



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DL-1-1.054.2.2026
Warszawa, 08 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 17235 Pani Magdaleny Filipek-Sobczak, Posłanki na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, uprzejmie przedstawiam poniższe informacje, po uzyskaniu stanowisk Ministerstwa Energii oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Ministerstwo Energii, resort ten prowadzi bieżący monitoring sytuacji na rynku paliwa lotniczego JET-A1, zarówno w wymiarze krajowym, jak i międzynarodowym. Z przekazanych analiz wynika, że Rzeczpospolita Polska pozostaje państwem samowystarczalnym w zakresie produkcji tego paliwa. Według tych danych, całość krajowego zapotrzebowania pokrywana jest z produkcji krajowej, a w 2025 r. eksport paliwa lotniczego przewyższał jego import. Dane te, w ocenie resortu, stanowią solidną podstawę do oceny poziomu bezpieczeństwa energetycznego sektora lotniczego.

Na tej podstawie nie identyfikuje się ryzyka wystąpienia niedoborów paliwa lotniczego na polskich lotniskach, w tym w sezonie wakacyjnym 2026 roku. Potwierdzają to informacje uzyskane od Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, z których wynika, że polscy przewoźnicy lotniczy nie zgłaszają zagrożeń dla realizacji operacji lotniczych.

Jak wynika z informacji przekazanych przez Ministerstwo Energii, krajowy system zaopatrzenia w paliwo lotnicze oparty jest na produkcji rodzimych rafinerii, co istotnie ogranicza uzależnienie od importu i zwiększa odporność na zakłócenia zewnętrzne. Zgodnie ze wskazaniem tego resortu, utrzymywane są zarówno zapasy obowiązkowe zgodnie z obwieszczeniem Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 kwietnia 2026 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym¹, jak i zapasy operacyjne zapewniające bieżące funkcjonowanie rynku. System uzupełnia, w ocenie tego resortu, rozwinięta infrastruktura logistyczna, w tym zdolności importowe poprzez terminale morskie, umożliwiające uzupełnianie dostaw z kierunków alternatywnych.

¹ Dz.U. 2026 poz. 599.

Zasadniczym wyzwaniem dla krajowego i globalnego rynku paliwa lotniczego pozostaje aktualnie nie jego dostępność, lecz poziom cen, omówiony szerzej w dalszej części niniejszej odpowiedzi.

Jak wynika z informacji przekazanych przez Ministerstwo Energii, Rząd Rzeczypospolitej Polskiej podejmuje kompleksowe działania na rzecz zapewnienia ciągłości dostaw paliw, w tym paliwa lotniczego. Do najważniejszych, zgodnie ze wskazaniem tego resortu, należą:

- utrzymywanie obowiązkowych zapasów interwencyjnych ropy naftowej i paliw zgodnie z obowiązującymi przepisami, z możliwością ich uwolnienia w przypadku zakłóceń rynkowych;
- ciągły monitoring rynku paliw, obejmujący poziom produkcji krajowej, zapotrzebowanie sektora lotniczego oraz sytuację cenową;
- rozwój i utrzymanie infrastruktury importowej, w tym zdolności przeładunkowych terminali morskich;
- uczestnictwo w unijnych inicjatywach koordynacyjnych, w tym w ramach programu *Accelerate EU* Komisji Europejskiej, obejmującego monitoring rynku paliw w skali całej Unii.

Na podstawie informacji uzyskanych od Ministerstwa Energii utrzymywany jest stały kontakt z krajowymi producentami paliw oraz podmiotami odpowiedzialnymi za logistykę dostaw, w tym operatorami infrastruktury magazynowej i transportowej. Mechanizmy rynkowe, uzupełniane o dywersyfikację źródeł zaopatrzenia, zapewniają stabilność dostaw paliwa lotniczego na rynku krajowym. Do chwili obecnej żaden z przewoźników lotniczych ani podmiotów odpowiedzialnych za dystrybucję paliwa lotniczego nie zgłosił problemów z jego zaopatrzeniem.

Wzrost cen paliwa lotniczego przekłada się bezpośrednio na rentowność całej branży. Napięcia geopolityczne na Bliskim Wschodzie spowodowały istotny wzrost cen paliwa JET-A1 na rynkach światowych. Od końca lutego 2026 r. notowania wzrosły z około 800 USD/t do około 1 300 USD/t, z okresowymi szczytami sięgającymi ok. 1 700 USD/t.

Jak wynika z informacji przekazanych przez Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A., skala oddziaływania tych zmian na spółkę jest znacząca: koszt paliwa dla polskiego narodowego przewoźnika lotniczego, pierwotnie planowany na ok. 2,3 mld PLN, wzrośnie w 2026 r. do szacowanych ok. 3,6 mld PLN (przed uwzględnieniem instrumentów hedgingowych), co oznacza wzrost o ok. 1,3 mld PLN.

Skutki wzrostu cen paliwa odczuwane są przez cały sektor lotniczy w skali globalnej. Zgodnie z aktualnymi prognozami International Air Transport Association (pł. Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych – IATA):

- łączny zysk netto przewoźników w 2026 r. może spaść do ok. 23 mld USD, wobec 41 mld USD prognozowanych wcześniej i 45 mld USD osiągniętych w 2025 r.;
- marża netto branży obniży się do ok. 2,0%, tj. mniej niż połowy poziomu z 2025 r. (4,2%);

- zysk na pasażera zmniejszy się do ok. 4,50 USD, wobec ok. 9 USD w roku poprzednim.

W konsekwencji presja na wzrost cen biletów ma charakter strukturalny: przewoźnicy lotniczy nie są w stanie trwale absorbować rosnących kosztów paliwowych bez przerzucenia ich części na pasażerów. Może to wpłynąć na ograniczenie popytu, szczególnie w segmencie podróży wrażliwych cenowo. Analitycy rynkowi wskazują, że skutki obecnego kryzysu mogą utrzymywać się przez wiele kwartałów.

Jak wskazują Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A., spółka wdrożyła szereg działań stabilizacyjnych i kompensacyjnych, w tym zabezpieczenia cen paliwa (hedging paliwowy), optymalizację siatki połączeń i operacji, renegotiacje kontraktów oraz inne działania zwiększające efektywność kosztową. Spółka dysponuje przy tym, w swojej ocenie, sprawdzonym doświadczeniem w wychodzeniu z kryzysów. Po trudnym okresie pandemii COVID-19 polski narodowy przewoźnik lotniczy osiągnął rekordowe wyniki finansowe w latach 2023–2025, należąc do najbardziej rentownych przewoźników lotniczych w Europie.

Na podstawie informacji uzyskanych od Urzędu Lotnictwa Cywilnego prowadzony jest bieżący monitoring sytuacji finansowej krajowych przewoźników lotniczych, w tym w kontekście zmian na rynku paliw. Ocena zasadności i zakresu ewentualnych działań osłonowych będzie prowadzona z uwzględnieniem rzeczywistego wpływu wzrostu kosztów paliwa na stabilność finansową przewoźników, przy poszanowaniu zasad konkurencji na jednolitym rynku europejskim. Na chwilę obecną, mimo istotnej presji kosztowej, większość krajowych przewoźników lotniczych deklaruje, że wdrożone mechanizmy zarządzania ryzykiem paliwowym, w szczególności hedging paliwowy, pozwalają im zachować płynność finansową.

Kwestie dotyczące wysokości podatków i opłat związanych z działalnością lotniczą pozostają w zakresie właściwości Ministra Finansów. Należy przy tym odnotować, że jak wskazało Ministerstwo Energii, jednym ze składników ceny paliwa lotniczego jest opłata zapasowa utrzymywana przez Rządową Agencję Rezerw Strategicznych. Według tych informacji, jej udział w strukturze ceny JET-A1 jest marginalny i wynosi ok. 0,49–1,35% wartości paliwa, co oznacza, że nie ma ona istotnego wpływu na obserwowany wzrost cen rynkowych.

Rzeczpospolita Polska dysponuje systemem zapasów interwencyjnych ropy naftowej i paliw, funkcjonującym na podstawie obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 kwietnia 2026 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym. Jak wskazało Ministerstwo Energii, obowiązujące regulacje przewidują możliwość podejmowania działań interwencyjnych, w tym uwalniania zapasów, w razie istotnych zakłóceń na rynku paliwowym. Według informacji tego resortu, sytuacja na rynku międzynarodowym, w tym ograniczenia dostaw w części państw członkowskich Unii Europejskiej, jest na bieżąco analizowana w ramach współpracy z instytucjami unijnymi. W razie pogorszenia warunków rynkowych możliwe jest, jak wskazano, uruchomienie mechanizmów koordynacyjnych na poziomie unijnym.

Obecny kryzys paliwowy oddziałuje na konkurencyjność polskich przewoźników lotniczych w sposób zróżnicowany, jednak ogólna tendencja jest niekorzystna dla podmiotów europejskich. Wzrost cen paliwa generuje istotną presję kosztową dla wszystkich przewoźników działających na rynku europejskim. Przewoźnicy unijni, w tym Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A., ponoszą wyższe koszty paliwa niż przewoźnicy lotniczy z regionu Zatoki Perskiej, korzystające ze strukturalnie tańszego paliwa, i jednocześnie funkcjonują w bardziej obciążającym regulacyjnie i kosztowo otoczeniu. Prowadzi to do pogorszenia pozycji konkurencyjnej unijnych przewoźników lotniczych wobec podmiotów spoza Unii Europejskiej, które mogą oferować niższe ceny biletów przy wyższych marżach. W efekcie część ruchu pasażerskiego, zwłaszcza na trasach pozaeuropejskich, może być przejmowana przez przewoźników spoza Unii Europejskiej.

Jak wynika z informacji przekazanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, Rzeczpospolita Polska dysponuje dobrze zbilansowanym systemem produkcji i zużycia paliwa lotniczego, opartym na krajowych rafineriach, co zwiększa odporność krajowego rynku na globalne zakłócenia łańcuchów dostaw. Przewoźnicy lotniczy operujący z Polski funkcjonują zatem w bardziej stabilnym środowisku zaopatrzeniowym niż część ich zagranicznych konkurentów, zmuszonych do ograniczania siatki połączeń lub redukcji częstotliwości lotów z uwagi na problemy z dostępnością paliwa. Nie stanowi to jednak trwałej przewagi kosztowej, gdyż ceny paliwa kształtowane są w przeważającej mierze przez uwarunkowania globalne. Krajowi przewoźnicy lotniczy podejmują działania dostosowawcze, poprzez optymalizację siatki połączeń, zarządzanie popytą i cenami oraz instrumenty hedgingowe, które przy obecnej skali wahań rynkowych nie są jednak wystarczające do pełnego zneutralizowania rosnącej presji kosztowej.

Na podstawie informacji uzyskanych od Urzędu Lotnictwa Cywilnego Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego prowadzi aktywny monitoring sytuacji finansowej krajowych przewoźników lotniczych, obejmujący również zmiany na rynku paliw. W ramach obowiązków nadzorczych w maju 2026 r. wszyscy koncesjonowani przewoźnicy lotniczy zostali wezwani do złożenia stosownych wyjaśnień i informacji, w tym dotyczących udziału kosztów paliwa w kosztach operacyjnych oraz stosowanych mechanizmów zabezpieczających. Mimo trudnej sytuacji rynkowej większość przewoźników deklaruje, że wdrożone mechanizmy zarządzania ryzykiem paliwowym pozwalają im zachować płynność finansową, choć wzrost kosztów paliwa generuje realną presję na wyniki finansowe.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu