



Minister Aktywów Państwowych

Wojciech Balczun

BM.I.053.415.2026

IK: 1305576

Warszawa, 22 września 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

poniżej udzielam odpowiedzi na interpelację K10INT19450, Pana Roberta Dowhana, Pośła na Sejm RP, z dnia 1 września 2026 r. w sprawie ceny oleju napędowego.

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 innemu 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. ORLEN natomiast wykonuje prawa z akcji i udziałów spółek z Grupy Kapitałowej ORLEN.

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

Spółka informuje, że na poziom cen paliw, w tym cen oleju napędowego w porównaniu z benzyną wpływa szereg czynników o charakterze rynkowym, regulacyjnym, jak również specyfika procesów produkcyjnych właściwych dla danego rodzaju paliwa.

Istnieją wprawdzie obowiązki wynikające z regulacji, które mogą wpływać na koszty oleju napędowego oraz koszty benzyny, ale nie są one ani jedynym, ani decydującym czynnikiem różnicy między ceną oleju napędowego i benzyny.

Jednym z kluczowych czynników jest struktura uzysku paliwa z ropy naftowej. Z jednej baryłki ropy (ok. 159 litrów) uzyskuje się średnio od 70 do 73 litrów benzyny oraz jedynie od 32 do 35 litrów oleju napędowego. Oznacza to, że dostępność oleju napędowego jest naturalnie niższa, co przy utrzymującym się wysokim popycie wpływa istotnie na wzrost jego ceny.

ORLEN wskazuje również, że znaczenie ma fakt, że Polska importuje ok. 35–40% krajowego zapotrzebowania na olej napędowy, podczas, gdy w przypadku benzyn udział importu gotowego paliwa wynosi jedynie około 20%. Powoduje to większą zależność rynku diesla od sytuacji międzynarodowej, kosztów transportu oraz dostępności paliwa na rynku europejskim.

Współczesny olej napędowy musi spełniać również restrykcyjne wymagania jakościowe dotyczące m.in. zawartości siarki, udziału biokomponentów oraz parametrów eksploatacyjnych w okresie zimowym, co również w pewnym zakresie wpływa na koszty jego produkcji.

Spółka podkreśla, że olej napędowy jest podstawowym paliwem wykorzystywanym w transporcie ciężarowym, komunikacji autobusowej, rolnictwie, budownictwie oraz części transportu kolejowego. W okresach wzmożonej aktywności gospodarczej popyt na diesel rośnie szybciej niż na benzynę, co dodatkowo oddziałuje na poziom cen.

Podsumowując, wyższa cena oleju napędowego jest przede wszystkim efektem relacji podaży i popytu, struktury produkcji paliw oraz kosztów związanych z zapewnieniem jego odpowiednich parametrów jakościowych i dostępności na rynku.

Z poważaniem
Wojciech Balczun
Minister

dokument podpisany elektronicznie
1305576.4940616.3919735

Do wiadomości:
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów