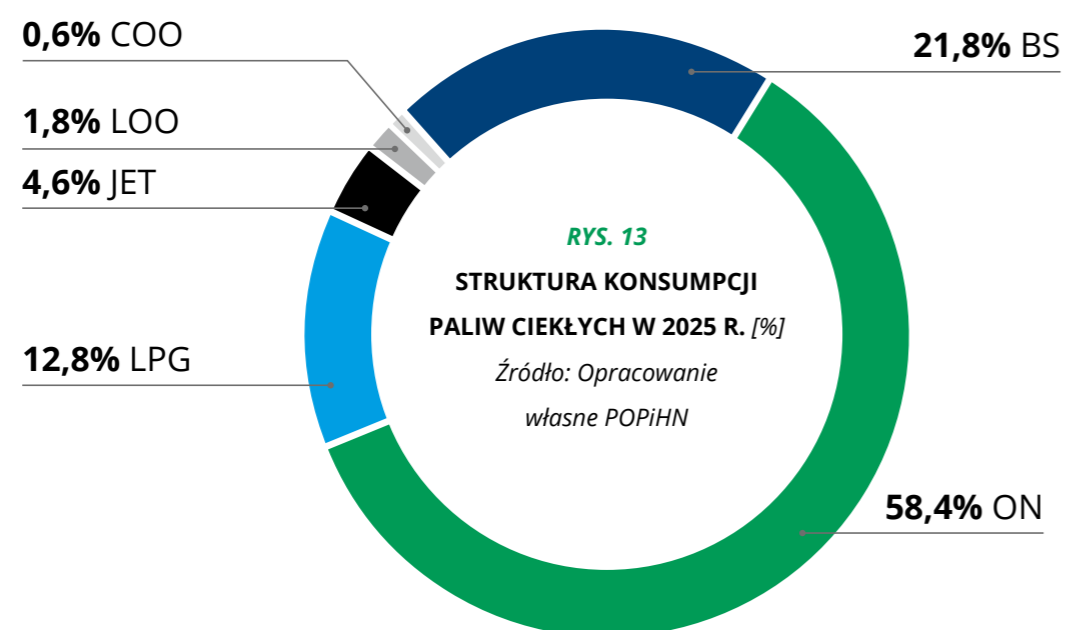
W przypadku lekkiego oleju opałowego, krajowi konsumenci odebrali 713 tys. m³ tego produktu, czyli o 14,4% więcej niż przed rokiem. Dostawy w większości pochodziły z krajowej produkcji, jednakże wraz ze wzrostem zapotrzebowania odnotowano większy import tego paliwa – udział zagranicznych dostaw w konsumpcji podwoił się.

Dostawy krajowe ciężkiego oleju opałowego wyniosły 235 tys. m³, co stanowi spadek o 7,5% względem 2024 r. Konsekwentnie do lat ubiegłych, produkt zachował swój eksportowy charakter, polskie rafinerie kierują go w większości poza granice kraju.



³ Tematy regulacyjne zamknięte w 2025 r.

Struktura konsumpcji paliw płynnych w 2025 r. została przedstawiona na **RYS. 13**. Olej napędowy zachował dominującą pozycję, jednakże jego udział zmniejszył się o 1,4 p.p. względem struktury w 2024 r. Udział gazu płynnego LPG spadł o 0,3 p.p. Benzyny silnikowe zwiększyły swój udział o 0,7 p.p. Największy wzrost udziału w strukturze konsumpcji, o 0,9 p.p., odnotowano dla paliwa lotniczego JET. Udział lekkiego oleju opałowego wzrósł o 0,2 p.p., natomiast ciężkiego oleju opałowego spadł o 0,1 p.p.



Fot. MOL POLSKA SP. Z O.O.

9

STACJE PALIW W POLSCE

W zależności od przyjętej definicji stacji paliw w publikowanych opracowaniach pojawiają się znaczne rozbieżności. O skali wyzwania, jaką jest monitoring infrastruktury stacyjnej, świadczy fakt, że w „Sprawozdaniu z działalności Prezesa URE za 2024 r.” znajdziemy jedynie zagregowaną liczbę stacji: 8994, spełniających warunków *powszechnie dostępnych, sprzedających co najmniej jeden gatunek paliw ciekłych*. Tymczasem w publikacjach z lat ubiegłych można znaleźć bardziej szczegółowy podział stacji z uwagi na ofertę paliw. GUS, stosując bardzo szeroką definicję *punktu sprzedaży detalicznej: benzyny, oleju napędowego, gazu LPG, innych paliw, płynów chłodzących, środków czyszczących, itp.*, oszacował liczbę stacji paliw w 2024 r. na 8499. W porównaniu do powyższych źródeł¹ POPiHN przedstawiła znacznie niższą liczbę stacji: 7937, która ma odzwierciedlać liczbę obiektów operujących pod brandem spółek członkowskich oraz tych spoza organizacji, posiadających w ofercie co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy.

POPiHN prowadzi analitykę rynku stacji paliw w oparciu o dostępne zasoby: informacje pozyskane od firm członkowskich, dane ogólnie dostępne poszczególnych przedsiębiorstw oraz rejestr infrastruktury paliwowej prowadzony przez URE. Mając na uwadze, że nawet państwowy regulator nie podjął się próby przedstawienia liczby stacji paliw w podziale na oferowane paliwa, precyzja danych zebranych przez Platformę Paliwową w ramach modułu infrastruktury paliwowej zapewne jest daleka od doskonałości. Wedle najlepszej wiedzy dostępnej POPiHN krajowa sieć stacji paliw, obejmująca stacje paliw ogólnodostępne, sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy oraz wszystkie stacje członków POPiHN, liczyła na koniec 2025 r. **7919** punktów, czyli o 18 mniej niż w 2024 r. Rynek stacji paliw w podziale na grupy został przedstawiony na **RYS. 14**.

¹ Sprawozdanie z działalności Prezesa URE w 2024 r.” s. 278, „Rynek wewnętrzny w 2024 roku”, s. 28

RYS. 14 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W 2024 I 2025 R.

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

Sieci stacji paliw	2024 31.12.2024	2025 31.12.2025	Wskaźnik 2024 = 100
KONCERNY KRAJOWE	1 941	1 964	101,2
KONCERNY ZAGRANICZNE	1 993	2 010	100,9
SIECI NIEZALEŻNE (pod wspólnym brandem)	1 590	1 628	102,4
POZOSTALI OPERATORZY NIEZALEŻNI	2 240	2 151	96,0
SKLEPY WIELKOPOWIERZCHNIOWE	173	166	96,0
OGÓŁEM (około)	7 937	7 919	99,8

ORLEN pozostaje największym operatorem detalicznym w Polsce. W 2025 r. kontynuował ekspansję i na koniec roku posiadał 1964 stacji paliw w swojej sieci. Bez zmian u wicelidera rynku – pod brandem BP funkcjonuje 577 stacji. We wrześniu 2025 MOL Polska ogłosiła finalizację przejęcia Slovnaft Polska. Połączenie w ramach Grupy MOL to kolejny duży rynkowy ruch po zakończonym rebrandingu stacji przejętej sieci LOTOS PALIWA. W związku z powyższym, dotychczas osobno wymieniane w raporcie POPiHN stacje Slovnaft, będą teraz uwzględnione jako stacje sieci MOL Polska, co na koniec roku dało łącznie 454 stacji. Sieć Shell Polska zmniejszyła się o trzy stacje i na koniec roku liczyła 453 obiektów. Podobny spadek odnotowano w przypadku sieci Circle K, która zakończyła rok z wynikiem 392 stacji. Amic Polska zachowała stan sprzed roku i prowadzi stacje na 128 lokalizacjach. W 2025 r. w statystyce POPiHN po raz pierwszy uwzględniono Eurowag, który dołączył do organizacji w 2024 r. W sieci Eurowagu funkcjonuje sześć stacji.²

W grupie sieci niezależnych³ na koniec 2025 r. odnotowano wzrost liczby stacji. Dynamiczną ekspansję kontynuuje ANWIM – sieć stacji działająca pod marką Moya powiększyła się o kolejne 36 obiektów. Tym samym sieć dysponująca 536 obiektami zabezpieczyła swoje miejsce na rynkowym podium. Rosła również liczba stacji należących do firmy UNIMOT, działających pod międzynarodowym szyldem AVIA – w 2025 r. powiększyła się o kolejne cztery stacje i ukończyła rok z 144 placówkami. Rozwój sieci był widoczny również u operatorów niezrzeszonych w POPiHN, przykładowo w styczniu 2026 r. Grupa Pieprzyk hucznie ogłosiła otwarcie 150. stacji paliw, kontynuując rozbudowę sieci Moc Jakość Zysk.

Od lat wyraźnie maleje liczba stacji operujących poza sieciami koncernowymi czy niezależnymi. Działalność pod dużym, rozpoznawalnym brandem, oferuje korzyści, które stanowią atrakcyjną alternatywę dla małych biznesów funkcjonujących samodzielnie pod własnym szyldem lub w ramach niewielkich sieci liczących po kilka obiektów. POPiHN szacuje, że do końca 2025 r. ich liczba zmniejszyła się do 2151 stacji.

² W sieci Eurowagu funkcjonują wyłącznie stacje truckowe, oferujące jedynie olej napędowy. Ich obecność w tym zestawieniu jest uzasadniona faktem, że fundamentem działalności statystycznej POPiHN są dane od członków organizacji. Stacje o podobnym modelu biznesowym funkcjonują również w sieciach innych firm członkowskich, ale ich liczba jest niewielka.

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

Stacje paliw przy super- i hipermarketach wciąż są dla kierowców atrakcyjne cenowo, ale ich działalność jest uzależniona od strategii poszczególnych sieci sklepów wielkopowierzchniowych. Pod koniec 2025 r. przy dużych marketach funkcjonowały 166 ogólnodostępne stacje. W tej kategorii konsekwentnie największą sieć posiada Intermarche, w której funkcjonują 73 stacje. Oferta paliwowa jest dostępna również przy sklepach takich sieci jak Carrefour, E. Leclerc oraz Auchan.

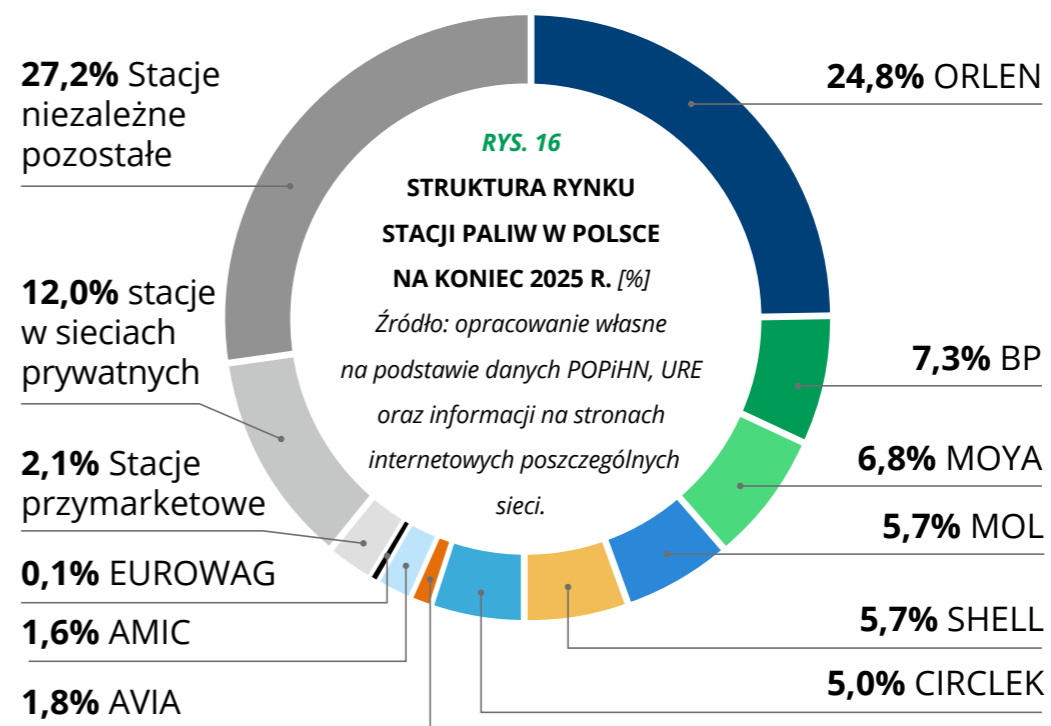
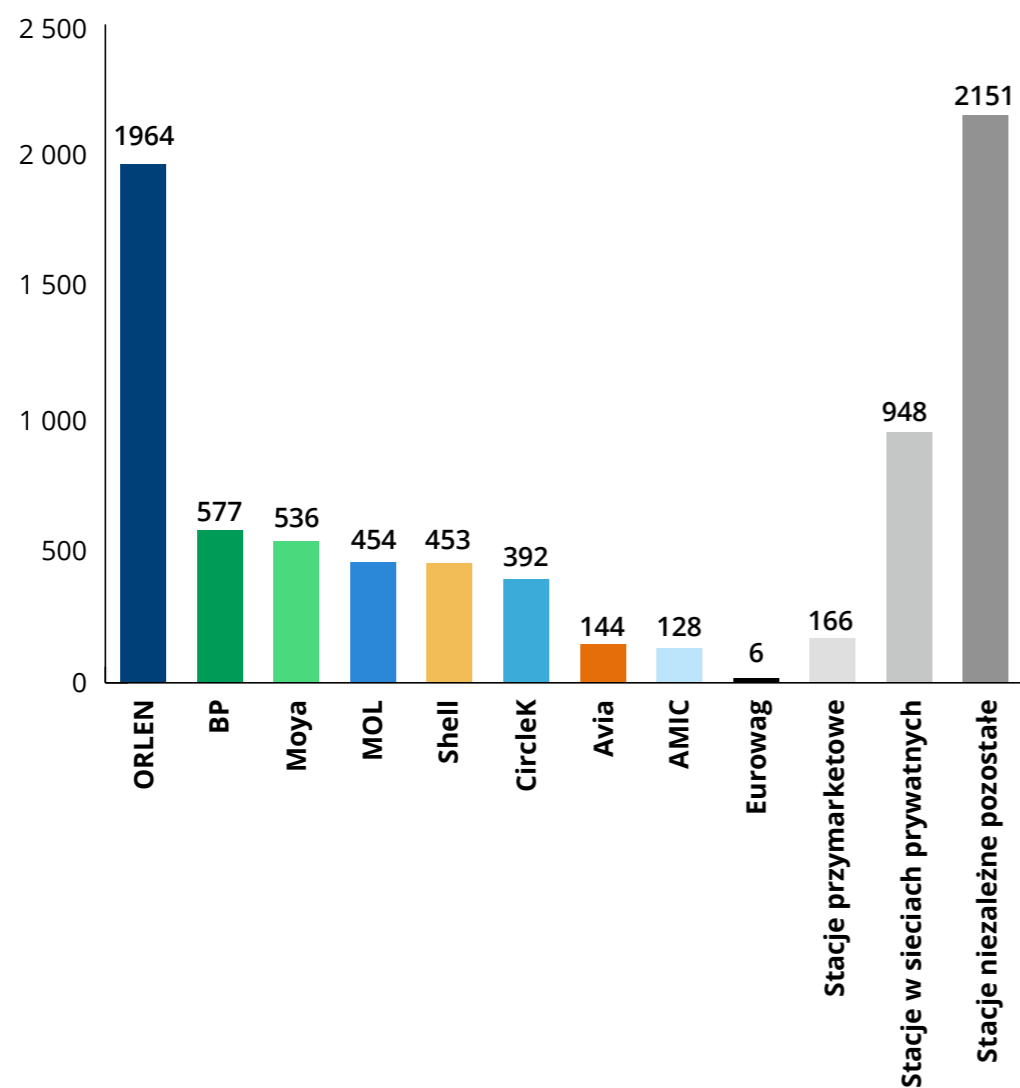


Fot. ORLEN S.A.

RYS. 15 przedstawia zbiorcze zestawienie wielkości poszczególnych sieci działających w Polsce na koniec 2025 r. Ich rynkowy udział wyrażony w procentach został zaprezentowany na **RYS. 16**.

RYS. 15 STACJE PALIW W POLSCE NA KONIEC 2025 R.

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



Największy wzrost udziału odnotowano w przypadku MOL (+0,8 p.p.), która po sfinalizowaniu przejęcia Slovnaft obecnie jest czwartą największą siecią stacji paliw w Polsce. Swoją udział zwiększyły również Moya (+0,5 p.p.) oraz ORLEN (+0,4 p.p.). Z wyjątkiem MOL, rynkowy udział poszczególnych koncernów zagranicznych nie uległ zmianie. Konsekwentnie zmniejsza się udział w rynku pozostałych stacji niezależnych.

Obrót detaliczny paliwami płynnymi to duży rynek. W oparciu o dostępne dane za 2025 r. POPiHN szacuje go na kwotę ponad 177 mld zł, wynikającą z zaobserwowanego spadku cen paliw i rosnącej sprzedaży detalicznej. Łączny wolumen trzech podstawowych paliw (BS, ON, LPG) w dystrybucji detalicznej to około 32 mld litrów. Z tytułu zapłaconych od tej sprzedaży podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa, opłata emisyjna) budżet państwa został zasilony kwotą około 83 mld zł. Szacowane wpływy do systemu finansów publicznych wygenerowane z tytułu działalności branży paliwowej ogółem to około 94 mld zł.

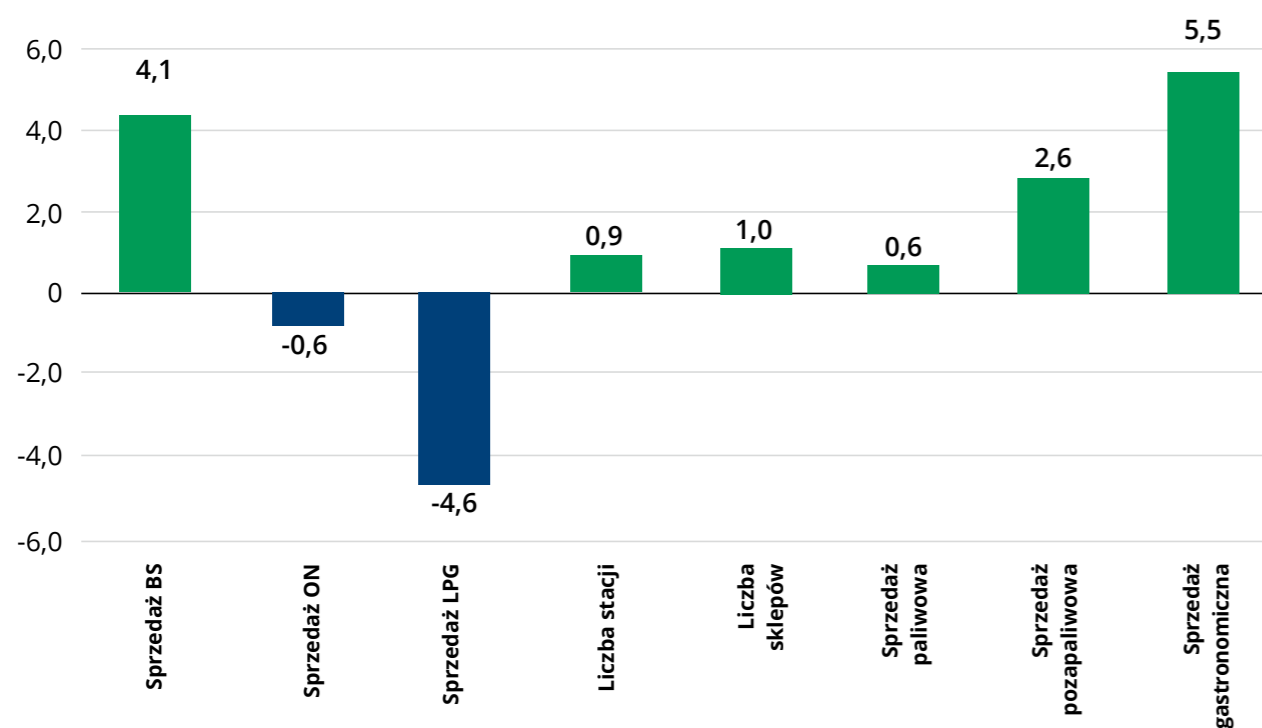
Stacje POPiHN

POPiHN opiera swoją działalność analityczną o dane pozyskane z firm członkowskich. Dzięki ich wysokiej precyzji i gwarancji rzetelności źródła, możliwe jest celne wskazanie najważniejszych rynkowych trendów. W 2025 r. stacje paliw należące do sieci członków POPiHN sprzedały w kraju ok. 72% całkowitej sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych, ok. 52% oleju napędowego oraz ok. 40% autogazu. Tym samym, spółki członkowskie POPiHN utrzymały swój udział w sprzedaży detalicznej benzyn silnikowych oraz oleju napędowego na poziomie identycznym co w 2024 r., w przypadku gazu LPG jest to o 1 p.p. mniej niż rok wcześniej.

Na RYS. 17 przedstawiono dynamikę kluczowych parametrów sieci stacji należących do członków POPiHN ogółem.

RYS. 17 ZMIANA SPRZEDAŻY DETALICZNEJ PALIW, ILOŚCI STACJI PALIW I SKLEPÓW ORAZ SPRZEDAŻY POZAPALIWOWEJ I GASTRONOMICZNEJ NA STACJACH W SIECIACH FIRM CZŁONKOWSKICH POPiHN W 2025 R. W STOSUNKU DO 2024 R. [%]

Źródło: dane własne POPiHN. Zmiana sprzedaży paliw i sprzedaży paliwowej odnosi się do ich wolumenu. Zmiana sprzedaży pozapaliwowej i gastronomicznej odnosi się do ich wartości w zł.



Z uwagi na konstrukcję poszczególnych modeli biznesowych, POPiHN posiada ograniczone możliwości analizy działalności sklepów przy stacjach paliw firm członkowskich. Współpraca w oparciu o model DOFO⁴ i DODO⁵ dopuszcza pewnego rodzaju swobodę w zakupach paliw i artykułów do sklepu. Tym samym organizacja opracowuje dane dot. segmentu sklepowego w oparciu o stacje w formule CODO+COCO⁶. Łącznie sprzedaż w tych sklepach w 2025 r. wzrosła o 2,6%, czyli o ponad 0,2 mld zł. Przy rosnącej liczbie sklepów na stacjach w formule CODO+COCO, statystyczny sklep zwiększył obrót średnio o 2,5% względem 2024 r., odnotowując średnią roczną sprzedaż na poziomie 2,9 mln zł.

Zestawienie dynamiki sprzedaży w segmencie paliwowym, pozapaliwowym oraz gastronomicznym jednoznacznie wskazuje, jak rośnie znaczenie oferty sklepowej w prowadzeniu stacji paliw. W sytuacji zaobserwowanej na stacjach POPiHN, czyli spadku popytu detalicznego na olej napędowy i gaz płynny LPG, przy jednoczesnym wzroście kosztów pracy i energii, to sklep i gastronomia mają decydujące znaczenie, czy dana placówka jest rentowna.

Wśród przedsiębiorców jest wysoka świadomość tego zjawiska, dlatego 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 niepokoi fakt procedowania w polskim parlamencie projektów ustaw wprowadzających ograniczenia pozapaliwowej oferty stacji paliw.⁷ Potencjalna dyskryminacja stacji paliw na tle innych placówek handlowych, będzie miała konsekwencje w postaci wzrostu cen paliw w celu utrzymania rentowności. Należy podkreślić, że w pesymistycznym scenariuszu uchwalenia ograniczeń wprowadzających nieuczciwą konkurencję w segmencie convenience store, stacje działające pod brandami dużych koncernów będą miały przed sobą znacznie lepszą perspektywę kontynuacji działalności, niż małe, niezrzeszone stacje paliw, których dalszy los stanie pod znakiem zapytania.

⁴ Stacja paliw będąca własnością ajenta i prowadzona na zasadzie umowy franczyzy (ang. Dealer Owned Franchisee Operated)

⁵ Stacja paliw będąca własnością ajenta i prowadzona przez niego (ang. Dealer Owned Dealer Operated)

⁶ Stacja paliw będąca własnością Spółki, prowadzona przez ajenta (ang. Company Owned Dealer Operated) / Stacja paliw będąca własnością Spółki i prowadzona przez nią (ang. Company Owned Company Operated)

⁷ Prohibicja na stacjach paliw



10

INFORMACJE

O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

Tania ropa naftowa i mocny złoty w stosunku do dolara amerykańskiego sprzyjały obniżkom cen paliw w Polsce. Podczas gdy w 2024 r. przedstawiciele branży paliwowej podejmowali działania mające na celu stabilizację krajowego rynku po wprowadzeniu sankcji na paliwa z Rosji, w 2025 r. rynek znalazł się pod wpływem dynamicznie zmieniających się uwarunkowań.

Czynniki globalne

Wśród zewnętrznych czynników mających wpływ na ceny paliw w Polsce wyróżnia się przede wszystkim notowanie ropy Brent oraz kurs USD/PLN. Porównanie ich średnich wartości w 2024 i 2025 r. przedstawiono na RYS. 18. Ropa jest notowana w USD za baryłkę, a wypadkowa tych czynników znajduje odzwierciedlenie w cenach widocznych na stacjach paliw. W ciągu całego 2025 r. dolar konsekwentnie tracił na wartości. Podobnie notowania ropy Brent utrzymywały trend spadkowy, przy czym jedynie w czerwcu odnotowano krótką korektę. W efekcie średnia roczna cena ropy w 2025 r. znalazła się znacząco poniżej średniej z 2024 r., co obrazuje RYS. 19.

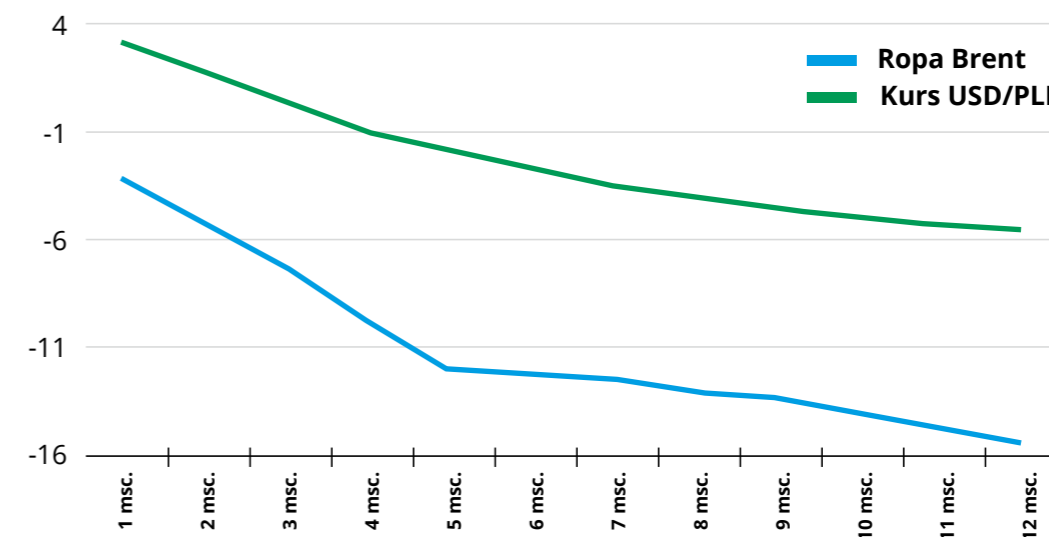
RYS. 18 PORÓWNANIE ŚREDNICH ROCZNYCH NOTOWAŃ ROPY NAFTOWEJ I KURSU USD/PLN W 2024 I 2025 R.

Źródło: U.S. Energy Information Administration, NBP

Wyszczególnienie	2024		2025		Wskaźnik 2025/2024 2024=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Notowania ropy Brent	80,52	USD/bbl	68,01	USD/bbl	84,5
Kurs USD/PLN	3,9812	zł	3,7592	zł	94,4

RYS. 19 DYNAMIKA ZMIAN SKUMULOWANYCH ŚREDNICH NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU USD/PLN W 2025 R. W STOSUNKU DO ICH ŚREDNICH WARTOŚCI W 2024 R. [%]

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



Uczestnicy globalnego rynku zapamiętają 2025 r. jako okres destabilizacji i ciągłej niepewności. Światowy handel pozostawał pod presją polityki celnej prowadzonej przez administrację Donalda Trumpa po objęciu przez niego urzędu 47. prezydenta USA. Głośne zapowiedzi, trudne negocjacje i niezbyt satysfakcjonujące warunki końcowe dotykały zarówno mniejsze kraje, jak i gospodarcze potęgi, takie jak Chiny, Indie czy UE. Nie zabrakło działań odwetowych. W pewnym momencie wzajemnie nakładane chińskie i amerykańskie cła osiągnęły trzycyfrowe wartości. Charakterystyczną cechą tej polityki była jej ciągła zmienność – nowe deklaracje, stawki, czy też ulgi i zawieszenia pojawiały się często z dnia na dzień, co wyraźnie zwiększyło ryzyko biznesowe i osłabiło globalne nastroje gospodarcze. W uzupełnieniu do agresywnej polityki celnej amerykańska administracja prowadziła restrykcyjną politykę sankcyjną, w tym wobec eksporterów ropy takich jak Iran, Wenezuela i Rosja. Stosowane były różnorodne środki sankcyjne – od umieszczania podmiotów gospodarczych na listach sankcyjnych po blokady i ograniczenia wobec statków transportujących ropę naftową.

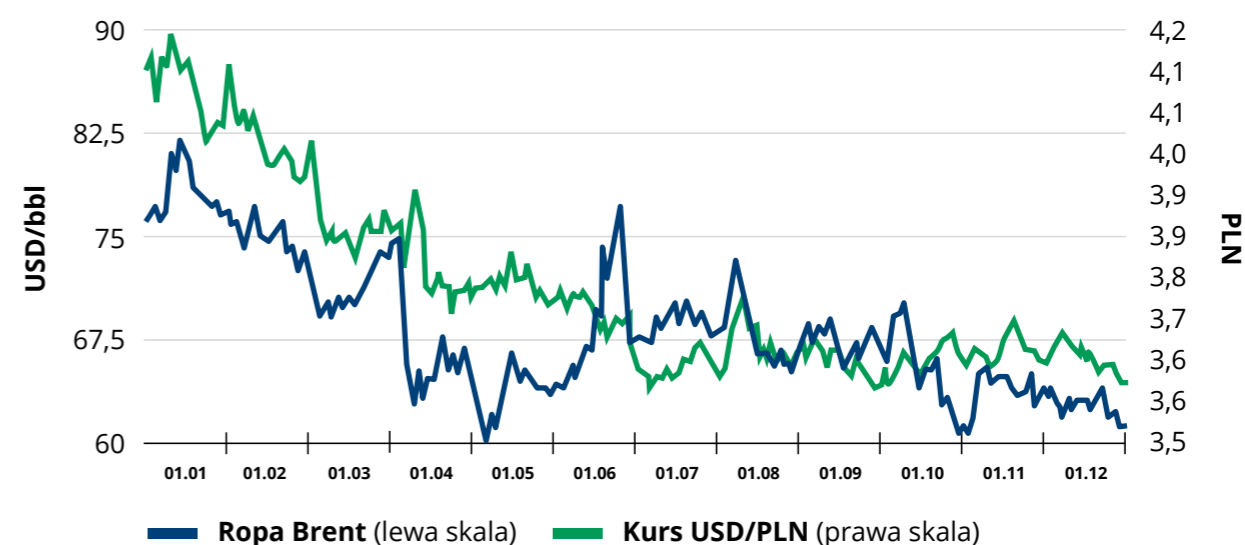
Równoległe do światowych zawirowań w zakresie ceł i sankcji, wśród producentów ropy zapadały decyzje kluczowe dla podaży surowca. Kraje OPEC+ pogodziły się z porażką polityki „drogiej baryłki”. W drugim kwartale rozpoczęły cykl podwyżek wewnętrznych limitów wydobycia. W okresie od kwietnia do grudnia wzrosły one łącznie o ok. 2,9 mln baryłek dziennie. Pod koniec roku ogłoszono decyzję o utrzymaniu osiągniętego poziomu wydobycia przez pierwsze trzy miesiące 2026 r.

Niestabilność geopolityczna przekłada się na perspektywy rozwoju gospodarczego i decyzje inwestycyjne, co znajduje swoje przełożenie na ceny ropy i paliw gotowych. Jednocześnie znacznie utrudnia przewidywanie przyszłości. Rynkowe prognozy publikowane pod koniec 2025 r. wieściły globalną nadpodaż surowca rafineryjnego w jeszcze niższych cenach, jednakże opinie analityków zostały brutalnie zweryfikowane już w pierwszych miesiącach 2026 r.

W 2025 r. średnie roczne notowania spot ropy naftowej gatunku Brent wyniosły 68,01 USD/bbl, czyli o 15,5% mniej niż przed rokiem. Opublikowany przez NBP średni roczny kurs USD/PLN na poziomie 3,7592 zł to o 5,6% mniej niż w 2024 r. Na RYS. 20 przedstawiono jak kształtowały się ich wartości. Globalna rynkowa niepewność przekładająca się na popyt, a także decyzje o zwiększeniu podaży poskutkowały spadkiem notowań ropy naftowej. Widoczna czerwcowo korekta odzwierciedla reakcję rynku na eskalację konfliktu między Iranem i Izraelem. Kurs USD/PLN startował z poziomu ponad 4,10 zł, czyli więcej niż średni kurs z 2024 r., jednakże szybka utrata wartości względem złotego już w I połowie roku sprawdziła kurs do poziomu 3,60 zł. W II połowie roku kurs dolara pozostał w przedziale pomiędzy 3,60 a 3,70 zł.

RYS. 20 NOTOWANIA ROPY BRENT I KURS USD/PLN W 2025 R.

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



Ceny hurtowe

Silna polska waluta i tani surowiec rafineryjny znalazły odzwierciedlenie w niższych cenach hurtowych paliw u krajowych producentów. Zmiany średnich cen rocznych dla transakcji zakupu typu spot w polskich rafineriach zamieszczono na **RYS. 21**.

Globalne czynniki miały zauważalny wpływ na ceny netto. Średnia hurtowa cena benzyn silnikowych w 2025 r. zmniejszyła się o 7,4% względem 2024 r. Olej napędowy był sprzedawany w hurcie średnio o 7,0% taniej niż rok wcześniej.

RYS. 21 PORÓWNANIE ŚREDNICH CEN HURTOWYCH BENZYN SILNIKOWYCH I OLEJU NAPĘDOWEGO

O ZAW. S 0,001% U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW W 2024 I 2025 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
	2024	2025	2024 = 100	2024	2025	2024 = 100
Cena brutto bez VAT	4899	4535	92,6	5026	4674	93,0
Akcyza	1529	1529	100,0	1160	1160	100,0
Opłata paliwowa	196	202	103,3	422	436	103,3
Opłata emisyjna	80	80	100,0	80	80	100,0
Cena netto	3094	2724	88,0	3364	2998	89,1

Ceny detaliczne

W 2025 r. niższe ceny cieszyły użytkowników każdego z trzech głównych paliw transportowych. Konsumenci benzyny 95 płacili średnio o 40 gr/litr mniej niż w 2024 r., natomiast cena interesująca kierowców aut z silnikiem diesla była przeciętnie niższa o 35 gr/l. Wyraźnie mniejsza obniżka czekała na użytkowników autogazu, gdzie wydatki na paliwo spadły średnio o 3 gr/litr. Porównanie średnich cen detalicznych benzyny 95, oleju napędowego i autogazu w 2024 – 2025 r. przedstawiono na **RYS. 22**.

RYS. 22 PORÓWNANIE ŚREDNICH CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W 2024 I 2025 R.

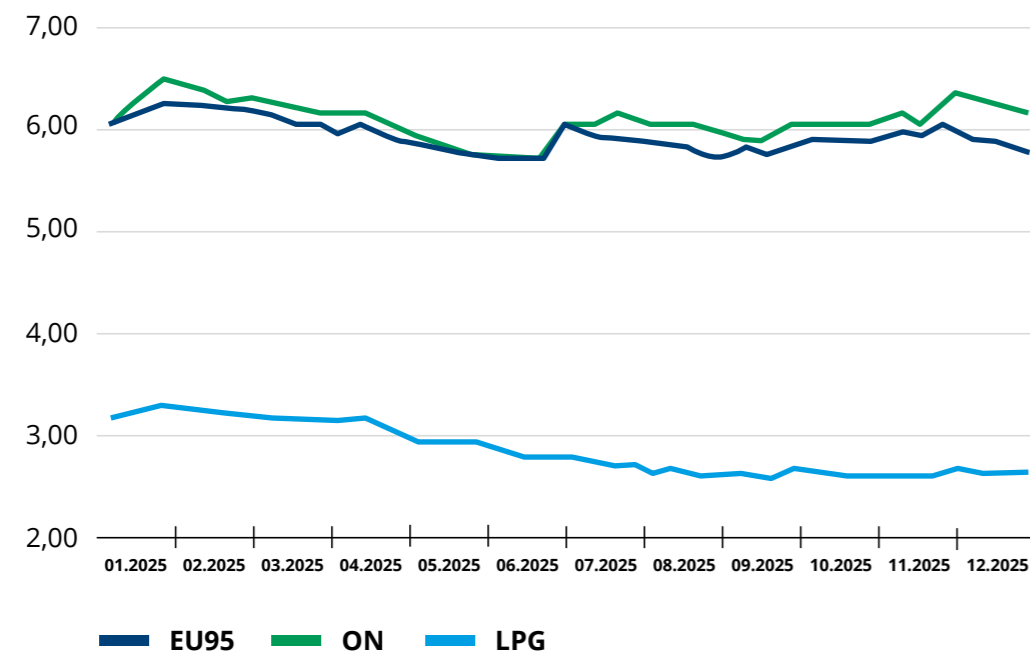
Źródło: opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP

Wyszczególnienie	2024		2025		Wskaźnik 2025/2024
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	6,30	zł/litr	5,90	zł/litr	93,7
Średnia cena detaliczna ON	6,39	zł/litr	6,04	zł/litr	94,5
Średnia cena detaliczna autogazu	2,88	zł/litr	2,85	zł/litr	99,0

RYS. 23 przedstawia jak kształtowały się ceny detaliczne EU95, ON, LPG w 2025 r.

Najniższe ceny odnotowano w maju i czerwcu, gdy po bardzo dużych spadkach notowań ropy średnia cena zarówno benzyny, jak i oleju napędowego spadła poniżej 5,75 zł/l. Obserwowany w pierwszym półroczu 2025 r. trend spadkowy został wyhamowany w wakacje. W lipcu na stacjach paliw była widoczna korekta cen. W ostatnim kwartale średnie ceny stopniowo rosły, przy czym olej napędowy był droższy od benzyny. W skali roku ich średni dystans cenowy to 14 gr/l. Na fali obniżek na przełomie maja i czerwca ceny obu paliw zrównały się, a momentami to benzyna była średnio o 2 gr/l droższa od oleju napędowego. Największa różnica była widoczna na początku grudnia, gdy kierowcy samochodów z silnikiem diesla musieli przygotować się na średni wydatek ponad 6,20 zł/l, natomiast benzyny silnikowe utrzymały średnią cenę poniżej 5,90 zł/l. W przypadku autogazu LPG ceny na początku roku były wyraźnie wyższe od średniej ceny w 2024 r., natomiast w kolejnych miesiącach autogaz LPG był coraz tańszy. W sierpniu średnia cena ustabilizowała się w okolicy 2,60 zł/l i pozostała na zbliżonym poziomie aż do końca roku.

RYS. 23 CENY DETALICZNE EU95, ON, LPG W 2025 R. [ZŁ/LITR]



W 2025 r. benzynę 95 można było nabyć w przedziale cenowym 5,69 – 6,22 zł/litr, przy czym średnie ceny powyżej 6 zł występowały jedynie w I kwartale 2025 r. W przypadku oleju napędowego widełki cenowe to 5,69 – 6,39 zł/litr. Skrajne wartości ceny autogazu to 2,58 i 3,27 zł/litr.



Fot. AMIC POLSKA

Podatki w cenie paliwa

Podatki nałożone na paliwa płynne odpowiadają za znaczną część ich ceny detalicznej. Średnie kwoty poszczególnych danin uiszczonych w każdym litrze paliw silnikowych zostały przedstawione na RYS. 24.



Fot. BP EUROPA SE

RYS. 24 STRUKTURA ŚREDNICH CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2024 I 2025 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 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	0,54	0,13	0,48	1,38
średnia 2025	5,90	1,53	1,1	0,20	0,08	0,27	2,72	6,04	1,16	1,13	0,44	0,08	0,23	3,00	2,85	0,35	0,53	0,13	0,47	1,37
% zmiany	-6,3	0,0	-8,3	0,0	0,0	28,6	-11,7	-5,5	0,0	-6,6	4,8	0,0	21,1	-9,9	-1,0	0,0	-1,9	0,0	-2,1	-0,7

W 2025 r. niższe ceny netto benzyny 95 i oleju napędowego u krajowych producentów oraz korzystne globalne czynniki pozwalające na tańszy import, umożliwiły poprawę marży w obrocie detalicznym. Coroczny wzrost opłaty paliwowej, który na 2025 r. wyniósł 3,3% r/r, miał niewielki wpływ na ceny. Utrzymane zostały stawki pozostałych podatków. Nie udało się poprawić marży autogazu. Na rynku odnotowano nadpodaż produktu, będącą skutkiem importu nadzwyczajnego wolumenu węglowodorów alifatycznych nasyconych pochodzących z Rosji i Białorusi, które po zmieszaniu z propanem trafiły na rynek jako LPG oferowane po dumpingowej cenie¹.

Porównanie udziału poszczególnych elementów zawartych w cenie paliwa zostało przedstawione na RYS. 25.

Wraz ze spadkiem cen paliw, spada również kwota podatku VAT, ale rośnie udział podatków i opłat w stawkach za litr produktu. W 2025 r. daniny publiczne stanowią średnio 49% ceny benzyny 95, 46% ceny oleju napędowego i 36% ceny autogazu.

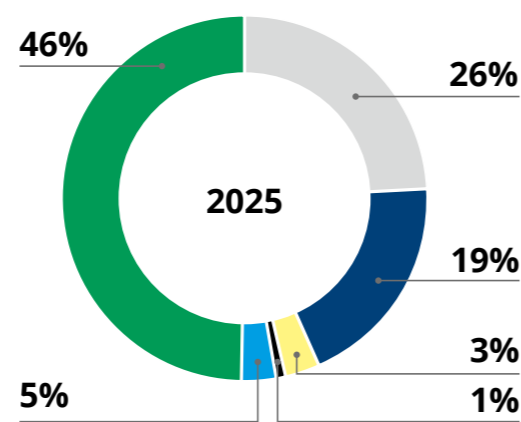
**RYS. 25 STRUKTURA ŚREDNICH CEN
DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH**

W 2024 I 2025 R. [%]

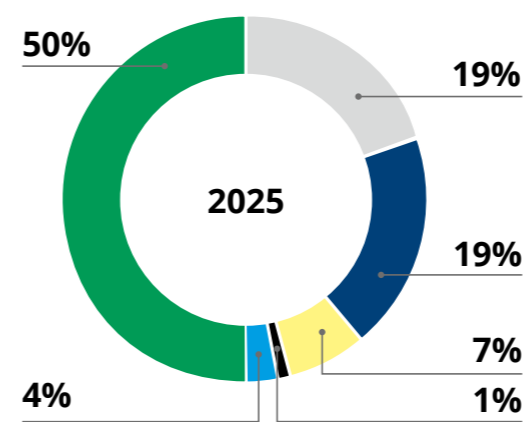
Źródło: Obliczenia własne POPiHN

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

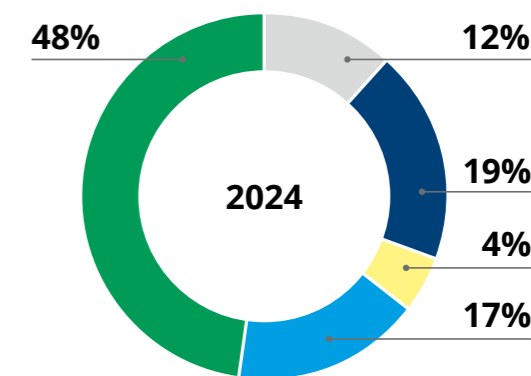
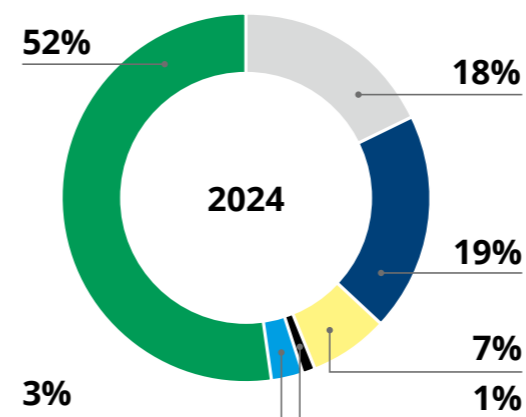
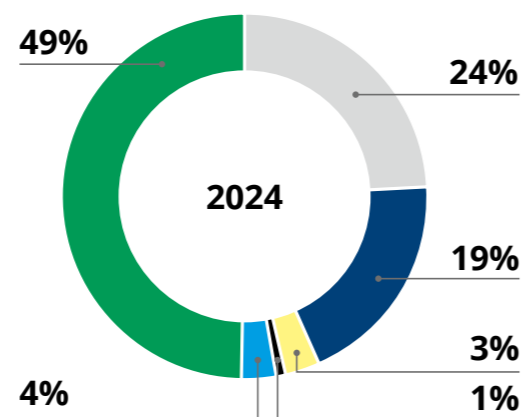
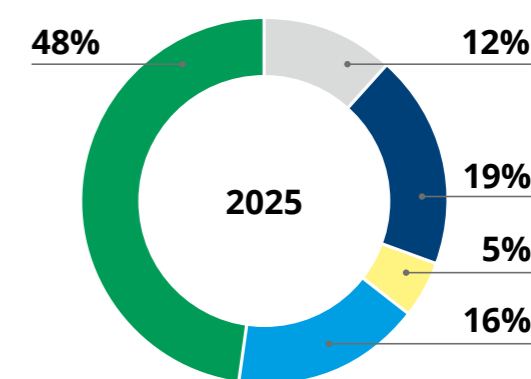
Struktura ceny detalicznej benzyny EU95



Struktura ceny detalicznej oleju napędowego



Struktura ceny detalicznej autogazu



¹ Tematy regulacyjne zamknięte w 2025 r.

Ceny paliw w UE

RYS. 26 CENY DETALICZNE I PODATKI W PAŃSTWACH UE

NA KONIEC GRUDNIA 2025 R. [EURO / 1000 LITRÓW]

Źródło: opracowanie własne POPIHN na podstawie danych Komisji Europejskiej

W tabeli RYS. 26 przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych oraz ich składowych w krajach Unii Europejskiej z cenami krajowymi na koniec grudnia 2025 r.

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	1 461,0	603,6	613,9	243,5	Austria	1 492,0	700,9	542,5	248,7	20
Belgia	1 448,2	596,7	600,2	251,3	Belgia	1 581,8	707,1	600,2	274,5	21
Bułgaria	1 215,7	650,0	363,0	202,6	Bułgaria	1 239,3	702,5	330,3	206,6	20
Chorwacja	1 376,0	588,5	512,3	275,2	Chorwacja	1 370,0	689,9	406,1	274,0	25
Cypr	1 336,2	683,2	439,7	213,3	Cypr	1 416,5	779,6	410,7	226,2	19
Czechy	1 369,2	602,8	528,8	237,6	Czechy	1 345,0	701,8	409,8	233,4	21
Dania	1 885,1	797,3	710,8	377,0	Dania	1 700,3	795,4	564,9	340,1	25
Estonia	1 463,0	626,2	593,0	243,8	Estonia	1 363,0	707,8	428,0	227,2	20
Finlandia	1 806,9	734,8	722,4	349,7	Finlandia	1 792,5	935,0	510,5	346,9	24
Francja	1 667,0	697,6	691,6	277,8	Francja	1 560,1	690,9	609,2	260,0	20
Grecja	1 718,0	670,1	715,3	332,5	Grecja	1 523,0	803,9	424,3	294,8	24
Hiszpania	1 440,3	717,6	472,7	250,0	Hiszpania	1 387,8	767,9	379,0	240,9	21
Holandia	1 889,8	764,7	797,1	328,0	Holandia	1 676,5	861,3	524,3	291,0	21
Irlandia	1 735,1	701,9	708,8	324,4	Irlandia	1 733,2	793,4	615,7	324,1	23
Litwa	1 396,6	641,2	513,0	242,4	Litwa	1 518,9	735,7	519,6	263,6	21
Luxemburg	1 392,0	630,7	559,1	202,3	Luxemburg	1 373,0	721,0	452,6	199,5	17
Łotwa	1 495,4	634,1	601,8	259,5	Łotwa	1 476,6	703,6	516,7	256,3	21
Malta	1 340,0	586,2	549,4	204,4	Malta	1 210,0	553,0	472,4	184,6	18
Niemcy	1 704,0	652,0	779,9	272,1	Niemcy	1 593,0	731,4	607,3	254,3	19
Portugalia	1 654,0	694,1	650,6	309,3	Portugalia	1 526,0	712,3	528,4	285,3	23
Rumunia	1 428,6	634,7	546,0	247,9	Rumunia	1 475,9	719,4	500,4	256,2	21
Słowacja	1 449,0	624,4	553,7	271,0	Słowacja	1 400,0	730,6	407,7	261,8	23
Słowenia	1 432,0	574,7	599,0	258,2	Słowenia	1 451,6	638,2	551,6	261,8	22
Szwecja	1 369,5	623,1	472,4	273,9	Szwecja	1 465,1	776,4	395,7	293,0	25
Węgry	1 423,2	703,1	417,5	302,6	Węgry	1 451,5	751,3	391,6	308,6	27
Włochy	1 678,9	662,7	713,4	302,8	Włochy	1 628,6	702,5	632,4	293,7	22
POLSKA	1 356,1	674,3	428,2	253,6	POLSKA	1 425,5	762,6	396,3	266,6	23
Średnia europejska	1 515,9	658,2	587,2	270,6	Średnia europejska	1 488,0	736,1	486,2	265,7	
Ceny w Polsce do średniej ceny europejskiej	89%	102%	73%	94%	Ceny w Polsce do średniej ceny europejskiej	96%	104%	82%	100%	

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

* - dla pozostałych
krajów akcyza
= Indirect Taxes

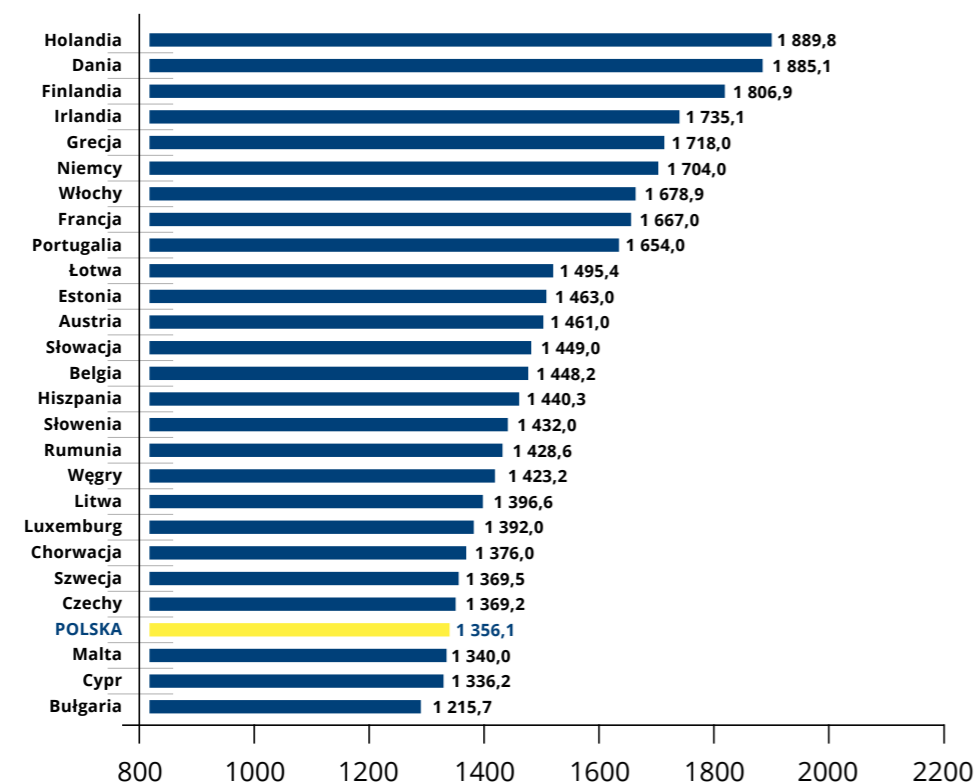
Na tle innych krajów Unii Europejskiej, w Polsce paliwa są oferowane w atrakcyjnej cenie. Pod koniec 2025 r. było to szczególnie widoczne w przypadku benzyn silnikowych – tylko Malta, Cypr i Bułgaria miały niższe ceny. Olej napędowy sprzedawany w Polsce zbliżył się cenowo do średniej europejskiej, ale wciąż znajduje się w dolnej połowie stawki. Ma to wpływ na potencjał zjawiska turystyki paliwowej. Jak przedstawiono na RYS. 27 oraz RYS. 28, opłacalność tego procederu różnicowała się ze względu na typ paliwa. W przypadku benzyn silnikowych, Polska ma najniższe ceny spośród wszystkich sąsiadów należących do UE, jednakże na granicy z Czechami proceder ten będzie miał znikomy sens ekonomiczny. Inaczej wygląda sytuacja w obrocie olejem napędowym – Czesi i Słowacy zatankują taniej w swoich ojczyznach. Tradycyjnie, największy ruch w turystyce paliwowej generują kierowcy z Niemiec.

Wedle stanu na koniec 2025 r. krajowa średnia cena detaliczna benzyny 95 była o 11%, a oleju napędowego o 4% niższa od średnich cen w Unii Europejskiej. W odniesieniu do grudnia 2024 r. różnica cen w Polsce względem średniej europejskiej pozostała bez zmian dla benzyny 95 i zmniejszyła się o 3 p.p. dla oleju napędowego.

RYS. 27 CENY DETALICZNE EU 95 W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2025 R.

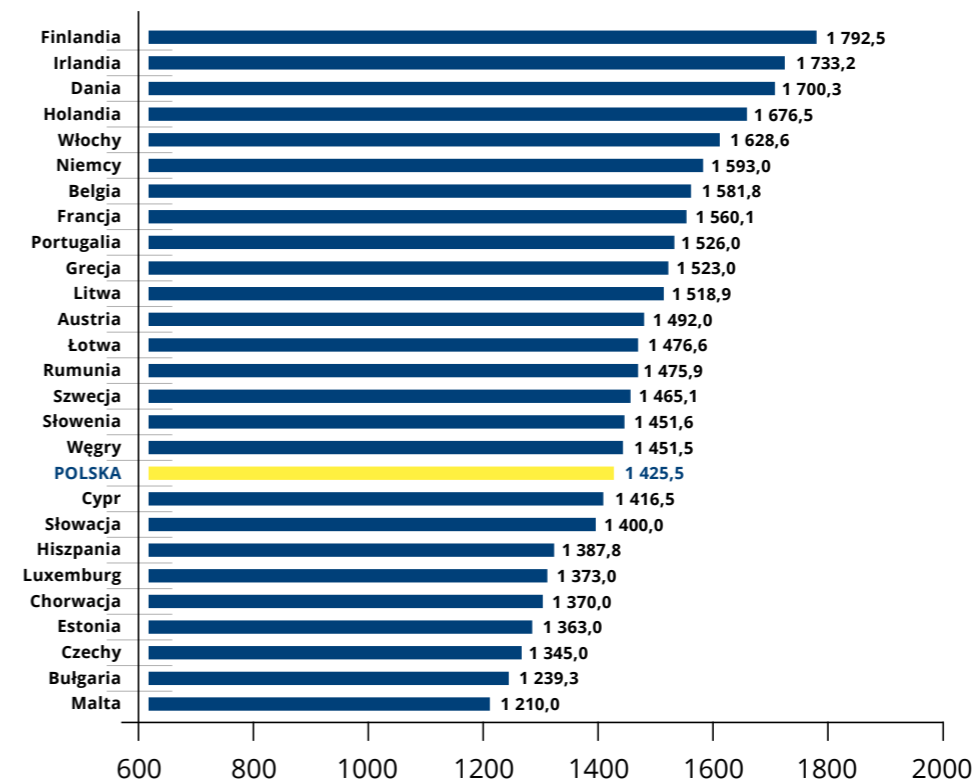
[EURO / 1000 LITRÓW]

Źródło: Weekly Oil Bulletin, Komisja Europejska



RYS. 28 CENY DETALICZNE OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2025 R. [EURO / 1000 LITRÓW]

Źródło: Weekly Oil Bulletin, Komisja Europejska



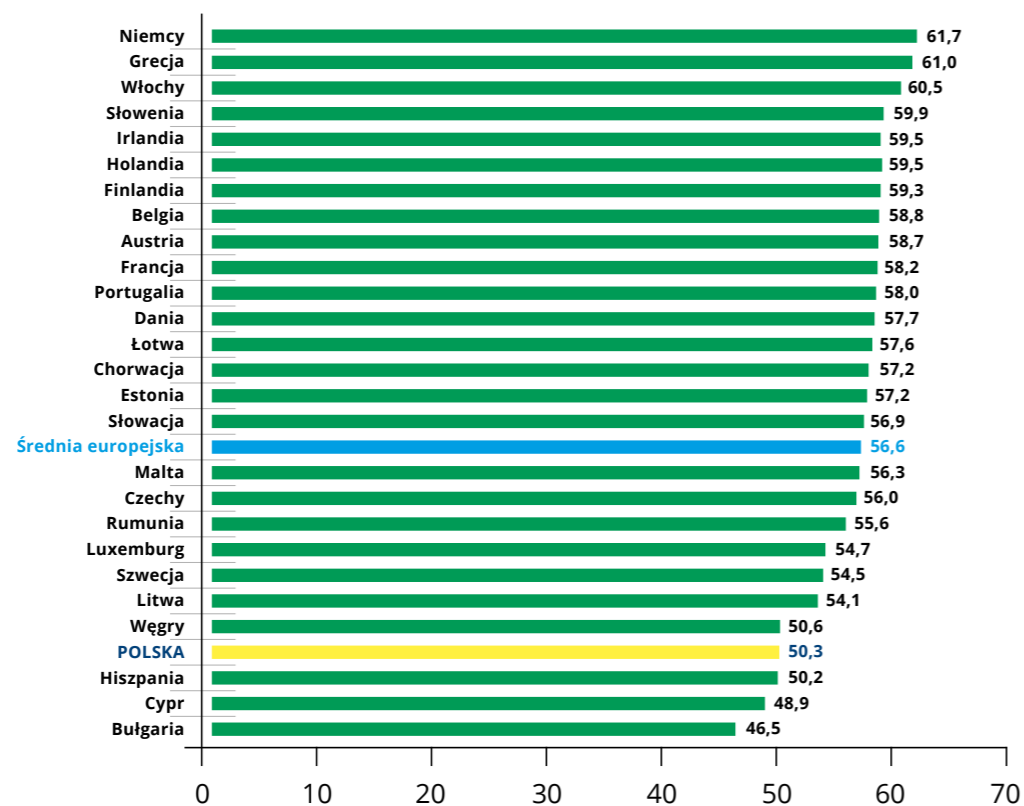
Fot. CIRCLE K

Na RYS. 29 i RYS. 30 przedstawiono udział podatków w cenie detalicznej benzyny 95 oraz oleju napędowego w krajach UE w grudniu 2025 r. Spadek cen paliw w całej UE spowodował znaczny wzrost udziału obciążeń fiskalnych. Pod koniec 2025 r. daniny publiczne stanowiły przeciętnie 56,6% ceny benzyny 95 i 50,5% ceny oleju napędowego w Unii Europejskiej, co stanowi wzrost kolejno z 54,2% i 48,2% w analogicznym okresie 2024 r. Zwraca uwagę zawężające się grono państw, w których udział podatków w cenie detalicznej benzyny 95 nie przekroczył 50%. Rok wcześniej sześć państw spełniało ten warunek, w tym Polska. Jednocześnie

uksztaltował się „klub 60+”, gdzie podatki stanowią ponad 60% ceny benzyny 95. Pod koniec 2024 r. tylko jeden kraj wyróżniał się tak dużym udziałem danin publicznych. Znaczną zmianę widać również w przypadku udziału podatków w cenie oleju napędowego, gdzie średnia europejska przekroczyła poziom 50%. Podobnie jak rok wcześniej, zmniejsza się dystans między najbardziej a najmniej opodatkowaną ceną: w przypadku benzyny 95, pomiędzy Niemcami a Bułgarią różnica wynosi 15,2 p.p., w przypadku cen oleju napędowego, poziom Włoch i Bułgarii dzieli jedynie 13,6 p.p.

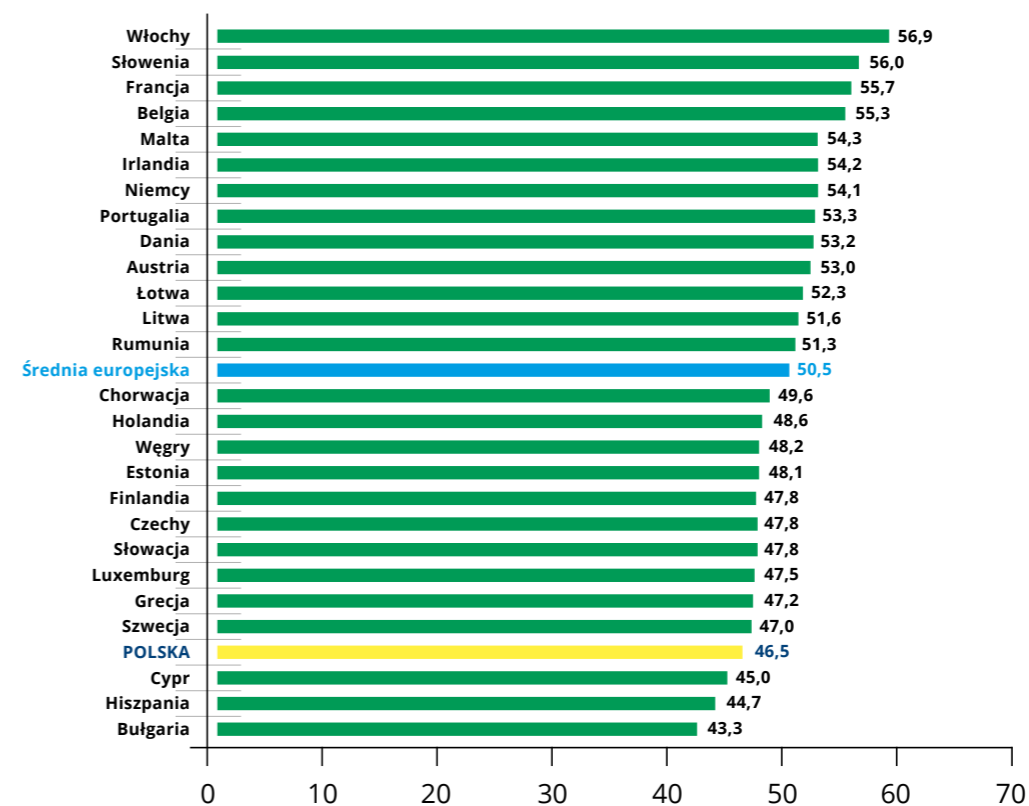
RYS. 29 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ BENZYNY 95 W PAŃSTWACH UNII EUROPEJSKIEJ NA KONIEC GRUDNIA 2025 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPiHN na podstawie danych Komisji Europejskiej



RYS. 30 UDZIAŁ PODATKÓW W CENIE DETALICZNEJ OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UNII EUROPEJSKIEJ NA KONIEC GRUDNIA 2025 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPiHN na podstawie danych Komisji Europejskiej



11

RYNEK OLEJÓW SMAROWYCH

Dynamiczny wzrost polskiej gospodarki daje powody do optymizmu.

Według wstępnych szacunków Głównego Urzędu Statystycznego w ubiegłym roku polskie PKB urosło o 3,6%, co stanowi dalsze rozwinięcie wzrostu (+3,0%), rozpoczętego w 2024 r. Polska znów znalazła się w europejskiej czołówce, wobec wstępnych szacunków wzrostu PKB za zeszły rok dla całej UE na poziomie 1,5%¹. Co ważne, w ubiegłym roku pozytywne sygnały widać także w wartości dodanej brutto w przemyśle (+3,0%)². Zupełnie inne nastroje obrazują dane z sektora transportu. Według GUS w 2025 r. przewieziono w Polsce 523,1 mln ton ładunków ogółem, czyli o 6,2% mniej niż rok wcześniej, przy czym największy spadek odnotowano w transporcie samochodowym³.

W minionym roku nastąpiła zmiana w kontekście europejskiej strategii gospodarczej i polityki klimatycznej. W styczniu Komisja Europejska przedstawiła „Kompas na rzecz konkurencyjności”, następnie został zaprezentowany Clean Industrial Deal. Modyfikacja unijnej narracji zakłada, że proces dekarbonizacji gospodarki UE ma jednocześnie stymulować rozwój gospodarczy. Powyższe działania Komisji Europejskiej są odpowiedzią na zaprezentowany we wrześniu 2024 r. „Raport Draghiego”⁴ – opracowanie krytycznie oceniające stan konkurencyjności europejskiej gospodarki.



¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20260306-3>

² Produkt krajowy brutto w 2025 r. – szacunek wstępny, GUS

³ Biuletyn statystyczny 12/2025, tab. 52 Przewozy ładunków i pasażerów, s.138



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



Fot. AMIC POLSKA

Mocne sygnały, płynące z Komisji Europejskiej na początku roku, nie spotkały się z równie intensywną implementacją zaleceń z „Raportu”. We wrześniu 2025 zostały opublikowane wyniki audytu Draghi Observatory & Implementation Index⁵. W swojej publikacji brukselski think tank European Policy Innovation Council (EPIC) wskazał, że spośród 383 zaleceń „Raportu” jedynie 43 (11,2%) zostały w pełni wdrożone, 77 (20,1%) częściowo, 176 (46,0%) było nadal w trakcie realizacji, a 87 (22,7%) pozostało nietkniętych. Najmniejsze postępy odnotowano w dziedzinach takich jak czyste technologie, energetyka i cyfryzacja.

Ryzyka w obszarze konkurencyjności dotyczą również europejskiego przemysłu środków smarnych. W 2025 r. pojawiły się doniesienia o rynkowej ofercie baz olejowych oraz gotowych produktów smarowych w dumpingowych cenach. Proceder zaobserwowano w wielu krajach UE, wśród których wskazać można Niemcy, Włochy, Francję czy Holandię. Towary miały trafić do krajów wspólnoty poprzez szlaki handlowe wiodące przez Egipt i Turcję, jednakże wiele wskazuje, że faktycznie pochodzą one z Rosji, a cały mechanizm stanowi obejście ograniczeń ustanowionych w ramach 16. i 17. pakietu europejskich sankcji na Rosję.

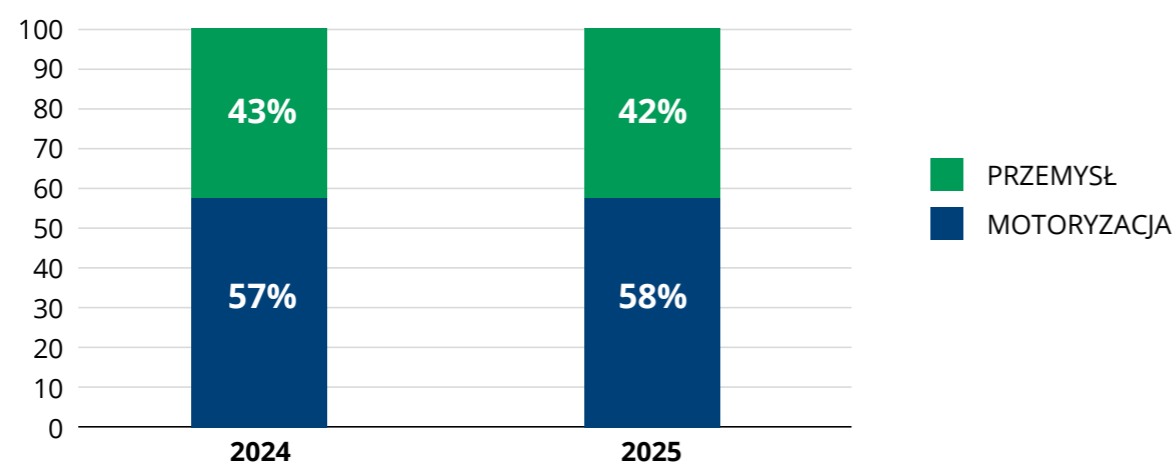
⁵ Draghi Observatory & Implementation Index September 2025 Audit, European Policy Innovation Council

POPiHN kontynuuje monitoring sytuacji na rynku olejów odpadowych. W ciągu ostatnich kilku lat uczestnicy rynku olejów smarowych sygnalizowali trudności z realizacją obowiązku odzysku i recyklingu⁶, nałożonego na przedsiębiorstwa wprowadzające oleje smarowe na rynek. Należy podkreślić, że w sezonie zimowym 2025/2026 problem nielegalnego spalania olejów odpadowych nie był aż tak dotkliwy jak w latach ubiegłych. Pomimo relatywnie niskich temperatur, kluczowym czynnikiem były wyraźnie niższe ceny energii elektrycznej i legalnych paliw opałowych, co zmniejszyło ekonomiczne korzyści z nielegalnego spalania olejów odpadowych. Branża smarowa wyraża obawy wobec następnego sezonu zimowego w związku z prognozami wzrostu kosztów ogrzewania. Wobec braku postulowanych przez POPiHN intensywnych kontroli zakazu spalania olejów odpadowych, spodziewane jest nasilenie problemów z pozyskaniem surowca z rynku przez organizacje odzysku, recyklerów.

Polski rynek olejów smarowych osiągnął w 2025 r. wielkość 242 448 ton, co stanowi wzrost sprzedaży o 4,6% r/r w porównaniu do 231 839 ton w 2024 r. Struktura rynku została przedstawiona na RYS. 31.

RYS. 31 STRUKTURA RYNKU OLEJÓW SMAROWYCH W 2024 I 2025 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPiHN



⁶ 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)

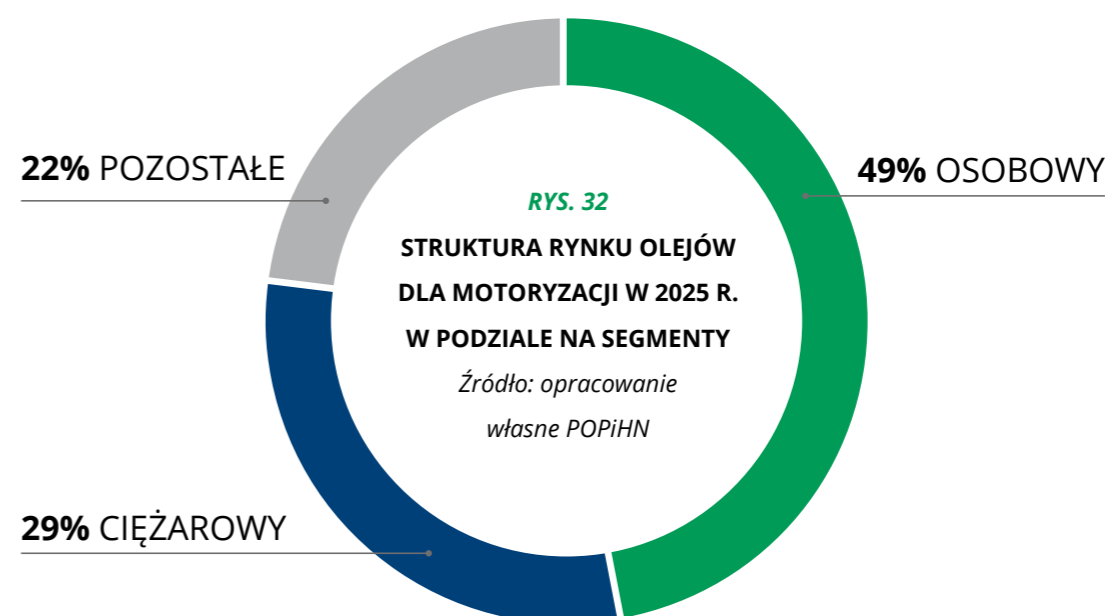
Oleje dla motoryzacji

Krajowe zapotrzebowanie na oleje dla motoryzacji w 2025 r. wyniosło 139 454 ton, czyli o 5,8% więcej niż w 2024 r. Udział poszczególnych segmentów został przedstawiony na RYS. 32.

W 2025 r. sprzedano 67 648 ton olejów silnikowych do samochodów osobowych, co oznacza wzrost sprzedaży o 8,5% r/r. W tym segmencie odnotowano wzrost popytu dla kategorii 0W-X, 5W-X (+10,2% r/r) oraz 10W-X (+1,0% r/r). Jednocześnie, zgodnie z wieloletnim trendem rynkowym, odnotowano spadek sprzedaży środków 15W-X, 20W-X (-15,0% r/r).

Zapotrzebowanie na oleje silnikowe do samochodów ciężarowych wzrosło o 3,9% r/r, w zeszłym roku na rynek trafiło 40 950 ton olejów silnikowych. Podobnie jak w przypadku segmentu zaopatrującego samochody osobowe, wzrosła sprzedaż w kategorii: 0W-X, 5W-X (+18,7% r/r) oraz 10W-X (+2,6% r/r), natomiast spadek popytu dotyczy produktów o klasach 15W-X, 20W-X (-0,9% r/r).

Wśród pozostałych olejów dla motoryzacji odnotowano wzrost sprzedaży jedynie w kategorii olejów przekładniowych (+7,5% r/r) oraz ATF (+6,4% r/r). Spadek popytu dotyczył olejów jednosezonowych (-0,4% r/r), olejów do silników okrętowych (-5,5% r/r) oraz ogólnej kategorii inne motoryzacyjne (-2,9% r/r).



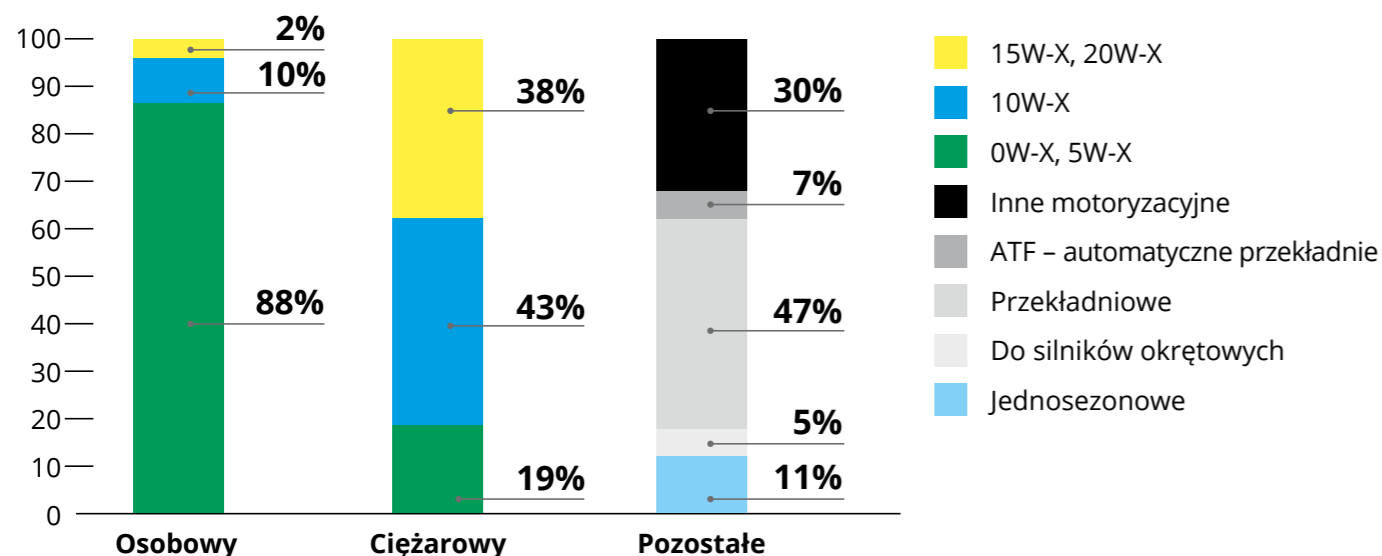
Struktura poszczególnych segmentów olejów dla motoryzacji została przedstawiona na RYS. 33.

W kontekście przyszłości segmentu olejów smarowych dla automotive należy wspomnieć o ważnych decyzjach zmieniających kluczowe regulacje wpływające na branżę motoryzacyjną. W listopadzie 2025 r. Komisja Europejska ogłosiła, że udało się osiągnąć porozumienie w sprawie przesunięcia wejścia w życie systemu ETS2 na 2028 r., przy czym coraz mocniej wybrzmiewają głosy krytyczne o samej zasadności i daleko idących konsekwencjach wprowadzenia ETS2. Kolejnym ustępstwem opublikowanym przez Komisję Europejską było odejście od całkowitego zakazu rejestracji samochodów spalinowych w 2035 roku. Luka, w której mieszczą się auta hybrydowe i hybrydy plug-in, stanowi odpowiedź na postulaty europejskich producentów samochodów. Uwzględniając nastroje w europejskim przemyśle i oczekiwania co do ochrony konkurencyjności gospodarki Made in Europe, ostateczny kształt przepisów może zostawić jeszcze więcej przestrzeni dla silników spalinowych.

RYS. 33 OLEJE DLA MOTORYZACJI W 2025 R. – STRUKTURA SEGMENTÓW

Z PODZIAŁEM NA KATEGORIE PRODUKTÓW [%]

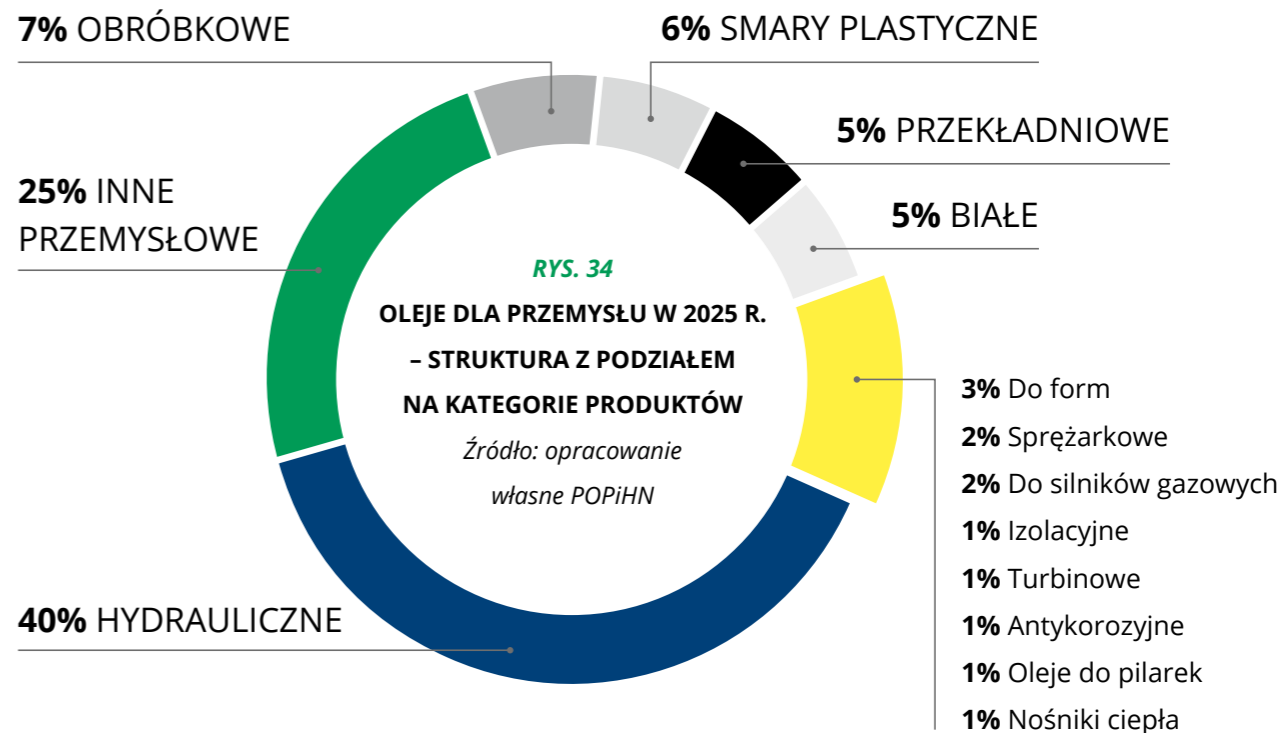
Źródło: opracowanie własne POPiHN. Segment osobowy (oleje silnikowe dla samochodów osobowych) oraz ciężarowy (oleje silnikowe dla samochodów ciężarowych) sklasyfikowano pod względem klas lepkości.



Oleje dla przemysłu

W 2025 r. w Polsce sprzedano 102 994 ton olejów smarowych dla przemysłu, co stanowi wzrost o 3,0% w stosunku do 99 989 ton sprzedanych w 2024 r. Struktura poszczególnych segmentów olejów dla przemysłu została przedstawiona na RYS. 34.

W kategoriach z największym udziałem w rynku przeważały wzrosty sprzedaży, popyt na oleje hydrauliczne wzrósł o 5,8% r/r, podobnie w przypadku produktów przypisanych do ogólnej kategorii „Inne przemysłowe”, gdzie wzrost wyniósł 5,4% r/r. Inaczej wygląda sytuacja w dużych kategoriach rynkowych o wolumenach rzędu kilku tysięcy ton. W ubiegłym roku spadł popyt na oleje obróbkowe (-5,4%), przekładniowe (-2,8% r/r) oraz oleje białe (-2,6% r/r). Jedynie smary plastyczne zwiększyły sprzedaż, o 3,7% r/r. Wśród kategorii o niewielkim udziale w rynku wzrósł popyt na oleje turbinowe (+19,8% r/r), oleje izolacyjne (+0,7% r/r), oleje do pilarek (+7,7% r/r) oraz nośniki ciepła (+13,4% r/r). Jednocześnie odnotowano spadek sprzedaży produktów ujętych w kategoriach: oleje do form (-3,1% r/r), oleje sprężarkowe (-2,5% r/r), oleje do silników gazowych (-1,4% r/r), oleje antykorozyjne (-29,5% r/r).



Równoległe do zadeklarowanego przez Komisję Europejską zwrotu w kierunku polityki konkurencyjności, podejmowane są działania na rzecz zwiększenia wydatków na obronność.

Wątpliwości co do rzeczywistego zaangażowania Stanów Zjednoczonych w bezpieczeństwo Europy stworzyły przestrzeń do opracowania narzędzi umożliwiających rekordowe finansowanie obronności krajów członkowskich.

Jednym z takich narzędzi jest Rozporządzenie SAFE, przyjęte 27 maja 2025 r. w ramach pakietu „Gotowość na 2030 r.”, który ma na celu stymulować inwestycje w zdolności obronne. Komisja Europejska ogłosiła, że Polsce przyznano 43,7 mld euro z programu niskoprocentowanych pożyczek na obronność SAFE, co oznacza, że jest największym beneficjentem programu. Tak duży impuls inwestycyjny powinien przełożyć się na wzrost zamówień skierowanych do przemysłu ciężkiego, a tym samym na popyt na oleje dla przemysłu.



Fot. TOTALENERGIES MARKETING POLSKA

PERN 2025: POJEMNOŚĆ. ELASTYCZNOŚĆ. ROZWÓJ. NIEZAWODNOŚĆ.

W 2025 roku PERN postawił na inwestycje w większe pojemności magazynowe, lepszą przepustowość systemu, modernizację infrastruktury i bezpieczeństwo. Spółka przeznaczyła rekordowe 374 mln zł (wobec 319 mln zł w 2024 r.) na inwestycje, a na prace remontowe 112 mln zł (wobec 90 mln zł rok wcześniej).

Infrastruktura PERN to dziś amortyzator wahań rynkowych. Umożliwia import surowca z różnych kierunków, elastyczne zarządzanie magazynowaniem i dostawami oraz sprawne reagowanie na zmiany podaży czy zwiększony popyt na paliwa. Dzięki konsekwentnie realizowanym przez PERN inwestycjom krajowy system logistyczny działa stabilnie i zapewnia bezpieczeństwo energetyczne Polski w sytuacji zakłóceń na globalnym rynku paliwowym.

„W warunkach rosnącej niepewności geopolitycznej rozwijamy spójny i elastyczny system infrastrukturalny, zdolny do szybkiego reagowania na zmienne ryzyka. Priorytetem spółki pozostaje podnoszenie poziomu bezpieczeństwa fizycznego i technicznego naszych obiektów. To właśnie te działania – obok rozbudowy pojemności magazynowych – wzmacniają stabilność działania całego systemu i realnie zwiększają bezpieczeństwo energetyczne Polski.”

Prezes PERN Daniel Świętochowski



SKALA I DOSKONAŁOŚĆ OPERACYJNA

Infrastruktura PERN

Infrastruktura magazynowa i logistyczna PERN pełni kluczową rolę w stabilności systemu. PERN posiada 19 baz paliwowych o łącznej pojemności ponad **2,8 mln m³** i 4 bazy ropy naftowej o łącznej pojemności ponad **4,2 mln m³**. Łączna długość rurociągów to ponad **2,5 tys. km**. PERN dysponuje też **12 laboratoriami**.

Przeładunki w Naftoporcie

Sprawność operacyjną potwierdzają wyniki Naftoportu, w którym PERN ma ponad 66% udziałów. W 2025 r. terminal odnotował **najwyższy w historii przeładunek ropy naftowej: 37,4 mln ton** (wobec 36,7 mln ton w 2024 r.). Przeładunki produktów naftowych wyniosły 1,2 mln ton. W Naftoporcie obsłużono **463 statki**, w tym 379 z ropą i 84 z produktami naftowymi.

Efektywność rurociągu

Przepustowość Odcinka Pomorskiego na osi Gdańsk–Płock (kluczowej dla zaopatrzenia Rafinerii Płockiej surowcem z importu) wynosi 30 mln ton/rocznie.

W 2025 roku PERN wdrożył na tym Odcinku technologię DRA (Drag Reducing Agent). Dzięki uruchomionym stacjom dozowania, nominalna **wydajność rurociągu wzrosła o ok. 30%**, co pozwala na przesył **dodatkowych 7 mln ton ropy rocznie**. Równoległe, dzięki rozbudowie infrastruktury przesyłowej do wytlaczania zapasów interwencyjnych z podziemnych magazynów ropy naftowej, o **ok. 80% wzrosła wydajność wytlaczania**, a więc dostępność ropy dla rafinerii w sytuacji zakłóceń.

2 558 km

DŁUGOŚĆ RUROCIĄGÓW
PERN

463

LICZBA TANKOWCÓW
OBSŁUŻONYCH W NAFTOPORCIE
W 2025 ROKU

FILARY BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO

Hub w Dębogórze

Jednym z najważniejszych projektów inwestycyjnych PERN zakończonych w 2025 roku jest rozbudowa hubu paliwowego w Dębogórze. W październiku oddano do użytku **trzy nowe zbiorniki o łącznej pojemności 150 tys. m³**, co zwiększyło pojemność magazynową bazy do ponad **pół miliona m³**, czyniąc ją największym tego typu obiektem w Polsce. Równoległe, w lipcu rozbudowano nalewnię cystern kolejowych o dwa stanowiska, podnosząc przepustowość bazy o **dodatkowe 4 tys. m³ na dobę**.

Efekt tych działań widać w parametrach operacyjnych: dzięki inwestycjom **zdolności operacyjne bazy wzrosły o 1 mln m³ rocznie, do 5 mln m³ rocznie (wzrost o 20%)**. Dzięki temu baza w Dębogórze może być amortyzatorem wahań rynkowych. W sytuacjach nagłych zakłóceń lub w okresach zwiększonego popytu, wysokie moce importowe pozwalają na szybką reakcję i stabilizację podaży.

Jednocześnie rozbudowa nalewni kolejowej zwiększyła możliwość ekspedycji paliw koleją o **dodatkowe 30%, do poziomu ponad 400 tys. m³ miesięcznie** produktu transportowanego kolejowo. W praktyce oznacza to większą elastyczność w kierowaniu wolumenów w głąb kraju oraz zdolność do stabilizowania rynku w sytuacjach napięć podaży.

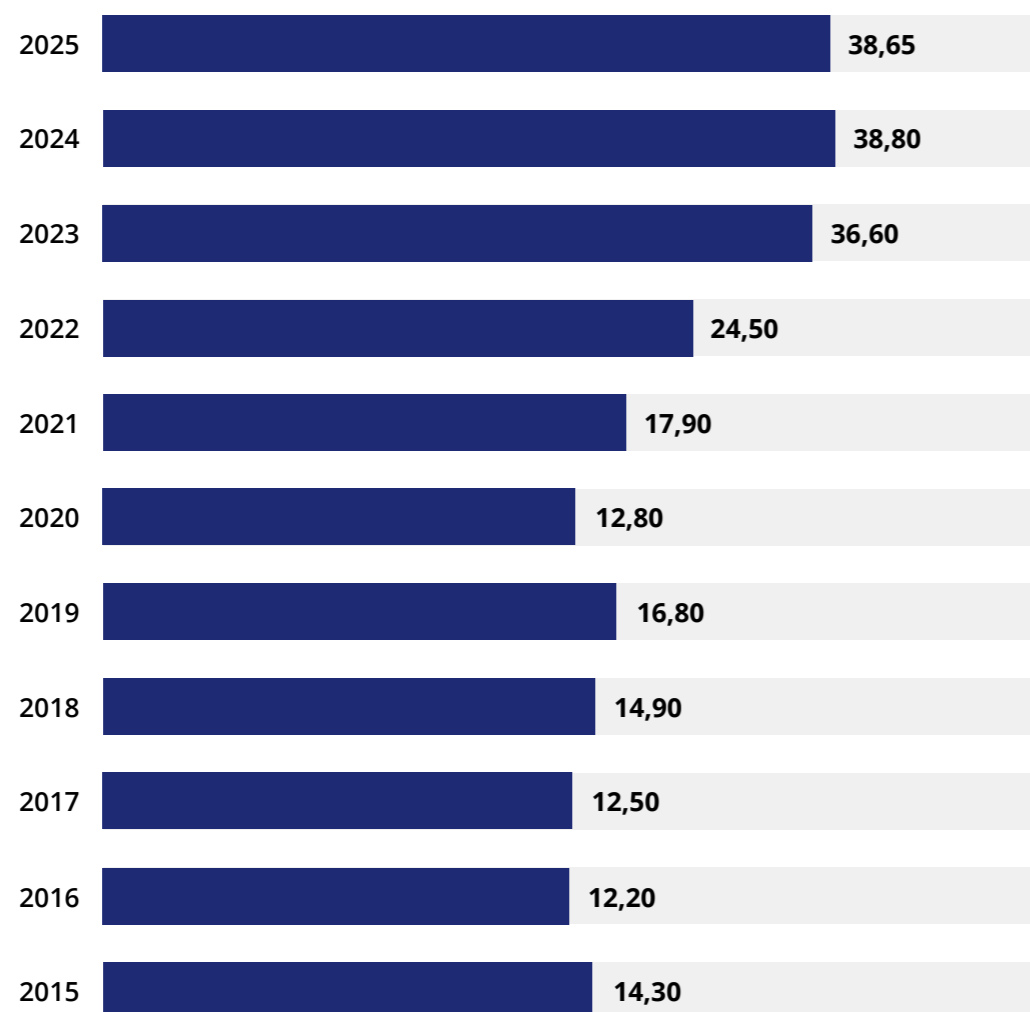
Inwestycją bezpośrednio związaną z hubem w Dębogórze jest modernizacja stanowiska przeładunkowego w Porcie w Gdyni, które z bazą połączone jest 12-kilometrowym rurociągiem. W listopadzie 2025 roku Zarząd Morskiego Portu Gdynia podpisał umowę dotyczącą rozbudowy stanowiska przeładunku paliw płynnych: parametry wzrosną z ok. 40 tys. DWT do 170 tys. DWT, zanurzenie zostanie pogłębiane z 11,5 m do 14,2 m, długość stanowiska osiągnie 300 m.

Dla rynku oznacza to więcej paliw, które w razie potrzeb mogłyby docierać do Polski drogą morską, a ich dystrybucja – dzięki połączeniu w Dębogórze logistyki morskiej, drogowej i kolejowej – będzie odbywać się szybciej i przy większej odporności na zakłócenia.

Nowe stanowisko w Naftoportcie

Równolegle rozwijany jest Naftoport, kluczowy element morskiej dywersyfikacji dostaw. Wspólny projekt Naftoportu i Zarządu Morskiego Portu Gdańsk, obejmujący rozbudowę terminalu i Nabrzeża Północnego oraz budowę nowego, szóstego stanowiska przeładunkowego „W”, w maju 2025 roku uzyskał decyzję zatwierdzającą projekt i zezwalającą na rozpoczęcie robót budowlanych. W listopadzie 2025 roku została podpisana umowa na rozbudowę i ruszyły prace. Nowe stanowisko „W” przełoży się na **wzrost zdolności przeładunkowych o ok. 20% oraz zapewni utrzymanie w długim terminie wysokiego potencjału przeładunkowego, dzięki podwyższeniu odporności technicznej Naftoportu na awarie.**

PRZEŁADUNKI OGÓŁEM W NAFTOPORCIE W OKRESIE DEKADY



Trzy nowe zbiorniki

W 2025 roku PERN ruszył z projektem **budowy trzech nowych zbiorników**. W listopadzie ogłoszono postępowanie przetargowe na wybór wykonawcy robót budowlanych dla dwóch zbiorników na produkty naftowe III klasy (olej napędowy) – **po 33 tys. m³ każdy** – w bazach w Koluszkach i Kawicach. Projektowany jest **także zbiornik 24 tys. m³** dla produktów I klasy w Koluszkach.

„Każdy nowy zbiornik i każde nowe stanowisko przeładunkowe wzmacnia nie tylko możliwości odpowiedzi PERN na potrzeby biznesowe naszych klientów, ale także zdolność państwa do utrzymania ciągłości dostaw w warunkach presji rynkowej i geopolitycznej.”

Prezes PERN Daniel Świętochowski

Masowy front kolejowy

Jednocześnie PERN inwestuje w rozwój logistyki kolejowej. W 2025 roku Spółka włączyła do swojej floty **44 nowoczesne wagony cysterny**, rozbudowując ofertę usług transportowych dla klientów, a w Bazie Paliw w Nowej Wsi Wielkiej **finalizuje prace nad masowym frontem kolejowym**. Inwestycja obejmuje budowę 21 dwustronnych stanowisk rozładunkowych umożliwiających jednoczesny rozładunek 30 cystern kolejowych. Każde z tych stanowisk będzie wyposażone w 3 przyłącza do odbioru różnych produktów naftowych, tj. oleju napędowego, benzyny oraz oleju opałowego. W ramach inwestycji powstał również nowy układ torowy o długości około 3,5 kilometra, dostosowany do sprawnej obsługi pełnych składów kolejowych.

Rozbudowa infrastruktury magazynowej, kolejowej i przeładunkowej oznacza w praktyce większe możliwości redystrybucji paliw oraz sprawniejsze ich dostarczenie do odbiorców w kraju. Większe pojemności i lepsza logistyka ułatwiają zarządzanie zapasami, a importerom pozwalają szybciej reagować na zmiany kierunków dostaw i zapotrzebowania rynku. Dzięki temu cały system dostaw paliw działa stabilniej i bardziej przewidywalnie.

Bezpieczeństwo fizyczne

PERN realizuje szereg działań związanych z podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa infrastruktury, w tym konsekwentnie i zgodnie z planem inwestycyjnym wdraża rozwiązania przeznaczone do ochrony przestrzeni powietrznej ze strony bezzałogowych statków powietrznych (dronów). W części lokalizacji rozwiązania takie już funkcjonują, a Spółka jest na etapie budowy kolejnych i analizuje nowe rozwiązania technologiczne, które pojawiają się na rynku i mogłyby być zastosowane w infrastrukturze PERN.

7 mln m³
POJEMNOŚĆ BAZ
MAGAZYNOWYCH PERN

34
GATUNKI ROPY SPROWADZONO
DO SYSTEMU PERN W 2025 ROKU



MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY

Rok rekordowych remontów

Rok 2025 był dla PERN rekordowy także pod względem zadań remontowych: zaplanowano 133, a zrealizowano **o 23 więcej** – aż **156 zadań**. W porównaniu do roku 2024 oznacza to **wzrost o 20%**.

Zrealizowano m.in. **kompleksowe remonty 10 zbiorników** magazynowych ropy o łącznej wartości ponad 50 mln zł. W obszarze infrastruktury kolejowej PERN **zrealizował 100% planu**, a w obszarze paliw, oprócz wszystkich zaplanowanych prac przy zbiornikach, zrealizowano cztery dodatkowe zadania zgłoszone w ciągu roku.

Istotną zmianą jakościową był zwrot ku remontom predykcyjnym rurociągów: przeprowadzono analizę całej sieci, opracowano scenariusze działań dla typów uszkodzeń i rozpoczęto systematyczną eliminację miejsc potencjalnie usterkowych.

Program HDD

W inwestycjach w infrastrukturę szczególną rolę odgrywa **program przebudowy przejść przez główne rzeki** z wykorzystaniem technologii HDD (Horizontal Directional Drilling). To bezwykopowa metoda przewiertu, pozwalająca na instalację rurociągów pod powierzchnią ziemi bez konieczności rozkopywania terenu. Takie rozwiązanie ma szczególne znaczenie w miejscach, w których zastosowanie metod wykopowych nie byłoby optymalnym rozwiązaniem, tj. np. w miejscu przejścia rurociągów przez przeszkody naturalne (takie jak bagna, rzeki lub duże ciekły wodne). Celem projektu jest poprawa bezpieczeństwa, niezawodności oraz efektywności całego systemu, a także ochrona środowiska i odporność na ekstremalne zjawiska pogodowe. Dotychczas zmodernizowano 4 odcinki, 4 są w trakcie realizacji, a PERN przygotowuje się do postępowań na kolejne.



NAJWAŻNIEJSZE LICZBY ROKU:

374 mln zł

NAKŁADY NA INWESTYCJE

112 mln zł

NAKŁADY NA REMONTY

+150 tys. m³

NOWYCH POJEMNOŚCI

+30%

WYDAJNOŚCI RUROCIĄGU (DRA)

37,4 mln ton

PRZEŁADUNKÓW

156

ZADAŃ REMONTOWYCH

PARTNERSTWO DLA BEZPIECZEŃSTWA

Rurociągi NATO

W październiku 2025 r. PERN podpisał z Zakładem Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (ZIOTP) wstępne porozumienie wyznaczające ramy współpracy przy projekcie **przyłączenia infrastruktury PERN do Europejskiego Systemu Rurociągów Paliwowych NATO (CEPS)**. Projekt zakłada budowę nowych rurociągów, rozbudowę pojemności magazynowych oraz zdolności przeładunkowych na kluczowych obiektach – w celu zwiększenia zdolności operacyjnych systemu komercyjnego oraz wzmocnienia wschodniej flanki NATO.

Przygotowując się do tego projektu, PERN uzyskał Certyfikat AQAP 2110 (ang. Allied Quality Assurance Publication), potwierdzający zgodność systemu zarządzania jakością, bezpieczeństwa, a także niezawodności procesów PERN z międzynarodowymi standardami dla organizacji realizujących projekty na rzecz obronności i bezpieczeństwa NATO.

Z perspektywy biznesowej uzyskana przez PERN certyfikacja to gwarancja dla partnerów Spółki, że działa ona według precyzyjnych i kontrolowalnych procedur, opartych na najlepszych praktykach zarządzania jakością i bezpieczeństwem.

„Realizacja tego projektu to obecnie największa ambicja PERN. Inicjatywa ta wprost wpisuje się w naszą misję jako podmiotu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo energetyczne Polski. Dzięki integracji z systemem rurociągów NATO nie tylko zwiększamy odporność kraju na kryzysy paliwowe, ale także umacniamy pozycję Polski jako strategicznego partnera NATO na wschodniej flance Sojuszu.”

Prezes PERN Daniel Świętochowski

PERSPEKTYWY

Działalność PERN w 2025 roku to przykład łączenia celów biznesowych z misją publiczną. Spółka skutecznie realizuje plan inwestycji w infrastrukturę przygotowaną na wyzwania przyszłości. Plany na rok 2026 zakładają kontynuację kluczowych inwestycji w bezpieczeństwo, pojemności magazynowe oraz przepustowość. Nakłady inwestycyjne PERN wzrosną o 30% do 415 mln zł. Spółka planuje też uruchomić osiem postępowań na budowę nowych zbiorników, których łączna wartość w kolejnych latach sięgnie ok. 500 mln zł. Na remonty w 2026 roku PERN przeznaczył 125 mln zł (wzrost o 11%), z czego aż 118 mln zostanie przeznaczonych na modernizację zbiorników magazynowych. Zwiększy się także liczba planowanych realizacji – aż 206 zadań remontowych.

Wszystkie te działania wskazują, że dynamika rozwoju zostanie utrzymana. Dzięki temu krajowy system dostaw będzie jeszcze lepiej zabezpieczony na wahania geopolityczne, a PERN umocni swoją pozycję jako lider logistyki surowcowej w Europie Centralnej.



POPIHN

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego