



Minister Aktywów Państwowych

Wojciech Balczun

BM.I.053.418.2026

IK: 1305408

Warszawa, 22 września 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

poniżej udzielam odpowiedzi na interpelację K10INT19402 Pana Roberta Dowhana, Posła na Sejm RP, z dnia 1 września 2026 r. w sprawie drastycznych różnic w relacji ceny ropy naftowej i kursu dolara do cen paliw na stacjach w latach 2022-2026.

Uprzejmie informuję, że zgodnie z przepisem art. 9b ustawy o działach administracji rządowej dział aktywa państwowe, którym kieruje Minister Aktywów Państwowych, obejmuje sprawy dotyczące gospodarowania mieniem państwowym, w tym wykonywania praw majątkowych i osobistych przysługujących Skarbowi Państwa, jak również ochrony jego interesów – z wyjątkiem spraw, które na mocy przepisów odrębnych przypisane są innym działom. Minister Aktywów Państwowych reprezentuje Skarb Państwa w wyżej określonym zakresie. Wyrażona w art. 7 Konstytucji RP zasada legalizmu nakłada na organy państwowe obowiązek działania zgodnie z obowiązującymi przepisami kompetencyjnymi, interpretowanymi w sposób ścisły. Niedopuszczalne jest działanie organów władzy publicznej bez podstawy prawnej albo wykraczające poza jej granice.

Minister Aktywów Państwowych, który wykonuje prawa z należących do Skarbu Państwa akcji w spółce Orlen S.A. (dalej: ORLEN, Spółka) dysponuje uprawnieniami akcjonariusza określonymi w Kodeksie spółek handlowych (dalej: KSH) oraz Statucie ORLEN. Stosownie do regulacji art. 368 KSH prowadzenie spraw spółki należy do kompetencji Zarządu, a zgodnie z art. 375¹ KSH Walne Zgromadzenie i Rada Nadzorcza nie mogą wydawać Zarządowi wiążących poleceń dotyczących prowadzenia spraw spółki. Zgodnie z przywołanymi wyżej przepisami, Minister Aktywów Państwowych nie jest organem nadzorczym ani nadrzędnym dla organów spółki prawa handlowego i wykonując swoje uprawnienia korporacyjne na walnych zgromadzeniach jako akcjonariusz - Skarb Państwa - nie ma możliwości wpływania na bieżące decyzje w zakresie działania spółek.

Mając na względzie powyższe wyjaśniam, że odpowiedź na wystąpienie Pana Posła została przygotowana w oparciu o informacje przekazane przez ORLEN.

W odpowiedzi na pytanie jakie czynniki i mechanizmy rynkowe lub finansowe wpłynęły na fakt, że przy znacznym spadku cen ropy naftowej oraz osłabieniu się kursu dolara ceny paliw na stacjach w Polsce są wyższe niż w okresach największego kryzysu energetycznego ORLEN informuje, że porównanie samej ceny ropy naftowej z ceną detaliczną paliwa nie oddaje w pełni mechanizmów kształtowania cen na rynku paliwowym. W analizowanym okresie średni koszt baryłki BRENT wyrażony w złotych spadł o około 26%, podczas gdy

notowania oleju napędowego na rynku europejskim pozostawały na poziomach porównywalnych do średnich z 2022 roku, natomiast w sierpniu i na początku września 2026 roku osiągnęły poziomy istotnie wyższe. Oznacza to, że cena gotowego paliwa, będąca bezpośrednim punktem odniesienia dla rynku hurtowego, nie podążała za spadkiem ceny samej ropy naftowej. Dla przykładu, pomimo spadku kosztu baryłki BRENT wyrażonego w złotych z około 452 PLN do około 334 PLN, koszt potencjalnego importu oleju napędowego wzrósł z około 4765 PLN do około 4809 PLN za tonę. Oznacza to, że koszt pozyskania gotowego paliwa nie obniżył się w takim samym stopniu jak koszt surowca. Potwierdzają to również notowania gotowego oleju napędowego na rynku europejskim. Średnie notowania tego produktu wynosiły około 1068 USD za tonę w 2022 roku oraz około 1078 USD za tonę w okresie od stycznia do początku września 2026 roku. Jednocześnie w sierpniu oraz na początku września 2026 roku, a więc w okresie wskazanym w pytaniu, średnie notowania oleju napędowego wzrosły do około 1311 USD za tonę. Wartość ta była o około 23% wyższa od średnich notowań oleju napędowego w 2022 roku. Oznacza to, że pomimo niższych cen ropy naftowej i korzystniejszego kursu walutowego koszt gotowego oleju napędowego na rynku europejskim był w tym okresie istotnie wyższy niż średnio w 2022 roku.

W pytaniu przyjęto założenie, że ceny paliw są obecnie wyższe niż w okresie największego kryzysu energetycznego. Dodatkowo zestawiono średnie wartości roczne lub wielomiesięczne z cenami obserwowanymi w wybranych momentach czasu. Tego rodzaju porównanie może prowadzić do błędnych wniosków, ponieważ ceny paliw podlegają bieżącym wahaniom wynikającym z sytuacji rynkowej, sezonowości oraz lokalnych uwarunkowań konkurencyjnych. Średnia cena benzyny Pb95 na stacjach własnych ORLEN wynosiła w 2022 roku 6,68 zł/l, podczas gdy w 2026 roku (od stycznia do końca sierpnia) kształtowała się na poziomie 6,37 zł/l. Analogicznie średnia cena oleju napędowego wynosiła 7,24 zł/l w 2022 roku oraz 6,99 zł/l w 2026 roku (od stycznia do końca sierpnia). Dane będące w posiadaniu Spółki wskazują zatem, że średnie ceny detaliczne paliw na stacjach własnych ORLEN w 2026 roku pozostają niższe od średnich cen notowanych w 2022 roku. Tym samym nie występuje opisywana w pytaniu sytuacja, w której przy niższych cenach ropy i kursie dolara kierowcy płaciliby średnio więcej niż w 2022 roku.

Ze względu na fakt, że Polska pozostaje importerem netto oleju napędowego, a import zaspokaja około 30-35% krajowego zapotrzebowania, ceny na rynku krajowym muszą uwzględniać aktualne notowania gotowego produktu oraz koszt jego alternatywnego importu. Dane te pokazują, że dla kształtowania cen paliw na rynku hurtowym kluczowe znaczenie mają notowania gotowych produktów paliwowych, które odzwierciedlają nie tylko koszt surowca, ale również relację popytu i podaży, dostępność mocy rafineryjnych, poziom zapasów, koszty logistyki oraz sytuację geopolityczną. W konsekwencji zmiany cen ropy naftowej nie przekładają się w sposób automatyczny i proporcjonalny na zmiany cen paliw gotowych.

Spółka podkreśla, że cena detaliczna paliwa przy dystrybutorze składa się z wielu elementów, z których jedynie część jest bezpośrednio związana z ceną ropy naftowej. Istotny udział w cenie końcowej mają podatki i opłaty publicznoprawne, w tym podatek VAT, akcyza, opłata paliwowa oraz opłata emisyjna. Pozostałą część stanowią koszty zakupu gotowego paliwa, biokomponentów, magazynowania, transportu oraz funkcjonowania infrastruktury logistycznej i detalicznej. W konsekwencji zmiana ceny ropy wpływa jedynie na część kosztów składających się na cenę końcową paliwa.

Dodatkowo na rynek paliw wpływają czynniki geopolityczne, w tym konieczność dywersyfikacji kierunków dostaw surowców i produktów paliwowych, zmiany szlaków logistycznych oraz koszty zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego.

Po 2022 roku europejski rynek paliw funkcjonuje w odmiennych warunkach niż przed agresją Rosji na Ukrainę. Ograniczenie importu rosyjskiej ropy i produktów naftowych do państw Unii Europejskiej spowodowało konieczność przebudowy łańcuchów dostaw, zwiększenia importu z bardziej odległych kierunków oraz wzrost znaczenia transportu morskiego. Czynniki te wpływają na ceny gotowych produktów paliwowych niezależnie od poziomu notowań samej ropy naftowej.

W konsekwencji spadek ceny ropy naftowej i kursu USD/PLN nie przekłada się automatycznie na proporcjonalny spadek cen detalicznych paliw, ponieważ ceny na rynku paliwowym są kształtowane przede wszystkim przez notowania gotowych produktów paliwowych, koszty ich dostaw oraz warunki panujące na rynku europejskim.

Odnosząc się do kwestii sposobu ustalania marży rafineryjnej i detalicznej Spółka informuje, że marża rafineryjna Koncernu jest determinowana różnicą pomiędzy poziomem notowań produktów gotowych (w tym paliw) i surowców (głównie ropy i gazu ziemnego) na rynku europejskim. Bieżąca sytuacja geopolityczna wywołuje istotne zakłócenia w łańcuchach dostaw ropy i poszczególnych paliw, wskutek czego w ostatnim czasie marże rynkowe, zarówno w przypadku benzyn jak i oleju napędowego, osiągają najwyższe w historii wartości. Koncern nie ma wpływu na kształtowanie poziomu światowych notowań oraz marż, gdyż są one efektem bilansu popytu i podaży na rynku globalnym. Jednocześnie Koncern podlega tym uwarunkowaniom rynkowym, a ich ewentualne naruszenie miałyby niekorzystny wpływ na bilans paliw w Polsce, ponieważ wpłynęłoby negatywnie na opłacalność importu paliw realizowanego przez podmioty inne niż ORLEN (natomiast import jest niezbędny do zapewnienia podaży paliw w Polsce). Marża detaliczna służy natomiast pokryciu kosztów transportu paliwa do stacji, wynagrodzeń, energii elektrycznej, utrzymania infrastruktury, terminali płatniczych, czynszów, finansowania zapasów, wymogów środowiskowych i bezpieczeństwa. Jej poziom zależy również od lokalnej konkurencji, wolumenu sprzedaży, lokalizacji stacji oraz prowadzonych programów rabatowych i promocyjnych. Należy pamiętać, że ORLEN działa w warunkach rynkowych, z uwzględnieniem bezpieczeństwa dostaw, opłacalności importu, kosztów działalności i obowiązków wobec wszystkich akcjonariuszy.

Odnosząc się zaś do kwestii polityki cenowej Spółka wskazuje, że obciążenia ponoszone przez obywateli, w tym kierowców i przedsiębiorców transportowych nie są konsekwencją aktualnej polityki cenowej ORLEN. Wynikają one przede wszystkim z uwarunkowań geopolitycznych, w tym trwających konfliktów zbrojnych, w szczególności napięć związanych z sytuacją w rejonie cieśniny Ormuz.

Z poważaniem
Wojciech Balczun
Minister

dokument podpisany elektronicznie
1305408.4946697.3919732

Do wiadomości:
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów