



Polska Organizacja
Gazu Płynnego

RAPORT

roczny 2025



Zespół redakcyjny

Aleksandra Kołakowska

Bartosz Kwiatkowski

Andrzej Olechowski

Projekt graficzny: Joanna Lipska

Skład: Artur Wolke

Korekta: Anna Walczak

WARSZAWA 2026

ISBN 978-83-980621-0-7



EWA GAWRYŚ-OSIŃSKA

PRZEWODNICZĄCA
POLSKIEJ ORGANIZACJI GAZU PŁYNNEGO

Szanowni Państwo,

Oddajemy w Państwa ręce wyjątkowe, bo jubileuszowe wydanie Raportu Roczno POGP. W tym roku upływa 30 lat od powstania Polskiej Organizacji Gazu Płynnego. Procesy zachodzące w Polsce, Europie i na świecie, dowodzą, że silna reprezentacja branżowa jest potrzebna jak nigdy dotąd, aby głos sektora LPG był słyszalny w najważniejszych współcześnie debatach: o bezpieczeństwie państwa i odporności gospodarek, o konkurencyjności przemysłu i o kosztach transformacji energetycznej.

Miniony rok był okresem bezprecedensowych zmian dla naszej branży w Polsce, a zarazem wzrostu niepewności i ryzyk geopolitycznych na świecie. Po tym, jak w grudniu 2024 r. weszły w życie sankcje na import LPG z Rosji, rynek polski szybko przestawił się na odbiór paliwa z kierunków zachodnich drogą morską i lądową. Kolejne rozporządzenie sankcyjne z października 2025 r. ostatecznie zamknęło import rosyjskiego gazu na terytorium Unii Europejskiej. Tym samym paliwo z Rosji powinno całkowicie zniknąć z polskiego rynku. W ocenie ekspertów to najszybsza i najbardziej radykalna zmiana kierunków dostaw paliwa w historii, a dzięki ogromnej pracy wykonanej przez przedsiębiorców udało się ją przeprowadzić w sposób nieodczuwalny dla klientów. Więcej o tej rewolucji w zaopatrzeniu rynku polskiego można przeczytać na kolejnych stronach.

W niniejszym Raporcie znajdziecie Państwo także szczegółowe dane dotyczące trendów na rynku krajowym. Zwraca uwagę – widoczna zarówno w liczbie instalacji, jak i w wolumenie sprzedaży - kontynuacja dynamicznego wzrostu w segmencie grzewczym. Dzieje się tak pomimo wycofania wsparcia finansowego dla montażu kotłów gazowych, co dowodzi ważnej roli LPG w walce o podniesienie jakości powietrza w Polsce.

W naszym jubileuszowym Raporcie przeczytacie Państwo także o podejmowanych przez POGP w 2025 r. działaniach w obszarach regulacyjnym i edukacyjnym oraz o największej w historii imprezie w naszej branży w Polsce - Europejskim Kongresie Gazu Płynnego w Katowicach. Polecam Państwu także rocznicowy tekst, w którym przedstawiciele naszej branży dzielą się oceną istotnych wydarzeń ostatnich lat i wskazują najważniejsze ich zdaniem wyzwania w perspektywie 2030 r.

Zapraszam do lektury!

Ewa Gawryś-Osińska



1996-2026



Pobierz wersję
elektroniczną ze strony
www.pogp.pl/raport

RAPORT

roczny 2025

SPIS TREŚCI

POLSKA ORGANIZACJA GAZU PŁYNNEGO	5
RYNEK GAZU PŁYNNEGO LPG W POLSCE W 2025 R.	6
CENY GAZU PŁYNNEGO LPG W POLSCE W 2025 R.	22
PRIORYTETY KRAJOWE POGP W 2025 R.	34
Wejście w życie sankcji na rosyjski LPG	34
Europejski Kongres Gazu Płynnego	40
Krajowy Plan w dziedzinie Energii i Klimatu	43
EKObaremtr 2025: percepcja gazu płynnego LPG w Polsce	47
POGP NA 30-LECIE	54
UNIA EUROPEJSKA: NEGOTOWI NA 90	68
Koniec prac nad Fit for 55...	68
...I początek prac nad dalszymi redukcjami	70
Cios w klasę średnią	80
DOBRE PRAKTYKI Z WŁOSKIEGO RYNKU AUTOGAZU	82
REFORMA SYSTEMU ZAPASÓW A ZMIANY DOTYCZĄCE LPG	87
ŚWIATOWY RYNEK GAZU PŁYNNEGO LPG W 2024 R.	95
WYKAZ KODÓW CN	109
LPG MARKET IN POLAND IN 2025	112
RUSSIAN LPG: SANCTIONS ENTER INTO FORCE	127
STRUKTURA POGP / STRUCTURE OF THE ASSOCIATION	133

Bio LPG - odnawialne, certyfikowane paliwo dla odpowiedzialnego biznesu

Kompleksowa oferta dla firm – bio LPG do zbiorników i w butlach



Redukcja emisji CO₂
nawet o 90%



Taki sam skład jak
tradycyjnego LPG

Wybierz bio LPG
od GASPOLU!



Brak kosztów
modernizacji



Bio LPG sprawdzone
w praktyce

Dowiedz się więcej
na www.gaspol.pl



POLSKA ORGANIZACJA GAZU PŁYNNEGO

Polska Organizacja Gazu Płynnego – Związek Pracodawców została założona w 1996 r. i od tego momentu aktywnie uczestniczy w promocji gazu płynnego jako dostępnego, bezpiecznego, ekonomicznego oraz ekologicznego źródła energii.

Członkami Organizacji są jednostki produkcyjno - handlowe zajmujące się zakupem, rozlewem i dystrybucją gazu płynnego, a także produkcją i obrotem urządzeniami służącymi do jego transportu, magazynowania i eksploatacji oraz inne podmioty związane z branżą.

POGP należy do Europejskiej Organizacji Gazu Płynnego (Liquid Gas Europe-LGE) oraz Światowej Organizacji Gazu Płynnego (World Liquid Gas Association-WLGA), wraz z którą realizuje globalny projekt proedukacyjny LPG - Wyjątkowa Energia.



MISJA

Misją POGP jest podejmowanie działań wspólnie z decydentami krajowymi oraz kręgami politycznymi i naukowymi w celu zwiększenia roli gazu płynnego - ekologicznego i natychmiast dostępnego źródła energii – w realizacji wyzwań energetycznych i środowiskowych w Polsce. Reprezentując liderów branży jesteśmy gwarantem najwyższych standardów etyki i bezpieczeństwa.

WIZJA

Dzięki swym zaletom gaz płynny powinien stać się idealnym - popieranym przez władze - wsparciem zrównoważonego rozwoju energetycznego, szczególnie na obszarach bez dostępu do sieci gazowej, wybieranym świadomie jako źródło energii łatwo dostępne dla wszystkich i korzystne dla środowiska.

RYNEK GAZU PŁYNNEGO LPG W POLSCE W 2025 R.

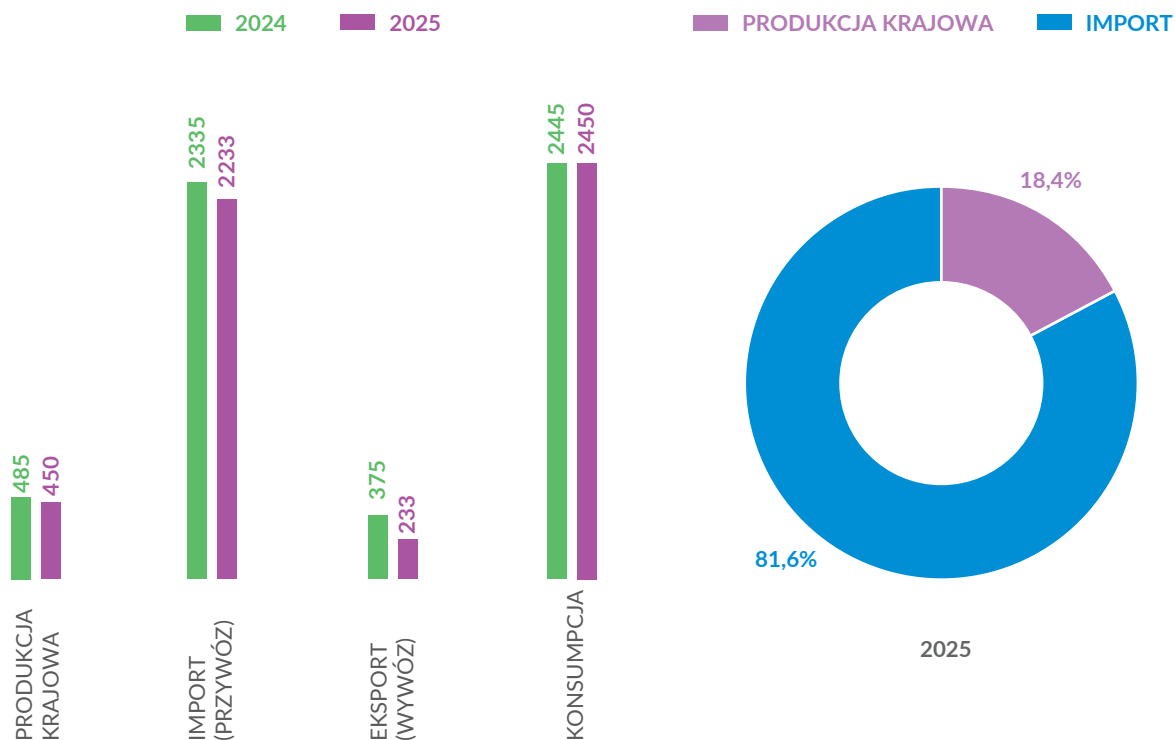
To był najbardziej wyjątkowy rok dla branży gazu płynnego LPG w Polsce od czasu zmian systemowych w 1989 r. Przez kolejne dziesięciolecia rynek opierał się na imporcie ze Wschodu, w tym w zdecydowanej większości na przywozie z Rosji. Dane i zestawienia od 1991 do 2025 r. wskazywały na dominującą rolę Rosji w dostawach gazu płynnego do Polski. Przez ponad 20 lat ponad 70% całego importu pochodziło z tego kraju. Udział ten zaczął systematycznie spadać od roku 2022, kiedy to niektórzy operatorzy LPG zaprzestali importu gazu płynnego z Rosji.

Wprowadzenie pełnego embarga na rosyjski gaz płynny postawiło przed europejskim sektorem energetycznym nowe wyzwania logistyczne i regulacyjne. Polska, będąca jednym z kluczowych konsumentów LPG w regionie, intensyfikowała działania mające na celu dywersyfikację źródeł dostaw, aby zapewnić stabilność rynku.

Unijne sankcje nie obejmowały tego produktu aż do 20 grudnia 2024 r. Niektóre firmy zrezygnowały z zakupu gazu płynnego w Rosji już w 2022 r., ale na rynku wiele firm kontynuowało zakupy z tego kraju. Koniec 2024 oraz cały 2025 r. to zakaz importu frakcji propanowo - butanowych z Rosji. Operatorzy LPG przez cały 2025 r. dokonali zasadniczej reorientacji struktury geopolitycznej swoich zakupów, pomimo wielu trudności związanych z istniejącą infrastrukturą logistyczną, która była ukierunkowana przez lata na import ze Wschodu. Warto podkreślić, że poza pierwszym kwartałem 2025 r., kiedy to odnotowano wzrosty cen LPG, kolejne miesiące ze spadkową tendencją cenową były zupełnym zaskoczeniem dla praktycznie wszystkich ekspertów i specjalistów zajmującymi się rynkami paliwowymi. Globalna sytuacja na rynku LPG, w tym relacje amerykańsko - chińskie, spowodowała zwiększoną podaż produktu w atrakcyjnych i konkurencyjnych cenach. Dzięki sprawności organizacyjnej polskich operatorów LPG w całym 2025 r. nie odnotowano niedoborów na krajowym rynku. Nie było zakłóceń w dostawach, co do czego istniały obawy w kontekście nowych warunków oraz kierunków zaopatrzenia.

Problem wejścia w życie sankcji na rosyjski LPG szczegółowo prezentujemy w rozdziale „*Priorytety krajowe POGP w 2025 r.*”, w którym przedstawiono m.in. wielkość miesięcznego importu z Rosji w latach 2024 - 2025 według kategorii produktowych, jak również kierunki importu produktu o kodzie CN 2901 1000. Od początku 2025 r. odnotowano wzrastający import LPG o kodzie CN 2901 1000, który przez cały rok nie był objęty sankcjami unijnymi. Odnotowano również bardzo istotny wzrost zakupu produktu o tym kodzie z Rosji (n-butany i izobutany), który po zmieszaniu z propanem z kierunku zachodniego mógł być swobodnie wykorzystywany do różnych celów energetycznych. Część przywożonego produktu o tym kodzie była reeksportowana do innych krajów, część była zużywana m.in. przez krajowy przemysł chemiczny. Szacunki opiewały na 70 - 90 tys. ton rocznie w latach 2019 - 2022. Od roku 2022 odnotowywano sukcesywny wzrost ilości tego produktu pozostawionego w kraju.

Wykres 1. Rynek gazu płynnego w Polsce w latach 2024 - 2025 (w tys. ton).



Źródło: oprac. własne POGP.

Szczegółowe dane o kierunkach importu produktu o tym kodzie, jak również strukturę importu LPG do Polski oraz strukturę importu według środków transportu przedstawiono w podrozdziale „Wejście w życie sankcji na rosyjski LPG”.

Rynek gazu płynnego LPG w Polsce przedstawiono na **wykresie 1**. W poprzednich raportach POGP dane o rynku LPG w Polsce prezentowane były w ujęciu kodów 2711 12, 2711 13, 2711 14 i 2711 19 łącznie.

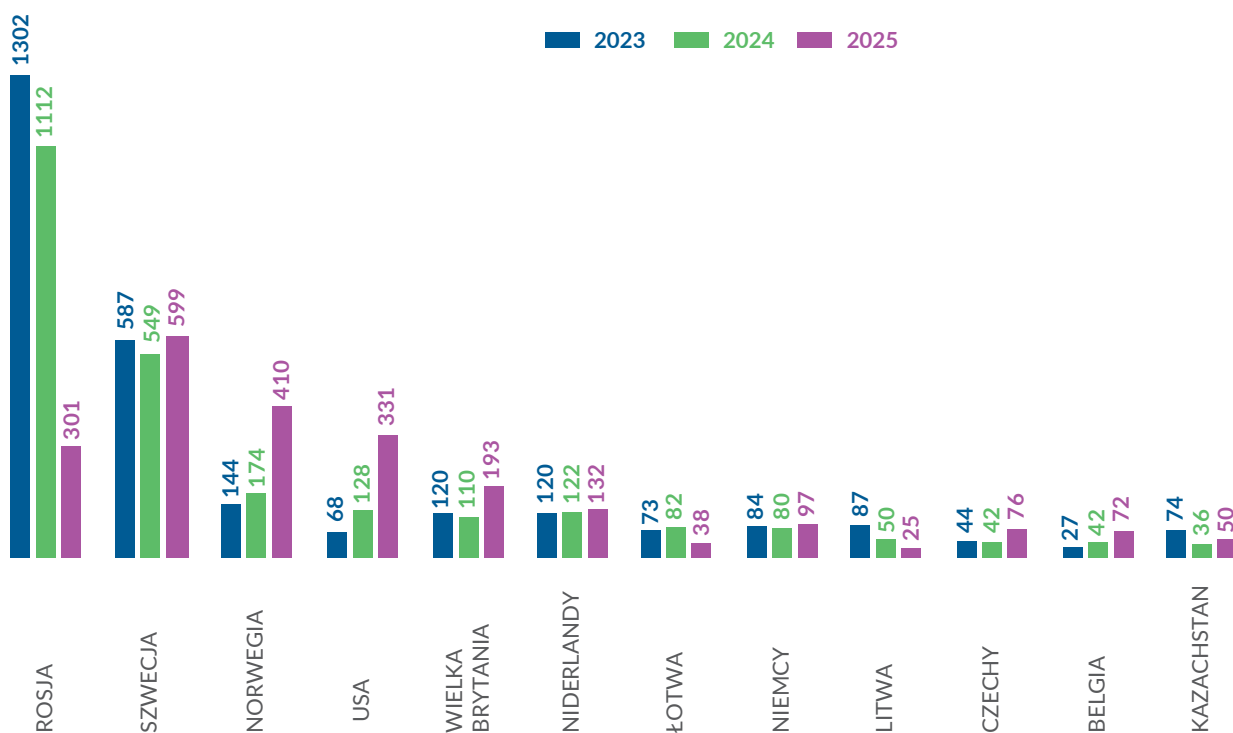
Konsumpcja gazu płynnego LPG w Polsce w 2025 r. wyniosła 2 450 tys. ton, co oznaczało wzrost o 0,2% r/r. W wielkości konsumpcji w 2025 r. uwzględniono część produktu o kodzie 2901 1000, pochodzącego z importu i przeznaczonego m.in. do celów grzewczych i napędowych.

Produkcja krajowa gazu płynnego LPG wyniosła 450 tys. ton (-7,2% r/r), co zabezpieczyło 18,4% ogólnego krajowego zapotrzebowania na ten produkt.

Na **wykresie 2** przedstawiono główne kierunki dostaw gazu płynnego LPG w latach 2023 – 2025 według kraju pochodzenia produktu.

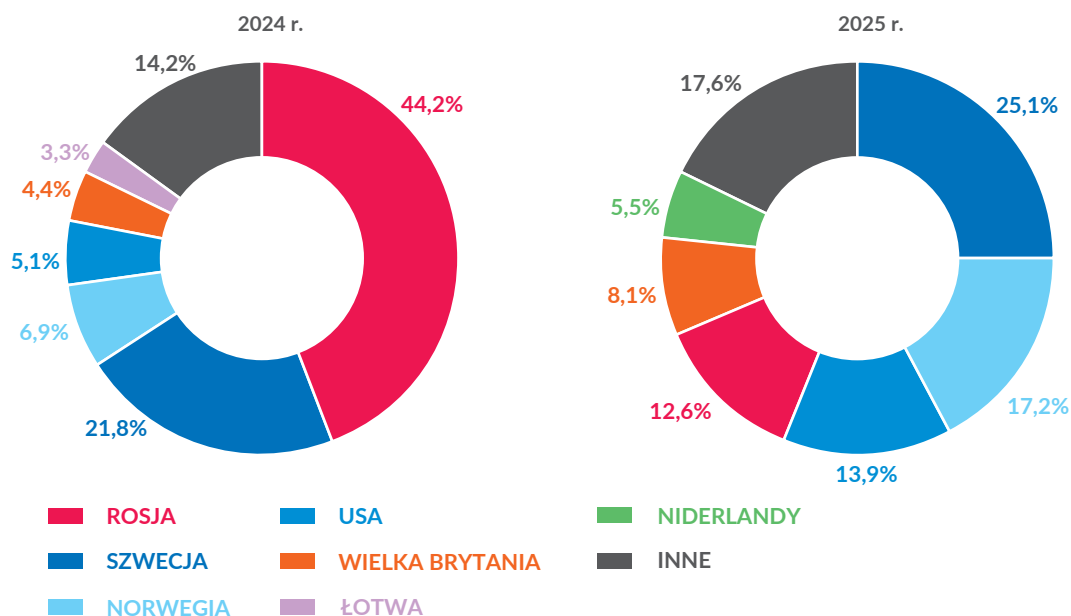
Dostawy z Rosji w 2025 r. wyniosły 301 tys. ton, co oznaczało zmniejszenie przywozu z tego kraju o ponad 810 tys. r/r oraz zmniejszenie udziału tego kraju w dostawach z 44,2% całego importu w 2024 r. do 12,6%. Na **wykresie 3** przedstawiono głównych dostawców LPG do Polski w 2024 i 2025 r. według kraju pochodzenia produktu w ujęciu procentowym.

Wykres 2. Główne kierunki importu gazu płynnego do Polski w latach 2023 - 2025 (w tys. ton).



Źródło: oprac. własne POGP, Ministerstwo Finansów.

Wykres 3. Główni dostawcy LPG do Polski w 2024 i 2025 r. (w %).



Źródło: oprac. własne POGP, Ministerstwo Finansów.

Największym dostawcą produktu do Polski w 2025 r. była Szwecja, skąd przywieziono prawie 0,6 mln ton (+50 tys. ton r/r), a jej udział w łącznym imporcie wyniósł ponad 25%. W 2025 r. znacząco wzrosły dostawy z Norwegii (+236 tys. ton r/r), USA (+203 tys. ton r/r), Wielkiej Brytanii (+83 tys. ton r/r) oraz z Niderlandów (+10 tys. ton r/r). Z rynku niemieckiego przywieziono o 17 tys. ton więcej. Odnotowano także spadek dostaw z Łotwy o 44 tys. ton

do poziomu tylko 38 tys. ton w 2025 r. oraz z Litwy o 25 tys. ton do poziomu 25 tys. ton. Z Belgii przywieziono 72 tys. ton produktu (+30 tys. ton r/r), z Kazachstanu było to 50 tys. ton (+14 tys. ton r/r), a z Turkmenistanu 24 tys. ton. Ponownie odnotowano stosunkowo znaczne dostawy z Francji w wysokości 14 tys. ton, jakkolwiek rok wcześniej było to 21 tys. ton. Z Hiszpanii i Gwinei Równikowej dostarczono po około 4 tys. ton, a z Algierii było to niecałe 2,5 tys. ton.

Dostawy z rejonu ARA (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpia), a więc z Niderlandów, Belgii, Francji i Niemiec jako rejonu wysyłki – wyniosły 885,4 tys. ton w 2025 r., podczas gdy rok wcześniej było to 425,5 tys. ton. W branży funkcjonuje pojęcie tzw. efektu rotterdamskiego, jako skutku radykalnej zmiany kierunków dostaw gazu płynnego LPG do Polski. Warto zauważyć, że z Francji wysłano do Polski ponad 171 tys. ton (7,2%) w 2025 r., podczas gdy rok wcześniej było to tylko 21 tys. ton. Bezpośrednie wysyłki z USA w 2025 r. według danych celnych wyniosły tylko 11 tys. ton. Łączna wartość importu wyniosła 1 mld 183 mln EUR, co oznaczało średnioroczną cenę przywiezionego produktu w wysokości 538,5 EUR/t lub 2 283,5 PLN/t.

W związku z dywersyfikacją dostaw, a przede wszystkim ze zmianą kierunku wschodniego (rosyjskiego) na kierunek zachodni, wiele firm realizowało i realizuje kosztowne przedsięwzięcia inwestycyjne w celu zwiększenia elastyczności dostaw. W połowie 2025 r. firma Orlen Paliwa zakończyła rozbudowę terminalu morskiego w Szczecinie. Konsorcjum firm polskich za kwotę ok.150 mln PLN zrealizowało projekt polegający m.in. na zwiększeniu pojemności magazynowej o 2 zbiorniki po 2 100 m³ każdy oraz rozbudowie odpowiednich instalacji, co w rezultacie ma zwiększyć zdolność przeładunkową obiektu do 400 tys. ton rocznie. Na Śląsku trzech dużych operatorów pracuje nad zwiększeniem swoich możliwości przeładunkowych. Prace inwestycyjne są na różnym etapie rozwoju, np. w jednym przypadku wydana została decyzja środowiskowa w dn. 1 grudnia ub.r., ale należy sądzić, że wszystkie te przedsięwzięcia zostaną wkrótce zrealizowane. Właściciel terminalu w Gdańsku dokonuje inwestycji w istniejącą infrastrukturę, jak również trwa rozbudowa parku zbiornikowego w innych lokalizacjach.

W niniejszym raporcie po raz pierwszy przedstawiono w **tabeli I** dane o produkcji do celów chemicznych (zużycie do celów produkcyjnych) w latach 2023-2025, co ma znaczenie dla oszacowania wielkości rynku. Dane dotyczą produktu o kodzie **CN 2711 12 93** (*propan – pozostałe, do przeprowadzenia przemian chemicznych w procesie innym niż ten wymieniony w 2711 12 91*, czyli niewykorzystywany do procesu specyficznego).

■ Tabela I. Kierunki importu gazu o kodzie CN 2711 1293 do Polski w latach 2023 - 2025 (w tonach).

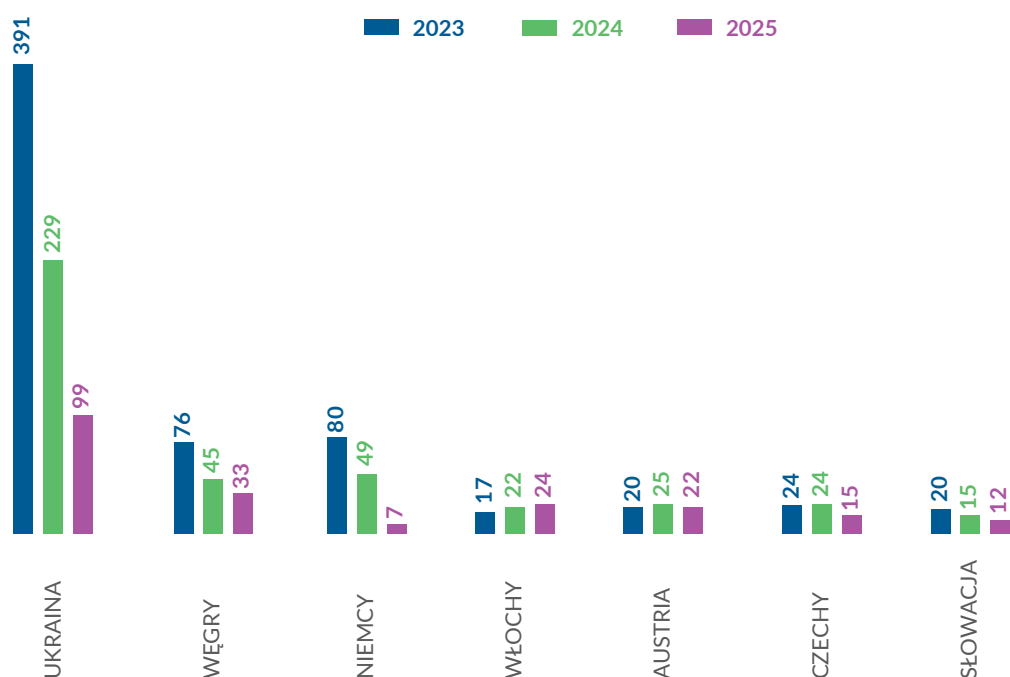
KRAJ	2023	2024	2025
NORWEGIA		24 911	19 823
WIELKA BRYTANIA		65 379	
USA	44 397	176 600	48 141
RAZEM	44 397	266 890	67 964

Źródło: oprac. własne POGP, Eurostat.

Z przyczyn niezależnych od POGP sektor chemiczny nie był i nie jest jeszcze całościowo zaliczany do obrotu rynkowego. Organizacja liczy na współpracę z odpowiednimi instytucjami państwowymi w celu możliwości jeszcze większej przejrzystości informacji odnośnie wykorzystania gazu płynnego LPG w sektorze chemicznym. Podane wielkości dotyczą produktu o kodzie CN 2711 12 93 (czyli propanu), a jego uwzględnianie nie jest jeszcze jednoznacznie określone w statystykach z uwagi na przeznaczenie. W ciągu ostatnich 3 lat produkt ten pochodził wyłącznie z Norwegii, Wielkiej Brytanii oraz z USA (177 tys. ton w 2024 r.).

W 2025 r. eksport / wywóz gazu płynnego z Polski spadł o 37,9% r/r i wyniósł 233 tys. ton (wykres 4), co było wielkością niższą niż nawet w roku 2017. Główną przyczyną tej sytuacji była zmiana kierunków zaopatrzenia w Ukrainie. Rynek ten polegał przede wszystkim na dostawach poprzez Rumunię i Turcję. W 2025 r. na Ukrainę wywieziono niecałe 100 tys. ton, podczas gdy w 2024 r. było to prawie 230 tys. ton. Zmalał również eksport do innych państw będących w latach poprzednich naszymi głównymi partnerami. Do Niemiec wywieziono tylko 7 tys. ton (-42 tys. ton r/r), Węgier 33 tys, ton (-12 tys. ton r/r), Austrii 22 tys. ton (-3 tys. ton r/r), do Czech prawie 15 tys. ton (- 9 tys. ton r/r), Słowacji 12 tys. ton (- 3 tys. ton r/r). Eksport do Włoch wyniósł 24 tys. ton i było to o prawie 2 tys. ton więcej niż w 2024 r. Charakterystyczne, że eksport do Włoch i Austrii to prawie 100% wywóz produktu o kodzie CN 2901 1000, podobnie jak to było w przypadku wywozu do Turcji (2 tys. ton), Słowenii (1,3 tys. ton), a nawet do Grecji (440 ton). Stosunkowo niewielkie ilości dostarczono do Rumunii (2,4 tys. ton), Serbii (1,5 tys. ton), Francji (1,7 tys. ton), a nawet do Belgii (580 ton).

■ Wykres 4. Główne kierunki eksportu LPG z Polski w latach 2023 - 2025 (w tys. ton).

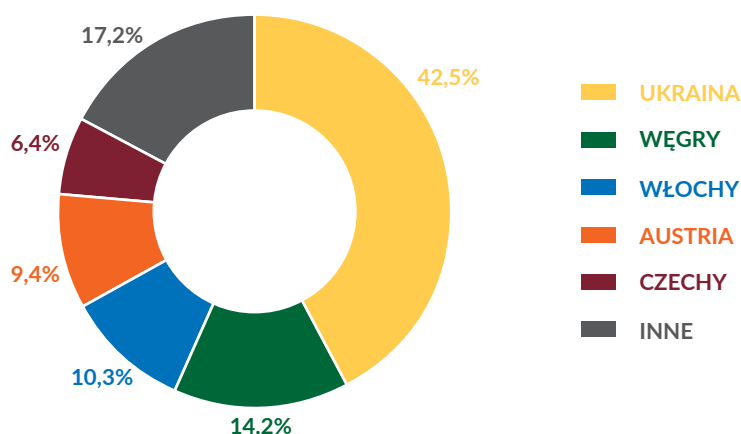


Źródło: oprac. własne POGP, Ministerstwo Finansów.

W 2025 r. prawie 43% całego eksportu skierowano do Ukrainy, podczas gdy w 2024 było to ponad 61%. Rynek węgierski odebrał 14,2% polskiego eksportu gazu płynnego, a do Włoch i Austrii skierowano po około 10% wolumenu (**wykres 5**).

Średnioroczna cena produktu przeznaczonego na eksport wyniosła 679,9 EUR/t, co stanowiło równowartość 2 881,6 PLN/t.

Wykres 5. Główne kierunki eksportu LPG z Polski w 2025 r. (w %).



Źródło: oprac. własne POGP, Ministerstwo Finansów.

Średnioroczna statystyczna różnica pomiędzy ceną eksportową a ceną importową wyniosła 141,3 EUR/t lub 598 PLN/t.

Urząd Regulacji Energetyki (URE) jest państwowym organem właściwym do m.in. wydawania i wycofywania koncesji dot. gospodarki paliwowej. **Według danych URE na początku 2026 r. koncesje na obrót paliwami z zagranicą (OPZ) posiadało 47 firm, z czego 41 firm miało prawo przywozić/wywozić gaz płynny LPG.** W przypadku 31 podmiotów spośród wyżej wymienionych 41 firm miały one również pełne prawo do obrotu produktem o kodzie CN 2901 1000. Koncesję na magazynowanie paliw ciekłych (MPC) posiadało 47 firm, z czego koncesje MPC-LPG miały 23 podmioty.

Odrębną kategorią są koncesje na wytwarzanie paliw ciekłych (WPC), którą posiadało 39 firm paliwowych, z czego 21 to koncesje WPC-LPG.

Problem wytwarzania gazu skroplonego LPG był wielokrotnie omawiany w poprzednich raportach. Według zapisów ustawowych mieszanie dwóch mieszanin gazowych o różnych kodach CN stanowi proces wytwarzania. Nie jest to pojęcie tożsame z produkcją, która jest określana w innych przepisach regulujących funkcjonowanie rynku paliwowego. URE prowadzi także rejestr podmiotów przywożących, które mogą również przywozić paliwa na swoje potrzeby (bez wprowadzania do obrotu). Wśród 521 podmiotów przywożących różne paliwa 65 firm mogło przywozić gaz płynny LPG (w tym 54 podmioty uprawnione do przywozu produktu o kodzie CN 2901 1000).

Producenci i importerzy paliw ciekłych zobowiązani są do tworzenia i utrzymywania zapasów. Rządowa Agencja Rezerw Strategicznych (RARS) jest organem państwowym prowadzącym rejestr systemu zapasów interwencyjnych (RSZI). **Według RSZI na koniec grudnia 2025 r. w rejestrze figurowało 131 podmiotów, z czego 45 (+ 3 r/r) podmiotów deklaroowało działalność m. in. w asortymencie LPG.** 3 podmioty wykazały zerowe obroty gazem LPG. Zgodnie z RSZI 36 podmiotów prowadziło lub deklaroowało działalność wyłącznie w zakresie LPG, podczas gdy rok wcześniej było to 38 podmiotów.

W **tabeli II** przedstawiono udział eksportu gazu płynnego do Polski w eksporcie ogółem w wybranych krajach w 2024 r. Pełne informacje dotyczące 2025 r. będą opublikowane przez Światową Organizację Gazu Płynnego (WLGA) w terminie późniejszym. W przypadku Rosji udział

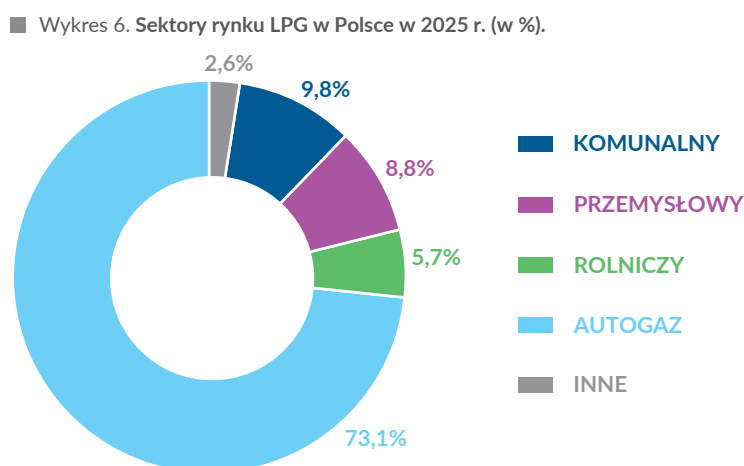
ten wyniósł 31,1% (- 3,6% r/r), co pokazuje historyczne znaczenie rynku polskiego LPG dla tego kraju. W Szwecji ponad 48% wywożonego gazu trafiło do Polski. Dostawy do naszego kraju z Kazachstanu stanowiły tylko 4,1% ogólnego eksportu.

■ Tabela II. Udział eksportu gazu płynnego do Polski w wybranych krajach w 2024 r.

	PRODUKCJA w tys. ton	KONSUMPCJA w tys. ton	IMPORT w tys. ton	EKSPORT w tys. ton	EKSPORT DO PL w tys. ton	EKSPORT PL/E w %
ROSJA	15 758	12 190	10	3 580	1 112	31,1
SZWECJA	541	952	1 539	1 134	549	48,4
LITWA	220	147	33	106	50	47,2
CZECHY	362	410	134	86	42	48,8
ŁOTWA	0	80	357	253	82	32,4
NIEMCY	3 592	4 431	1 225	489	80	16,4
KAZACHSTAN	3 186	2 347	35	874	36	4,1

Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2024, Argus, WLGA.

Wykres 6 przedstawia strukturę rynku gazu płynnego LPG w Polsce w podziale na sektory gospodarki w 2025 r.



Źródło: oprac. własne POGP.

W 2025 r. nieznacznie zmalał udział sektora autogazu w całości konsumpcji tego produktu w kraju. Udział ten wyniósł w 2025 r. 73,1%, co nadal określa rynek LPG w Polsce jako rynek autogazowy.

Rok 2025 można określić jako bardzo specyficzny w dotychczasowej historii rynku gazu płynnego w Polsce. Poza zmianą kierunków zaopatrzenia wystąpił znaczący wzrost importu produktu o kodzie CN 2901 1000. Produkt ten został w dużej mierze przeznaczony do użycia w innych niż autogaz sektorach. Brak jest precyzyjnych danych na temat dokładnego przeznaczenia tego produktu do poszczególnych sektorów gospodarki. Z danych URE opartych o deklaracje podmiotów importujących produkty o kodzie CN 2901 1000 wynika, że 7,5% wolumenu przywiezionego produktu przeznaczone było na cele grzewcze, 14,7% na cele napędowe a 78% inne cele.

W sektorach przemysłowym i rolniczym odnotowano wzrosty konsumpcji o 10,3% i 16,7% r/r odpowiednio, a w sektorze komunalnym popyt pozostał na tym samym poziomie.

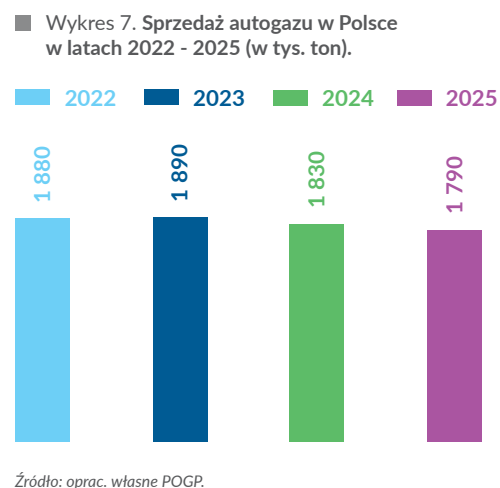
Główne przyczyny takich zmian w wielkości sprzedaży w poszczególnych sektorach to: deszczowe lato (konieczność suszenia zboża), wzrost liczby nowych instalacji oraz atrakcyjność cenowa LPG w porównaniu z innymi nośnikami energii. W przypadku sektora autogazu mamy do czynienia z nowszymi modelami samochodów o mniejszym zużyciu paliwa, a także ze zmniejszoną liczbą średnio przejeżdżanych kilometrów oraz – w pewnym stopniu – ze zwiększającą się liczbą pojazdów o napędzie hybrydowym.

W sektorze o nazwie inne zawarto m.in. częściowe zużycie w przemyśle chemicznym (poza ww. produktem o kodzie CN 2711 1293), jak również zużycie w innych podsektorach nie objętych takimi kategoriami jak gaz do celów komunalnych, przemysłowych itp. W nowej metodologii WLGA i LGE wyodrębniono kategorię sektora handlowego. Nie ulega wątpliwości, że ta kategoria funkcjonuje w Polsce, ale będzie to dalej analizowane i opracowywane przez POGP jeszcze w 2026 r.

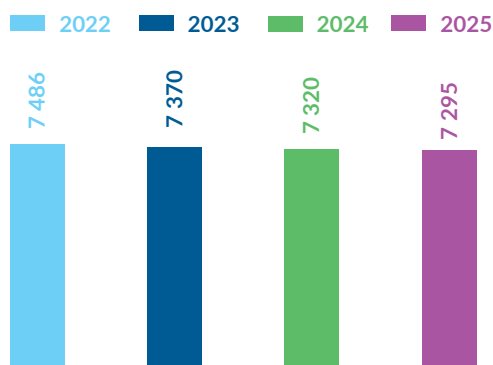
W 2025 r. sprzedaż gazu do napędu pojazdów silnikowych (autogaz) wyniosła 1 790 tys. ton (-40 tys. ton r/r), co oznaczało spadek o 2,2% r/r (wykres 7). Taki wynik można uznać za satysfakcjonujący mając na uwadze sygnalizowane przez niektórych operatorów spadki sprzedaży nawet o kilka procent w pierwszym półroczu. Według analiz i prognoz rynek ten powinien być stabilny. Wysoka konkurencyjność cenowa, brak podmiotów dominujących oraz ostatnia dywersyfikacja dostaw powodują, że ten nośnik napędu ma swoje miejsce w sektorze transportowym. Z uwagi na skalę popytu w sektorze autogazu ewentualne radykalne zmiany legislacyjne miałyby natychmiastowe przełożenie na rynek paliw tradycyjnych (benzyna), włącznie z niekontrolowanymi i społecznie nieakceptowanymi zjawiskami na rynku.

Wykresy 7 - 10 przedstawiają podstawowe dane o sektorze autogazu w Polsce w latach 2021 - 2025 oraz udział samochodów osobowych z instalacją LPG w ogólnym parku tych aut w 2025 r.

Według danych URE na koniec 2025 r. w 7 295 punktach można było napełnić autogazem swój pojazd. W stosunku do 2024 r. ubyło 25 stacji autogazu (punktów), (wykres 8). Stosunkowo niedużo przybyło tzw. indywidualnych modułów autogazowych (+ 4 szt. r/r), a ich ilość na koniec 2025 r. wyniosła 733 szt. W tych lokalizacjach oferowany był wyłącznie gaz płynny LPG. Wśród wyżej wymienionych 733 stacji autogazu w 90 lokalizacjach posadowiony był 1 zbiornik o pojemności do 5 000 litrów. Dostępność stacji autogazu w Polsce jest wystarczająca ze względu na ich ilość, jak również ich lokalizację na większości stacji paliw oferujących także paliwa tradycyjne. Brak jest precyzyjnych informacji odnośnie ilości stacji z możliwością samoobsługowego tankowania autogazu, ale jest to już aktualnie standard na stacjach koncernowych. System samoobsługi wprowadzony w Polsce ponad 10 lat temu jednoznacznie sprawdził się pod każdym względem, tj. redukcji kosztów personelu, bezpieczeństwa i pozytywnego odbioru tej formy tankowania przez kierowców. W wielu krajach taka możliwość nie jest formalnie dozwolona.

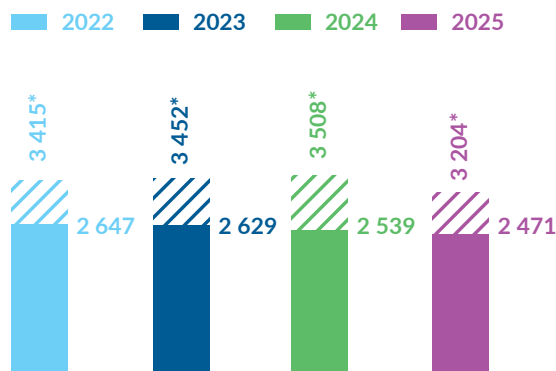


Wykres 8. Ilość stacji autogazu w Polsce w latach 2022 - 2025 (w szt.).



Źródło: oprac. własne POGP, URE.

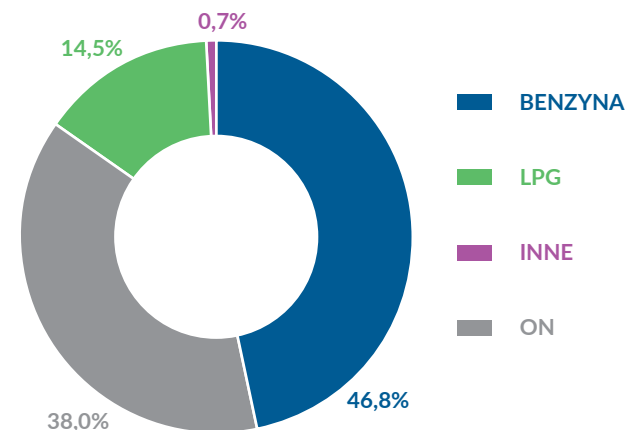
Wykres 9. Liczba samochodów zasilanych autogazem w Polsce w latach 2022 - 2025 (w tys. szt.).



*dane wg. CEPIK, PZPM

Źródło: oprac. własne POGP, GUS, CEPIK, PZPM.

Wykres 10. Samochody osobowe w Polsce wg stosowanego paliwa w 2025 r. (w %).



Źródło: oprac. własne POGP, GUS.

Przez cały 2024 r. trwały debaty i analizy, co z rynkiem samochodowym po 2035 r., kiedy to ma być wprowadzony całkowity zakaz rejestracji pojazdów samochodowych z silnikami spalinowymi. Ostatecznie pod koniec roku Komisja Europejska zaproponowała, aby producenci samochodów do 2035 r. musieli spełnić wymogi redukcji CO₂ o 90%. Pozostałe 10% emisji powinno być kompensowane przez stosowanie stali niskowęglowej z UE lub e-paliw lub biopaliw. Propozycja Komisji Europejskiej będzie musiała być zaakceptowana przez Parlament Europejski oraz Radę Unii Europejskiej. Proponowane rozwiązania, w tym obowiązek redukcji CO₂ z nowych pojazdów od 2030 r. o 55% względem roku 2021, będą miały wpływ na cały rynek samochodowy w Unii Europejskiej. Przekroczenie średniego limitu CO₂ o 1 g ma podlegać karze w wysokości 95 EUR (za każdy gram ponad limit dla każdego przekraczającego go auta). Obecny limit to 93,6 g CO₂/km, a po 2030 r. ma to być 50 g CO₂/km. Takich limitów nie jest w stanie spełnić żaden samochód spalinowy, o ile nie jest to hybryda typu plug-in.

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego (GUS), na początku 2025 r. w Polsce było zarejestrowanych 3 203 935 samochodów z instalacją LPG.

W stosunku do poprzedniego roku ubyło 304 106 szt. r/r takich aut. W 2024 r. trwały intensywne prace z aktualizacją danych o ilości pojazdów samochodowych polegające na wyodrębnieniu i wykreśleniu z ewidencji tzw. „martwych dusz”. W wyniku tych prac ilość wszystkich samochodów osobowych zmniejszyła się do poziomu 22,95 mln szt. (spadek o 4,28 mln szt. r/r). Według danych GUS w roku 2024 samochodów osobowych zasilanych benzyną zarejestrowanych było o 3,7 mln szt. mniej, a olejem napędowym o 82,9 tys. szt. mniej. Należy zauważyć, że jest to wynik końcowy, a więc uwzględniający rejestrację nowych samochodów (0,56 mln szt.) oraz importowanych (używanych) prawie 900 tys. szt.

Wiadomym jest też, że w 2025 r. zezłomowano 585,4 tys. szt. samochodów osobowych (+ 122,4 tys. szt. r/r), średni wiek zezłomowanych aut wynosił 22,4 lat dla aut kupionych w Polsce, a 23,8 lat dla aut używanych i zaimportowanych.

Oznacza to, że kupując 10-letnie używane auto z zagranicy przedłużano mu żywot o prawie 14 lat. Wśród zezłomowanych aut dominowały auta z napędem benzynowym (około 305 tys. szt.). Zezłomowano także ponad 184 tys. szt. aut z silnikami na olej napędowy oraz ponad 96 tys. szt. z instalacją LPG, a nawet 60 szt. aut elektrycznych. Najczęściej złomowane modele samochodów osobowych to Volkswagen Golf, Opel Astra, Volkswagen Passat, Ford Focus i Volkswagen Polo.

Według Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP) oraz PZPM na koniec 2025 r. w Polsce jeździło 2 471 337 szt. samochodów z instalacją LPG bez tzw. „martwych dusz” (wykres 9).

W porównaniu do 2024 r. był to spadek o 67 419 szt.

Takie dane są pewnego rodzaju zaskoczeniem z uwagi na rejestracje fabryczne nowych aut z LPG oraz montaż instalacji w używanych samochodach.

Wśród pojazdów z instalacją LPG dominują samochody osobowe (2 389 418 szt., - 63 028 szt. r/r). W Polsce na koniec 2025 r. jeździło 80 125 szt. (-4 268 szt. r/r) samochodów dostawczych o ładowności do 3,5 tony, ciężarowych 1 059 szt. (-79 szt.r/r), 54 autobusy (+ 8 szt. r/r) oraz 681 szt. innych pojazdów (- 52 szt. r/r).

W 2025 r. wpis o zainstalowaniu instalacji LPG uzyskało 103,4 tys. szt. używanych samochodów w Polsce. Samochody marki Dacia i Renault dominowały wśród używanych aut, w których montowano instalację LPG.

Dacia Duster (5 814 szt.), Dacia Sandero (5 352 szt.), Renault Captur (4 478 szt.) to liderzy wśród używanych aut, w których zamontowano instalację LPG.

Inne modele to: Dacia Jogger (2 806 szt.), Jeep Grand Cherokee (2 578 szt.) oraz wiele innych. Ciekawe, że 1 391 użytkowników Hondy CR-V, czy też 1 121 kierowców Hondy Avensis również podjęło taką decyzję. Hyundai i20 (1 321 szt.), czy też BAIC 55 (1 085 szt.) to kolejne przykłady modeli samochodów używanych, w których zamontowano nowy nośnik napędu.

Doposażenie 1 353 szt. Dodge Durango czy też 1 276 szt. Chrysler Pacifica nie jest niczym szczególnym, mając na uwadze wielkość spalania paliwa przez te modele. Pojemność silnika, a także wysokie ceny paliwa sprzyjają podjęciu decyzji o montażu instalacji LPG do posiadanego auta.

Według PZPM w Polsce w 2025 r. zarejestrowano 597,4 tys. szt. nowych samochodów osobowych (+8,3% r/r), a także zaimportowano (przywieziono) 857,6 tys. szt. (-2,8% r/r). Import samochodów opiera się głównie na starszych pojazdach. Ponad 54% (462,6 tys. szt.) zaimportowanych aut to pojazdy starsze niż 10 lat, a ponad 35% to auta w przedziale wiekowym 5-10 lat. Zdecydowana większość (54,9%) importowanych aut to pojazdy z napędem benzynowym, co stwarza możliwość uzupełnienia ich o napędu na gaz płynny LPG. Klienci instytucjonalni kupili 411,3 tys. szt. nowych aut, a klienci indywidualni 186,1 tys. szt. Najpopularniejsze marki wśród nowych samochodów to Toyota (92,1 tys. szt.), Skoda (65,5 tys. szt.) oraz Volkswagen (42,9 tys. szt.). Najpopularniejszym modelem w tej kategorii aut była Toyota Corolla (23,5 tys. szt.),

następnie Skoda Octavia (21,1 tys. szt.) oraz Toyota C+HR (14,2 tys. szt.). Najczęściej rejestrowane marki importowanych aut to Volkswagen (81 tys. szt.), Ford (79,4 tys. szt.) i Opel (74,4 tys. szt.). W 2025 r. do Polski sprowadzono też prawie 77 tys. używanych aut z USA, co oznacza, że kraj ten zajął trzecie miejsce za Niemcami (prawie 498 tys. szt.) i Francją (około 99 tys. szt.) pod względem ilości importowanych aut. Warto nadmienić, że auta z USA posiadają stosunkowo proste konstrukcyjnie oraz paliwożerne silniki, co szczególnie cieszy właścicieli warsztatów instalatorskich oraz sprzedawców instalacji gazowych

W 2025 r. w Polsce zarejestrowano blisko 27 600 szt. nowych samochodów z instalacją LPG. Absolutnym liderem w kategorii aut z fabryczną instalacją gazową jest grupa Renault i marka Dacia. 13 tys. szt. Dacii z LPG, w tym Dacia Sandero (80%), stanowi wynik satysfakcjonujący dla dealerów tej marki. 75% nabywców Dacii Jogger oraz 54% nabywców Dacii Duster zakupiło nowe auta z instalacją LPG. W grupie Renault ponad połowa nabywców Renault Captur i Renault Clio również zdecydowała się na ten nośnik napędu. Na rynku pojawiły się oferty nowych marek i modeli oferujących nowe samochody z fabrycznie montowaną instalacją jak np. BAIC, Forthing, KGM, ale również Mitsubishi czy Hyundai.

Według metodologii stosowanej przez PZPM i Samar w Polsce w 2025 r. było 19 056 szt. (+ 2 489 szt.r/r, +15% r/r) pierwszych rejestracji nowych pojazdów zasilanych LPG. Taka wielkość jest również raportowana do instytucji europejskich. Samochód zakupiony w salonie (lub przywieziony z zagranicy), który został najpierw zarejestrowany a następnie zamontowano w nim instalację LPG nie mieści się w kategorii „pierwsza rejestracja nowego pojazdu”.

W Polsce na koniec 2025 r. zarejestrowanych było 237 649 szt. samochodów z napędem elektrycznym (+ 96 194 szt. r/r), przy czym z BEV (Battery Electric Vehicles) to 121 606 szt. (+ 49 117 r/r), a z PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) to 116 043 szt. (+ 47 177 szt. r/r). W całym kraju funkcjonowało 11 762 punktów ładowania (+ 3 103 szt. r/r), z czego DC- szybkie ładowanie to 4 399 punkty, a AC to 7 363 punkty ładowania. W Europie funkcjonują średnio 2 punkty ładowania w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców. Średnia statystyczna w Niderlandach wynosi 10,3 takiego punktu, a w Danii, Belgii i Islandii po około 6-6,5 punktu. W takim zestawieniu europejskim za Polską (0,3 punktu) znajdują się tylko Rumunia i Malta (po 0,2 punktu).

Po korekcie w 2024 r. w bazach CEP, według danych GUS, na początku 2025 r. udział aut z instalacjami LPG wyniósł 14,5% (+1,1% r/r), a aut z silnikami na olej napędowy 38% (+5,5% r/r), podczas gdy udział aut z napędem benzynowym wyniósł tym razem 46,8% (- 6,8% r/r), (wykres 10).

W Europie sprzedaż samochodów z instalacjami LPG wzrosła o 10% r/r i wyniosła 347 717 szt. Podobnie jak w Polsce, dominuje marka Dacia (66% rejestracji nowych samochodów z LPG). Pozostałe rejestracje w większości dotyczą takich marek jak Hyundai, Kia i DR Motor Company. DR Motor Company to włoski importer sprzedający pod własnym logo importowane (montowane we Włoszech) chińskie samochody produkowane np. przez BAIC, Chery i JAC.

Według szacunków sprzedaż gazu w butlach nieznacznie spadła w porównaniu z poprzednim rokiem, a sprzedaż gazu do zbiorników (poza autogazem) wzrosła o około 14%.

Różnorodne zastosowanie gazu płynnego w różnych sektorach gospodarki, w tym ograniczenia związane z rozbudową sieci gazu ziemnego powodują, że sukcesywnie wzrasta zainteresowanie gazem płynnym LPG w sektorach innych niż autogaz. W ostatnich latach obserwuje się coroczny przyrost ilości instalacji gazowych opartych na wykorzystaniu zbiorników. Dodatkowym bodźcem do rozwoju jest możliwość kojarzenia tego gazu w instalacjach hybrydowych jak np. gaz i pompa ciepła, gaz i fotowoltaika.

Na **tabeli III** przedstawiono liczbę zbiorników do gazu płynnego LPG w latach 2023 - 2025 z uwzględnieniem pojemności zbiorników.

■ Tabela III. Liczba zbiorników do gazu płynnego LPG w Polsce w lata 2023 - 2025 (w szt.).

POJEMNOŚĆ ZBIORNIKA	2023	2024	2025
< 3000 LITRÓW	81 329	90 965	100 426
3000-5000 LITRÓW	32 575	36 814	41 972
5000-7000 LITRÓW	21 026	22 573	24 075
7000-10000 LITRÓW	2 267	2 504	2 727
>= 10000 LITRÓW	2 828	2 924	2 975
RAZEM	140 025	155 780	172 175

Źródło: oprac. własne POGP, UDT.

Według danych Urzędu Dozoru Technicznego (UDT) na koniec 2025 r. w Polsce funkcjonowało 172 175 szt. tych zbiorników, co oznacza, że wzrosła liczba zarejestrowanych zbiorników do gazu płynnego LPG o 15 755 szt. r/r. (+10,5% r/r). Najwięcej było zarejestrowanych zbiorników o pojemności do 3000 litrów, a ich liczba wyniosła 100 426 szt. (+ 9 461 szt. r/r lub + 10,4% r/r). Można stwierdzić, że jest to ilość zbiorników funkcjonujących w znaczącym stopniu jako źródło energii do celów komunalnych.

Według stanu na 31 grudnia 2025 r. łącznie zarejestrowanych zbiorników o pojemności 3000 - 5000 litrów było 41 972 szt. (+ 5 158 szt. r/r; +14% r/r). Różne jest przeznaczenie tej kategorii zbiorników, ale specjaliści zajmujący się tymi urządzeniami wskazują zwiększony popyt klientów indywidualnych (gospodarstwa domowe). W przypadku zbiorników powyżej 10 000 litrów, ich liczba wyniosła 2 975 szt. (+51 szt. r/r). Zbiorniki naziemne to 76,4% wszystkich zbiorników zainstalowanych w Polsce. Na stacjach paliw było zainstalowanych 11 632 szt. (- 6 szt. r/r). W 2025 r. skreślono z ewidencji 1 707 szt. zbiorników, a 7 547 szt. miało status „wstrzymano”, co oznaczało brak możliwości ich eksploatacji. Wśród zbiorników z kategorii „wstrzymane” dominowały zbiorniki do 3 000 litrów (4 013 szt.), a uwzględniając ich umiejscowienie było to 5 195 szt. zbiorników naziemnych.

Biorąc pod uwagę województwo, w którym zbiornik jest zarejestrowany, można odnotować, że liderem jest województwo mazowieckie (48 333 szt.), następnie woj. łódzkie (23 438 szt.) oraz woj. wielkopolskie (14 181 szt.). Najmniej zarejestrowanych zbiorników jest w woj. opolskim (3 341 szt.), lubuskim (3 645 szt.) oraz w podkarpackim (3 774 szt.). POGP pragnie podkreślić otwartość UDT w przekazaniu powyższych informacji o liczbie zbiorników na gaz płynny LPG w Polsce.

Transportowy Dozór Techniczny (TDT) również udostępnił POGP informację o ilości cystern do przewozu materiałów niebezpiecznych klasy 2. według umowy ADR.

Całkowita ilość cystern do przewozu towarów niebezpiecznych kl. 2 wg Umowy ADR dla nr UN: 1972, 1011, 1075, 1965, 1969 i 1978, będących pod dozorem TDT w 2025 r. wyniosła 2 154 szt.

W 2025 r. wydane zostały świadectwa dopuszczenia pojazdów zgodnie z ADR dla 1 871 szt. dla cystern dla nr. UN 1972, 1011, 1075, 1965, 1969 i 1978., co oznaczało, że przybyło 21 szt. r/r.

W 2024 r. dla UN 1972 (LNG) ilość takich cystern wynosiła 158 szt., a dla pozostałych kategorii 1 692 szt.

W 2025 r. TDT przeprowadził również badania okresowe dla 472, 5 tys. szt. butli spawanych stalowych wielokrotnego napełnienia do gazu LPG (UN 1965) nieoznaczonych znakiem π . W stosunku do 2024 r. był to wzrost o prawie 65 tys. szt. r/r. POGP szacuje, że TDT przeprowadził także takie badania dla około 160 tys. szt butli ze znakiem π .

Zbiorcze dane o strukturze dostaw, eksporcie oraz w zużyciu gazu w podziale na sektory gospodarki w Polsce w latach 2024 - 2025 przedstawiono w **tabeli IV**.

■ Tabela IV. Rynek gazu płynnego LPG w Polsce w latach 2024 i 2025 (w tys. ton).

	2024	2025	DYNAMIKA
RYNEK LPG			
POCHODZENIE GAZU			
PRODUKCJA KRAJOWA	485	450	-7,2%
IMPORT	2 335	2 233	-4,4%
RAZEM	2 820	2 683	-4,9%
EKSPORT	375	233	-37,9%
KONSUMPCJA LPG W POLSCE	2 445	2 450	0,2%
ZUŻYCIE GAZU W PODZIALE NA SEKTORY GOSPODARKI			
ZUŻYCIE NA POTRZEBY			
KOMUNALNE	240	240	0,0%
PRZEMYSŁOWE	195	215	10,3%
ROLNICZE	120	140	16,7%
AUTOGAZU	1 830	1 790	-2,2%
INNE	60	65	8,3%
RAZEM	2 445	2 450	0,2%

Źródło: oprac. własne POGP.

Sygnalizowane wcześniej możliwości znacznego wzrostu popytu w Polsce z uwagi na uruchomienie projektu PDH Police niestety nie zostały spełnione. Projekt nie został ukończony, a Grupa Azoty Polyolefins pod koniec 2025 r. wniosła do Centrum Arbitrażu Międzynarodowego przy Austriackiej Federalnej Izbie Handlowej w Wiedniu pozew przeciwko Hyundai Engineering Co. Ltd. (HEC), wskazując na niewywiązanie się wykonawcy z umowy. HEC również poinformowała, że zainicjowała postępowanie arbitrażowe przeciwko Grupie Azoty Polyolefins w związku z odstąpieniem od umowy na realizację projektu. Powołany na początku 2026 r. nowy zarząd Grupy Azoty ma za zadanie przeprowadzenie głębokiej restrukturyzacji firmy, obejmującej odbudowę stabilności finansowej oraz maksymalizację efektywności aktywów przemysłowych.¹ Ostatnie informacje wskazują na to, że wybudowane instalacje nie są obecnie wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem.

¹ www.wnp.pl, dostęp 13 marca 2026 r.

Niezależnie od powyższego powstaje wreszcie nowa linia kolejowa nr 437 oraz bocznicą do Portu Morskiego Police.² Finansowanie w wysokości ponad 200 mln PLN zapewnia PKP PLK oraz Zarząd Morskiego Portu Police. Planowane zakończenie prac to II kwartał 2027 r., co będzie oznaczać, że jako jeden z nielicznych (jeżeli nie jedyny) port morski o takiej wielkości na Bałtyku uzyska połączenie kolejowe. Możliwym jest powstanie terminalu gazowego LPG świadczącego usługi przeladunkowe również dla podmiotów zajmujących się obrotem gazem płynnym LPG.

Branża gazu płynnego wiąże spore nadzieje z rozwojem bioLPG. W ostatnich latach wzrosły na świecie moce produkcyjne odnawialnego gazu płynnego – LPG i eteru dimetylowego (DME). Nazwa **bioLPG** jest nazwą zwyczajową, która nie oddaje źródła pochodzenia tego produktu. Bardziej właściwe jest określenie odnawialny gaz płynny czy też biopropan. Odnawialny gaz LPG ma identyczne właściwości fizykochemiczne jak tradycyjny LPG. Może on być wykorzystywany w istniejących instalacjach i urządzeniach – bez konieczności modernizacji, przestojów czy dodatkowych inwestycji. Środki transportowe czy też zbiorniki również nie wymagają specjalnych zmian, a jego efektywność energetyczna jest właściwie taka sama jak produktu kopalnego.

Biopropan jest produkowany głównie jako produkt uboczny w zakładach zajmujących się produkcją oleju roślinnego poddanego obróbce wodorem (HVO) i zrównoważonego paliwa lotniczego (SAF), a sektor ten jest głównym motorem wzrostu produkcji odnawialnego gazu. Rozwój rynku bioLPG (biopropanu) jest napędzany przez przejście na czystsze paliwa. Popyt na HVO i SAF na świecie gwałtownie rośnie, ponieważ wymogi i zachęty w wielu krajach są coraz silniejsze. W najbliższych latach spodziewany jest dalszy wzrost popytu stymulowany trzecią dyrektywą UE w sprawie energii odnawialnej oraz wymogami dotyczącymi SAF w Japonii i Chinach, które zachęcają do większych inwestycji w moce produkcyjne, utrzymując wzrost podaży. Odnawialny LPG wkracza również na kolejne rynki, jak na przykład Brazylia, gdzie odnotowano pierwszą sprzedaż produktu odnawialnego LPG (z biomasy eukaliptusowej) już 2024 r. W Polsce również odnotowano dostawy biopropanu do przedstawicieli różnych sektorów, od HoReCa, przez budownictwo i nieruchomości, po przemysł spożywczy i cementowy. Warto podkreślić, że zastosowanie biopropanu może zmniejszyć emisję CO₂ do 90% w porównaniu z tradycyjnym kopalnianym LPG, co ma duże znaczenie w przypadku aktualnych i przyszłych regulacji europejskich, jak również może stanowić duży atut podczas przetargów dla instytucji państwowych czy też samorządowych w Polsce. Biopropan może pełnić rolę paliwa pomostowego jako stabilizator miksu energetycznego wspierającego realizację celów klimatycznych, jednocześnie zapewniając ciągłość i bezpieczeństwo dostaw energii w okresie przejściowym.

Podsumowując rok 2025 można stwierdzić, że cała branża odniosła sukces polegający na odejściu od dostaw ze Wschodu i zapewniając nieprzerwane dostawy produktu na rynek. Zależność ta trwała ponad 35 lat, a większość infrastruktury logistycznej została zbudowana na potrzeby importu z kierunku wschodniego. Dla polskiego rynku LPG kluczowa jest dalsza dywersyfikacja kierunków dostaw, rozwój infrastruktury, a także prace związane z produkcją bioLPG. Aktualnie globalne czynniki popytowo - podażowe mają największy wpływ na kształtowanie się cen oraz dostępność LPG w Polsce.

² źródło: gs24.pl, dostęp 14 października 2024 r.

Relacje pomiędzy Stanami Zjednoczonymi, które są największym producentem i eksporterem a krajami Azji i Pacyfiku, przede wszystkim Chinami po stronie popytowej, będą wpływać na sytuację na polskim rynku LPG. Sytuacja makroekonomiczna, która determinuje rozwój (w tym popyt) w sektorze petrochemicznym, a także ogólna sytuacja geopolityczna, musi być bacznie monitorowana przez profesjonalistów z branży LPG. Z uwagi na zmniejszające się ilości produktu z Morza Północnego nie należy spodziewać się zwiększonych dostaw z tego kierunku.

W czasach ciągłych zmian na rynkach energii gaz płynny LPG jest uważany za paliwo zapewniające elastyczne dostawy, jak również przyczyniające się do zmniejszenia emisji w porównaniu z paliwami tradycyjnymi.



ORLEN
PALIWA



LIDER **HURTOWEJ** **SPRZEDAŻY PALIW**

 > paliwa.ornen.pl

 > [PaliwaBAQ](https://www.facebook.com/PaliwaBAQ)

 > [ornenpaliwa](https://www.linkedin.com/company/ornenpaliwa)

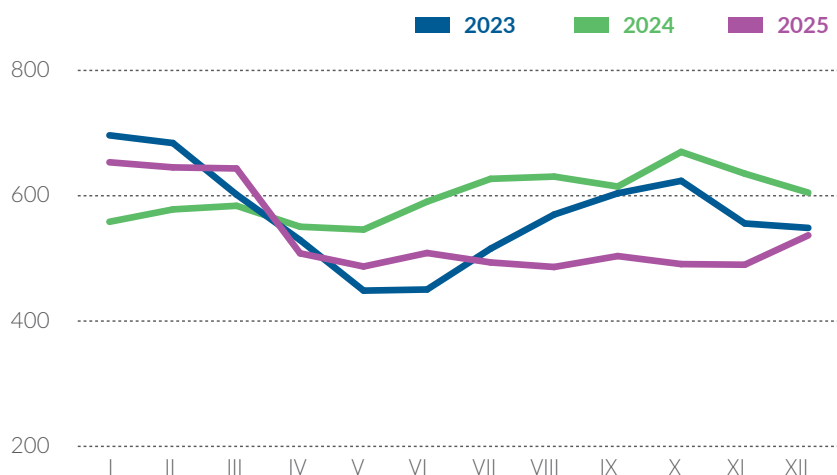
CENY GAZU PŁYNNEGO LPG W POLSCE W 2025 R.

W 2025 r. ceny notowań gazu płynnego LPG, jak również ceny zaopatrzeniowe, hurtowe i detaliczne w poszczególnych segmentach rynku polskiego były nieznacznie niższe niż w roku poprzednim. W końcu 2024 r. analitycy rynku LPG przewidywali stosunkowo znaczący wzrost cen hurtowych propanu i butanu w Europie w 2025 r. W związku z obowiązywaniem sankcji na import produktu z Rosji spodziewano się również podwyżek notowań szczególnie dotyczących Europy. Z rejonu wokół ARA wysłano do Polski 37,2% wolumenu całego polskiego importu w 2025 r., podczas gdy rok wcześniej było to tylko 16,9%. Dla polskich operatorów LPG szczególnie istotne są notowania według formuł handlowych na bazie ARA.

Na **wykresach 11 i 12** przedstawiono średniomiesięczne ceny hurtowe propanu i butanu w Europie w latach 2023 - 2025.³

W przypadku propanu średniomiesięczne hurtowe ceny w 2025 r. rzeczywiście były wyższe o 60 - 90 USD/t od notowań w pierwszym kwartale 2024 r., podczas gdy ceny hurtowe butanu były wyższe tylko w styczniu i lutym w porównaniu do odpowiednich miesięcy w 2024 r. W kolejnych miesiącach 2025 r. średniomiesięczne ceny hurtowe propanu i butanu były jednak niższe od notowań w poprzednim roku, przy czym w drugiej połowie były też znacząco niższe niż w analogicznym czasie w 2023 r. Średnioroczna cena hurtowa propanu wyniosła 537,4 USD/t (- 30,2 USD/t oraz -10% r/r), a w odniesieniu do butanu było to 522,4 USD/t (-38,2 USD/t lub - 6,8% r/r). W 2022 r. średniomiesięczne ceny obu tych produktów wynosiły powyżej 700 USD/t.

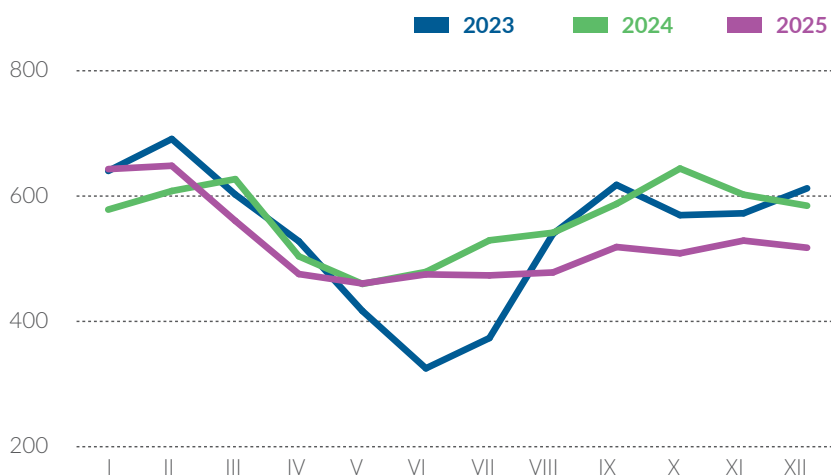
■ Wykres 11. Średnie ceny hurtowe propanu w Europie w latach 2023 - 2025 (w USD/t).



Źródło: oprac. własne POGP, Argus.

³ Opracowanie własne, formuła ważona na podstawie notowań firmy Argus Media.

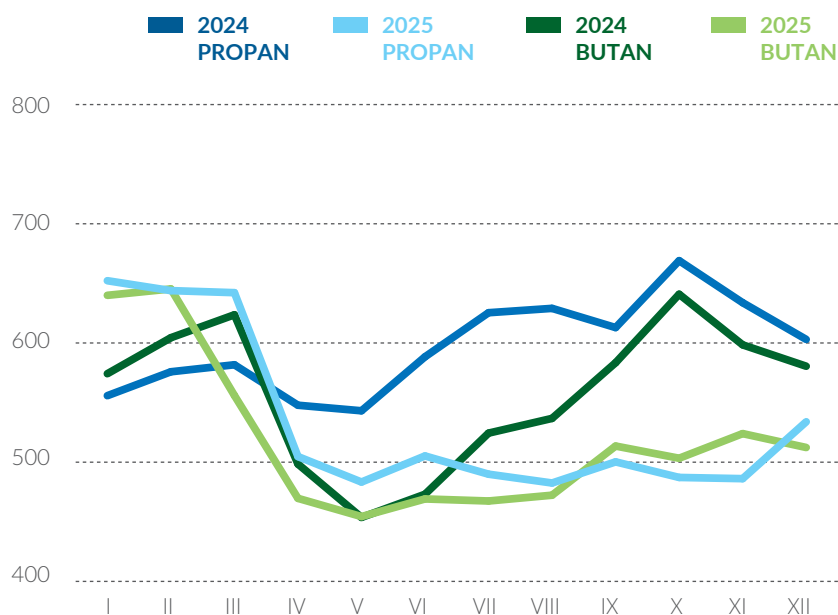
Wykres 12. Średnie ceny hurtowe butanu w Europie w latach 2023 - 2025 (w USD/t).



Źródło: oprac. własne POGP, Argus.

Porównując średniomiesięczne ceny hurtowe propanu i butanu w 2024 i 2025 r. (wykres 13) odnotowano, że średnioroczna ważona cena hurtowa propanu była wyższa w 2024 r. o około 39 USD/t od ceny butanu, a w 2025 r. było to 15,1 USD/t. W wyrażeniu procentowym było to odpowiednio 6,9 i 2,9%. Należy odnotować, że w okresie maj - sierpień 2024 r. propan był droższy od butanu o około 90 - 115 USD/t, a w 2025 r. największa różnica pomiędzy średniomiesięcznymi cenami tych produktów wyniosła około 85 USD/t tylko w lutym, a w pozostałych miesiącach różnica ta była zdecydowanie mniejsza. W miesiącach wrzesień - listopad 2025 r. propan był nawet tańszy od butanu.

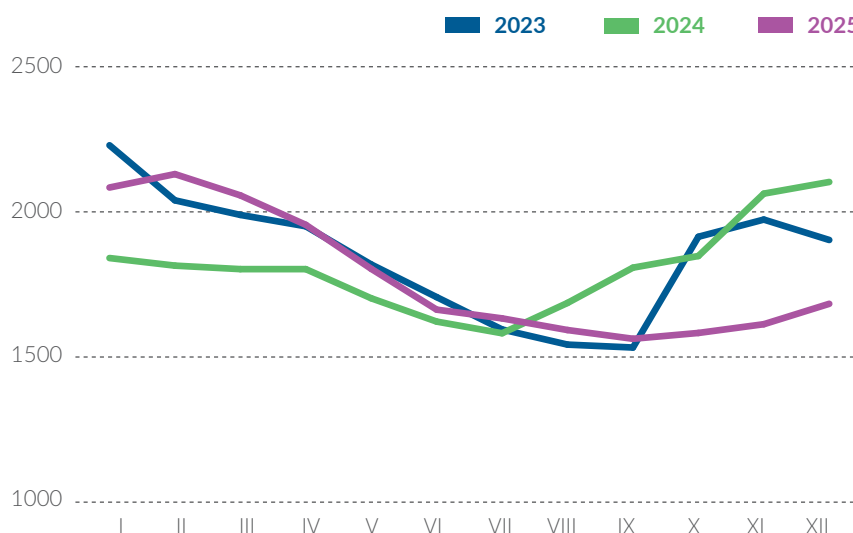
Wykres 13. Porównanie cen hurtowych propanu i butanu w Europie w latach 2024 - 2025 (w USD/t).



Źródło: oprac. własne POGP, Argus.

Od kilku lat Ministerstwo Finansów publikuje m.in. miesięczne ceny gazu propan - butan dla potrzeb podatku VAT w celu obliczenia i wpłacenia kwot tego podatku w przypadku wewnątrz-wspólnotowego nabycia towarów w określonych przepisami sytuacjach. Na **wykresie 14** przedstawiono dane o tych cenach w latach 2023 - 2025.

■ Wykres 14. Ceny gazu dla potrzeb podatku VAT w Polsce w latach 2023 - 2025 (w PLN/1000 kg).



Źródło: oprac. własne POGP, Ministerstwo Finansów.

Zamieszczane informacje cenowe nie uwzględniają podatku akcyzowego oraz wszelkich innych obciążeń fiskalnych oraz obejmują wszystkie frakcje tego produktu. Średnioroczna cena gazu propan - butan według Ministerstwa Finansów wyniosła w 2025 r. 1 784,4 PLN/t i było to mniej o 26,1 PLN/t niż w 2024 r. oraz 69,3 PLN/t mniej niż w 2023 r. W 2022 r. średnioroczna cena wyniosła 2 352,8 PLN/t, a więc przez kolejne trzy lata Ministerstwo Finansów odnotowuje spadek cen tego produktu.

Na **wykresie 15** przedstawiono ceny hurtowe gazu propan butan mix na granicy wschodniej w latach 2023 - 2025 według portalu e-petrol.pl firmy Information Market S.A. Dane przedstawione na wykresie opracowano na podstawie notowań tygodniowych, co umożliwia dokładniejsze odzwierciedlenie tendencji cenowych.

Rok 2025 był dla polskiego rynku LPG okresem intensywnych zmian, wymuszonych zarówno przez sytuację geopolityczną, jak i nowe uwarunkowania regulacyjne. Kluczowym wydarzeniem było wejście w życie 20 grudnia 2024 r. unijnego embarga na import LPG z Rosji. Miało to szczególne znaczenie dla Polski, która jeszcze w 2023 r. sprowadzała z tego kierunku blisko 46 proc. surowca.

Mimo początkowych obaw, rynek poradził sobie z tą zmianą bez zakłóceń w dostępności paliwa. Dystrybutorzy odpowiednio wcześniej rozpoczęli dywersyfikację dostaw i budowę zapasów oraz kontraktowali dostawy m.in. z Norwegii, Wielkiej Brytanii i Szwecji. Wsparciem dla nowego modelu logistycznego był wzrost znaczenia importu morskiego.

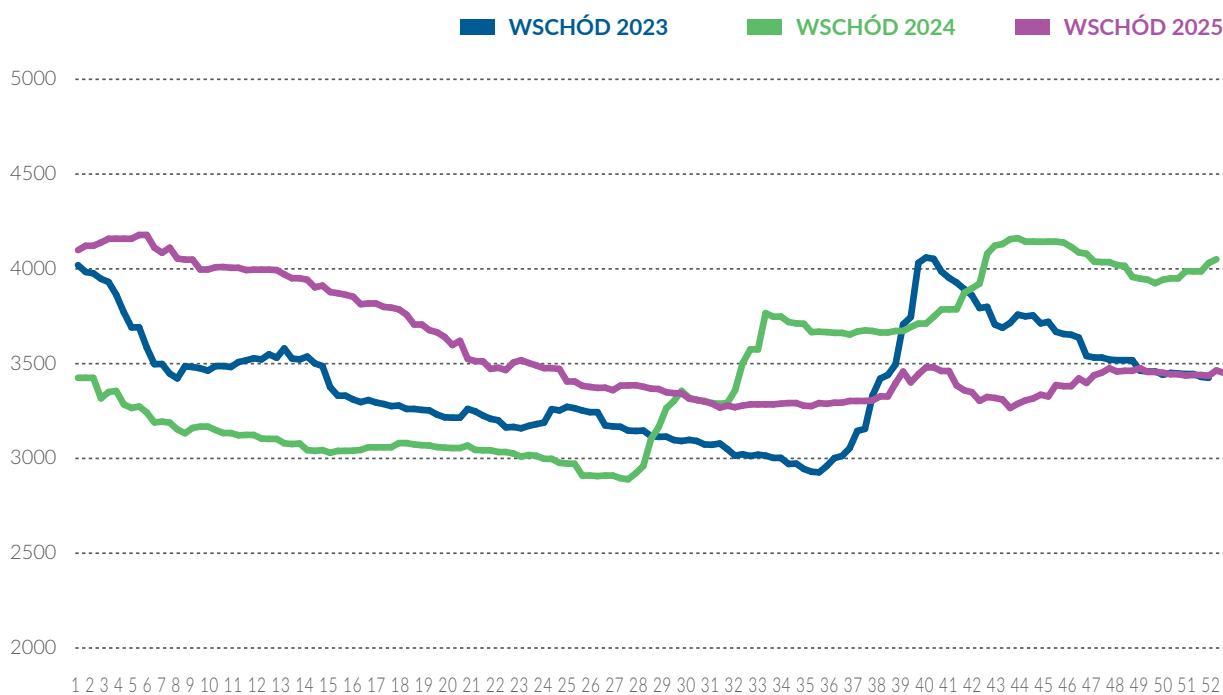
Zmiana kierunków dostaw znalazła odzwierciedlenie w cenach hurtowych. Na wschodniej granicy RP ceny mieszanki propan - butan wzrosły z 3 444 PLN/t w 2024 r. do 3 578 PLN/t w 2025 r.

Z kolei w terminalach nadmorskich odnotowano spadek cen rok do roku – z 3 911 PLN/t do 3 670 PLN/t, choć w okresie początkowym roku 2025 ceny były znacząco powyżej średniej.

Jednocześnie w minionym roku pojawiły się wyzwania związane z lukami w sankcjach – import n-butanów i izobutanów, formalnie wyłączonych z embarga, wzrósł trzykrotnie, pozwalając Rosji utrzymać wysoką pozycję wśród dostawców, a ostateczne domknięcie importu z tego kierunku stanie się faktem dopiero w roku 2026.

Polski rynek LPG przeszedł proces sankcyjny w sposób stabilny i kontrolowany, bez ryzyka niedoborów (...) i bez gwałtownego wzrostu cen dla odbiorcy końcowego. Utrzymanie cen dla ostatecznego klienta odbyło się to jednak kosztem poważnych wyzwań logistycznych i istotnych kosztów po stronie operatorów, a dalszy rozwój sytuacji – zwłaszcza w kontekście importu czystych butanów – pozostaje istotnym wyzwaniem na kolejne lata⁴.

■ Wykres 15. Ceny hurtowe gazu mix na granicy wschodniej w latach 2023 - 2025 (w PLN/t).

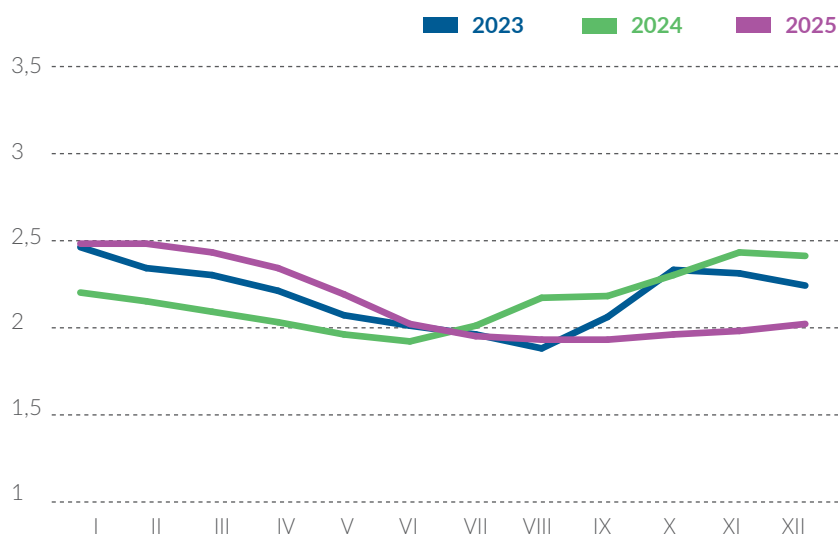


Źródło: oprac. własne POGP, notowania tygodniowe e-petrol.pl.

Średniomiesięczne ceny hurtowe autogazu w latach 2023 - 2025 przedstawia **wykres 16**. Średnioroczna cena hurtowa autogazu w 2025 r. wyniosła 2,15 PLN/l i była niższa o 1 gr w porównaniu z taką ceną w 2024 r. oraz niższa o 4 gr w porównaniu do 2023 r. W pierwszej połowie 2025 r. odnotowano tendencję spadkową średniomiesięcznej ceny z poziomu 2,49 PLN/l w styczniu do 2,03 PLN/l w czerwcu. Podobną tendencję odnotowano w 2024 i 2023 r., a więc spadek cen w okresie styczeń - czerwiec. W lipcu i sierpniu 2025 r. odnotowano dalszy spadek do poziomu 1,96 PLN/l i 1,94 PLN/l, a następnie sukcesywny wzrost do 2,03 PLN/l w grudniu. W okresie sierpień - wrzesień 2025 r. ceny hurtowe autogazu były zdecydowanie niższe niż w analogicznym czasie w 2023 i 2024 r.

⁴ Cyt.dr Jakub Bogucki, Information Market S.A.

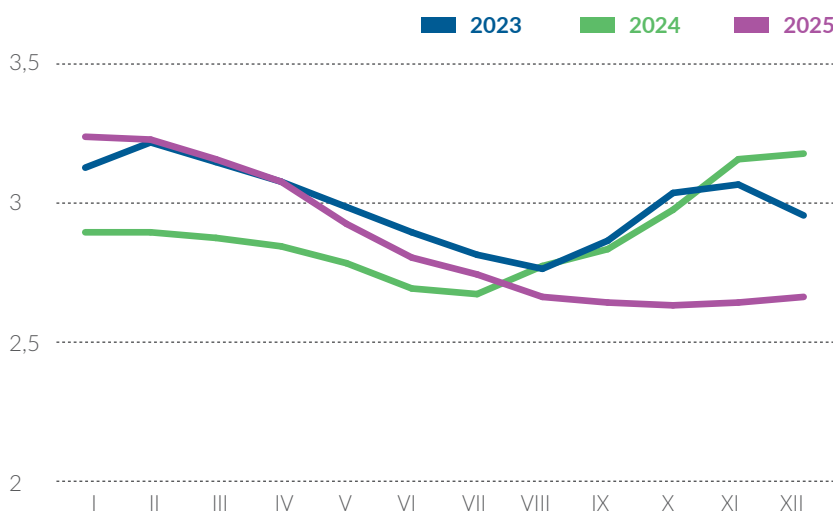
■ Wykres 16. Średniomiesięczne ceny hurtowe autogazu w Polsce w latach 2023 - 2025 (w PLN/l).



Źródło: oprac. własne POGP, e-petrol.pl.

Na **wykresie 17** przedstawiono średniomiesięczne ceny detaliczne autogazu w latach 2023 - 2025. Średnioroczna cena detaliczna autogazu wyniosła w 2025 r. 2,87 PLN/l i była niższa o 2 grosze od średniej w 2024 r. oraz niższa o 13 groszy od średniej w 2023 r. Praktycznie przez cały 2025 r. odnotowywano trend spadkowy średniomiesięcznych cen autogazu z poziomu 3,24 PLN/l w styczniu do 2,67 PLN/l w grudniu. Na przełomie 2024/25 wpływ na ceny LPG miało wejście w życie embargo na import produktu z Rosji oraz konieczność zmiany kierunków zaopatrzenia, co skutkowało m.in. wzrostem kosztów logistyki. Jakkolwiek bezwzględna różnica pomiędzy średniomiesięczną ceną w styczniu 2025 r. a ceną detaliczną w listopadzie 2025 r. wyniosła 0,57 PLN/l, to w drugim półroczu 2025 r. amplituda zmiany cen wahała się w przedziale do maksymalnie 10 groszy za 1 litr, przy czym w ostatnich czterech miesiącach były to tylko 3 grosze.

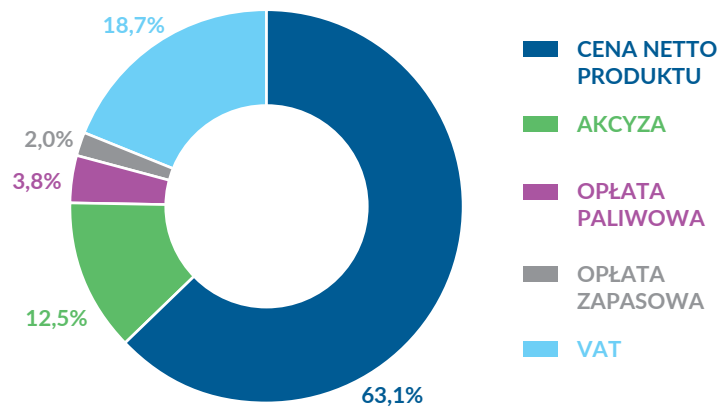
■ Wykres 17. Średniomiesięczne ceny detaliczne autogazu w Polsce w latach 2023 - 2025 (w PLN/l).



Źródło: oprac. własne POGP, BM Reflex.

Na **wykresie 18** przedstawiono strukturę ceny detalicznej autogazu w 2025 r., która nie odbiega znacząco od struktury z 2024 r. Niewielka zmiana średniorocznej ceny detalicznej autogazu w związku z podwyższeniem opłaty paliwowej nie wpłynęła na udział obciążeń fiskalnym w ostatecznej cenie detalicznej. Udział ten wyniósł w 2025 r. 37,7%.

■ Wykres 18. Struktura średniej rocznej ceny detalicznej autogazu w 2025 r. (w %).



Źródło: oprac. własne POGP.

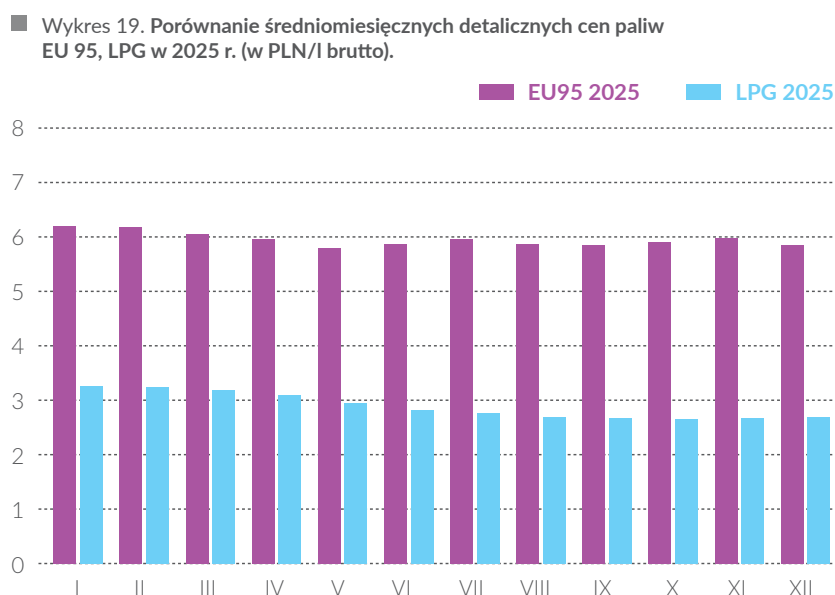
Obciążenia fiskalne, które mają istotny wpływ na ostateczną cenę detaliczną autogazu, nie zmieniły się znacząco w 2025 r. w porównaniu z 2024 r. W 2025 r. stawki obciążeń fiskalnych w przypadku autogazu wynosiły:

- podatek akcyzowy 659 PLN/t,
- opłata paliwowa 246,87 PLN/1000 kg,
- opłata zapasowa 99 PLN/t,
- podatek VAT 23%.

Zmiana w ciągu 2025 r. dotyczyła wyłącznie opłaty paliwowej, której wysokość zwiększono o 7,89 PLN/1000 kg w stosunku do 2024 r. Łączne obciążenia fiskalne (bez VAT i tzw. opłaty zastępczej) wyniosły 1 004,87 PLN/t, co przy średniorocznym kursie 4,2402 EUR/PLN stanowiło 236,99 EUR/t, co zdecydowanie przekracza wyznaczone przez UE minimum w wysokości 125 EUR/t dla autogazu. W poprzednich raportach POGP omawiała dokładnie propozycje UE odnośnie zmiany Europejskiej Dyrektywy Podatkowej (ETD) polegającej na naliczaniu podatku akcyzowego od wartości energetycznej nośnika energii. Aktualny status prac przedstawiono w kolejnym rozdziale tego raportu. W krajach UE brak jest jednomyślności co do uchwalenia ww. nowelizacji ETP. Szereg państw nie zgadza się na proponowane mechanizmy, w tym optując za wariantem, że stawki opodatkowania winny pozostać w domenie państw członkowskich. Według ostatniej wersji projektu ETD z 12 listopada 2025 r. minimalna stawka akcyzy na LPG winna wynosić 44 gr/l w 2034 r., a 66 gr w 2043 r.

Dla kierowców aut z instalacją samochodową LPG był to kolejny rok bardzo korzystny cenowo porównując ceny detaliczne benzyny EU95 i autogazu. Średnioroczna cena autogazu stanowiła 48,5% ceny detalicznej EU95. W 2024 r. było to 45,6%, a w 2023 r. 46,1%.

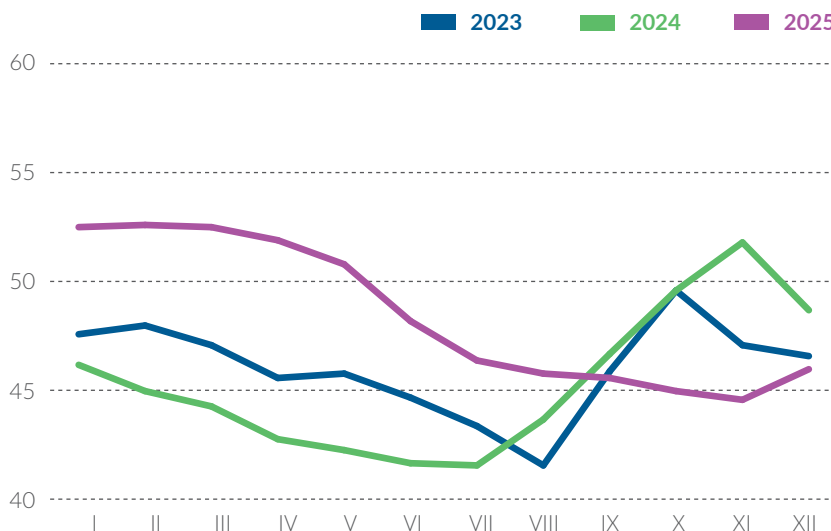
Na **wykresach 19 i 20** przedstawiono porównanie średniomiesięcznych cen detalicznych EU95 i LPG w 2025 r. W ciągu roku 2025 bezwzględna różnica pomiędzy cenami detalicznymi tych nośników napędu oscylowała w przedziale 2,92 PLN/l - 3,29 PLN/l oczywiście na korzyść autogazu. Najwyższe różnice w cenach detalicznych EU95 i autogazu występowały w drugiej połowie 2025 r. Jakkolwiek to porównanie bezwzględnych cen nie uwzględnia zwiększonego zużycia LPG w porównaniu do EU95, to jednoznacznie można określić, że wykorzystanie LPG do celów transportowych było prawie dwukrotnie tańsze niż byłoby przy zastosowaniu EU95 jako nośnika napędu. W 2025 r. kierowca, który zatankował 35 litrów EU95 po 5,92 PLN/l zapłacił 207,2 PLN. Dla porównania tankowanie 40,3 litrów autogazu kosztowało 115,7 PLN. Zakładając średnie spalanie 8l/100 km benzyny lub 9,2 l/100 km autogazu, to przejazd 100 km na benzynie średniorocznie kosztował kierowcę 47,4 PLN, a w przypadku autogazu było to 26,7 PLN (+15% zwiększone spalanie). Przy tych założeniach przejazd autem 100 km z użyciem autogazu był tańszy o 20,7 PLN. Taka korzystna relacja cenowa miała i ma zdecydowany wpływ na zachowania kierowców i ich zainteresowanie autogazem. Przejazd 500 km autem z instalacją LPG kosztowałby przy tych założeniach około 134 PLN, a przejazd na benzynie EU95 odpowiednio prawie 237 PLN.



Źródło: oprac. własne POGP, BM Reflex.

Ceny gazu w butlach w 2025 r. nie uległy znaczącym zmianom w porównaniu z 2024 r. Dotychczasowe uwagi dotyczące mniejszej amplitudy wahań cenowych między regionami kraju, zróżnicowania poziomów i kanałów dystrybucji oraz braku przejrzystości informacji o cenach oferowanych przez poszczególne firmy pozostają aktualne. Praktycznie aktualne cenniki gazu w butlach można znaleźć tylko na rynkach lokalnych. Jednym z niewielu źródeł informacji o cenach gazu w butlach są notowania firmy Information Market S.A. dla partii gazu w butlach (100 szt.). Ostateczną cenę detaliczną gazu w butlach można też znaleźć na stronach marketów budowlanych, jak również w przypadku stron niektórych stacji paliwowych. Według doniesień medialnych gaz w butli 11 kg kosztował od około 56 PLN (w partiach) do nawet 85 PLN. Markety budowlane przez wiele miesięcy oferowały gaz w butli 11 kg w cenie prawie 75 PLN (butla stalowa), gaz w butli kompozytowej (8 kg) nawet po 95 PLN, a gaz w butli 5 kg (stalowa) po około 50 PLN. Kontrahenci biznesowi, w tym instytucje państwowe i samorządowe, jako podstawę ustalenia ceny przyjmują z reguły ogólnodostępne notowania firmy Orlen Paliwa. Przy zawieraniu umów na regularne dostawy gazu w butlach biorą pod uwagę

Wykres 20. Porównanie średniomiesięcznych cen detalicznych autogazu do EU95 w 2025 r. (%).

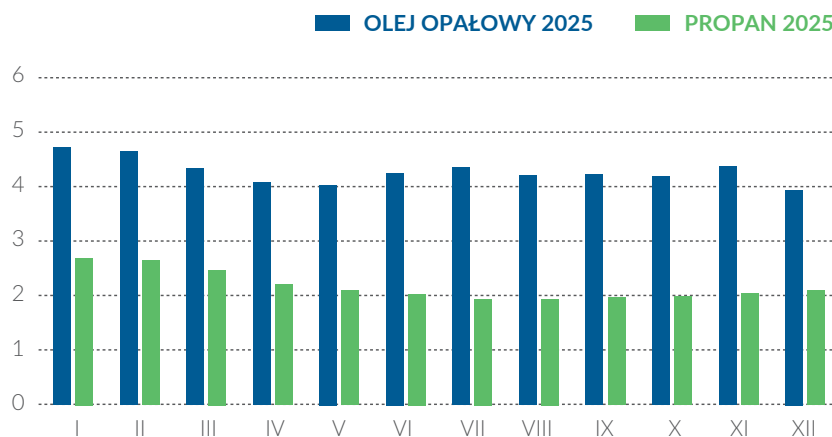


Źródło: oprac. własne POGP, BM Reflex.

uwarunkowania rynków lokalnych, jakkolwiek w przypadku sieci marketów budowlanych często stosowane są niemal jednolite ceny dla całej Polski. Wiele poziomów i kanałów dystrybucji tego produktu w opakowaniu butlowym powoduje, że podanie tzw. ogólnopolskiej średniej rocznej ceny gazu w butlach o różnej pojemności jest praktycznie mało wiarygodne. Taka sytuacja ma miejsce również w zdecydowanej większości państw UE.

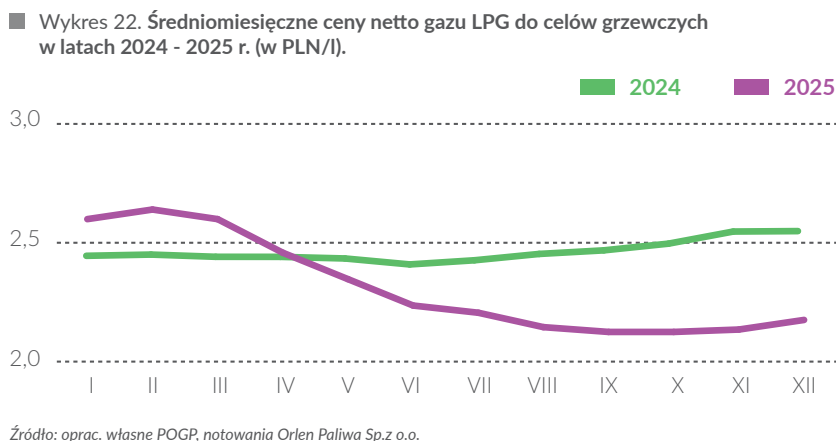
Średniomiesięczne notowania cen oleju opałowego oraz propanu do celów grzewczych przedstawiono na **wykresie 21**. W styczniu 2025 r. cena oleju opałowego wyniosła 4,73 PLN/l, propanu 2,70 PLN/l, a w grudniu odpowiednio 3,95 PLN/l i 2,10 PLN/l. W 2024 r. było to 5,30 PLN/l i 2,36 PLN/l w styczniu, a w grudniu 4,53 PLN/l i 2,58 PLN/l. Średnioroczna cena propanu grzewczego według e-petrol.pl w 2025 r. wyniosła 2,18 PLN/l (-0,15 PLN/l r/r), a cena oleju opałowego 4,29 PLN/l (-0,74 PLN/l). Średnioroczna ważona cena propanu do celów grzewczych stanowiła 50,8% ceny oleju opałowego, podczas gdy w 2024 r. było to 46,3%.

Wykres 21. Porównanie średniomiesięcznych cen oleju opałowego i propanu do celów grzewczych w 2025 r. (w PLN/l brutto).



Źródło: oprac. własne POGP, e-petrol.pl.

Według notowań firmy Orlen Paliwa sp. z o.o. (**wykres 22**), średnioroczna cena gazu LPG do celów grzewczych wyniosła 2,32 PLN/l (- 0,13 PLN/l r/r). W cenie tej uwzględniono opłatę zapasową. Podobnie jak w 2024 r. utrzymała się różnica w cenach dostawy tego produktu w zależności od regionu kraju. Najniższe ceny dostawy odnotowano w województwie zachodniopomorskim (2,24 PLN/l), lubuskim (2,27 PLN/l), wielkopolskim (2,28 PLN/l) oraz kujawsko - pomorskim (2,29 PLN/l). Najdrożej było w województwie podkarpackim (2,24 PLN/l) oraz lubelskim i małopolskim (2,40 PLN/l).



Ministerstwo Energii publikuje kwartalne porównanie cen paliw alternatywnych ze średnimi cenami benzyny silnikowej i oleju napędowego. W **tabelach V - VIII** przedstawiono średnie zużycie paliwa na 100 km, porównanie średnich cen paliw alternatywnych z paliwami tradycyjnymi (koszt przejechania 100 km) w IV kwartale 2025 r., a także średni koszt przejechania 100 km samochodem elektrycznym ładowanym energią elektryczną w gospodarstwie domowym. Autogaz oferował najniższy koszt przejechania 100 km w porównaniu do innych paliw, w tym także energii elektrycznej. W IV kwartale 2025 r. koszt przejechania 100 km z wykorzystaniem autogazu wyniósł 20,51 PLN przy założeniu zużycia 7,8 l/100km i cenie 2,63 PLN/l. Co ciekawe był to nawet mniejszy koszt niż w przypadku jazdy samochodem elektrycznym (średnie SUV-y i crossovery) ładowanym energią elektryczną. W tabelach przedstawiono dane za IV kwartał 2025 r., jakkolwiek korzystne dla autogazu porównanie cenowe z innymi nośnikami

■ Tabela V. Średnie zużycie paliwa na 100 km dla segmentu C oraz średnich SUVów i crossoverów oraz średnie ceny paliw za IV kwartał 2025 r.

RODZAJ PALIWA		ŚREDNIE SPALANIE na 100 km ¹		ŚREDNIA CENA za kwartał 2025 r. ²
		SEGMENT C	ŚREDNIA SUV-Y I CROSSOVERY	
BENZYNĄ EU95		5,8 l	6,7 l	5,89 zł/l
OLEJ NAPĘDOWY		4,7 l	5,9 l	6,09 zł/l
CNG			7,8 l	2,63 zł/l
LPG		5,9 m ³	-	7,03 zł/m ³
ENERGIA ELEKTRYCZNA		15,9 kWh	17 zł/kWh	2,66 zł/kWh
WODÓR		-	0,95 kg	69,00 zł/kg ³

¹ Opracowano na podstawie danych otrzymanych od Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM). Do obliczeń wybrane zostały najpopularniejsze nowe samochody osobowe zarejestrowane w 2024r. o zapłonie iskrowym oraz samoczynnym o mocy silnika 100-150 KM i pojazdy elektryczne BEV o mocy 170-250 KM z dwóch najpopularniejszych segmentów, tj. segmentu C oraz średnich SUV-ów i crossoverów.







² Dane przekazane przez Agencję Rynku Energii S.A. w ramach realizacji badania statystycznego 1.44.11 „Paliwa ciekłe i gazowe”.

³ Dane o cenie wodoru pochodzą z Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych.

Źródło: oprac. własne na podstawie komunikatu Ministerstwa Energii w 2025 r.

napędu miało miejsce w całym 2025 r., średni roczny koszt przejechania 100 km autem z segmentu C na autogazie wyniósł 22,14 PLN, podczas gdy dla benzyny było to 35,08 PLN, oleju napędowego 29,14 PLN, CNG 41,48 PLN, a dla energii elektrycznej 40,49 PLN.

■ Tabela VI. Porównanie średnich cen paliw alternatywnych ze średnimi cenami benzyny silnikowej i oleju napędowego poprzez porównanie kosztu przejechania 100 km w IV kwartale 2025 r.¹

RODZAJ PALIWA	KOSZT PRZEJECHANIA 100 KM	
	SEGMENT C ²	ŚREDNIE SUV-Y I CROSSOVERY
BENZYNĄ EU95 	34,16 zł	39,46 zł
OLEJ NAPĘDOWY 	28,62 zł	35,93 zł
LPG 		24,51 zł ³
CNG 	41,48 zł	-. ⁴
ENERGIA ELEKTRYCZNA 	42,29 zł	45,22 zł
WODÓR 	-. ⁴	65,55 zł

¹ Na podstawie art. 41a ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289) minister właściwy do spraw gospodarki surowcami energetycznymi porównuje ceny jednostkowe oferowanych na rynku paliw (przeznaczonych do napędu samochodów osobowych) dla wybranych grup samochodów osobowych możliwych do porównania co najmniej pod względem masy i mocy. Minister właściwy do spraw gospodarki surowcami energetycznymi ogłasza porównanie cen, do końca miesiąca następującego po kwartale, którego porównanie dotyczy, na swojej stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej.

² Auta kompaktowe o średniej wielkości zapewniające miejsce dla 5 dorosłych osób z umiarkowaną przestrzenią na bagaż.

³ Ze względu na brak modeli w segmencie C i średnich SUV/crossoverów do obliczenia średniego zużycia LPG zostały wybrane najbardziej popularne modele pojazdów zasilanych LPG o mocy silnika 100-150 KM zarejestrowane jako nowe pojazdy w 2024 r.

⁴ Brak dostępnych modeli pojazdów w tym segmencie.

Źródło: oprac. własne na podstawie komunikatu Ministerstwa Energii w 2025 r.

■ Tabela VII. Średni koszt przejechania 100 km samochodem elektrycznym ładowanym energią elektryczną w gospodarstwie domowym w IV kwartale 2025 r.

RODZAJ PALIWA	KOSZT PRZEJECHANIA 100 KM	
	SEGMENT C	ŚREDNIE SUV-Y I CROSSOVERY
ENERGIA ELEKTRYCZNA 	19,23 zł	20,57 zł

Źródło: oprac. własne na podstawie komunikatu Ministerstwa Energii w 2025 r.

■ Tabela VIII. Średnie zużycie energii na 100 km samochodem elektrycznym ładowanym energią elektryczną oraz średnia cena energii w gospodarstwie domowym w IV kwartale 2025 r.

RODZAJ PALIWA	ŚREDNIE ZUŻYCIE ENERGII ELEKTRYCZNEJ NA 100 KM ¹		ŚREDNIA CENA ENERGII ELEKTRYCZNEJ W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH ZA IV KWARTAŁ 2025 R. ²
	SEGMENT C	ŚREDNIE SUV-Y I CROSSOVERY	
ENERGIA ELEKTRYCZNA 	15,9 kWh	17 kWh	1,21 zł/kWh

¹ Opracowano na podstawie danych otrzymanych od Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM). Do obliczeń wybrane zostały najpopularniejsze nowe elektryczne samochody osobowe zarejestrowane w 2024r. o mocy 170-250 KM z dwóch najpopularniejszych segmentów, tj. segmentu C oraz średnich SUV-ów i crossoverów.

² Cena energii elektrycznej dla sektora gospodarstw domowych. Obejmuje cenę energii elektrycznej oraz wszystkie opłaty dodatkowe tj. akcyzę, opłatę dystrybucyjną, podatek VAT. Dane przekazane przez Agencję Rynku Energii S.A. w ramach realizacji badania statystycznego 1.44.11 „Paliwa ciekłe i gazowe”.

Źródło: oprac. własne na podstawie komunikatu Ministerstwa Energii w 2025 r.

Prognozy cenowe dla całego sektora gazu płynnego LPG w 2026 r. są wyjątkowo trudne do oszacowania z uwagi na konflikt na Bliskim Wschodzie - co nastąpiło w trakcie opracowywania niniejszego raportu. W końcu 2025 r. zakładano, że ceny paliw tradycyjnych mogą nieznacznie spaść w 2026 r, a ceny autogazu pozostaną na tym samym poziomie. Wydaje się jednak pewne, że ten nośnik energii będzie nadal atrakcyjny cenowo we wszystkich sektorach rynku. Wszelkie ewentualne perturbacje rynkowe będą dotyczyły wszystkich nośników energii m.in. stosowanych do napędu pojazdów samochodowych w Polsce. Bardzo pozytywnym sygnałem dla branży LPG jest fakt, że dokonano zasadniczej dywersyfikacji dostaw w 2025 r. Działania te pozwoliły z powodzeniem zastąpić import z Rosji, a wzrost kosztów logistycznych został

zrównoważony ogólną sytuacją podaży - popytą na rynkach światowych powodującą korzystne dla LPG ceny zaopatrzeniowe. Alternatywne źródła zaopatrzenia plus w pewnym zakresie import n-butanu i izobutanu z Rosji stabilizowały sytuację cenową na rynku. Niezależnie od sytuacji geopolitycznej w 2026 r. zjawiska nieuczciwej konkurencji polegające na mieszaniu rosyjskich komponentów w celu omijania sankcji oraz wykorzystujące różnice cenowe pomiędzy produktami ze Wschodu i Zachodu nie powinny już występować. Większą rolę będzie odgrywać optymalizacja zakupów oraz kosztów logistyki. Tendencje cenowe będą kształtowane w zależności od sytuacji na globalnym rynku ropy i gazu, polityki fiskalnej państwa, w tym w oparciu o regulacje europejskie. Należy sądzić, że LPG pozostanie kluczowym elementem europejskiego i polskiego rynku energii, ponieważ nadal będzie obsługiwał niszowe obszary, których inne produkty energetyczne po prostu nie są w stanie obsłużyć. Ewentualna luka podożowa związana z sytuacją geopolityczną może również dotyczyć pozostałych paliw tradycyjnych.

Ceny LPG bez zgadywania

Podstawa kontraktów na rynku gazowym w Polsce

Pełen obraz rynku

indeksy i notowania cen LPG
do trzech razy w tygodniu



e-petrol.pl/notowania/lpg

e-petrol.pl 

kompletny obraz
rynku gazu płynnego

Od importu przez krajowy łańcuch dostaw

PRIORYTETY KRAJOWE POGP W 2025 R.

Rok 2025 miał dla polskiego rynku gazu płynnego LPG charakter przełomowy ze względu na reorientację kierunków dostaw w konsekwencji wejścia w życie sankcji na gaz pochodzenia rosyjskiego. Po raz pierwszy paliwo z Zachodu odpowiadało w roku minionym za większość dostaw do Polski, choć pomimo embargo gaz z Rosji pozostał na rynku krajowym. Zmieni się to dopiero w roku 2026, po domknięciu europejskich sankcji. Zwrot Polski ku Bałtykowi znajduje odzwierciedlenie w danych i będzie jednym z przewodnich motywów 3. edycji konferencji Forum Paliw Gazowych.

Ważnym wydarzeniem roku minionego był organizowany przez Liquid Gas Europe przy współpracy z POGP Europejski Kongres Gazu Płynnego. Odbył się on w Katowicach i uznany został szeroko za jedno z najbardziej udanych tego typu wydarzeń w historii.

Polska Organizacja Gazu Płynnego podejmowała w minionym roku także działania w innych obszarach. Do najważniejszych z podejmowanych inicjatyw należały:

- Konsultacje Krajowego Planu w dziedzinie Energii i Klimatu,
- Drugie badanie opinii publicznej w zakresie percepcji gazu płynnego LPG,
- Projekt nowelizacji dyrektywy w sprawie opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (ETD),
- Opracowanie raportu pt. Branża LPG: Rola i znaczenie w gospodarce Polski,
- Uruchomienie strony informacyjnej dla konsumentów www.ogrzewaniemladomu.pl.

Szczegółowe informacje na temat dwóch ostatnich zagadnień znajdziecie Państwo w tekście jubileuszowym, natomiast kwestia nowelizacji dyrektywy ETD opisano w materiale poświęconym Unii Europejskiej.

WEJŚCIE W ŻYCIE SANKCJI NA ROSYJSKI LPG

W poprzedniej edycji Raportu Rocznoego pisaliśmy szeroko o kontekście oraz zawartości 12. pakietu środków ograniczających nałożonych na Rosję w związku z wojną prowadzoną przeciwko Ukrainie⁵. Przypomnijmy: wśród nowych kategorii objętych sankcjami rozporządzeniem Rady Unii Europejskiej z 18 grudnia 2023 r. znalazły się towary sprowadzane z Rosji pod następującymi kodami celnymi:

- CN 2711 12 - propan skroplony,
- CN 2711 13 - butany skroplone z wyjątkiem n-butanu i izobutanu o czystości >95%,
- CN 2711 14 - etylen, propylen, butylen i butadien skroplone,
- CN 2711 19 - węglowodory gazowe skroplone, gdzie indziej niesklasyfikowane, w tym mieszanki propanu z butanem, wykorzystywane bezpośrednio jako autogaz.

⁵ Sankcje na gaz płynny z Rosji, Raport Roczny 2024, POGP, Warszawa 2025.

Z opublikowanego w grudniu 2023 r. rozporządzenia sankcyjnego wyłączony został natomiast kod celny CN 2901 1000 – węglowodory alifatyczne nasycone. Do tej szerokiej kategorii zaliczają się m.in. izobutan oraz n-butan o czystości >95%. Sankcje są instrumentem polityki handlowej Unii Europejskiej i do ich przyjęcia wymagana jest jednomyślność wszystkich państw członkowskich, tymczasem Węgry i Słowacja zażądały wyłączenia na te frakcje węglowodoro- we, powołując się na ich znaczenie dla przemysłu.

20 grudnia 2024 r. sankcje weszły w życie. Pomimo wyrażanych wówczas obaw o wzrost cen LPG, rynek szybko się ustabilizował dzięki pracy włożonej przez krajowych importerów w dywersyfikację dostaw. Proces ułatwiła łagodna zima 2024/25, która przyniosła dodatkowej presji podażowej na dystrybutorów paliw. W tym samym okresie spadał re-eksport gazu płynnego na Ukrainę – Polska w latach 2022-23 była największym dostawcą LPG do tego kraju, ale w 2024 r. rolę tę przejęła Rumunia, a w 2025 r. także Turcja. Zmniejszenie popytu na gaz ze strony Kijowa także przyczyniło się do złagodzenia wpływu sankcji na polski rynek krajowy. O wątpliwościach dotyczących interpretacji w świetle rozporządzenia sankcyjnego gazu płynnego LPG produkowanego z wydobywanej w Kazachstanie ropy naftowej, przetwarzanej w rosyjskiej rafinerii w Orenburgu pisaliśmy w poprzedniej edycji Raportu Roczego. Biorąc pod uwagę ograniczenia eksportu gazu płynnego nałożone przez rząd kazachski oraz konieczność lokalizacji całego procesu produkcyjnego poza obszarem Federacji Rosyjskiej, dostawy z Kazachstanu do Polski w 2025 r. miały ostatecznie charakter marginalny – ok. 2% w całkowitej strukturze importu.

W okresie od stycznia do marca 2025, w pierwszych miesiącach po wejściu embarga, rynek w szybkim tempie przestawił się na odbiór dużych wolumenów LPG z Europy Zachodniej i Północnej, przede wszystkim poprzez zwiększone wykorzystanie terminali morskich oraz dostawy kolejowe z portów Morza Północnego.

W tym samym okresie, już od końca 2024 r., szybko rósł poziom importu z Rosji wyłączonych z sankcji izobutanu oraz butanu o czystości powyżej 95%, osiągając w marcu rekordową wartość 38 tys. ton wobec 8,3 tys. ton tego samego produktu miesięcznie w latach poprzednich. Ten niekontrolowany wzrost importu wzbudził zaniepokojenie administracji publicznej oraz przedsiębiorców, którzy zdecydowali się na zakończenie od 2025 r. importu gazu płynnego z Rosji.

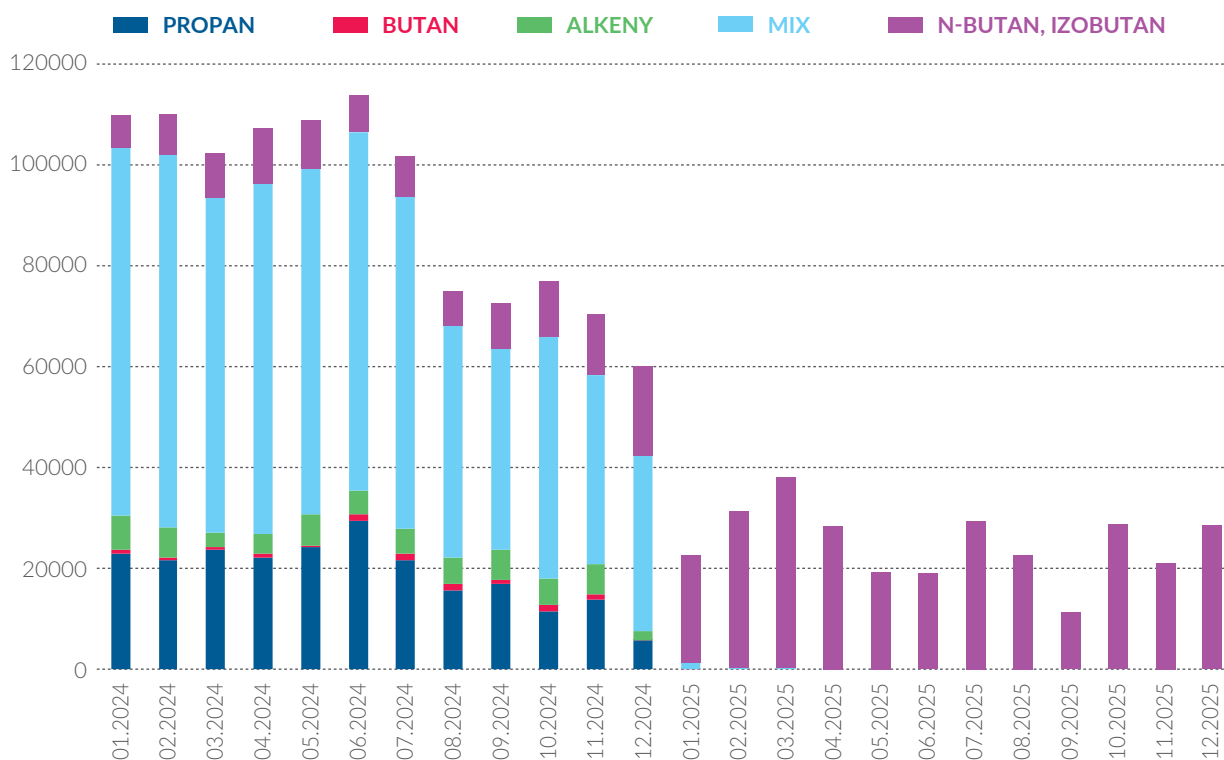
W 2025 r. nie zaobserwowano zwiększenia aktywności przemysłowej, która uzasadniałaby czterokrotne zwiększenie importu produktu CN 2901 1000 z Rosji. **Z drugiej strony, zaistniał w tym samym okresie po raz pierwszy w historii znaczący re-eksport z Polski czystego butanu do Austrii i Włoch (średnio po 2 tys. ton miesięcznie do każdego z tych krajów).** Znaczna część nadwyżki importu czystego butanu była jednak mieszana z propanem pochodzącym z innych kierunków i wprowadzana do sprzedaży dla celów energetycznych, co *de facto* oznaczało powrót rosyjskiego komponentu na rynek paliw mimo zakazu importu LPG z Rosji.

Zgodnie z obowiązującymi w Polsce przepisami, jeśli produkt o kodzie CN 2901 1000 jest deklarowany jako importowany do celów innych niż energetyczne (np. do produkcji wyrobów chemicznych, aerozolowych, kosmetycznych, technicznych czy innych zastosowań przemysłowych itd.), nie jest wymagane posiadanie koncesji na obrót paliwami ciekłymi (OPC). W tym przypadku importer jest zobowiązany jedynie do dokonania jednostronnego wpisu do Rejestru Podmiotów Przywożących prowadzonego przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki.

Efekt napływu czystego butanu z wykorzystaniem wyłączenia w rozporządzeniu sankcyjnym był dwójaki: po pierwsze ograniczał skuteczność sankcji, bo Rosja nadal uzyskiwała przychody z eksportu gazu, a po drugie – przyczyniał się do deformacji konkurencji między podmiotami na rynku paliw w Polsce i regionie Europy Środkowo-Wschodniej.

W odpowiedzi na opisaną tzw. lukę n-butanową w europejskich sankcjach, w II kwartale 2025 r. polskie służby skarbowe wprowadziły szczegółowe kontrole ładunków z Rosji. Podjęto drobiazgową weryfikację dokumentów pod kątem obecności w łańcuchu produkcyjnym podmiotów obecnych na europejskich listach sankcyjnych, co przyczyniło się do spadku importu rosyjskiego butanu w kolejnych miesiącach. Równocześnie Ministerstwo Energii we współpracy z Ministerstwem Spraw Zagranicznych konsekwentnie argumentowało na forum unijnym, że pozostawiona luka powinna zostać zamknięta, bo jest szeroko wykorzystywana do obchodzenia embarga na rosyjski gaz. **Dopiero jednak wydarzenia w III kwartale doprowadziły do przełomu w tym zakresie.**

■ Wykres 23. Import LPG z Rosji w latach 2024 - 2025 (w t).



Źródło: oprac. własne POGP, Ministerstwo Finansów.

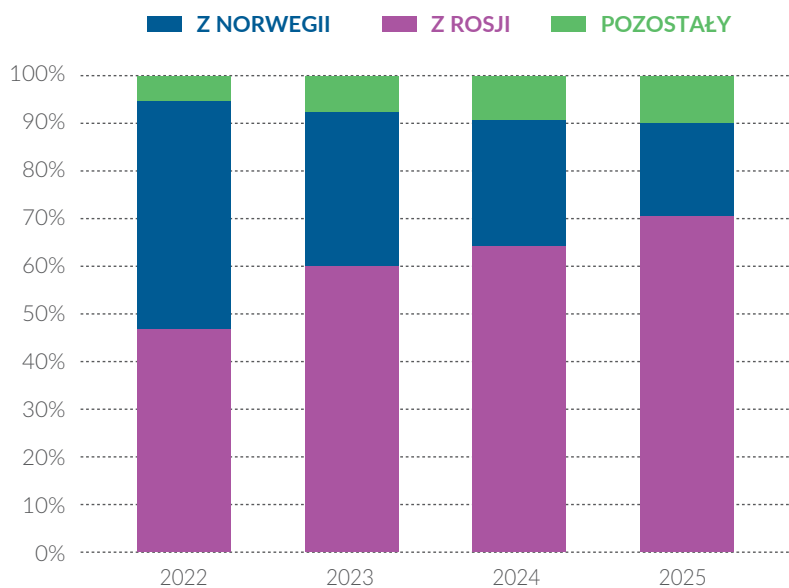
W lipcu 2025 r. wwóz rosyjskiego butanu do Polski niespodziewanie wzrósł do 30 tys. ton, czyli poziomu z początku roku. Nadzwyczajne działania na poziomie krajowym podjęła Estonia, która wobec niekontrolowanego napływu butanu w sierpniu przyjęła w trybie rozporządzenia zakaz importu butanu oraz izobutanu z Rosji i Białorusi. Estończycy przyłączyli się do apelu o całkowite zamknięcie rynku europejskiego dla importu LPG ze wschodu argumentując, że pozostawiona luka w przepisach sankcyjnych jest powszechnie wykorzystywana do dalszego napływu rosyjskich surowców w krajach sąsiednich.

Równolegle, 27 lipca 2025 r., ogłoszono porozumienie handlowe pomiędzy USA i Unią Europejską. Porozumienie było wynikiem negocjacji w sprawie zapowiedzi nałożenia przez administrację amerykańską ceł na europejskie produkty. Na jego podstawie Unia Europejska

zobowiązała się do zakupu surowców energetycznych – w tym LPG – z USA o wartości 750 mld USD do 2029 r. Porozumienie zakłada współpracę w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego i usunięcie barier pozataryfowych dla handlu nośnikami energii. 21 sierpnia strona europejska i amerykańska wydały w tej sprawie wspólne oświadczenie, prezentując mapę drogową wdrażania porozumienia. Po stronie amerykańskiej zostało zatwierdzone dekretem wykonawczym⁶. Po stronie europejskiej wymagana jest ratyfikacja porozumienia przez Parlament Europejski i państwa członkowskie.

W tym samym okresie odnotowano znaczną eskalację rosyjskich prowokacji militarnych wobec państw Unii Europejskiej, w tym naruszeń przestrzeni powietrznej przez drony i samoloty. Incydenty te, towarzyszące odbywającym się równocześnie na Białorusi manewrom Zapad 2025, dotknęły głównie państwa na wschodniej flance NATO: Polskę, Estonię, Rumunię i Litwę, prowadząc do konsultacji NATO i rezolucji Parlamentu Europejskiego⁷. Liczba incydentów wzrosła z 1-3 tygodniowo w sierpniu do 17 pod koniec września, obejmując w sumie 17 krajów. W krótkim okresie prowokacje te doprowadziły do uwarunkowanego względami bezpieczeństwa państwa zamknięcia granicy polsko-białoruskiej, czego wynikiem był spadek importu butanu we wrześniu do najniższego w minionym roku poziomu 11 tys. ton. Po otwarciu granicy przez rząd wolumen sprowadzanego gazu wzrósł ponownie – średnio do poziomu 26 tys. ton miesięcznie w IV kwartale - przewyższającego średnią dla całego roku 2025 i 3-krotnie wyższego niż średnia w latach poprzednich.

■ Wykres 24. Kierunki importu produktu CN 2901 1000 do Polski w latach 2022 - 2025 (in %).



Źródło: oprac. własne POGP, Ministerstwo Finansów.

Działania rosyjskie w sierpniu i wrześniu spowodowały przyspieszenie prac nad tzw. 19. pakietem sankcji, do którego na wniosek państw Europy Środkowo-Wschodniej wpisano także rosyjski butan.

⁶ Executive Order 14346 Modifying the Scope of Reciprocal Tariffs and Establishing Procedures for Implementing Trade and Security Agreements z 4 września 2025 r.

⁷ Rezolucja Parlamentu Europejskiego 2025/2901 (RSP) z dnia 9 października 2025 r. w sprawie wspólnej reakcji na niedawne przypadki naruszenia przez Rosję przestrzeni powietrznej państw członkowskich UE i na zagrożenia dla ich infrastruktury krytycznej.

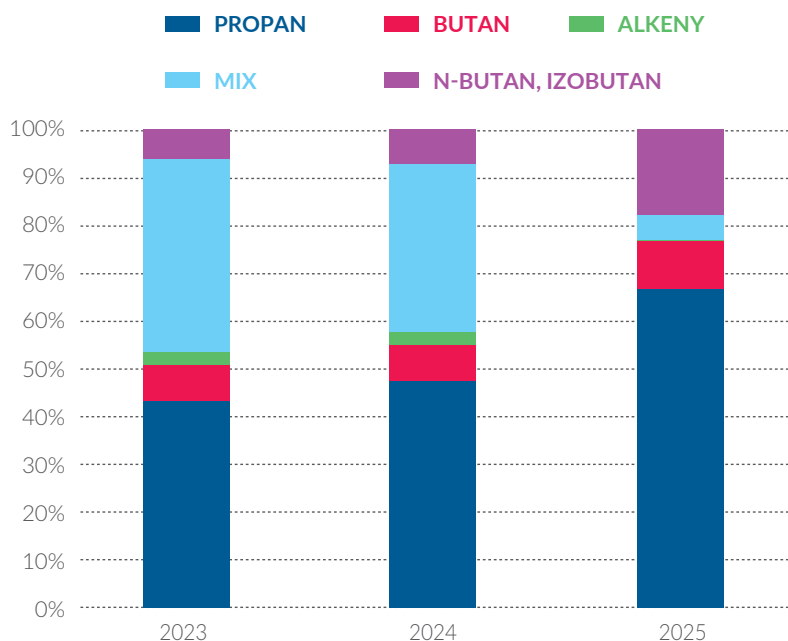
23 października 2025 r. opublikowane zostało rozporządzenie wprowadzające 19. pakiet sankcji⁸. W zakresie sprowadzania na terytorium Unii Europejskiej produktu CN 2901 1000, obejmującego butan o czystości >95% oraz izobutan:

- od **24 października 2025 r.** nie można sprowadzać go na podstawie transakcji rynku spotowego,
- od **26 stycznia 2026 r.** nie można importować go także na podstawie kontraktów terminowych zawartych przed 24.10.2025 r.

W celu zagwarantowania akceptacji Budapesztu dla 19. pakietu, wprowadzono do rozporządzenia okres przejściowy dla Węgry obowiązujący do 26 lipca 2026 r. Do tego dnia Węgrzy mogą sprowadzać rosyjski butan pod warunkiem, że będzie on przeznaczony wyłącznie do użytku na terytorium kraju i nie będzie sprzedawany nabywcom w krajach trzecich. Zakazany został także przewóz rosyjskiego produktu dla państw trzecich – takich jak Serbia - przez terytorium Unii Europejskiej.

Należy zauważyć, że w szczególności użytkownicy izobutanu dla celów przemysłowych (innych niż energetyczne) stanęli w 2026 r. wobec wyzwania zabezpieczenia dostaw surowca z nowych kierunków. Dywersyfikacja dostaw LPG dla celów energetycznych w Polsce postępowała od 2019 r., a 12. pakiet sankcji w roku minionym został wprowadzony w warunkach 43-procentowego udziału importu z Rosji w strukturze dostaw. Tymczasem udział importu produktu z Rosji w całkowitym imporcie n-butanu o czystości 95% i izobutanu w minionych latach wzrastał – z 47% w 2022 r. do 64% w 2024 r. Ponad 70-procentowy udział rosyjskiego importu w 2025 r. należy przypisać dwóm czynnikom: opisywanej luce sankcyjnej oraz wstrzymaniu we wrześniu eksportu tego produktu z Norwegii. Należy zatem oczekiwać, że obraz importu butanu i izobutanu do Polski w roku 2026 zmieni się diametralnie w związku z koniecznością uruchomienia nowych kierunków dostaw.

■ Wykres 25. Struktura importu LPG do Polski według produktu (kodu celnego) w latach 2023 - 2025 (w %).



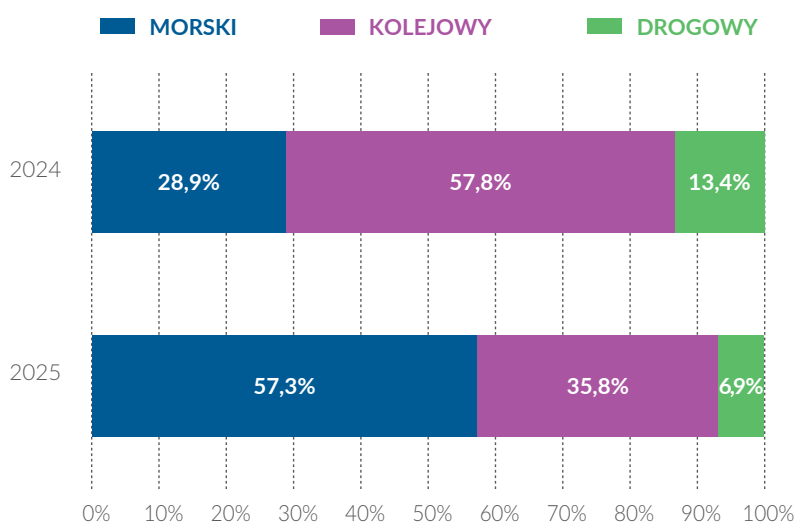
Źródło: oprac. własne POGP, Ministerstwo Finansów.

⁸ Rozporządzenie Rady (UE) 2025/2033 z dnia 23 października 2025 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 833/2014 dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie.

Warto przy tym zwrócić uwagę w jaki sposób na skutek zmiany kierunków dostaw zmieniła się struktura importu surowców do Polski. Jeszcze w 2023 r. 40,3% udziału w całkowitym imporcie LPG stanowiła sprowadzana ze wschodu mieszanka propan-butan, wykorzystywana w przeważającej części w segmencie transportu, a 43,1% - propan. W 2024 r. udział mieszanki spadł do 35%, a propanu wzrósł do 47,5%. **W roku minionym nastąpiła całkowita reorientacja:** udział propanu w strukturze importu wzrósł do 67,1%, a czystego butanu i izobutanu do 17,3%, co uczyniło go drugą najczęściej importowaną frakcją LPG. Import mieszanki został zmarginalizowany, co oznacza, że mix sprzedawany jako autogaz na stacjach paliw powstaje teraz w Polsce poprzez blending frakcji sprowadzanych z różnych kierunków.

Udział mieszanki w strukturze importu na koniec 2025 r. wynosił zaledwie 5,4%, przy czym jej najważniejszymi dostawcami do Polski były Szwecja, Litwa, Turkmenistan i Łotwa. Na dzień powstawania niniejszego tekstu nie ma dowodów na omijanie embargo na rosyjski LPG za pośrednictwem Uzbekistanu, natomiast Rosja w okresie styczeń–listopad 2025 r. podwoiła w porównaniu do roku poprzedniego eksport LPG do krajów Azji Centralnej i Afganistanu, do ponad 1 mln ton, co stanowi ok. 36% całego eksportu gazu płynnego z Rosji.

■ Wykres 26. Struktura importu LPG do Polski według środków transportu w latach 2024 - 2025 (w %).



Źródło: oprac. własne POGP, Ministerstwo Finansów.

W efekcie sankcji w 2025 r. terminale morskie przejęły dominującą rolę w zaopatrzeniu rynku krajowego, zastępując dostawy kolejowe. Ich udział w imporcie gazu płynnego do Polski wzrósł z 29% w 2024 r. do 57% w 2025 r. W ciągu roku Polska odwróciła się od wschodu i zwróciła ku Bałtykowi. Co więcej, rynek zaopatrywany był nie tylko z Gdańska, Gdyni i Szczecina. Od połowy 2025 r. w basenie Morza Bałtyckiego pojawiły się transporty gazu płynnego dostarczanego bezpośrednio ze Stanów Zjednoczonych do portu w Rydze. W sumie w roku ubiegłym do Rygi trafiło blisko 150 tys. ton propanu z Zatoki Meksykańskiej, który w znacznej mierze trafił następnie na rynek polski. Jeszcze rok wcześniej z USA na Łotwę przyjechało tylko 1,7 tys. ton gazu – blisko 100 razy mniej.

Europejskie rozporządzenie sankcyjne z 23 października ostatecznie zamknęło import rosyjskiego gazu płynnego LPG na terytorium Unii Europejskiej. Poza wolumenem sprowadzonym w styczniu 2026 r., gaz z Rosji zniknie z rynku polskiego całkowicie.

Według instytutu WiseEuropa, to najszybsza i najbardziej radykalna zmiana kierunków dostaw paliwa w historii⁹.

Na tle embargo na LPG warto zauważyć, że Europie najtrudniej jest rozstać się z rosyjskim skroplonym gazem ziemnym. W 2025 r. nadal 13% całkowitego importu gazu ziemnego do Unii zapewniał LNG z Rosji o wartości ok. 15 mld EUR. Dopiero 26 stycznia Rada Unii Europejskiej uchwaliła wiążące rozporządzenie¹⁰ w sprawie zakończenia importu tego surowca. Na jego mocy, od 17 czerwca 2026 r. wchodzi w życie zakaz sprowadzania do Unii gazu rurociągowego, a od 25 kwietnia 2026 r. – zakaz wwozu LNG. W przypadku obowiązywania umów długoterminowych, przestają one obowiązywać od 30 września 2027 r. w przypadku gazu rurociągowego i od 1 stycznia 2027 r. w przypadku LNG. Wówczas – pod warunkiem, że na determinację Unii Europejskiej nie wpłyną konsekwencje trwającego w momencie powstawania niniejszego tekstu konfliktu w Zatoce Perskiej – import rosyjskich węglowodorów do Europy powinien całkowicie ustać.

EUROPEJSKI KONGRES GAZU PŁYNNEGO

W dniach 20-22 maja 2025 r. w Międzynarodowym Centrum Kongresowym w Katowicach odbył się po raz pierwszy w Polsce Europejski Kongres Gazu Płynnego, największa impreza branżowa w Europie. Wydarzenie było dużym osiągnięciem dla krajowej branży gazu płynnego oraz wielkim wizerunkowym sukcesem dla Polski i województwa śląskiego.

W katowickim Kongresie wzięło udział ponad 1 200 uczestników z 65 krajów, 92 sponsorów i wystawców oraz 46 prelegentów, co dało bezprecedensową dla sektora LPG skalę. Obok Polski, najlepiej reprezentowanymi krajami były Włochy, Francja, Niemcy, Turcja, Wlk. Brytania, Holandia, Belgia, USA, Norwegia i Portugalia. Pojawili się nawet delegaci m.in. z Australii, Omanu, Kenii, Peru, Singapuru czy Malezji.

Polska edycja Kongresu podkreśliła znaczenie sektora dla polskiej gospodarki. Patronatem honorowym wydarzenie objęli Marszałek Sejmu, Polska Prezydencja w Radzie Unii Europejskiej, Minister Przemysłu, Minister Rolnictwa, Marszałek Województwa Śląskiego, Prezes Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Prezes Urzędu Dozoru Technicznego oraz Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

Kongres otworzył **Markus Dreier**, prezes Liquid Gas Europe, z mocnym przekazem o potrzebie zachowania neutralności technologicznej w transformacji energetycznej Europy. Słowo wstępne do delegatów Kongresu wygłosiła także **Ewa Gawryś-Osińska**, przewodnicząca Polskiej Organizacji Gazu Płynnego i prezes Gaspolu.

Następnie **Ewa Abramiuk-Lété**, dyrektorka generalna LGE, odczytała list Marszałka Sejmu RP Szymona Hołowni do delegatów. Marszałek w swoim przesłaniu podkreślił znaczenie gazu płynnego w przystępnej cenowo transformacji obszarów trudnych do dekarbonizacji – w tym wsi – oraz jego rolę walce z ubóstwem energetycznym.

⁹ Bocian, K., Bukowski, M., Branża LPG: Rola i znaczenie w gospodarce Polski, WiseEuropa, luty 2026.

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2026/261 z dn. 26 stycznia 2026 r. w sprawie stopniowego odchodzenia od importu gazu ziemnego z Rosji oraz przygotowania do stopniowego odchodzenia od importu rosyjskiej ropy naftowej, poprawy monitorowania potencjalnych zależności energetycznych oraz zmiany rozporządzenia (UE) 2017/1938.



Dostępność gazu płynnego oraz możliwości szybkiej implementacji czynią go nie tylko środkiem do realizacji celów klimatycznych, lecz także narzędziem do walki z ubóstwem energetycznym i wykluczeniem społecznym. Osiągalny jest na obszarach bez rozwiniętej infrastruktury gazowej. Poza miastami mieszkają ludzie, którzy mają trudniejszy dostęp do taniej, niskoemisyjnej energii – napisał do zgromadzonych marszałek Hołownia.

W sesji otwierającej zabrali głos także **Wojciech Wrochna**, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Przemysłu oraz **Krzysztof Bolesła**, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Ministrowie zgodnie podkreślili wagę odejścia od dostaw surowców z Rosji wobec trwającej od 3 lat agresji na Ukrainę, sukces wdrożenia embargo na gaz rosyjski oraz flagową inicjatywę Polskiej Prezydencji w Radzie Unii Europejskiej, czyli mapę drogową REPowerEU, która ma doprowadzić do całkowitego zatrzymania importu nośników energii z Federacji Rosyjskiej. Bezpieczeństwo energetyczne państwa oraz solidarność z Ukrainą pozostaną ważnymi priorytetami polskiej polityki na najbliższe lata. Krzysztof Bolesła podkreślił też istotną rolę odnawialnych gazów w sektorach trudnych do dekarbonizacji w Krajowym Planie Energii i Klimatu. Na koniec **Leszek Pietraszek**, Wicemarszałek Województwa Śląskiego, powitał delegatów w Katowicach i zaprosił do zaangażowania w dynamiczny ekosystem przemysłowy Śląska.

Jednym z wiodących wątków Kongresu była kwestia wszechstronności LPG w gospodarce – w szczególności w zakresie wytwarzania ciepła, a także sektorów transportu i rolnictwa. Omawiając poszczególne zastosowania, eksperci Kongresu wskazywali, w jaki sposób branża może odpowiedzieć na potrzeby energetyczne poszczególnych nisz i wspierać społeczeństwo w transformacji energetycznej.

Ireneusz Popiół, prezes Chemet SA, mówił o trudnej do zastąpienia roli gazu w ogrzewnictwie zasobu mieszkaniowego na polskiej wsi i obszarach podmiejskich. Wskazywał także na zwrot ku przystępności cenowej, jaki obserwowany jest w europejskiej polityce energetycznej na obecnym etapie transformacji energetycznej. Po osiągnięciu obecnego poziomu nasycenia systemu odnawialnymi źródłami energii potrzebna jest konsolidacja osiągnięć dekarbonizacji i zaplanowanie kolejnych kroków w sposób umożliwiający utrzymanie kosztów procesu dla obywateli w ryzach.

W innym panelu **Paweł Baraniuk**, wiceprezes AC SA, przedstawiał rolę autogazu w transporcie samochodowym w Polsce. Polska stała się największym w Europie rynkiem autogazowym pomimo braku instrumentów wsparcia ze strony państwa. Rozwój rynku w Polsce kontrastuje przez to choćby z Włochami, które w latach 2009-10 zaoferowały dotacje na zakup samochodów zasilanych autogazem, a od 2024 r. wspierają kwotą 400 EUR konwersje silników benzynowych na LPG. Wtórował mu **Simone Casadei** z włoskiego instytutu Innovhub Stazioni Sperimentali per l'Industria, który prowadzi badania wpływu na środowisko pojazdów silnikowych. W 17 na 11 z analizowanych kryteriów w cyklu życia pojazdu, samochody zasilane LPG w mniejszym stopniu szkodzą środowisku, niż elektryczne – choć ustępują tym ostatnim w zakresie emisyjności gazów cieplarnianych. Największą wartość samochody zasilane autogazem oferują w zakresie redukcji emisji pyłów, najważniejszego składnika smogu.

Sesję pt. **Navigating the Liquid Gas Market in Poland and Central Europe** poprowadził **Bartosz Kwiatkowski**, dyrektor generalny POGP. Na wstępie do panelu odczytał list prezes Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Doroty Zawadzkiej-Stępnia**k.

Objęcie tego wydarzenia patronatem honorowym przez NFOŚiGW to wyraz uznania dla roli, jaką sektor gazów płynnych odgrywa w transformacji energetycznej Europy. To także potwierdzenie, że innowacyjne, niskoemisyjne i zdecentralizowane źródła energii są kluczowe w budowaniu bezpiecznej i zrównoważonej przyszłości energetycznej – napisała prezes NFOŚiGW.

W toku dyskusji **Szymon Araszkiwicz** przedstawił obraz rynku polskiego po wejściu w życie embargo na rosyjski LPG u progu 2025 r., a **Stanisław Batraczenko** zaprezentował, jak trwająca wojna obronna z Rosją wpłynęła na ukraiński rynek LPG – w szczególności w zakresie pogorszenia się relacji cenowej gazu płynnego do paliw płynnych, spadku wykorzystania autogazu przy jednoczesnym wzroście segmentu butlowego. Wielkość rynku ukraińskiego spadła o 40% w ciągu 3 lat, jednak gaz płynny LPG ponownie wykazał swoją wartość jako strategiczne paliwo przydatne w kryzysach humanitarnych, w obszarach bez sprawnej infrastruktury energetycznej. Wybrane przykłady zastosowań LPG w warunkach kryzysowych – w tym w Polsce, przy niesieniu pomocy powodzianom w 2024 r. oraz uchodźcom z Ukrainy w 2022 r. – można znaleźć w raporcie World Liquid Gas Association pt. *The Role of LPG in Humanitarian Settings*¹¹.

W dalszej części dyskusji **Paweł Bielski** omówił działania przedsiębiorców polskich, które pozwoliły przygotować się na efekty sankcji, zarazem zwracając uwagę na wyzwania stojące nadal przed krajowym rynkiem gazu płynnego – w szczególności wynikające z barier regulacyjnych i administracyjnych. **Svetoslav Benchev** przedstawił następnie sytuację na siostrzanym wobec polskiego, bułgarskim rynku, ze szczególnym uwzględnieniem segmentu transportowego. Podobnie jak w Polsce, rozwój elektromobilności w Bułgarii napotyka na szereg barier kosztowych i infrastrukturalnych, dlatego autogaz został uznany za ważne dla dekarbonizacji paliwo w strategii zrównoważonej mobilności. **Janusz Starościk** ze Stowarzyszenia Producentów i Importerów Urządzeń Grzewczych zmierzył się natomiast z zagadnieniem dezinformacji o domniemanym zakazie przez Unię Europejską wykorzystania kotłów gazowych po roku 2030, a także tzw. gold-platingu prawa europejskiego, czyli sposobu wdrażania prawa europejskiego w sposób nadmiernie restrykcyjny, przekraczający oczekiwania Komisji Europejskiej. Z taką sytuacją mamy często do czynienia w Polsce, także w sprawie całkowitego wycofania się państwa z dofinansowania instalacji kotłów gazowych. SPIUG współpracuje z POGP w działaniach zmierzających do neutralizacji pojawiającej się w mediach dezinformacji na temat domniemych zakazów wykorzystania gazu.

¹¹ *The Role of LPG in Humanitarian Settings, World Liquid Gas Association 2025.*



W sesji podsumowującej Kongres obok ekspertów rynku LPG głos zabrali m.in. główny ekonomista Banku Gospodarstwa Krajowego **Mateusz Walewski** oraz kierownik zespołu ds. klimatu i energii Polskiego Instytutu Ekonomicznego **Kamil Lipiński**, którzy podsumowali krótko potencjał dalszego wykorzystania paliwa w gospodarce polskiej.

Wśród ważnych wątków, jakie pojawiły się w Katowicach, warto także wspomnieć kwestię perspektyw rozwoju produkcji i komercjalizacji odnawialnego gazu płynnego w europejskich ramach prawnych, a także problem ograniczonego wsparcia państw członkowskich dla wdrożenia czystego gazu, który zastąpiłby importowany produkt pochodzenia kopalnego. Ewa Abramiuk-Lété zaprezentowała na Kongresie wnioski z raportu zrealizowanego na zamówienie Liquid Gas Europe, a poświęconego wykonalności rozwoju produkcji odnawialnych gazów płynnych¹², a **Koichi Tanaka** z japońskiego stowarzyszenia gazu płynnego przedstawił uruchomiony w 2021 r. w Japonii projekt demonstracyjny w zakresie zastosowania odnawialnego eteru dimetylowego oraz uruchomioną grupę roboczą utworzoną przez Ministerstwo Gospodarki, Handlu i Przemysłu oraz branżę paliwową. **Jordan McCollum** z Gas Energy Australia zaprosił zainteresowanych do współpracy przy projekcie kompleksowej analizy kosztów zastąpienia gazu pochodzenia kopalnego paliwem odnawialnym.

Europejskiemu Kongresowi Gazu Płynnego w Katowicach towarzyszyły obchody Jubileuszu 80-lecia spółki Chemet S.A., wiodącego europejskiego producenta zbiorników ciśnieniowych oraz cystern kolejowych do przewozu gazów.

KRAJOWY PLAN W DZIEDZINIE ENERGII I KLIMATU

10-letnie Krajowe Plany w dziedzinie Energii i Klimatu muszą być okresowo aktualizowane przez każde państwo członkowskie Unii Europejskiej na podstawie rozporządzenia o zarządzaniu unią energetyczną¹³. Rozporządzenie z 2018 r. szczegółowo określa zakres planów, w tym zakres analityczny w obszarze energii i klimatu. Na jego podstawie państwa muszą raportować planowane działania o bardzo szerokim zakresie, od zużycia surowców i energii oraz emisji gazów cieplarnianych w poszczególnych sektorach gospodarki, po skutki makroekonomiczne.

¹² Outlook for the Production of Renewable Liquid Gases in 2040 and 2050, Liquid Gas Europe 2025.

¹³ Rozporządzenie (UE) 2018/1999 o zarządzaniu unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu.

Polska swój pierwszy KPEiK złożyła w 2019 r., a termin na złożenie zaktualizowanych planów na lata 2021-2030, dostosowanych do pakietów legislacyjnych *Fit for 55* i REPowerEU upłynął 30 czerwca 2024 r. Komisja Europejska 27 maja 2025 r. opublikowała swój raport z oceną złożonych aktualizacji KPEiKów. W tym terminie 24 kraje Unii złożyły swoje plany. 8 października 2025 r. Komisja zdecydowała się wszcząć postępowanie naruszeniowe przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości wobec ostatniego z krajów, który nie złożył wymaganego rozporządzeniem KPEiKu – Polski – z powodu niewywiązywania się z obowiązku złożenia planów.

Aktualizacja KPEiK budziła w Polsce kontrowersje ze względu na konieczność uwzględnienia w założonych celach wskaźników płynących z rozwiązań zawartych w Europejskim Zielonym Ładzie, dlatego prace nad nią toczyły się z dużym opóźnieniem.

Polska Organizacja Gazu Płynnego zgłaszała swoje uwagi w konsultacjach społecznych do wersji Krajowego Planu Energii i Klimatu przedstawionej w październiku 2024 r. przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska, a następnie we wrześniu 2025 r. do wersji przygotowywanej przez Ministerstwo Przemysłu. Uwagi złożone przez POGP dotyczyły w szczególności całkowitego pominięcia w przygotowywanym dokumencie gazu płynnego LPG, a w szczególności bezzasadnego ograniczenia katalogu gazów zdekarbonizowanych wyłącznie do biogazu i biometanu.

W ocenie POGP gaz płynny LPG oraz bioLPG mógłby znaleźć zastosowania w transformacji energetycznej Polski w szczególności do realizacji następujących celów Krajowego Planu Energii i Klimatu:

- 1. Ogrzewnictwo indywidualne (cel 1.2.2)**
- 2. Dekarbonizacja transportu (cel 1.2.3)**
- 3. Poprawa jakości powietrza (cel 1.2.3)**

POGP argumentowała, że uzupełnienie katalogu o bioLPG, lub paliwa uwzględnione już w polskiej ustawie o biokomponentach (biopropan, biopropan-butan oraz odnawialny eter dimetylowy) jedynie zwiększa paletę opcji dostępnych dla administracji publicznej w Polsce.

BioLPG nie konkuruje z biometanem, który zajmuje poczesne miejsce w aktualizacji KPEiK, bo może być wykorzystywany w innych zastosowaniach, np.:

- Do podnoszenia wartości kalorycznej biometanu przy zatlaczaniu do sieci gazowniczych,
- Do ogrzewania budynków, zwłaszcza trudnych w modernizacji do standardu ZEB, na terenach wiejskich, poza zasięgiem sieci gazowniczej i ciepłowniczej,
- Do wytwarzania ciepła w produkcji rolnej: w szklarniach, kurnikach, suszarniach płodów rolnych itd.
- Do zasilania samochodów spalinowych wykorzystujących instalację autogazową,
- W sytuacjach kryzysowych (powódzie, kryzysy uchodźcze i in.) jako źródło ciepła, zasilania dla agregatów prądotwórczych oraz paliwo do przygotowania posiłków w warunkach niesprawnej infrastruktury liniowej.

Stanowisko Ministerstwa Klimatu i Środowiska w tej sprawie zawarte w piśmie skierowanym do POGP w lutym 2025 r. brzmiało następująco:

LPG – jako jedna z postaci gazu ziemnego – będzie pełnić rolę pomostową w polskiej transformacji energetycznej, szczególnie w obszarach, gdzie pełna elektryfikacja i dekarbonizacja nie są jeszcze technicznie ani ekonomicznie możliwe. Niemniej jednak, głównym kierunkiem polskiej polityki energetycznej pozostaje elektryfikacja, szczególnie w sektorze ciepłownictwa, która stanowi najbardziej efektywne i perspektywiczne rozwiązanie.

LPG charakteryzuje się niższymi emisjami dwutlenku węgla i zanieczyszczeń w porównaniu do węgla czy oleju opałowego, co czyni je opcją przejściową tam, gdzie technologie OZE oraz paliwa zeroemisyjne nie są jeszcze szeroko dostępne. W tym kontekście może pełnić rolę wsparcia w redukcji emisji w wybranych obszarach oraz zapewniać stabilność energetyczną w regionach, gdzie dostęp do sieci gazowej czy rozwiązań opartych na OZE jest ograniczony.

Jednak w obliczu objęcia LPG systemem EU ETS 2 oraz dążenia do szybkiego wdrażania rozwiązań nisko- i zeroemisyjnych, znaczenie tego paliwa będzie umiarkowane. Kluczowym priorytetem pozostaje elektryfikacja ciepłownictwa i rozwój technologii zeroemisyjnych, które w dłuższej perspektywie zapewnią większą stabilność klimatyczną oraz bezpieczeństwo energetyczne.

Powyższa deklaracja jest spójna ze stanowiskiem wiceministra klimatu i środowiska Krzysztofa Bolesty wobec gazu płynnego przedstawionym w trakcie Europejskiego Kongresu Gazu Płynnego w Katowicach w maju 2025 r. w zakresie wykorzystania tego paliwa w dekarbonizacji ogrzewnictwa w obszarach trudnodostępnych. Gaz płynny LPG nie został szerzej ujęty w finalnej wersji KPEiK z grudnia 2025 r., jednak w dokumencie paliwo to zostało wymienione w kontekście bezpieczeństwa energetycznego.

Cel 3.5.2. KPEiK mówi o konieczności zapewnienia odpowiedniego stanu i rozwoju infrastruktury paliwowej w Polsce. W tym kontekście państwo zobowiązuje się do zapewnienia funkcjonowania oraz rozwoju zdolności przładunkowych morskich terminali paliwowych (**również w zakresie LPG**) w Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku oraz Gdyni włącznie z bazą magazynową w Dębogórze. Za realizację tego celu poprzez zapewnienie sprawnej logistyki paliw i rozwój infrastruktury przładunkowej, przesyłowej i magazynowej, odpowiadać ma Minister Energii (działanie 131).

■ Tabela IX. Wybrane wskaźniki KPEiK z 2019 r. i aktualizacji z grudnia 2025 r.

WSKAŹNIK	KPEiK 2019 (cel na 2030 r.)	KPEiK 2025 (cel na 2030 r.)	ZMIANA
Redukcja emisji gazów cieplarnianych wobec 1990 r.	Minimum 30%	-43% (WEM) do -53% (WAM)	+23 pp (WAM)
Udział OZE w zużyciu energii finalnej brutto	23%	30-32%	+7 pp
Udział OZE w produkcji energii elektrycznej	Brak	51,6–53,2%	Nowy wskaźnik
Udział OZE w ogrzewnictwie i chłodnictwie	28,4%	31,6 (WEM) – 36,5% (WAM)	+8,1 pp (WAM)
Udział OZE w transporcie	14%	16,5%	+2,5 pp
Koszty wytwarzania energii elektrycznej	Brak prognozy	-8%	Nowa prognoza

Źródło: oprac. własne POGP.

Z perspektywy sektora LPG w aktualizacji Krajowego Planu na rzecz Energii i Klimatu najistotniejszy jest zarysowany kierunek elektryfikacji gospodarki. Oryginalny KPEiK z 2019 r. zakładał konserwatywne cele zgodne z ówczesnymi unijnymi wymogami, tj. sprzed ogłoszenia przez

Komisję Europejską Zielonego Ładu. Zaktualizowany dokument dostosowano do pakietów *Fit for 55* i *REPowerEU*, podnosząc ambicje redukcji emisji i udział OZE w miksie energetycznym. W ciepłownictwie prognozuje się przewagę pomp ciepła nad ogrzewaniem węglowym już w 2030 r., a pełną eliminację węgla pomiędzy 2035–2040 r.

Aktualizacja KPEiK jest dokumentem o znacznie większym poziomie szczegółowości niż pierwowzór. Wyznacza ścieżkę znacznie szybszej redukcji emisji gazów cieplarnianych (o 43-53% wobec 1990 r.), w szczególności poprzez przyspieszoną elektryfikację gospodarki i znaczny rozwój OZE w elektroenergetyce. Autorzy oceniają, że poprzez zwiększenie udziału fotowoltaiki i energii wiatrowej w strukturze wytwarzania energii elektrycznej do ponad 50% w 2030 r. możliwe będzie najłatwiejsze osiągnięcie wymaganych wskaźników dekarbonizacji. Ponad 30% udział paliw odnawialnych w ogrzewnictwie ma być osiągnięty dzięki promocji wykorzystania pomp ciepła (zmiany w programie Czyste Powietrze) oraz upowszechnieniu biometanu w sieciach gazowniczych. Wobec obecnej struktury zużycia energii w gospodarstwach domowych wydaje się to być założeniem wyjątkowo ambitnym, choć spójnym z postulatami Komisji Europejskiej.

Pewne kontrowersje budzi sektor ciepłownictwa. Plan zakłada skokowy wzrost wykorzystania biomasy w ciepłownictwie, jednak kwestionowana jest dostępność surowca dla celów grzewczych. Oznacza to ryzyko zwiększenia zależności importowej oraz skoku cen. Według analizy dostępności biomasy, opracowanej w Ministerstwie Energii, biomasa drzewna i produkty uboczne drzewne mogą być jedynie lokalnie uzupełniającym elementem małych systemów ciepłowniczych, nie podstawą transformacji sektora.

Wzrost zużycia biomasy drzewnej (w tym peletu) przez zakłady energetyczne doprowadzi do presji popytowej i wzrostu cen peletu dla odbiorców indywidualnych, wymagając ochrony rynku ogrzewnictwa indywidualnego. Konkurencja o zasoby drzewne może zdestabilizować rynek, podnosząc ceny dla końcowych konsumentów w ciepłownictwie i gospodarstwach domowych¹⁴.

Jako relatywnie trudne postrzegane jest osiągnięcie udziału 16,5% paliw odnawialnych w sektorze transportu, biorąc pod uwagę nadal niską popularność samochodów elektrycznych wśród Polaków. Osiągnięcie tego celu będzie wymagało z pewnością zmian w ustawie o biopaliwach i biokomponentach oraz wprowadzenia bodźców dla dystrybutorów paliw transportowych w zakresie zwiększenia zawartości substancji pochodzenia innego niż kopalne.

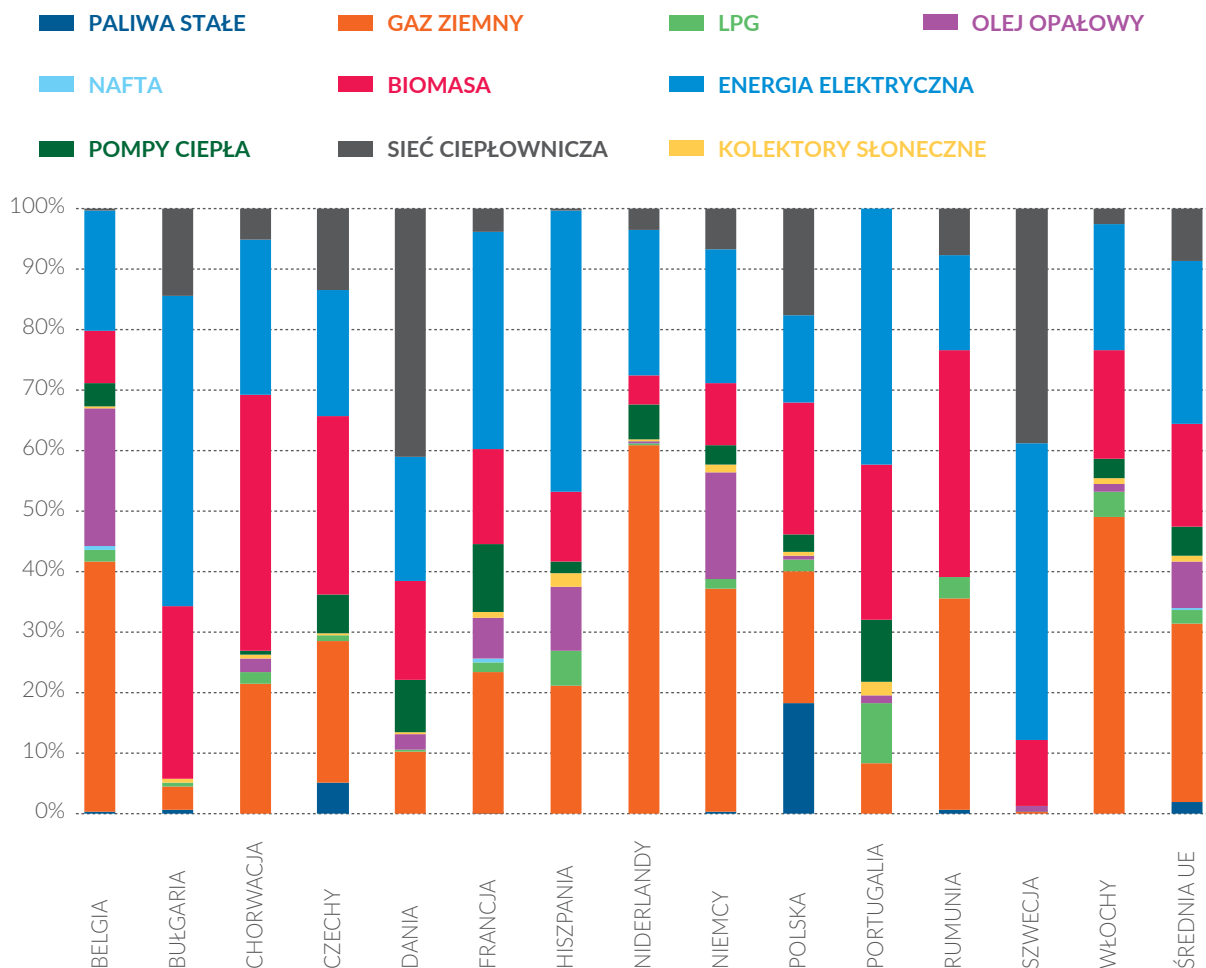
Pozytywnym zjawiskiem jest natomiast pojawienie się w KPEiK całego **obszaru odnawialnych paliw gazowych**, choć w treści dokumentu zawężone są one wyłącznie do biometanu i wodoru (Obszar 3.4. Pokrycie zapotrzebowania na odnawialne paliwa gazowe – biometan oraz wodór). Cel 3.4.1 zakłada „zapewnienie warunków rozwoju krajowej produkcji biometanu” z naciskiem na wykorzystanie odpadów rolniczych oraz pozostałości z hodowli zwierząt. Biometan według Ministerstwa Energii ma w średnim i długim okresie częściowo zastąpić gaz ziemny w szczytowych blokach gazowych i w systemie gazowym. Otwiera to drogę do dyskusji o wykorzystaniu w Polsce także innych odnawialnych paliw gazowych, jak biopropan, który może być istotną technologią wzbogacania biometanu w celu spełnienia warunków jakościowych zatłaczania go do sieci gazowniczej¹⁵.

¹⁴ Analiza dostępności biomasy stałej – zrównoważony potencjał na cele energetyczne w Polsce, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, lipiec 2025.

¹⁵ Więcej w Raporcie Rocznym POGP za rok 2024, w tekście pt. LPG odpowiedzią na wyzwania rynku biometanu.

Grudniowa wersja KPEiK wprowadza nowy element: prognozę spadku kosztu wytwarzania energii elektrycznej o 8% do 2030 r. Takie założenie pozwala na budowę scenariusza uzasadniającego potrzebę elektryfikacji gospodarki. Spadek kosztów energii elektrycznej ma być osiągnięty przede wszystkim dzięki wykorzystaniu odnawialnych źródeł energii. W zaktualizowanym miksie energetycznym wzmocniono rolę źródeł jądrowych, bez rozróżnienia pomiędzy dużymi jednostkami a małymi reaktorami (SMR).

Wykres 27. Struktura zużycia energii finalnej w gospodarstwach domowych w wybranych państwach UE (w %).



Źródło: Eurostat 2024.

EKOBAROMETR 2025: PERCEPCJA GAZU PŁYNNEGO LPG W POLSCE

W maju 2025 r. Agencja Badań Rynku i Opinii SW Research zrealizowała kolejną, 7. Edycję badania EKObarmetr¹⁶. Polska Organizacja Gazu Płynnego ponownie była partnerem tego-rocznego projektu badawczego, co pozwala nam obserwować zmieniającą się percepcję gazu LPG w polskim społeczeństwie.

Wyniki badania SWResearch wskazują, że w 2025 r. ujawnił się proces odejścia od bezkrytycznego wspierania przez Polaków postulatów ekologicznych w oderwaniu od ekonomii podejmowanych działań. **Postawy społeczne dojrzewają i Polacy zaczynają widzieć relację między ochroną klimatu, ochroną środowiska a ponoszonymi przez siebie kosztami.**

¹⁶ EKObarmetr. 7. edycja, SW Research, czerwiec 2025.

W tym można upatrywać negatywnego nastawienia do akcji organizowanych przez aktywistów ekologicznych – 51,2% respondentów odpowiedziało „Zgadzam się” lub „Zdecydowanie się zgadzam” na pytanie czy „działacze ekologiczni wykorzystują ekologię do autopromocji”. Aż 53,6% Polaków uważa, że akcje aktywistów ekologicznych „wyrządzają więcej szkód niż pożytku”!

Co należy kategorycznie podkreślić, Polacy nie są obojętni na ochronę środowiska, a tylko na epatowanie wartościami ekologicznymi. Tylko 9,3% ankietowanych chciałoby, aby Unia Europejska wstrzymała działania w zakresie ochrony klimatu. 71,4% zgadza się, że stan środowiska stanowi istotny problem naszych czasów, a blisko 66,7% uważa, że pracodawcy powinni wprowadzać proekologiczne działania w swoich firmach. 82,4% respondentów kupuje ekologiczne żarówki, a 87,1% twierdzi, że gasi światło – co oznacza, że co do zasady zgadzają się z postulatem oszczędzania energii. Rośnie świadomość problemu i znajomość pojęć związanych z ochroną klimatu (jak np. greenwashing), ale gotowość do kosztownych zmian jest selektywna i warunkowa – Polacy akceptują działania, jeśli widzą dla siebie korzyści finansowe i zdrowotne.

W zrozumieniu ochłodzenia wobec postulatów ekologicznych pomaga pytanie o główną motywację dla podejmowanych przez siebie działań proekologicznych: dla 34,9% Polaków to ekonomia i ekologia w podobnym stopniu, dla 28,6% - w większości ekonomia, a w niektórych przypadkach ekologia. Tylko 11,7% respondentów kieruje się w większości lub wyłącznie czynnikami ekologicznymi. Piotr Zimolzak, wiceprezes SW Research, komentował:

Wzrost obojętności ekologicznej Polaków to nie tylko efekt zmęczenia powszechnym w mediach przekazem alarmistycznym, ale i wyraźny sygnał spadku zaufania do instytucji oraz poczucia braku wpływu na rzeczywistość. Wielu obywateli nie widzi sensu w proekologicznym działaniu, skoro efekty ich starań giną w szumie doniesień o globalnych zanieczyszczeniach, greenwashingu i opóźnieniach legislacyjnych. (...) Jeśli nie odbudujemy zaufania i kompetencji obywateli, transformacja ekologiczna może utknąć w martwym punkcie.

Dzisiejsi Polacy będą wspierać takie działania ekologiczne, które nie będą wiązać się dla nich z istotnymi kosztami, albo wręcz pozwolą im obniżyć koszty życia. Zalew alarmistycznych informacji w mediach powoduje u nich jedynie poczucie zagubienia i frustracji.

W innych badaniach zrealizowanych w 2025 r. obraz jest podobny: CBOS¹⁷ notuje nadal większość uznającą zmiany klimatu za zagrożenie, ale maleje odsetek popierających szybkie osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. i szybkie odchodzenie od węgla, rośnie preferencja „własnego tempa” transformacji.

Podsumowując, badania z 2025 r. nie pokazują „antyklimatycznego zwrotu” Polaków, lecz wejście w bardziej dojrzałą, ale też trudniejszą fazę: społeczeństwo akceptuje co do zasady rozwiązywany problem, ale oczekuje polityki klimatycznej „z ludzką twarzą”, z jasnym rachunkiem kosztów i korzyści oraz ochroną przed niesprawiedliwym rozkładem obciążeń.

Szczególnym przypadkiem analizowanych pod kątem postaw społecznych instrumentów ekologicznych są **Strefy Czystego Transportu (SCT)**. 70,6% Polaków wskazuje, że zdrowie jest dla nich ważną wartością. 81,9% respondentów uważa, że smog jest poważnym zagrożeniem dla

¹⁷ *Opinie o zmianach klimatu i transformacji energetycznej, CBOS 2025.*

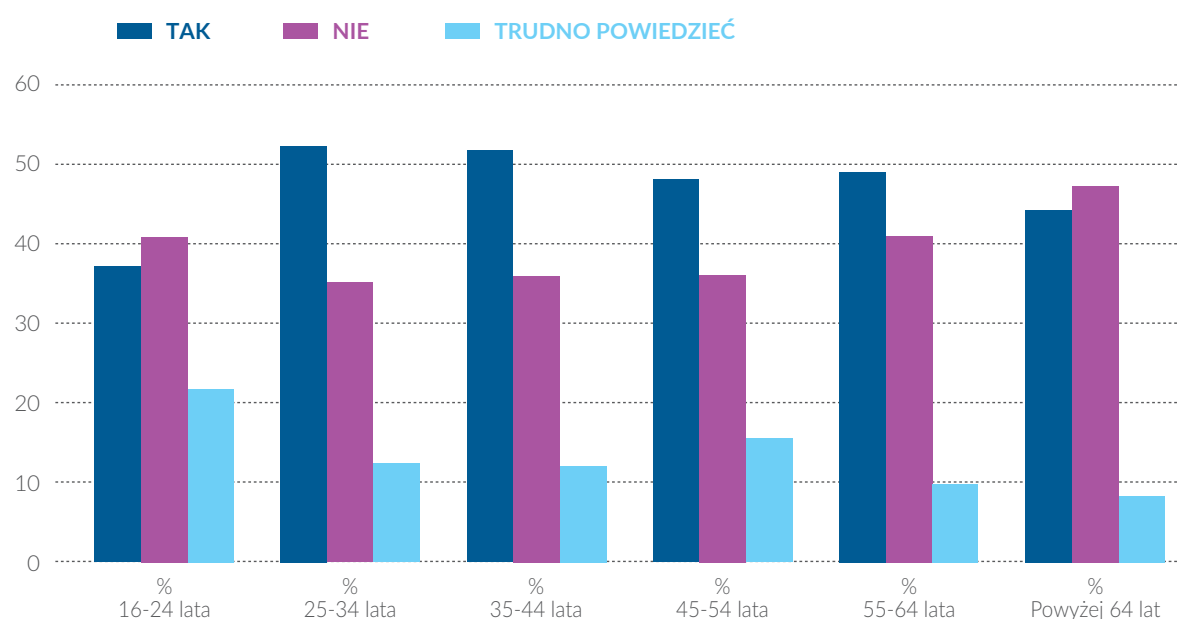
zdrowia ludzi, a ponad 43% - że zanieczyszczenie powietrza należy do największych zagrożeń środowiskowych dla ich rodziny. Co więcej, aż 62% Polaków popiera wprowadzanie uchwał antysmogowych! Większość Polaków uznaje, że SCT mogą poprawić jakość powietrza i zdrowie mieszkańców – i w tym sensie cel regulacji jest generalnie akceptowany.

Tymczasem jedynie 18% Polaków uważa, że wprowadzenie Stref Czystego Transportu jest ważnym krokiem, aby poprawić jakość powietrza, a 24% całkowicie odrzuca pomysł wprowadzenia SCT w swoim mieście. 34% respondentów sprzeciwia się jakimkolwiek ograniczeniom dotyczącym wieku samochodów wjeżdżających do miast, a 36% Polaków uważa, że SCT z gruntu są niesprawiedliwe. Poparcie dla Stref jest wyższe w dużych miastach, gdzie funkcjonuje sprawna komunikacja publiczna. Polacy w Strefach widzą jedno z narzędzi poprawy jakości powietrza, ale oczekują, by były „małe, łagodne i sprawiedliwe”, nie uderzały w zbyt wielu kierowców i zawierały liczne wyłączenia.

Według badania pracowni IBRiS¹⁸ najbardziej przekonani o tym, że Strefy Czystego Transportu mogą faktycznie poprawić jakość powietrza są starsi respondenci w wieku 50-59 oraz 60+ lat. Aż 63% respondentów uważa, że Strefy ograniczają swobodę poruszania się i mogą negatywnie wpływać na lokalną gospodarkę. W EKObarometrze podobne nastawienie przejawia się w niechęci do stref, które dotyczą dużego odsetka aut albo znacznej części powierzchni miasta.

W praktyce oznacza to, że SCT w Polsce mają jedynie warunkowy mandat społeczny: społeczeństwo nie odrzuca stref jako takich, ale oczekuje, że będą wdrażane stopniowo, z osłoną dla najbardziej wrażliwych grup, z wyraźnym monitoringiem efektów i w pakiecie z „pozytywnymi” inwestycjami (transport publiczny, infrastruktura ładowania, modernizacja ogrzewania), a nie jako restrykcyjny instrument polityki klimatycznej oderwany od możliwości finansowych mieszkańców miast. Można przypuszczać, że Strefom zaszkodziło także silne upolitycznienie tego tematu, tak na poziomie krajowym, w kampaniach wyborczych, jak i lokalnym.

■ Wykres 28. Czy kiedykolwiek korzystałeś/aś z gazu płynnego LPG?



Źródło: Ekobarometr 7.

¹⁸ Ekologiczna motoryzacja w Polsce – wyzwania i kierunki rozwoju, IBRiS 2025.

Stosunek wobec SCT mógł być jednym z silnie definiujących kandydatów wyróżników dla elektoratu. Z drugiej strony, Polacy nie lubią ograniczeń i wdrażaniu SCT powinien towarzyszyć proces szerokich konsultacji i komunikacji społecznej o pozytywnych instrumentów zawartych w mechanizmach SCT.

LPG w Polsce jest paliwem bardzo powszechnym. 48% Polaków korzystało kiedykolwiek z gazu płynnego. Według badania Ekobarometr, najszerszą grupą użytkowników są osoby w przedziale wiekowym od 25 do 44 lat – w ich przypadku ponad połowa miała kontakt z gazem LPG. Osoby powyżej 64 roku życia z tego paliwa korzystały najrzadziej, dla nich LPG pozostał swoistą nowością. Gaz płynny pojawił się w Polsce na większą skalę przed 30 laty, a upowszechnił na dobre po przystąpieniu do Unii Europejskiej – wówczas było to paliwo na rynku polskim innowacyjne. Wśród najmłodszych respondentów, do 24 roku życia, zaskakuje natomiast wysoka liczba wskazań na brak wiedzy co do tego, czy korzystali kiedykolwiek z LPG – przeszło 1/5 nie potrafiła odpowiedzieć na tak postawione pytanie.

Polska jest największym autogazowym rynkiem w Unii Europejskiej. Pojazdy zasilane LPG stanowią ok. 13% całego parku samochodowego w kraju, a aż 18,5% Polaków potwierdza, że miało okazję prowadzić taki samochód w ciągu ostatnich trzech lat. Dominują w tej grupie osoby w wieku produkcyjnym - wśród użytkowników LPG w wieku 25-55 lat **43,4%** korzysta z samochodu z instalacją autogazową. Pojazdy takie najpopularniejsze są w średnich miastach: **43,9%** użytkowników gazu w miastach o wielkości 100-500 tys. mieszkańców jeździ na autogazie.

43,6% Polaków uważa, że używanie autogazu (gazu płynnego LPG) w samochodach przyczynia się do poprawy jakości powietrza i ograniczenia smogu, jednak wobec ubiegłego roku z 43,3% do 48,5% zwiększył się udział respondentów niepewnych co do wpływu autogazu na środowisko. Jest to efekt bardzo intensywnej promocji pojazdów elektrycznych oraz starzenia się zarejestrowanej w Polsce floty samochodowej.

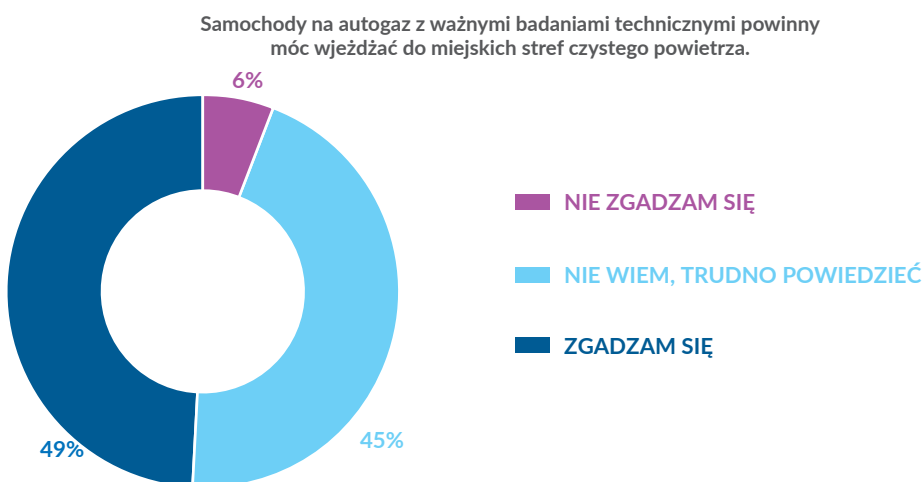
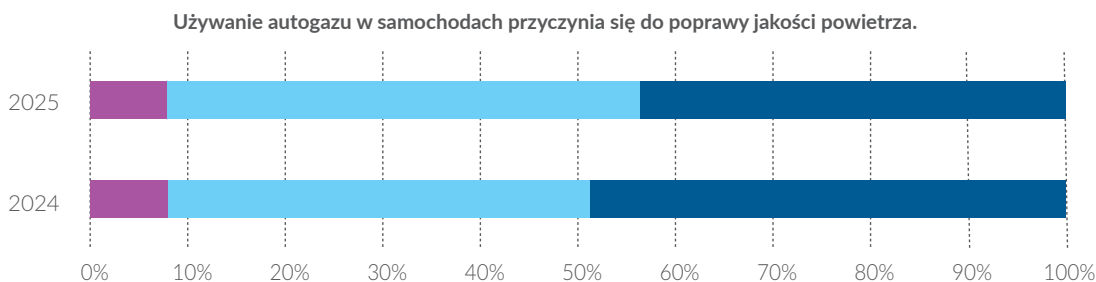
Polacy jednak wciąż chętnie wybierają samochody osobowe napędzane autogazem. Odpowiadając na pytanie *Biorąc pod uwagę moją sytuację, bardziej prawdopodobne, że mój kolejny samochód będzie zasilany autogazem, niż energią elektryczną*, 33,4% respondentów wskazało samochód na autogaz, a 16,9% - elektryczny. Największa, aż trzykrotna różnica wystąpiła w grupie wiekowej 25-34 lata: w tym przypadku 42,2% Polaków wskazało na samochód zasilany autogazem, a 14,4% - na elektryczny.

Wobec trwającej dyskusji o Strefach Czystego Transportu, zadaliśmy Polakom pytanie, czy ich zdaniem zasilane LPG samochody z ważnymi badaniami technicznymi mogły wjeżdżać do SCT. **49,3%** respondentów udzieliło odpowiedzi pozytywnej, a 5,7% - negatywnej.

LPG pozostaje powszechnym i lubianym przez Polaków paliwem grzewczym. 47,9% Polaków deklaruje, że korzystało kiedykolwiek z gazu płynnego, przy czym wśród mieszkańców terenów wiejskich takich wskazań jest **50,5%**. Gaz płynny najpopularniejszy jest wśród ludzi młodszych - korzysta z niego **52,1%** osób w grupie wiekowej 25-44 lata. Starsi częściej korzystają z paliw stałych.

47,6% spośród użytkowników gazu płynnego wykorzystuje go do przygotowania posiłków. Na terenach wiejskich takich osób jest 56,2%, najwięcej w grupie wiekowej 55-64 lata. Do ogrzewania domu z LPG korzysta 13,5% użytkowników paliwa, przy czym na wsiach jest

Wykres 29. Percepcja autogazu w oczach Polaków.



Źródło: Ekobarometr 7.

takich osób 15,6%. W tym zastosowaniu z gazu korzystają najchętniej ludzie młodzi - w grupie wiekowej 16-34 jest ich aż 18,7%, co wynika z uwarunkowań ekonomicznych przy jednocześnie wysokiej świadomości ekologicznej.

52,3% Polaków utrzymuje, że LPG to dobre rozwiązanie grzewcze dla obszarów, gdzie nie ma dostępu do gazociągów ani ogrzewania z sieci miejskiej, a **52,7%** - że wymiana kotłów węglowych na kotły zasilane gazem przyczynia się do poprawy jakości powietrza i ograniczenia smogu. Wobec ubiegłego roku liczba wskazań pozytywnych wzrosła.

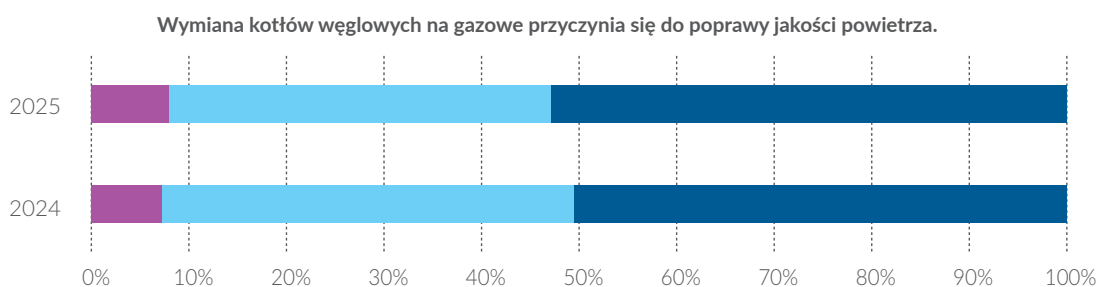
Wielkim rozczarowaniem było wyłączenie kotłów gazowych z programu Czyste Powietrze¹⁹, co jest wnioskiem spójnym z krytyczną oceną wdrażania Stref Czystego Transportu. 51,5% respondentów uważa, że kotły gazowe powinny być nadal dofinansowywane ze środków publicznych - na wsiach takich wskazań jest aż **54,3%**. Tylko 6,9% Polaków popiera wycofanie wsparcia finansowego dla kotłów gazowych. Polacy nie chcą polityk publicznych, które opierają się na zakazach i które przyczyniają się do wzrostu kosztów życia.

Zdaniem **Bartosza Kwiatkowskiego**, dyrektora POGP:

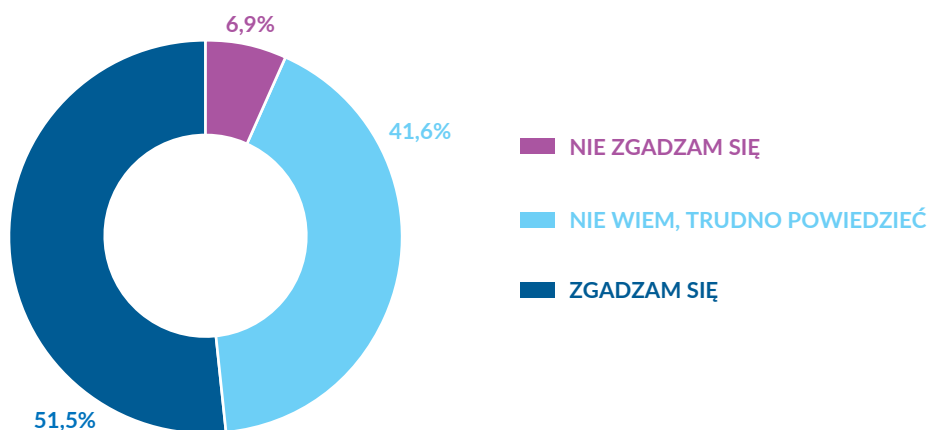
Koszty transformacji energetycznej, jak w całej Europie, absorbują dzisiaj także Polaków. Stąd bierze się ich pozytywna opinia o LPG, paliwie efektywnym kosztowo, które zarazem pozwala na poprawę jakości powietrza.

¹⁹ Dlaczego kotły gazowe nie znalazły się w zaktualizowanej wersji programu Czyste Powietrze, uruchomionej na wiosnę 2025 r., pisaliśmy w poprzedniej edycji naszego Raportu.

Wykres 30. Percepcja ogrzewania gazowego w oczach Polaków.

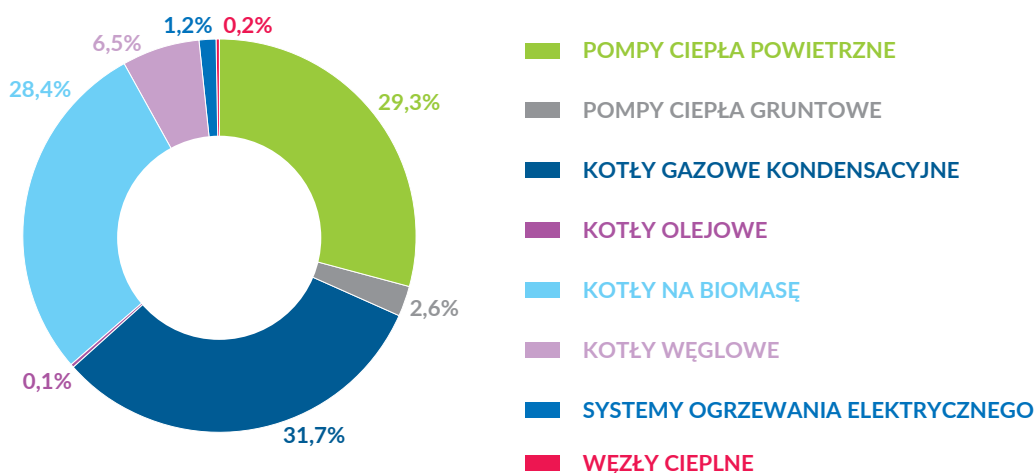


Kotły gazowe powinny być nadal dofinansowywane z programu „Czyste powietrze”.



Źródło: Ekobarometr 7.

Wykres 31. Struktura urządzeń grzewczych sfinansowanych z Programu Czyste Powietrze w okresie 19.09.2018 - 31.12.2025.



Źródło: Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), Centralna Baza Czystego Powietrza, <https://czystepowietrze.gov.pl/efekty-programu/zrodla-ciepla> (stan na 31.12.2025 r.).

Warto też zwrócić uwagę, że coraz więcej Polaków wskazuje, że do używania LPG zachęca ich wygoda korzystania z instalacji LPG (+4,7 pp w porównaniu do badania ubiegłorocznego), a także, że gaz LPG jest bardziej ekologiczny w porównaniu do tradycyjnych paliw (+4,2 pp).



Polska Organizacja
Gazu Płynnego

Energia, której możesz zaufać



SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI

POLSKA ORGANIZACJA GAZU PŁYNNEGO
UL. ZAJĘCZA 15, 00-351 WARSZAWA
NIP: 526-16-73-396 | KRS: 0000024249
WWW.POGP.PL

Liquid
Gas
Europe



 **WLGA**
Energy Anywhere

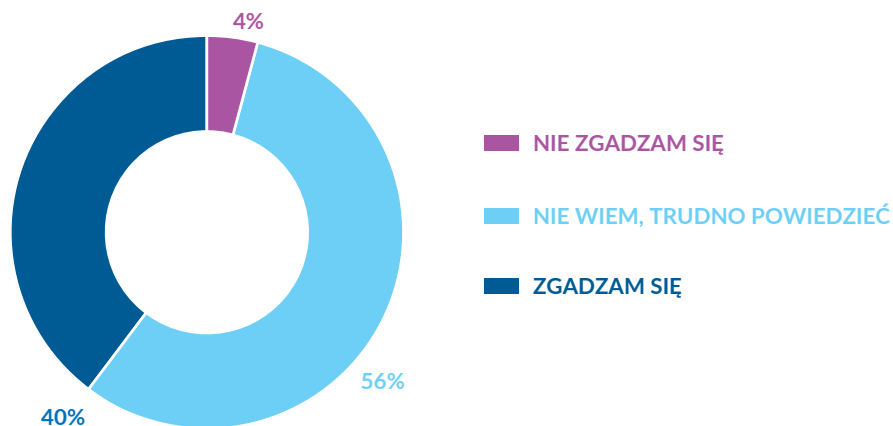
POGP NA 30-LECIE

W 2026 r. mija 30 lat od powołania do życia Polskiej Organizacji Gazu Płynnego. Początek lat 1990-tych był okresem powstawania prywatnego sektora paliwowego oraz radykalnych zmian w tzw. gazyfikacji bezprzewodowej, niewymagającej przyłącza gazowego do sieci. Określenie „gaz płynny” wprowadzili do Polski przedsiębiorcy o zasięgu międzynarodowym, którzy wówczas pojawili się na rynku krajowym. Administracja publiczna stosowała wtedy powszechnie określenie propan-butan, co z perspektywy czasu można ocenić jako korzystne dla budowania świadomości społecznej wobec LPG. Jednym ze skutków przyjęcia uniwersalnego terminu „gaz płynny” jest powszechny brak umiejętności rozróżnienia przez Polaków gazu płynnego LPG, gazu ziemnego i skroplonego gazu ziemnego. Zgodnie z wynikami przytaczanej wcześniej 7. edycji badania Ekobarometr²⁰ zrealizowanej na reprezentatywnej próbie 1502 osób:

- 39,5% respondentów zgodziło się, że gaz ziemny, skroplony gaz ziemny i gaz płynny LPG różnią się od siebie,
- 56,2% respondentów nie potrafiło odpowiedzieć na tak postawione pytanie.

Okolo połowy spośród respondentów, którzy odpowiedzieli prawidłowo, potrafi rozpoznać najważniejsze cechy użytkowe gazu płynnego, tj. zachowanie w warunkach normalnych postaci płynnej, co pozwala na przechowywanie w butlach i dostarczanie paliwa za pomocą cystern.

■ Wykres 32. Czy zgadzasz się, że gaz ziemny, gaz LNG (skroplony gaz ziemny) i gaz płynny LPG różnią się od siebie?



Źródło: Ekobarometr 7.

W ciągu 30 lat rynek paliw w ogóle, a gazu płynnego w szczególności zmienił się diametralnie. Gdy Organizacja powstawała, na rynku polskim dominował segment butlowy, jednak już wkrótce w fazę dynamicznego wzrostu wszedł rynek autogazowy. To wtedy miały miejsce największe przyrosty krajowej konsumpcji, gdy wraz z większą dostępnością LPG w Polsce upowszechniła się „jazda na gazie” i jego rola jako bardzo konkurencyjnego cenowo paliwa transportowego. Po przystąpieniu do Unii Europejskiej w 2004 r. Polska stała się największym rynkiem autogazu we Wspólnocie i utrzymuje ten status nieprzerwanie od 20 lat.

²⁰ EKObarmetr. 7. edycja, SW Research, czerwiec 2025.

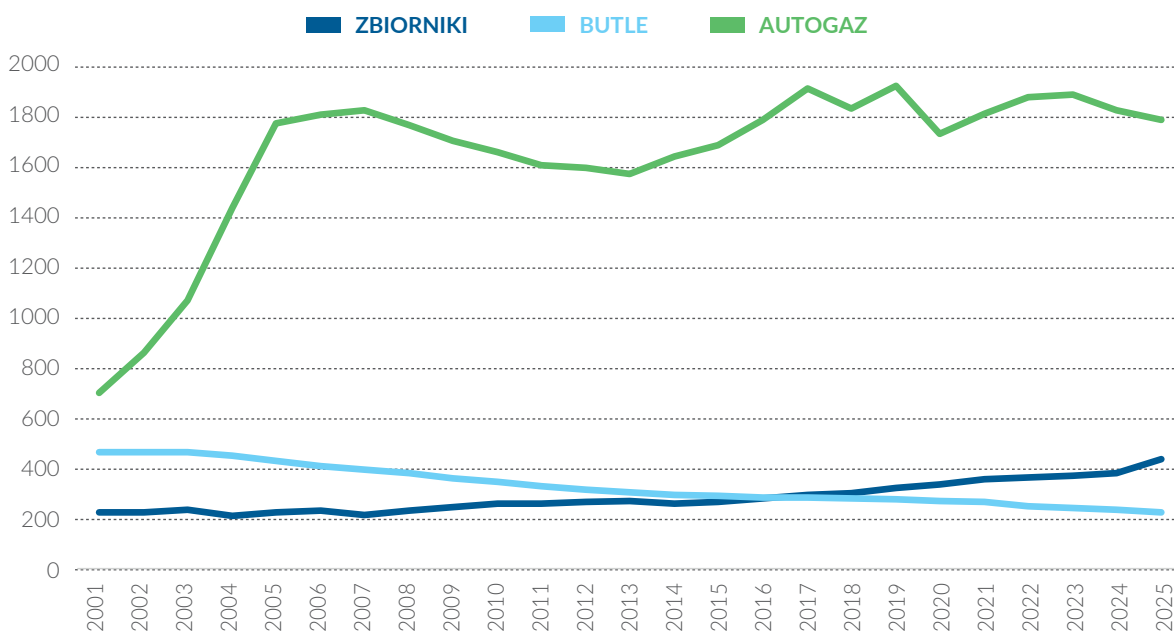
W ocenie Kamila Sobolewskiego, głównego ekonomisty Pracodawców RP, przeciętny użytkownik autogazu oszczędza rocznie ok. 3 tys. zł na kosztach paliwa.

W znacznej mierze dzięki programowi Czyste Powietrze, uruchomionemu w 2018 r., nabrała tempa wymiana bezklasowych „kopciuchów” opalanych węglem i odpadami.

W 2021 r. Europa doświadczyła też kryzysu energetycznego w związku z przygotowywaniem się Rosji do pełnoskalowej inwazji na Ukrainę. Efektem był wzrost ceny nośników energii – w tym gazu ziemnego w zimie 2021/22 - do bezprecedensowych poziomów. Gaz płynny okazał się wówczas paliwem wyjątkowo odpornym na zaburzenia geopolityczne, co zwiększyło zainteresowanie ze strony przemysłu i odbiorców komunalnych. Utrwaliło się wówczas w Polsce znaczenie LPG jako stabilnego kosztowo paliwa grzewczego i ważnego paliwa rezerwowego, substytucyjnego wobec gazu ziemnego.

Dzięki kombinacji wzrostu zainteresowania konwersją domowego ogrzewania oraz odporności na zaburzenia geopolityczne, w 2021 r. sprzedaż luzem zastąpiła butle jako drugi co do wielkości segment rynku polskiego i odtąd pozostaje najszybciej rosnącą jego częścią.

■ Wykres 33. Trendy rynkowe według segmentów rynku (opakowanie) w Polsce (w tys. ton) w latach 2001 - 2025).



Źródło: oprac. własne POGP.

OBECNY WPŁYW LPG NA GOSPODARKĘ NARODOWĄ

W lutym 2026 r. instytut WiseEuropa opublikował przygotowane na zlecenie i pod patronatem Polskiej Organizacji Gazu Płynnego opracowanie pt. **Branża LPG: Rola i znaczenie w gospodarce Polski**²¹. Stanowi ono pierwszą w historii polskiego sektora gazu płynnego LPG próbę kompleksowej odpowiedzi na pytanie, jakie znaczenie dla polskiej gospodarki ma nasza branża, a inspiracją do jego powstania było 30-lecie POGP. Jeden z autorów raportu WiseEuropa, Krzysztof Bocian, podsumowuje:

²¹ Bocian, K., Bukowski, M., *Branża LPG: Rola i znaczenie w gospodarce Polski*, WiseEuropa, luty 2026.

LPG to przewidywalność: dojrzały, stabilny i odporny na zawirowania rynek. Za LPG stoi też realna gospodarka. Sektor napędza blisko 300 tysięcy miejsc pracy rozproszonych w całej gospodarce – od rafinerii, dystrybucji i magazynowania, przez produkcję zbiorników, po warsztaty samochodowe i stacje paliw. Ponad 70% zatrudnienia związane jest z sektorem transportu, który odpowiada za ¼ krajowego zużycia, a LPG to trzecie najważniejsze paliwo w Polsce. Ponadto 15% gazu płynnego zużywają gospodarstwa domowe do celów grzewczych oraz podgrzewania posiłków. Ekonomicznie LPG spełnia cechy paliwa: taniego, dostępnego, łatwego do magazynowania i transportu oraz elastycznego.

Powszechność zastosowania gazu płynnego utrudnia opis ilościowy znaczenia tego paliwa w gospodarce. Gaz płynny LPG nie występuje jako odrębna branża w klasyfikacji statystycznej. Działalności z nim związane są rozproszone w wielu sektorach – od rafinacji, przez logistykę, po produkcję metalowych zbiorników i butli oraz obsługę instalacji LPG w samochodach. Te sektory generują pełne spektrum miejsc pracy powiązanych z LPG, przy czym dane dotyczące zatrudnienia należy traktować jako bezpośrednie, łącznie z wpływem pośrednim i indukowanym, który odzwierciedla szerokie wykorzystanie paliwa.

Łącznie sektory związane z LPG zatrudniają 299 tys. osób, w tym 26% kobiet (77 tys.) i 74% mężczyzn (222 tys.). Łączne zatrudnienie w sektorach związanych z LPG odpowiada za 2% wszystkich zatrudnionych w gospodarce²².

Największym pracodawcą dla przemysłu gazu płynnego jest sektor motoryzacyjny i branże z nim powiązane. Według WiseEuropa sektory związane z transportem i jego obsługą odpowiadają za ok. 214 tys. zatrudnionych, a więc 72% w branżach powiązanych z LPG. Jest to udział zbliżony do udziału sektora autogazowego w całym rynku gazu płynnego w Polsce. Warto wyróżnić tutaj sektory gospodarki najściślej związane bezpośrednio z branżą LPG. W sektorze produkcji zbiorników, obejmującym butle LPG czy zbiorniki do autogazu (25.29, 25.91), pracuje w kraju 12,5 tys. osób, z czego ok. 1,7 tys. stanowią kobiety.

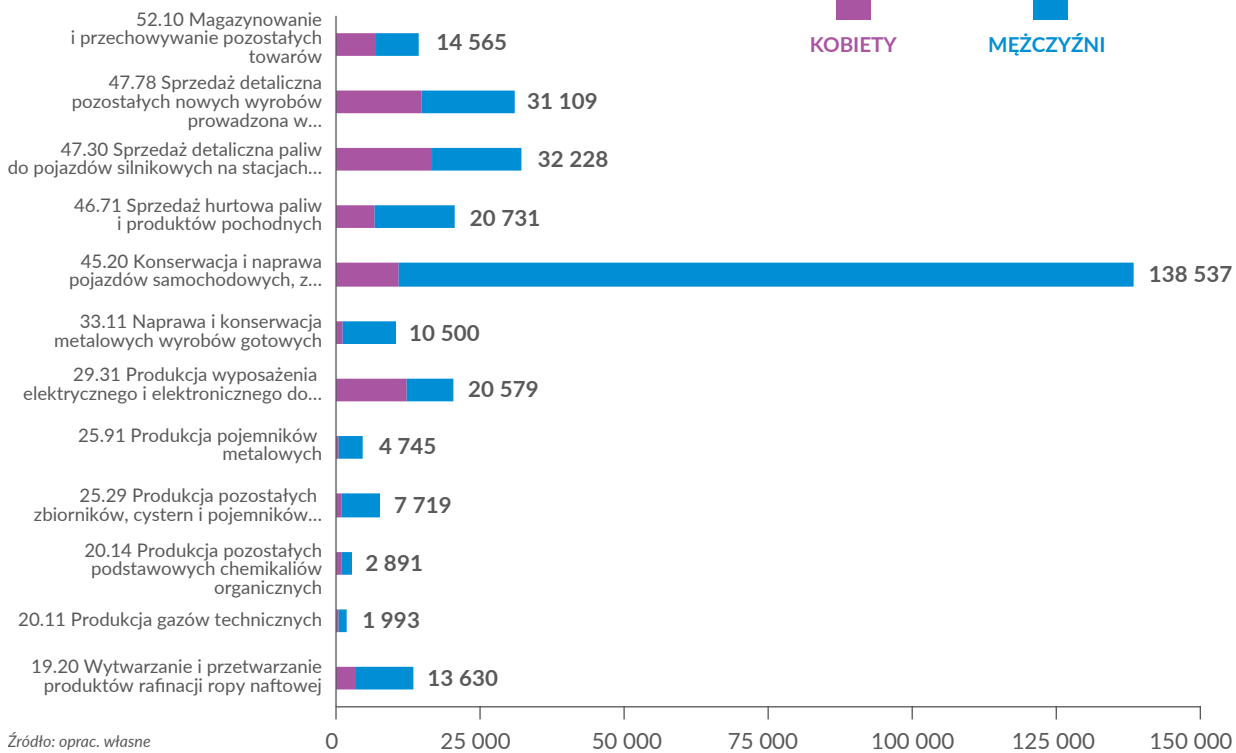
Istotny wkład branża LPG wnosi także do budżetu państwa. Wpływy podatkowe związane ze sprzedażą gazu płynnego w minionych latach, obejmujące podatek od towarów i usług oraz podatek akcyzowy, utrzymywały się w przedziale 2,2–3,0 mld zł osiągając szczyt w latach 2022–23. Są to wartości na poziomie ok. 1% dochodów z tych podatków rocznie, proporcjonalne do innych paliw na rynku krajowym zważywszy mniejszy wolumen sprzedaży w porównaniu np. do gazu ziemnego. WiseEuropa ocenia, że gaz płynny LPG jest dojrzałym i przewidywalnym źródłem wpływów budżetowych, które w minionych latach nie generowało istotnych wahań fiskalnych nawet pomimo kryzysów energetycznych czy też zmian cen – znacząco mniejszych, niż w przypadku tych doświadczanych przez inne paliwa.

Dodatkowo, podobnie jak w przypadku innych paliw płynnych, konsumenci w cenie gazu płynnego odprowadzają opłatę paliwową, której wysokość w 2024 r. sięgnęła 635 mln zł, co odpowiada mniej więcej 2/3 wpływów odprowadzonych z tytułu akcyzy. Udział LPG w łącznych wpływach z opłaty paliwowej w Polsce sięga aż 6,5%²³. Opłata paliwowa nie zasila bezpośrednio budżetu, lecz trafia do Krajowego Funduszu Drogowego, Funduszu Kolejowego oraz Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Użytkownicy LPG współfinansują zatem utrzymanie infrastruktury drogowej i kolejowej w Polsce.

²² *Ibid.*, s. 17.

²³ *Ibid.*, s. 25.

Wykres 34. Zatrudnienie w sektorach związanych z LPG.



Kamil Sobolewski z Pracodawców RP podsumowuje wpływ LPG na gospodarkę następująco:

Według cen z końca 2025 r., import do Polski 1,9 mln ton LPG kosztował gospodarkę ok. 3,2 mld zł. Ekwiwalent sprowadzenia benzyny silnikowej do jego zastąpienia oznaczałby koszt 5,5 mld zł. Zastosowanie LPG oznacza, że gospodarka polska nie musiała importować paliw za 2,3 mld zł, co oznacza zmniejszenie deficytu handlowego o 9% i deficytu obrotów bieżących o 15%, a także realny wzrost PKB o 0,1% rocznie.

Wobec wzrostu kosztów nośników energii w konsekwencji nowego konfliktu w Zatoce Perskiej, który rozpoczął się 28 lutego, koszty importu paliw do Europy istotnie wzrosły. Warto zauważyć, że możliwość zastępowania w transporcie drogowym benzyn gazem płynnym LPG zapewnia w tych warunkach jeszcze większą korzyść dla bilansu handlowego państwa.

LATA 2021-25 W BRANŻY LPG

Mijającą pięcioletkę Polska Organizacja Gazu Płynnego rozpoczynała w warunkach pandemicznego lockdownu. Był to trudny dla przedsiębiorców okres, który spowolnił działalność gospodarczą i przyczynił się do spadku PKB w całej Europie. Obchody 25-lecia POGP w warszawskim Teatrze Sabat odbywały się w klimacie fatalizmu i nadziei na szybki powrót do normalności.

Zwróciliśmy się do naszych firm członkowskich z prośbą o przedstawienie, jakie wydarzenia z minionych 5 lat w największym stopniu wpłynęły lub miały największe znaczenie dla branży LPG w Polsce. **Jako jedna z odpowiedzi pojawiły się skutki pandemii lockdownu.** Według danych POGP w roku 2020 krajowy rynek LPG zmniejszył się o 7,1% w porównaniu do roku poprzedniego i kolejne dwa lata zajął powrót do poziomu sprzed pandemii. Najbardziej ucierpiał wówczas rynek autogazowy, który w efekcie COVID-19 zmniejszył się o 10%. Kolejne lata przyniosły rynkowi gazu płynnego wzrost – z zastrzeżeniem segmentu butlowego, który kurczy się w ostatnich latach w średnim tempie 2,7% rocznie.

W tym ostatnim segmencie **ważnym wydarzeniem ostatniej 5-latki była zmiana zasad realizacji badań okresowych**, której poświęciliśmy dwa teksty – w Raportach Rocznych za lata 2022 i 2023. Od 3 października 2022 r. Transportowy Dozór Techniczny (TDT) przejął odpowiedzialność za prowadzenie badań legalizacyjnych w przypadku butli, które nie są oznakowane znakiem „П”. Wzrost kosztów badań, który wiązał się z nowymi zasadami, rodził dla rynku szereg konsekwencji, w tym eskalację zjawiska nieetycznych działań polegających na nielegalnej podmianie i wprowadzaniu do sprzedaży butli nielegalizowanych w zamian za butle posiadające ważne badania okresowe. Wobec relatywnie słabego nadzoru nad obrotem butlami, nieetyczni przedsiębiorcy korzystają bez ograniczeń i bez kontrybuowania w kosztach systemu z butli nielicznych podmiotów, które badania przeprowadzają. W 2023 r. podjęta została próba poprawy nadzoru nad systemem drogą koncesjonowania rozlewni gazu płynnego, jednak ustawa zawierająca to rozwiązanie (tzw. ustawa CONNECT) nie przeszła przez proces legislacyjny przed wyborami parlamentarnymi i w efekcie trafiła do sejmowego kosza zgodnie z zasadą parlamentarnej dyskontynuacji. Obecnie w rosnącym stopniu koszt utrzymania tego rynku ponoszą dwa podmioty kierujące do badań okresowych zdecydowaną większość legalizowanych corocznie butli.

W najbliższych latach dwa nowe czynniki mogą wpłynąć na rynek butlowy: wejście w sierpniu 2026 r. rozporządzenia PPWR²⁴, o którym będziemy pisać w Raporcie za rok, oraz postulowane w ramach prac w Ministerstwie Energii podniesienie progu, powyżej którego działalność gospodarcza w zakresie obrotu gazem płynnym LPG podlega koncesjonowaniu. Należy się jednak spodziewać, że w kolejnych latach segment butlowy w Polsce będzie stopniowo kurczył się do zastosowań, w których butle są trudne do zastąpienia przez inne źródła energii.

W zgodnej opinii naszych branżowych respondentów, największy wpływ na branżę gazu płynnego w ciągu ostatnich lat miały konsekwencje rosyjskiej pełnoskalowej inwazji na Ukrainę. Wejściu w życie sankcji nałożonych na rosyjski LPG poświęciliśmy w niniejszym Raporcie odrębny tekst. Warto podkreślić, że niemal wszyscy pytani przez nas eksperci wskazali na implikacje trwającego konfliktu jako najważniejsze dla rynku wydarzenie minionego pięcioletnia – nie tylko dla branży LPG, ale dla całego sektora paliwowego.

Warto przypomnieć, że zanim 24 lutego 2022 r. armia rosyjska wkroczyła na terytorium Ukrainy, Moskwa ograniczyła dostawy gazu ziemnego do Europy celem przeciwdziałania wsparciu przez państwa Unii władz w Kijowie. Doprowadziło to do ogólnoeuropejskiego kryzysu energetycznego i konieczności podjęcia przez wiele rządów inicjatyw zmierzających do ograniczenia kosztów energii dla obywateli. W Polsce jeszcze pod koniec 2021 r. przedstawione zostały założenia Tarczy Antyinflacyjnej, która miała złagodzić efekty kryzysu dla konsumentów. Wprowadzono wówczas rozwiązania osłonowe także dla użytkowników autogazu, w szczególności tymczasowe obniżki podatku akcyzowego oraz podatku VAT od LPG dla celów transportowych²⁵. W praktyce, gaz płynny okazał się wówczas paliwem bardzo odpornym na czynniki geopolityczne, co pobudziło zainteresowanie LPG jako paliwem substytucyjnym ze strony sektora przemysłowego. Wkrótce później rozpoczęła się europejska dyskusja o sankcjach na gaz pochodzenia rosyjskiego, którą relacjonowaliśmy w naszych kolejnych Raportach²⁶. Oddajmy głos przedstawicielom naszej branży:

²⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/40 z dn. 19 grudnia 2024 r. w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych, zmiany rozporządzenia (UE) 2019/1020 i dyrektywy (UE) 2019/904 oraz uchylecia dyrektywy 94/62/WE.

²⁵ Więcej: *Prioritytety krajowe POGP w 2022 r., Raport Roczny 2022, POGP, Warszawa 2023.*

²⁶ *Europa: bezpieczeństwo energetyczne a polityka klimatyczna, Raport Roczny 2022, POGP, Warszawa 2023.*

Robert Bukowski, Information Market SA:

W ostatnich pięciu latach kluczowym wydarzeniem dla branży LPG w Polsce było wprowadzenie 20 grudnia 2024 r. embarga na rosyjski LPG, które – mimo wcześniejszego silnego uzależnienia od tego kierunku – nie zachwiało rynkiem w 2025 roku dzięki wcześniejszym przygotowaniom i skutecznej dywersyfikacji dostaw. Obawy o gwałtowny wzrost cen i przejściową niestabilność nie potwierdziły się, a umiarkowane podwyżki oraz rozwój nowej logistyki pokazały dojrzałość i odporność sektora na czynniki geopolityczne.

Piotr Urbański, GOK Regler und Armaturen Polska sp. z o.o.:

Największe znaczenie dla branży LPG w ostatnich latach bez wątpienia miała wojna w Ukrainie. Branża LPG w Polsce w początkowym okresie konfliktu (2022) odnotowała znaczne poruszenie w przemysłowym segmencie LPG spowodowane obawami przed brakiem i wysokimi cenami gazu ziemnego. LPG zdało egzamin jako alternatywne źródło energii m.in. dla przemysłu hutniczego czy też spożywczego. W późniejszym okresie konfliktu branża stanęła przed wyzwaniem zastąpienia rosyjskiego LPG innymi źródłami dostaw, co z powodzeniem udało się dzięki zaangażowaniu importerów. Wyzwaniem był sposób sprowadzania LPG do Polski – konieczne było przestawienie importu z kolei na inne sposoby transportu, takie jak droga morska i porty czy cysterny drogowe.

Adam Lewandowski, Bałtykgaz Sp. z o.o.:

Po rosyjskiej agresji na Ukrainę Unia Europejska zaczęła redukować import energii z Rosji, lecz proces był stopniowy i pełen wyjątków. LNG i część LPG pozostawały przez lata poza sankcjami. (...) UE przez ponad trzy lata pozwalała na import LNG z Rosji, dopiero w 2025–2026 ustalając twarde daty zakończenia dostaw.

W 2025 r. Stany Zjednoczone stały się największym dostawcą paliw kopalnych do Unii, odpowiadając za 19% całego importu, głównie dzięki LNG. Porzuciliśmy zależność od Rosji, jednak na rzecz wzrostu zależności od USA – w czasach rosnącej asertywności Amerykanów wobec tradycyjnych sojuszników.

Jak zauważają inni z naszych ekspertów, napaść na Ukrainę radykalnie zmieniła podejście do bezpieczeństwa energetycznego w Europie, stawiając je ponownie w centrum polityki energetycznej. W Raporcie Rocznym POGP za rok 2022 pisaliśmy szeroko o trylemacie energetycznym Europy²⁷ i wieloletnim lekceważeniu przez Unię aspektu bezpieczeństwa paliwowego. Trzy lata później sytuacja zmieniła się diametralnie i każdy instrument polityki europejskiej analizowany jest przez pryzmat jego wpływu na bezpieczeństwo energetyczne kontynentu.

Do najważniejszych dla branży wydarzeń ostatniego 5-lecia należały także wieloletnie prace legislacyjne nad pakietem klimatycznym *Fit for 55*²⁸. Na poziomie państw członkowskich, w tym Polski, trwają obecnie prace nad wdrożeniem aktów prawnych składających się na pakiet, o czym piszemy w kolejnym rozdziale niniejszego Raportu. Przedstawiciele naszej branży jednomyślnie oceniają zacieśnianie europejskiej polityki klimatycznej jako drugi, obok wojny, najistotniejszy proces ostatnich lat. O tym, jak postrzegają go Polacy, piszemy w tekście poświęconym wynikom badania EKObaremtr.

²⁷ Ibid., s. 46.

²⁸ Pierwszy raz o pakiecie pisaliśmy w tekście pt. *Fit for 55, czyli pakiet wdrażający Europejski Zielony Ład*, Raport Roczny 2021, POGP, Warszawa 2022.

Ewa Abramiuk-Lété, Liquid Gas Europe, *Fit for 55* charakteryzuje następująco:

Istotny wpływ miała intensyfikacja unijnej polityki klimatycznej, w szczególności pakiet Fit for 55. W obszarze budynków duże znaczenie miała rewizja dyrektywy EPBD, która zaostrzyła wymagania dotyczące efektywności energetycznej i dekarbonizacji ogrzewania, wpływając na decyzje inwestycyjne gospodarstw domowych, zwłaszcza na obszarach poza siecią gazową. Z kolei w transporcie kluczowe były normy emisji CO₂ dla samochodów, które w praktyce wyznaczają kierunek transformacji sektora i stawiają pytania o przyszłą rolę paliw alternatywnych, w tym autogazu, jako dostępnego kosztowo rozwiązania redukującego emisje w okresie przejściowym.

Na znaczeniu zyskały również kwestie społeczne, takie jak koszty energii, dostępność alternatyw technologicznych oraz ryzyko ubóstwa energetycznego. W tym kontekście LPG odegrało i nadal odgrywa ważną rolę w Polsce jako paliwo zapewniające relatywnie niskie emisje, bezpieczeństwo dostaw i przystępność cenową, szczególnie w regionach wiejskich i małych miejscowościach.

Pakiet *Fit for 55* rodził bezpośrednio konsekwencje dla funkcjonowania rynku. Unia Europejska podjęła od 2021 r. po raz pierwszy zdecydowane kroki zmierzające do ograniczenia możliwości stosowania paliw kopalnych przez konsumentów indywidualnych, odwołując się do szerokiej palety działań: od podnoszenia wymagań technicznych, przez instrumenty finansowe po działania komunikacyjne. Szczególnie energiczna kampania negatywna toczyła się od 2023 r. wobec ogrzewania gazowego. Przedsiębiorcy reprezentujący konkurencyjne rozwiązania ogrzewnicze nadinterpretowali, a niekiedy wprost wypaczali przekaz uchwalanych przez Unię Europejską aktów prawnych – w szczególności tzw. dyrektywy budynkowej, EPBD²⁹ – kierując przez media przekaz o domniemanym zakazie ogrzewania gazowego.

O wpływie na branżę kampanii antygazowej mówił nam **Piotr Frycz**, Chemet SA:

Zbiegło się to [efekty sankcji – przyp. POGP] z wyjątkowo nieuczciwą kampanią reklamową producentów/importerów pomp ciepła, która rzeczywiście znacząco wpłynęła na spadek popytu na instalacje grzewcze i technologiczne LPG. Subsydowane instalacje PV i pomp ciepła, często niewłaściwie dobrane, montowano w setkach tysięcy budynków w Polsce, co przyniosło słynne rachunki „grozy” za prąd już w sezonie zimowym 2022/23 (...).

Począwszy od roku 2024 mamy do czynienia z odbiciem na rynku instalacji grzewczych LPG, głównie w budownictwie jednorodzinny, a tym samym wzrostem konsumpcji gazu w tym segmencie. Jest to efekt dużej dostępności gazu płynnego, jego konkurencyjnej ceny oraz dużo niższego kosztu inwestycji w stosunku do pomp ciepła. (...) Z punktu widzenia nas jako producenta zbiorników LPG wartym odnotowania faktem jest niesamowity wzrost popularności zbiornika 3650L (około 1,5 tony gazu), który zabezpiecza przeciętny dom o powierzchni 150 m² w paliwo na cały rok, co pozwala zoptymalizować z jednej strony logistykę dystrybutorowi LPG, a dla klienta oznacza częstokroć niższą cenę jednostkową zakupu gazu - do tej pory najpopularniejsze zbiorniki 2700 trzeba było tankować 3, a nawet 4 razy w ciągu 24 miesięcy.

W Polsce negatywnym sygnałem ze strony rządu był usunięcie od 2025 r. możliwości dofinansowania montażu kotłów gazowych ze środków publicznych. W związku ze zmianami w rozporządzeniu Ministerstwa Rozwoju i Technologii dotyczącym przedsięwzięć

²⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1275 z dn. 24 kwietnia 2024 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków.

termomodernizacyjnych³⁰, wstrzymane zostało wówczas wsparcie dla wymiany starych źródeł ciepła na gazowe w ramach programu Czyste Powietrze. Stanowisko POGP w tej sprawie było jednoznaczne³¹: oceniamy, że taki krok był rozwiązaniem nadmiarowym i nieuzasadnionym w świetle dyrektywy EPBD, i powinien być ograniczony jedynie do samodzielnych kotłów na paliwa kopalne. W ocenie POGP działanie to w sposób nieuzasadniony ograniczyło możliwości wsparcia przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej dla wymiany źródeł ciepła, negatywnie wpływając na możliwości poprawy jakości powietrza w Polsce.

Tak o finansowaniu kotłów gazowych mówił **Janusz Starościk**, SPIUG:

Polskie przepisy nie zabraniają finansowania kotłów gazowych do czasu wdrożenia przepisów dyrektywy EPBD. Dotyczy to programów finansowych w trakcie realizacji, takich jak „Czyste Mieszkanie” czy „Stop Smog”, czy inne programy wsparcia lokalne które uwzględniają przepisy przejściowe. Możliwe jest również wsparcie finansowe dla układów hybrydowych (np. kocioł gazowy z kolektorami słonecznymi lub pompą ciepła), pod warunkiem znacznego udziału energii odnawialnej. (...)

Jeśli zachęty finansowe zostały wybrane do inwestycji przed 2025 r., zgodnie z artykułami rozporządzeń dotyczących funduszy europejskich, to nadal jest to możliwe do końca wieloletnich ram finansowych w 2027 r. Zwolnienia te powinny mieć zastosowanie w szczególności w krajach, w których kotły węglowe mają zostać zastąpione kotłami na gaz ziemny. Z tego wynika, że program „Czyste Powietrze” powinien być objęty tymi wyjątkami do 2027 r.

Wstrzymanie finansowania dla kotłów gazowych z programu Czyste Powietrze dało impuls do rozwoju rynku kotłów biomasowych, ale nie zatrzymało wzrostu segmentu komunalnego na rynku LPG. Po dwóch ciepłych zimach, w 2024 r. odnotowano wzrost zużycia gazu płynnego w systemach przydomowych o 2,1%, a w 2025 r. – o blisko 6%. Według danych Urzędu Dozoru Technicznego, liczba instalacji zbiornikowych konsekwentnie rośnie – o ok. 7,5% w 2023 r., 11% w 2024 r. i 10% w 2025 r. Stabilny wzrost liczby przydomowych instalacji LPG różni się istotnie od dynamiki sprzedaży kotłów gazowych (niezależnie od rodzaju paliwa gazowego). Ta ostatnia spadła w 2023 r. o ok. 30% wobec powszechnej w Polsce dezinformacji na temat polityki unijnej wobec kotłów gazowych, wzrosła o ok. ¼ w 2024 r. w kontekście negatywnych doświadczeń konsumenckich ze źle dobranymi pompami ciepła i brakiem wykwalifikowanego serwisu tych urządzeń³², aby spaść ponownie po wykreśleniu kotłów gazowych z programu Czyste Powietrze.

Ważnym dla polskiego rynku LPG zjawiskiem w minionym 5-leciu było także pojawienie się zupełnie nowego segmentu chemicznego. Zakład odwodornienia propanu w Policach spółki Azoty Polyolefins SA od 2022 r. rozpoczął po raz pierwszy w Polsce produkcję polipropylenu. Na świecie tego typu instalacje należą do największych odbiorców propanu i zarazem stały się drugim co do wielkości źródłem polipropylenu. Na europejskim rynku LPG sektor chemiczny odpowiada za ok. 40% konsumpcji. W Polsce dotąd było to zjawisko marginalne. Zakład w Policach oznacza nowy rozdział dla krajowego rynku gazu płynnego – w roku 2024 r.

³⁰ Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 19 grudnia 2024 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie określenia wykazu rodzajów materiałów budowlanych, urządzeń i usług związanych z realizacją przedsięwzięć termomodernizacyjnych.

³¹ Ogrzewanie w EPBD: technologia a paliwo, Raport Roczny 2024, POGP, Warszawa 2025.

³² Rynek urządzeń grzewczych w Polsce w 2024 r., Stowarzyszenie Producentów i Importerów Urządzeń Grzewczych, Warszawa 2025.

Azoty sprowadziły do kraju na własne potrzeby blisko 270 tys. ton propanu, co odpowiada 11% całkowitego zużycia w pozostałych segmentach polskiego rynku i przewyższa rozmiar segmentu butlowego.

CO NAS CZEKA DO 2030 R.?

Przed polską branżą LPG stoi dziś szereg wyzwań związanych z dostosowaniem się do uchwalonych już w ramach pakietu *Fit for 55* aktów prawnych, które bądź to są obecnie wdrażane do prawa krajowego, bądź to oczekują na pełną transpozycję. O projektowanych europejskich regulacjach prawnych piszemy w kolejnym rozdziale niniejszego Raportu, a co widać z perspektywy Brukseli, opowiadała nam **Ewa Abramiuk-Lété**:

W najbliższych latach kluczowym wyzwaniem dla branży LPG w Polsce będzie pogodzenie ambitnych celów klimatycznych UE z realiami gospodarczymi i społecznymi. Jednym z najważniejszych czynników będzie sposób wdrożenia ETS2 na poziomie krajowym – zarówno jego tempo, jak i towarzyszące mechanizmy osłonowe dla odbiorców końcowych. Źle zaprojektowane wdrożenie może prowadzić do wzrostu kosztów energii i pogłębienia ubóstwa energetycznego, natomiast podejście pragmatyczne może stworzyć impuls do inwestycji w odnawialne gazy płynne.

W sektorze ogrzewania przyszłość LPG będzie w dużej mierze zależała od tego, czy polityka publiczna uwzględni różnorodność lokalnych warunków i potrzeb użytkowników końcowych. W Polsce, gdzie znaczna część budynków znajduje się poza siecią gazową, LPG pozostaje jednym z kluczowych nośników energii. Jego stopniowa dekarbonizacja dzięki bioLPG i rDME pozwala znacząco obniżać emisje bez konieczności kosztownej wymiany instalacji czy systemów grzewczych, co czyni tę ścieżkę szczególnie istotną z punktu widzenia sprawiedliwej transformacji energetycznej.

Równie ważnym obszarem będzie transport. Przyszłość autogazu będzie kształtowana przez unijne normy emisji CO₂ dla samochodów oraz tempo elektryfikacji floty. LPG w transporcie już dziś oferuje realne korzyści emisyjne i kosztowe, a jego dalszy rozwój – zwłaszcza w połączeniu z odnawialnymi komponentami – może odegrać istotną rolę jako rozwiązanie przejściowe, zapewniające dostępne cenowo obniżanie emisji dla milionów użytkowników, szczególnie w segmencie pojazdów istniejących.

Po stronie pozytywnej widać rosnące zainteresowanie bioLPG i innymi odnawialnymi paliwami ciekłymi. Ich największą zaletą jest możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury i urządzeń, co czyni transformację bardziej dostępną i społecznie akceptowalną. Branża LPG będzie się więc zmieniać w kierunku dywersyfikacji portfela produktów, większej integracji z polityką klimatyczną UE oraz ścisłej współpracy z decydentami. Kluczowe będzie uznanie LPG i odnawialnych gazów płynnych jako części rozwiązania, a nie problemu, w technologicznie neutralnej i sprawiedliwej transformacji energetycznej.

O zagrożeniach płynących z polityki klimatycznej Unii Europejskiej mówią wszyscy ankietowani. Do odmienianej przez wszystkie przypadki od września 2024 r., kiedy opublikowano tzw. Raport Draghiego³³, konkurencyjności odnosi się **Konrad Kowalski**, MAKEEN Energy:

³³ *The future of European competitiveness*, Publications Office of the European Union, Luksemburg 2025.

W najbliższych latach branża LPG będzie funkcjonować pod silną presją regulacyjną związaną z polityką klimatyczną UE oraz postępującą elektryfikacją transportu i ogrzewnictwa. Największym wyzwaniem będzie utrzymanie konkurencyjności rynkowej w warunkach rosnących wymagań środowiskowych oraz zmieniających się preferencji technologicznych. Jednocześnie szansą dla sektora jest rozwój paliw odnawialnych, w tym biopropanu, oraz dalsze wzmocnienie bezpieczeństwa dostaw poprzez dywersyfikację i inwestycje infrastrukturalne. Kierunek zmian będzie w dużej mierze zależał od tempa transformacji energetycznej, stabilności regulacyjnej oraz sytuacji geopolitycznej wpływającej na globalne rynki energii.

Robert Bukowski identyfikuje, co w ramach polityki energetyczno-klimatycznej Unii Europejskiej będzie najważniejszym testem dla sektora LPG i podkreśla potrzebę wzięcia przez branżę przyszłości we własne ręce i zaangażowania się w kształtowanie własnej niszy:

W perspektywie najbliższych lat, po trwałym odejściu od rosyjskiego LPG, kluczowym wyzwaniem dla branży będzie znalezienie trwałego miejsca dla gazu płynnego w europejskiej polityce energetyczno-klimatycznej, tak aby był on postrzegany jako paliwo przejściowe, a nie wyłącznie kopalne. O przyszłości sektora w największym stopniu zadecydują regulacje unijne, tempo wdrażania Europejskiego Zielonego Ładu oraz zdolność branży do adaptacji do nowych wymogów środowiskowych i technologicznych. Przed branżą stoi wdrożenie pakietu regulacji Europejskiego Zielonego Ładu, w tym objęcie LPG w transporcie i ogrzewaniu systemem handlu emisjami oraz obowiązkiem monitorowania i raportowania emisji CO₂, a także dostosowanie się do zaostrzonych celów OZE wynikających z dyrektywy RED w kolejnych jej wersjach. Jednocześnie rosnąca rola biokomponentów w LPG oraz presja regulacyjna w sektorze ogrzewania – faworyzująca m.in. pompy ciepła – mogą zarówno stworzyć nowe szanse rozwojowe, jak i stanowić istotne zagrożenie konkurencyjne dla branży - tu kryją się naszym zdaniem najpoważniejsze wyzwania dla sektora w naszym kraju.

W świetle dyrektywy budynkowej (EPBD) wszystkie nowopowstające budynki od 2030 r. będą musiały wykorzystywać jako źródła ciepła systemy inne, niż samodzielne kotły na paliwa kopalne, co otwiera drogę na zastosowanie w ogrzewnictwie paliw odnawialnych. O szansach dla rynku grzewczego związanych z wykorzystaniem gazów takich jak biopropan oraz instalacji hybrydowych, składających się z kotła gazowego oraz pompy ciepła i/lub kolektora słonecznego mówi **Janusz Starościk**:

Patrzemy na rynek z perspektywy odpowiedzialności i realnych możliwości transformacji energetycznej. Kotły gazowe pozostaną ważnym elementem systemu grzewczego w Polsce przez wiele najbliższych lat, ponieważ nie da się z dnia na dzień zastąpić ponad miliona działających instalacji innymi technologiami. Jednocześnie cieszy nas fakt, że nowoczesne urządzenia są już gotowe na wykorzystanie gazów odnawialnych, takich jak biometan czy wodór. Dzięki temu możemy stopniowo obniżać emisyjność ogrzewania, bez konieczności kosztownej i nagłej wymiany całej infrastruktury. To podejście ewolucyjne, a nie rewolucyjne – i właśnie dlatego daje stabilność gospodarstwu domowemu oraz całej branży.

Piotr Frycz podkreśla przy tym, że w Polsce nadal 3,5 mln budynków opalanych jest węglem i wymiana systemów grzewczych w istniejących obiektach jeszcze przez lata będzie stanowiła źródło popytu na instalacje LPG w miarę postępującego procesu bogacenia się społeczeństwa.

Polska jest największym w Unii Europejskiej rynkiem autogazowym z największą liczbą zarejestrowanych samochodów zasilanych LPG, o czym piszemy w części rynkowej, stąd dla przyszłości LPG w Polsce istotne znaczenie będą miały czynniki kształtujące obecnie europejski sektor motoryzacyjny. Już dane za rok 2025 wskazują, że segment autogazowy prawdopodobnie wyprzedził prognozy Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych i rozpoczął już okres wieloletniego, powolnego spadku – podobne zjawiska obserwowane są na zbliżonym strukturalnie do polskiego rynku tureckim. Udział samochodów elektrycznych (BEV) w strukturze rejestracji pojazdów w Polsce jest obecnie zbyt mały, aby wpłynąć istotnie statystycznie na wielkość rynku autogazowego. U podstaw obserwowanego spadku zużycia gazu płynnego w tym segmencie leżą dwa inne czynniki: ogromna popularność samochodów hybrydowych oraz wzrost efektywności silników spalinowych. Tak zjawisko to podsumowuje **Piotr Urbański:**

Aspektem, który należy poruszyć jest konkurencja ze strony alternatywnych źródeł energii w transporcie – duży dziś rynek autogazu w Polsce może się zmniejszyć, jeżeli samochody elektryczne zaczną pełnić większą rolę w transporcie. Sytuacja LPG w sektorze przemysłowym wydaje się być stabilna – brak regulacji mówiący o ograniczaniu tego paliwa w przemyśle – a na obszarach wiejskich, gdzie dostęp do energii elektrycznej i gazu ziemnego jest ograniczony, LPG wciąż pozostaje jedynym przystępnym źródłem energii dla zastosowań takich jak ogrzewanie kurników i chlewni, suszarni zbóż, hut itp. (...) Niewątpliwym wyzwaniem dla branży będzie dostosowanie się do wymogów klimatycznych i zapewnienie, aby LPG i BioLPG było wciąż konkurencyjnym alternatywnym źródłem energii w sektorze ogrzewania, autogazu i przemysłu oraz uświadamianie społeczeństwa o korzyściach płynących ze stosowania LPG i różnicami pomiędzy gazem ziemnym a LPG.

Niektórzy z naszych ekspertów dostrzegają szanse, jakie dla branży może przynieść przyszłość – w tym pojawienie się kolejnych obok chemicznego nowych segmentów rynku. **Świętosław Kariuk** z I-Maximum Sp. z o.o., uczestnik prac nad standardami technicznymi dla wykorzystania biometanu w sieciach gazowniczych, wraca do zagadnienia poruszanego w ubiegłorocznym Raporcie Rocznym POGP³⁴:

Ważnym zjawiskiem, patrząc już bardziej perspektywicznie, jest rozwój technologii mieszania gazów z wykorzystaniem propanu – zarówno w kontekście syntetycznego gazu ziemnego SNG (propan-powietrze), jak i mieszania propanu z biometanem czy innymi gazami. Oczekujemy wejścia standardów technicznych opisujących procesy mieszania propanu z różnymi gazami, co powinno uporządkować rynek, ułatwić projektowanie instalacji oraz zapewnić większą przewidywalność parametrów paliwa gazowego po stronie odbiorców przemysłowych. Otworzy to perspektywy dla wykorzystania propanu do wzbogacania zatłaczanego do sieci gazowej biometanu.

W dyskusji o przyszłości LPG w Polsce wybrzmiewa także wątek infrastrukturalny. Na potrzebę rozbudowy mocy przeładunkowych oraz magazynowych w polskich portach, aby zniwelować bariery logistyczne, zwraca uwagę **Przemysław Śmiechowski**, IPS System. Na kwestie bezpieczeństwa wskazuje także **Adam Lewandowski:**

³⁴ LPG odpowiedzią na wyzwania rynku biometanu, Raport Roczny 2024, POGP, Warszawa 2025.

W nadchodzących latach sektor LPG będzie funkcjonował w warunkach dużej niestabilności geopolitycznej i gospodarczej. Największy wpływ na branżę będą miały czynniki polityczne, energetyczne, logistyczne i informacyjne. (...)

Sektor LPG w najbliższych latach będzie się rozwijać w warunkach, gdzie interesy państw dominują nad logiką wspólnotową i stabilną kooperacją. Rosja i USA jako dostawcy nadal będą wpływać na kierunek rozwoju rynku w Polsce i Europie – czasem przez presję polityczną, czasem przez mechanizmy rynkowe. Brak racjonalnej polityki energetycznej Unii Europejskiej oraz uzależnienie od importu paliw mogą pogłębiać ryzyka, jeśli zaniedbane zostaną inwestycje infrastrukturalne. Właśnie inwestycje i dywersyfikacja dostaw to kluczowe elementy stabilizacji.

Na aspekt polityczny w kształtowaniu rynku wskazuje również prezes Gaspolu **Ewa Gawryś-Osińska**:

Polski rynek gazu płynnego w ubiegłych kilkunastu miesiącach przeszedł największą w swojej historii zmianę kierunków dostaw. Na skutek dwóch pakietów sankcji UE na Rosję od końca stycznia 2026 roku nie ma już w Polsce rosyjskiego LPG. Dzięki dobremu przygotowaniu przez podmioty branżowe i administrację publiczną procesu odejścia od gazu płynnego z Rosji zapewniłmy pełną dostępność produktu z innych kierunków przy braku odczuwalnej dla klientów podwyżki cen. Sektor zdał egzamin z dywersyfikacji.

Jest znakiem czasów, że wszyscy eksperci, których zapytaliśmy o perspektywy dla rynku LPG, wskazują na czynniki polityczne jako główną determinantę przyszłości branży – pomimo niskiego poziomu regulacji tej części rynku paliwowego w porównaniu do gazu ziemnego czy energii elektrycznej. Sposób prowadzenia działalności się zmienia, rosną w sposób nieunikniony obciążenia administracyjne przedsiębiorców w sektorze gazu płynnego LPG, co na innych rynkach jest zwykle czynnikiem sprzyjającym konsolidacji. Objęcie transportu i budynków systemem ETS2, które dotknie wszystkich dystrybutorów paliw, w ocenie autorów Raportu przyniesie kolejne obciążenia administracyjne przed upływem najbliższych 5 lat. Daleko idące skutki będą miały także projektowane dziś przepisy dotyczące wymaganych udziałów gazu odnawialnego w wolumenie wprowadzanym na rynek.

Nasi eksperci prognozują do 2030 r. stopniowe słabnięcie segmentu autogazowego, wzmocnienie roli gazu płynnego w ogrzewnictwie kosztem węgla, utrzymanie roli naszego paliwa w przemyśle oraz pojawienie się nieistniejącego dziś jeszcze segmentu wzbogacania biometanu propanem. Czy nasze prognozy się sprawdzą, ocenimy za kolejne pięć lat.

W momencie powstawania niniejszego Raportu trwa rozpoczęty 28 lutego 2026 r. konflikt w Zatoce Perskiej, któremu towarzyszy zamknięcie Cieśniny Ormuz. Przez Cieśninę przechodzi ok. 27% światowego transportu gazu płynnego LPG. Armatorzy wstrzymali ruch gazowców w obawie przed atakami irańskimi, eksporterzy powołują się na klauzulę siły wyższej wstrzymując wysyłkę dostaw z regionu, a Stany Zjednoczone zabiegają o włączenie się innych państw w zapewnienie bezpieczeństwa żeglugowego w regionie. Biorąc pod uwagę niepewność wiążącą się z prowadzeniem działań wojennych, czego jaskrawym przykładem jest trwająca od 4 lat inwazja rosyjska na Ukrainę, trudno prognozować, w jaki sposób wpłynie ona w długiej perspektywie czasowej na rynek gazu płynnego LPG.

Bezpieczeństwo dostaw

Sprowadzamy gaz płynny z zachodnich kierunków, m.in. Norwegii, Szwecji, Francji, Włoch i USA.

Jesteśmy liderem w segmencie gazu płynnego w Polsce

35 lat doświadczenia w obrocie gazem płynnym przekłada się na doskonałą znajomość rynku i jego potrzeb.

Własna infrastruktura

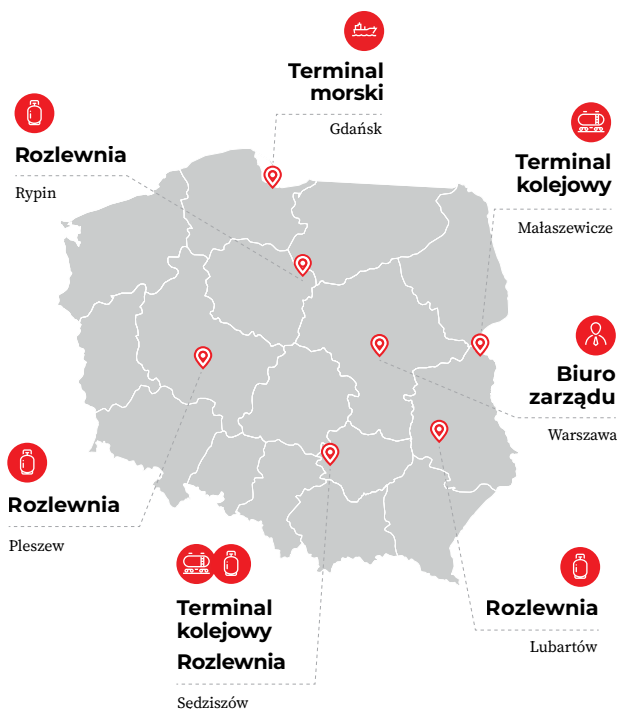
- Terminale przeładunkowe: Gdańsk, Małaszewicze, Sędziszów
- 4 rozlewnie, flota cystern
- 20 000 punktów sprzedaży butli w całej Polsce

Stabilność i doświadczenie

Jesteśmy częścią SHV Energy – globalnego lidera LPG, obsługującego 26 mln klientów w 21 krajach.

Zrównoważony rozwój

Oferujemy odnawialne paliwa, w tym bio LPG i systemy hybrydowe (LPG + pompy ciepła, fotowoltaika).



Z dobrą energią od 1991 r.

**Sprawdź
ofertę na
gaspol.pl**



Gaz w butlach

Dla domu, przemysłu
i sektora HoReCa



Gaz w butlach kompozytowych

Lekka i ergonomiczna butla
do wózków widłowych



Zestawy hybrydowe

Instalacja LPG z pompą
ciepła lub fotowoltaiką



Instalacje zbiornikowe

Bezobsługowe rozwiązania
dla domów i firm do celów
grzewczych i produkcyjnych



LNG

Efektywne źródło energii
dla przemysłu i transportu



Autogaz

Ekonomiczne i przyjazne
środowisku paliwo dla
pojazdów



Gaz do aerozoli

Składnik produktów
kosmetycznych
i technicznych



Bio LPG

Odnawialna alternatywa
ograniczająca emisję CO₂

UNIA EUROPEJSKA: NIEGOTOWI NA 90

KONIEC PRAC NAD FIT FOR 55...

W poprzednich edycjach Raportu Roczno szeroko zajmowaliśmy się pakietem *Fit for 55* oraz problematyką transpozycji rozwiązań wchodzących w jego skład do prawa krajowego. Transpozycja trwa – Polskę wciąż jeszcze czekają trudne procesy legislacyjne związane z wdrożeniem do prawa krajowego systemu handlu uprawnieniami emisji w sektorach budynków i transportu ETS³⁵, tzw. dyrektywy budynkowej (EPBD) czy przekształconej dyrektywy w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (REDIII). Do zagadnień tych będziemy wracać także w latach kolejnych, ze względu na ich znaczenie dla polskiego rynku paliwowego.

Jednym z ostatnich elementów pakietu, nad którym prace na poziomie Unii Europejskiej nie zostały zakończone, jest zmiana dyrektywy 2003/96/WE w sprawie opodatkowania nośników energii (ETD)³⁶. Jak pisaliśmy rok temu, dyrektywa ta jest elementem prawa podatkowego i zgodnie z postanowieniami Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej wymaga jednomyślności wszystkich państw członkowskich. Dyrektywa ETD reguluje minimalny poziom stawek podatkowych dla nośników energii i określa warunki ich zastosowania, w tym katalog obowiązujących wyjątków. Została uchwalona w 2003 r., jeszcze przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej, dlatego obecnie obowiązujące wyjątki podmiotowe nie obejmują naszego kraju. Możliwość stosowania preferencyjnych stawek wobec LPG zastrzegły sobie wówczas Belgia, Grecja i – w przypadku segmentu transportu – Hiszpania.

Propozycja Komisji Europejskiej w zakresie rewizji dyrektywy ETD z 14 lipca 2021 r. zakładała fundamentalną zmianę metodologiczną sposobu ustalania minimalnych stawek akcyzowych z jednostek handlowych (wyrażonych w kilogramach, litrach lub gigadžulach, zależnie od paliwa będącego przedmiotem obrotu) na wartość energetyczną wyrażoną w gigadžulach. Celem było ujednoczenie podstawy opodatkowania i doprowadzenie do porównywalności wymiaru podatkowego przy uwzględnieniu intensywności emisyjności gazów cieplarnianych dla różnych nośników energii.

Prace nad projektem ETD na forum Rady Unii Europejskiej przebiegają zrywami. Kompromis w sprawie nowelizacji dyrektywy próbowała osiągnąć prezydencja szwedzka w 2023 r., a dla Belgii w 2024 r. dyrektywa podatkowa stała się jednym z priorytetów agendy energetycznej – pojawiła się wówczas znacznie bardziej kompromisowa wersja tekstu. Węgry i Polska aktywnie zmian w ETD nie forsowały, bowiem z perspektywy państw Europy Środkowo-Wschodniej wejście w życie przekształconej dyrektywy oznacza wzrost kosztów życia dla obywateli.

³⁵ *Problematyczny ETS2, Raport Roczny 2024, POGP, Warszawa 2025.*

³⁶ *Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej.*

Wobec podejmowanych przez Komisję Europejską i w Parlamencie Europejskim prób przyjęcie dyrektywy ETD w procedurze większości kwalifikowanej, Warszawa zajęła jednoznaczne stanowisko. Polska krytykowała próby odejścia od jednomyślności w Radzie, uznając to za naruszenie zastrzeżonej traktatowo kompetencji państw członkowskich w polityce podatkowej.

Prezydencja duńska podobnie jak belgijska uznawała ETD za jeden z priorytetów i przygotowała kolejny pełny tekst kompromisowy, przedstawiony delegacjom z intencją osiągnięcia jednomyślności. Uchwalenie nowej dyrektywy miało być flagowym sukcesem Danii w unijnym półroczu. Pomimo to, w listopadzie 2025 r. zmodyfikowany projekt nie uzyskał wymaganej zgody wszystkich państw członkowskich. Dla Cypru, który sprawuje prezydencję od początku 2026 r., ETD priorytetem nie jest. Jeśli porozumienia w tej sprawie nie wypracuje w II połowie roku Irlandia, kwestia opodatkowania nośników energii może na dłużej spaść z agendy Unii Europejskiej.

Polska Organizacja Gazu Płynnego przedstawiała administracji swoje stanowiska do kolejnych wersji projektu dyrektywy ETD wielokrotnie:

- 31 marca 2020 r., 31 maja 2021 r., 6 sierpnia 2021 r. oraz 20 września 2021 r. wobec projektu Komisji Europejskiej, który z perspektywy branży gazu płynnego LPG był nie do przyjęcia,
- 9 grudnia 2024 r. do tekstu kompromisu prezydencji węgierskiej oraz
- 24 października 2025 r. do tekstu kompromisu prezydencji belgijskiej.

■ Tabela X. Efekt dyrektywy ETD dla wybranych paliw według tekstu prezydencji belgijskiej.³⁷

EFEKT ETD	JEDNOSTKA	2025	2030	2034	2038	2043	WZROST
Min. stawka dla autogazu	zł/l	0,38 zł	0,33 zł	0,44 zł	0,55 zł	0,66 zł	73%
Min. stawka dla benzyny	zł/l	1,53 zł	1,46 zł	1,57 zł	1,67 zł	1,84 zł	20%

Źródło: oprac. własne POGP.

Wielokrotnie zwracaliśmy uwagę, że przekształcona dyrektywa ETD budzi obawy wobec jej niespójności z innymi aktami prawa europejskiego z pakietu *Fit for 55*, nadmiernej komplikacji (stawki zależne od surowca, z którego wytwarzane są paliwa i ich docelowych zastosowań), dyskryminacji paliw gazowych w transporcie oraz eliminacji możliwości zwolnienia paliw grzewczych z podatku akcyzowego. Z perspektywy POGP najważniejsze postulaty wobec ETD dotyczą:

- Potrzeby przywrócenia możliwości zwolnienia z podatku akcyzowego gazu płynnego wykorzystywanego dla celów ogrzewania gospodarstwa domowego (obecnie ponad 100 tys. gospodarstw domowych w Polsce),
- Zmiany poziomów minimalnej stawki podatku akcyzowego w transporcie w sposób, który nie będzie oznaczał utraty konkurencyjności wobec tradycyjnych paliw płynnych (minimalna stawka podatku akcyzowego wobec autogazu w dyrektywie rośnie szybciej, niż dla benzyny i oleju napędowego),
- Konieczność zrównania stawek akcyzy dla odnawialnego bioLPG oraz e-paliw, bowiem w tekście prezydencji belgijskiej bioLPG – paliwo uznawane za odnawialne według dyrektywy RED – nie ma prawa do preferencyjnych stawek podatkowych.

³⁷ Kwoty w tabeli dotycząc minimalnych stawek podatkowych dopuszczanych przez dyrektywę i zostały skalkulowane z wykorzystaniem kursu walutowego 1 EUR = 4,2404, tj. średniej arytmetycznej kursów w 2025 r. na podstawie danych Ministerstwa Finansów.

Zdaniem POGP paliwa efektywne o wysokiej wartości energetycznej są w takim podejściu penalizowane, co negatywnie wpływa na zdolności do osiągnięcia celów klimatycznych, przyczyniając się do zwiększenia zużycia paliw mniej wydajnych.

Warto zwrócić uwagę, że nawet zgodnie ze znacząco złagodzoną treścią tzw. kompromisu belgijskiego (oryginalna wersja Komisji Europejskiej z 2021 r. zakładała 3-krotny wzrost akcyzy na autogaz) **dyrektywa ETD utrzymuje automatyczną indeksację wzrostu minimalnej stawki podatkowej dla nośników energii w okresie 2030-43, przyczyniając się do podwojenia minimalnego obciążenia podatkowego autogazu w tym okresie** (wzrost o 28 gr/l w stosunku do obowiązującej obecnie stawki akcyzy). Proponowany wzrost stawek podatkowych dla benzyny czy oleju napędowego jest znacząco mniejszy, co zdaje się kwestionować założenia polityki antysmogowej.

W warunkach zmęczenia kosztami transformacji energetycznej w Europie rośnie polityczna niechęć do nakładania dodatkowego „zielonego podatku” na energię, dlatego można mieć nadzieję, że koncepcja nowelizacji dyrektywy ETD trafi w najbliższych latach do lamusa – o ile nie ożywi jej kolejny pakiet legislacyjny związany z nowym europejskim celem emisyjnym na rok 2040.

...I POCZĄTEK PRAC NAD DALSZYM REDUKCJAMI

Dziś Unia Europejska mierzy się z wielowymiarowym kryzysem politycznym związanym z rosnącym kosztem życia, utratą konkurencyjności przemysłu oraz rosnącą asertywnością partnerów w międzynarodowej polityce handlowej. Z drugiej strony, Komisja Europejska pracuje nad kolejnym pakietem rozwiązań dla polityki klimatyczno-energetycznej, które wykraczają poza horyzont 2035 r. wyznaczony przez *Fit for 55*.

5 listopada 2025 r. dzięki dużemu zaangażowaniu Danii, przewodniczącej wówczas posiedzeniom Rady Unii Europejskiej, Rada przyjęła podejście ogólne do nowelizacji europejskiego prawa o klimacie³⁸, wprowadzającego nowy cel redukcji gazów cieplarnianych na rok 2040. Jest to pierwszy krok w pracach Unii Europejskiej nad przygotowaniem nowego pakietu rozwiązań redukcji emisji na okres 2035-2040 r., nad którym obecnie rozpoczynają się prace.

Rada przyjęła po dłuższej dyskusji propozycję Komisji dotyczącą celu redukcyjnego na 2040 r. na poziomie 90% wobec roku bazowego (1990). Cel odnosi się do całej Unii i nie jest natychmiast przenoszony na indywidualne zobowiązania krajów członkowskich. Jego wdrażanie zależeć będzie od przyszłych instrumentów legislacyjnych i wyników przeglądu systemu EU ETS oraz polityk uzupełniających. Wdrażane obecnie instrumenty mają posłużyć osiągnięciu poziomu redukcji 55% do 2035 r. i nie będą wystarczające do realizacji celu na 2040 r. Tradycyjnie już, Komisja Europejska analizowała kilka wariantów celu redukcyjnego na rok 2040 i - także tradycyjnie - zaproponowała Radzie i Parlamentowi Europejskiemu wariant najbardziej ambitny, zgodny z rekomendacjami Europejskiej Rady Naukowej ds. Zmian Klimatu z 2023 roku.

Według Rady, począwszy **od 2036 r.** (czyli po zakończeniu horyzontu istniejących dziś instrumentów polityki klimatycznej) **za maksymalnie 5 punktów procentowych** redukcji mogłyby

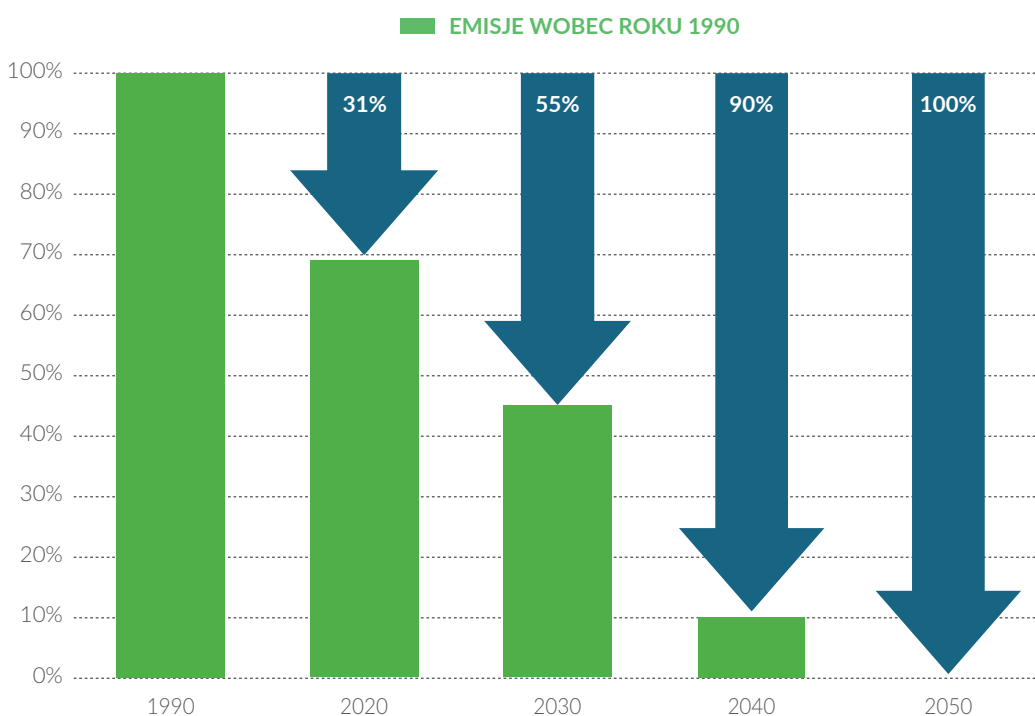
³⁸ Rozporządzenie (UE) 2021/1119 ustanawiające ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmieniające rozporządzenia (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie).

odpowiadać „wysokiej jakości międzynarodowe kredyty węglowe”. Należy je rozumieć jako certyfikowane jednostki pochodzące z projektów zrealizowanych poza granicami Unii Europejskiej, z których każda odpowiada redukcji lub usunięciu jednej tony dwutlenku węgla (CO₂) lub równoważnika innego gazu cieplarnianego z atmosfery poza granicami UE. Projekty kwalifikujące się to m.in. ochrona lasów, energia odnawialna czy wychwytywanie CO₂ w krajach rozwijających się, z dodatkowymi wymogami zgodności z celami strategicznymi UE (np. brak finansowania projektów szkodliwych dla interesów europejskich). Efekty redukcyjne muszą być potwierdzone drogą weryfikacji przez akredytowane instytucje oraz wykazywać się trwałością przekraczającą 30 lat. Pozostałe 85% redukcji, jak dotąd, ma być realizowane drogą zmniejszania emisji w ramach państw Unii.

Co istotniejsze, Rada wprowadziła mechanizm systematycznego przeglądu realizacji celu na rok 2040: Komisja Europejska będzie co dwa lata oceniać postępy przy uwzględnieniu najnowszych danych naukowych, postępu technologicznego, wpływu na konkurencyjność przemysłu, cen energii oraz sytuacji społecznej. Dostępny będzie również mechanizm rewizji, przewidujący możliwość korekty celu lub wdrożenia nowych środków wsparcia gospodarki UE, jeżeli analiza wykaże taką potrzebę. Jest to mechanizm podobny do zastosowanego wcześniej w przypadku Rozporządzenia 2023/851 z dnia 19 kwietnia 2023 r., wprowadzającego de facto zakaz sprzedaży nowych samochodów spalinowych od 2035 r.

Elementem nowelizacji prawa klimatycznego jest także postulowane przez szereg państw członkowskich Unii Europejskiej **odroczenie wejścia w życie systemu ETS2 dla budynków i transportu o 1 rok, z 2027 r. na 2028 r.** Do końca 2026 r. Komisja Europejska ma przedstawić propozycję szerokiej rewizji ram implementacyjnych ETS2, w tym mechanizmów kontroli kosztów - o co apelował rząd polski, a także Polska Organizacja Gazu Płynnego za pośrednictwem Liquid Gas Europe - oraz dodatkowego wsparcia inwestycyjnego. Modyfikacja mechanizmu kontroli kosztów miałyby przeciwdziałać niekontrolowanemu wzrostowi kosztów paliw w razie wyczerpania obecnej puli uprawnień stabilizujących system.

■ Wykres 35. Ścieżka redukcji emisji gazów cieplarnianych przyjęta przez Unię Europejską.



Źródło: oprac. własne POGP.

10 lutego 2026 r. założenia nowelizacji europejskiego prawa klimatycznego przyjął także Parlament Europejski. Parlament wnioskował o szersze zastosowanie pochłaniania gazów cieplarnianych na terytorium Unii, co miałyby kompensować emisje w sektorach trudnych do dekarbonizacji. Takie projekty pochłaniania CO₂ miałyby mieć trwałość ponad 100 lat i mogłyby to być m.in.:

- Bezpośrednie wychwytywanie dwutlenku węgla z atmosfery i jego składowanie,
- Bioenergia z wychwytywaniem i składowaniem dwutlenku węgla, jak np. elektrownie biomasowe czy produkcja biopaliw z wychwytem CO₂,
- Inne trwałe metody wiązania dwutlenku węgla z powietrza w miejsce pochłaniania przez lasy, które uwalniają dwutlenek węgla przy wycince.

System pochłaniania miałby zapewniać **jednostki pochłaniania**, które zostałyby po 2035 r. zintegrowane z systemem ETS i które przedsiębiorcy w sektorach trudnych do dekarbonizacji (jak produkcja stali czy cementu) mogliby kupować w ramach tego samego systemu aby kompensować swoje emisje. Szczegółowe rozwiązania miałyby zaprojektować Komisja Europejska.

5 marca 2026 r. Rada Unii Europejskiej przyjęła większością kwalifikowaną (83,35% głosów) nowelizację europejskiego prawa klimatycznego z celem 90% redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2040 r. Przeciwno nowemu, wyśrubowanemu celowi redukcyjnemu głosowały Czechy, Polska, Słowacja i Węgry, a wstrzymała się od głosu Belgia. To dopiero początek kolejnej regulacyjnej ofensywy Komisji Europejskiej.

W Planie Prac Komisji Europejskiej³⁹ na rok 2026 przewidziano 31 inicjatyw legislacyjnych w kategorii „zrównoważony rozwój i konkurencyjność”. Liquid Gas Europe ocenia, że rok 2026 będzie w Brukseli najgorętszym z perspektywy legislacyjnej okresem od 2021 r., kiedy rozpoczęły się prace nad pakietem Fit for 55. Warto przy okazji zwrócić uwagę, że Komisja Europejska stopniowo dąży też do unifikacji europejskiego prawa i zastępowania wymagających transpozycji do prawa krajowego starszych dyrektyw nowymi rozporządzeniami działającymi wprost. Ten trend Komisja uzasadnia dążeniem do wzmocnienia jednolitego rynku i konkurencyjności oraz eliminacji 27 różnych porządków regulacyjnych w państwach członkowskich.

Działanie to wzmacnia legitymację Komisji Europejskiej, redukując złożoność prawa w różnych jurysdykcjach, zmniejszając zarazem swobodę rządów krajowych w zakresie interpretacji przepisów europejskich. Zapowiedziana w lutym 2026 r. przez przewodniczącą Komisji Ursulę von der Leyen strategia „One Europe, One Market” przewiduje ścieżkę rozporządzeń jako odpowiedź na utratę konkurencyjności wobec USA i Chin z powodu fragmentacji prawa europejskiego. W praktyce dąży ona do konsolidacji władzy Komisji Europejskiej w strukturze instytucjonalnej Unii.

³⁹ Program prac Komisji na 2026 r.: Decydujący moment niezależności Europy, COM(2025) 870, Komisja Europejska, październik 2025.

■ Tabela XI. Wybrane europejskie inicjatywy legislacyjne planowane na 2026 r.

INICJATYWA KOMISJI	KOMENTARZ	STATUS
Ogrzewania i Chłodzenia	Ogrzewanie i chłodzenie budynków oraz przemysłu pochłaniają niemal połowę całkowitego zużycia energii w Unii. Celem inicjatywy jest maksymalizacja udziału źródeł odnawialnych - a w szczególności energii elektrycznej - w tym sektorze. Nowa strategia ma koncentrować się na ułatwieniach w renowacji budynków, poprawie efektywności energetycznej oraz promocji pomp ciepła, a także tzw. integracji sektorowej - ogrzewnictwa z sektorem elektroenergetycznym.	Konsultacje publiczne zakończyły się w listopadzie 2025 r. Przyjęcie Strategii spodziewane jest w II kwartale 2026 r.
Rozporządzenia implementujące w sprawie ekoprojektowania i etykietowania źródeł ciepła	13 czerwca 2024 r. uchwalono nowe europejskie rozporządzenie w sprawie ekoprojektu ⁴⁰ , które zastępuje dyrektywę o ekoprojektowaniu z 2009 r. Wśród rozporządzeń implementujących do tego aktu są dwa wpływające na możliwość korzystania z kotłów grzewczych, nad którymi obecnie trwają prace, tj. dotyczące ekoprojektowania oraz etykietowania źródeł ciepła do ogrzewania wody i pomieszczeń. Rozporządzenia te określać będą wymagania techniczne wobec wprowadzanych na rynek w Europie urządzeń grzewczych.	Zakończono prace w komitetach roboczych Komisji Europejskiej. Projekty rozporządzeń zostaną oficjalnie zaprezentowane w II kwartale 2026 r.
Rewizja norm CO ₂ dla samochodów osobowych i vanów	16 grudnia 2025 r. Komisja Europejska przedstawiła szczegóły tzw. pakietu motoryzacyjnego. Jego elementem jest przegląd rozporządzenia ⁴¹ o normach emisji z 2023 r., które wprowadziło de facto zakaz sprzedaży samochodów spalinowych od 2035 r. Propozycja Komisji zakłada nieznaczną zmianę redukcji emisji CO ₂ wprowadzanych na rynek samochodów ze 100% do 90%, przy czym pozostałe 10% miałyby być osiągnięte dzięki zastosowaniu niskoemisyjnej produkowanej w UE (do 7% redukcji), oraz/lub wykorzystanie certyfikowanych e-paliw i zrównoważonych biopaliw (do 3% redukcji).	W II kwartale 2026 r. powinny zostać przyjęte stanowiska Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej w sprawie projektu.
Czwarta wersja dyrektywy o promowaniu OZE	18 października 2023 r. uchwalono dyrektywę REDIII ⁴² , która nakłada na państwa Unii Europejskiej obowiązki związane z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii do 2030 r. Na 2026 r. planowane jest rozpoczęcie prac nad kolejną wersją dyrektywy (REDIV), która będzie wyznaczać dla państw członkowskich ścieżkę wzrostu udziału OZE po roku 2030, w tym rolę paliw odnawialnych po tym terminie.	W maju 2025 r. upłynął termin transpozycji REDIII – nie został on dotrzymany przez część krajów, w tym przez Polskę. W 2026 r. Komisja ma zrealizować przegląd realizacji dyrektywy.
Reforma systemu ETS / ETS2	5 listopada 2025 r. Rada Unii Europejskiej przyjęła stanowisko wobec nowelizacji prawa o klimacie, przewidujące odsunięcie w czasie o rok wejścia w życie systemu ETS2 dla budynków i transportu. W 2026 r. Komisja ma dokonać przeglądu funkcjonowania systemu ETS i zaproponować szereg nowych rozwiązań związanych, tak w zakresie postulatów Rady Unii Europejskiej, jak i własnych propozycji. Elementem prac będzie prawdopodobnie rozszerzenie systemu CBAM, czyli tzw. granicznego podatku węglowego.	W lipcu 2026 r. Komisja Europejska ma przedstawić propozycję reformy systemu ETS. Polska jest jednym z najbardziej aktywnych państw członkowskich w tej sprawie.
Ograniczenia w wykorzystaniu teflonu (PFAS)	W 2023 r. Europejska Agencja ds. Chemikaliów (ECHA) rozpoczęła proces ograniczenia wykorzystania w Europie związków fluorowodorowych (PFAS), w tym teflonu wykorzystywanego w zbiornikach ciśnieniowych. Obecnie trwają uzgodnienia raportów komisji merytorycznych EEA. Dla wycofania związków PFAS z zastosowań w branży LPG przewiduje się obecnie 5- i 12-letnie okresy przejściowe.	Finalna opinia ECHA spodziewana jest do końca 2026 r. Na jej podstawie Komisja Europejska przygotuje projekt wiążących przepisów.

Źródło: oprac. własne POGP.

⁴⁰ Europejskiego i Rady (UE) 2024/1781 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie ustanowienia ram ustalania wymogów ekoprojektu w odniesieniu do zrównoważonych produktów oraz zmiany dyrektywy (UE) 2020/1828 i rozporządzenia (UE) 2023/1542 i uchylenia dyrektywy 2009/125/WE.

⁴¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/851 z dnia 19 kwietnia 2023 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii.

⁴² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 18 października 2023 r. zmieniająca dyrektywę (UE) 2018/2001, rozporządzenie (UE) 2018/1999 i dyrektywę 98/70/WE w odniesieniu do promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz uchylająca dyrektywę Rady (UE) 2015/652.

Nie należy w 2026 r. spodziewać się przełomu dotyczącego reformy europejskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, który jest najważniejszym instrumentem redystrybucji środków finansowych na transformację energetyczną Europy i w efekcie fundamentem polityki klimatyczno-energetycznej. Można z dużym prawdopodobieństwem założyć, że wejście w życie systemu ETS2 dla transportu i budynków nastąpi w 2028 r., jednak jego wpływ na branżę LPG będzie zależał od faktycznych cen uprawnień do emisji. W poprzednich edycjach raportu zakładaliśmy utrzymanie do 2030 r. ceny uprawnień na poziomie limitu 45 EUR/t, co skutkowało by wzrostem ceny LPG o ok. 0,08 EUR/l. Według najnowszego raportu Centrum Analiz Klimatyczno-Energetycznych⁴³, prawdopodobnie nie uda się utrzymać cen uprawnień w ramach limitu i do 2030 r. mogą wzrosnąć do blisko 100 EUR. Przy takich założeniach, koszt emisji dwutlenku węgla zawarty w 1 litrze autogazu wzrósłby do ok. 18 eurocentów. **W ocenie CAKE, w latach 2028-2032, średni udział kosztów emisji gazów cieplarnianych w łącznych wydatkach konsumentów na paliwa ropopochodne sięgnąć może 12%.**

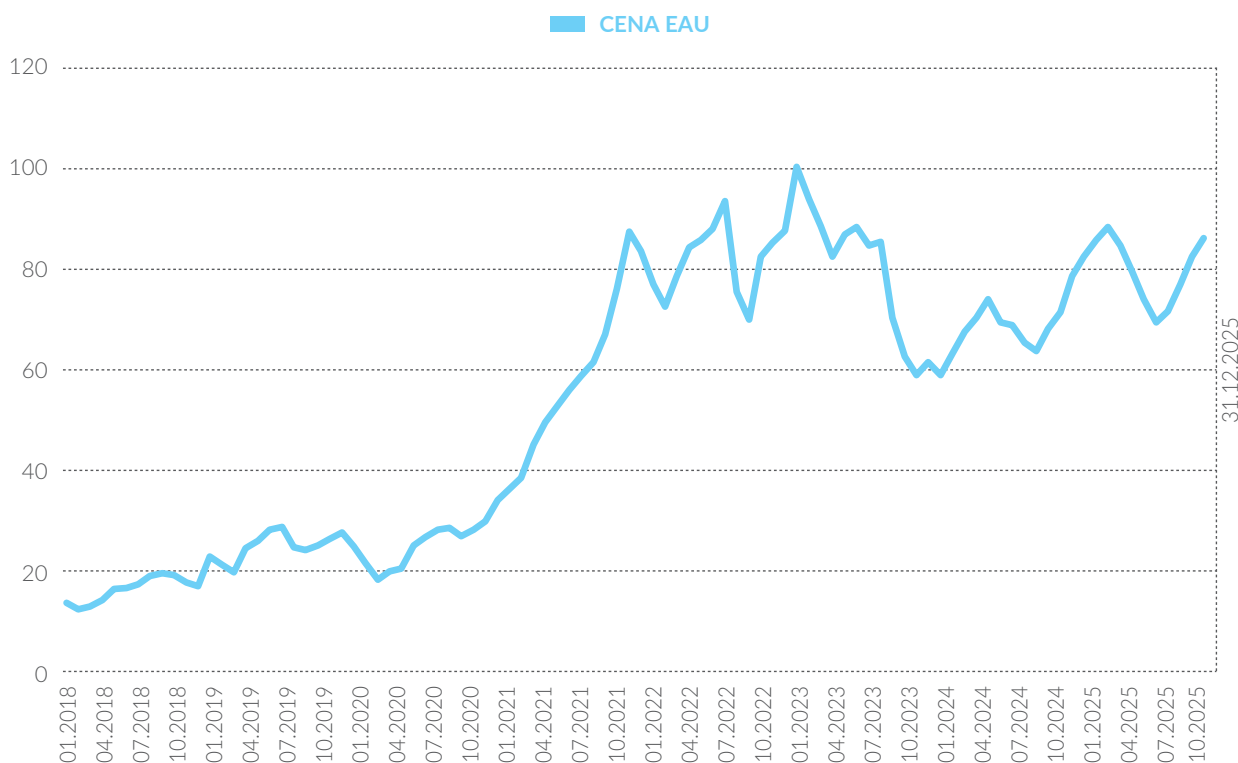
18 lutego Rada Unii Europejskiej przyjęła projekt Komisji opracowany na wniosek państw członkowskich, zmierzający do większej stabilizacji cen w systemie ETS2. Obowiązujący obecnie mechanizm kontroli cen na tym rynku umożliwia uwolnienie jednorazowo 20 mln uprawnień (odpowiadających 20 mln ton CO₂), gdy koszt emisji dwutlenku węgla przekroczy 45 euro za tonę – czyli próg interwencyjny wpisany do dyrektywy⁴⁴. Zmiana zasad funkcjonowania rezerwy zwiększa tę liczbę uprawnień o 20 mln przy każdym uwolnieniu, co może następować nie częściej, niż dwa razy do roku. Rezerwa stabilności ma działać także po 2030 r., co dotąd było niepewne. W odpowiedzi na postulaty państw członkowskich, w lutym Europejski Bank Inwestycyjny uruchomił też tzw. mechanizm ETS2 Frontloading Facility udostępniający 3 mld EUR na dekarbonizację sektorów transportu i budynków, objętych ETS2. Jest dostępny dla państw, które dokonały wdrożenia dyrektywy (Polska tego dotąd nie zrobiła) i umożliwi dostęp do programów finansowania i prefinansowania przed uruchomieniem nowego systemu w 2028 r. i uzyskaniem z niego dochodów przez te państwa.

W kontekście planowanego na 2026 r. przeglądu systemu ETS, stanowisko polskie nie ogranicza się tylko do odsunięcia wejścia w życie ETS2 o rok – bo nie będzie ono miało istotnego znaczenia dla gospodarki oprócz opóźnienia inflacyjnego wpływu tego instrumentu. Polska proponuje przede wszystkim wzmocnienie mechanizmów stabilizacyjnych dla systemu handlu uprawnieniami, które zabezpieczyłyby konsumentów i przemysł przed niekontrolowanym wzrostem kosztów. Cel ten można by osiągnąć poprzez utworzenie Europejskiego Centralnego Banku Klimatycznego (ECCB), który zastąpiłby Komisję Europejską w zarządzaniu podażą uprawnień do emisji czy zwiększenie puli uprawnień w rezerwie stabilizacyjnej (MSR), uwalnianej na rynek w razie gwałtownych wzrostów cen. Polska wspólnie z koalicją państw Europy Środkowej i Wschodniej podkreśla, że system ETS wspomagając transformację nie może zarazem podważać konkurencyjności przemysłu europejskiego, ani zwiększać skali ubóstwa energetycznego wśród obywateli. Pojawiły się także wnioski o podjęcie realnych działań zmierzających do powiązania europejskiego systemu ETS z innymi działającymi na świecie systemami aukcyjnymi (np. w Chinach czy Wlk. Brytanii), co prowadziłoby do wyrównania obciążeń przedsiębiorców na całym świecie. W przypadku Unii, zdaniem KOBiZE, pozwoliłoby to obniżyć ceny uprawnień do emisji o 40-60 EUR/t. Propozycje te idą w oczywisty sposób dalej, niż rozwiązania, które w lutym zaprezentowała Komisja.

⁴³ Rabięga, W., Wójcik, Sz., Wpływ systemu ETS2 na transport drogowy w początkowych latach obowiązywania – analiza scenariuszowa dla Polski, GO250, No. 06/2025, KOBiZE 2026.

⁴⁴ Dyrektywa (UE) 2023/959 z 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych.

Wykres 36. Średnie ceny uprawnień w systemie ETS w latach 2018 - 2025 (EUR/t CO₂).



Źródło: oprac. własne POGP za KOBIZE, ICE/EEEX.

Innymi najważniejszymi z perspektywy branży gazu płynnego wątkami europejskiej legislacji w 2026 r. pozostaną spór o neutralność technologiczną w segmencie ogrzewniczym i transportowym oraz perspektywy dla komercjalizacji odnawialnego gazu płynnego. Początek roku przynosi mieszane sygnały dotyczące tych zagadnień. Można zaobserwować, że rośnie napięcie między pryncypialnym stanowiskiem Komisji Europejskiej dążącej do zawarcia w europejskim prawie o klimacie z 2021 r. uchwalonego celu neutralności klimatycznej Unii w 2050 r., a coraz bardziej niechętną do przenoszenia na obywateli dodatkowych kosztów transformacji Radą Unii Europejskiej.

Nowa Strategia dotycząca ogrzewania i chłodzenia, którą Komisja Europejska ma zaprezentować 19 maja 2026 r., zakłada przyspieszenie dekarbonizacji sektora grzewczego poprzez zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii oraz poprawę efektywności energetycznej. Strategia jest dokumentem politycznym, nie legislacyjnym, który ma wspierać wdrażanie obowiązujących przepisów unijnych, takich jak dyrektywa o odnawialnych źródłach energii (RED), poprzez wprowadzenie wiążących krajowych celów dla udziału OZE w ogrzewaniu i chłodzeniu. Przewidziano również rozwój systemów ciepłowniczych i chłodniczych opartych na sieciach miejskich oraz modernizację infrastruktury, co ma ograniczyć zużycie gazu ziemnego oraz innych paliw kopalnych, szczególnie tych importowanych z Rosji.

Strategia ma na celu ograniczenie roli paliw kopalnych w ciepłownictwie i chłodnictwie. Według Komisji Europejskiej w 2023 r. za ok. 2/3 całkowitego zużycia gazu ziemnego w Unii odpowiada sektor ogrzewania i chłodzenia. Komisja ma wezwać do przyspieszonej elektryfikacji, rozwoju ciepłownictwa sieciowego i odzysku ciepła odpadowego oraz przyjąć ścieżkę corocznego wzrostu udziału OZE w ogrzewnictwie zgodnie z RED III. **Dokument ma domknąć politycznie koncepcję „czystego ciepła” jako kombinacji lokalnych odnawialnych źródeł energii, czystych sieci ciepłowniczych oraz wykorzystania pomp ciepła.**

Równocześnie w komitetach roboczych przy Komisji Europejskiej dobiegają końca prace nad rewizją rozporządzeń wykonawczych dotyczących ekoprojektowania i etykietowania energetycznego urządzeń grzewczych do ogrzewania pomieszczeń i wody, w tym kotłów gazowych. Tekst propozycji zostanie opublikowany jeszcze na wiosnę 2026 r. Oba rozporządzenia mają charakter wykonawczy wobec nadrzędnego rozporządzenia ESPR⁴⁵, uchwalonego w 2024 r. i mającego zastąpić dotychczasową dyrektywę w sprawie ekoprojektowania z 2009 r. Komisja Europejska dąży drogą obu rozporządzeń technicznych do osiągnięcia celu, jakiego nie udało zrealizować tzw. dyrektywą budynkową EPBD, o walce o którą pisaliśmy w poprzednich edycjach Raportu Roczego⁴⁶, czyli do eliminacji z rynku europejskiego kotłów grzewczych.

■ Tabela XII. Sprawność sezonowa urządzeń grzewczych według warunków ekoprojektowania.

TYP URZĄDZENIA	OBECNE WARUNKI ⁴⁷	PROPONOWANE WARUNKI ⁴⁸	ZMIANA
Kocioł B1 (bez kondensacji)	75%	76%	+1%
Kocioł gazowy kondensacyjny >70 kW (sprawność 100%/30%)	86%/94%	92%/95%	+6%/+1%
Pozostałe kotły, w tym gazowe kondensacyjne (<70 kW)	86%	92%	+6%
Kocioł elektryczny	30%/36%	48%	+12%
Inne (np. pompy ciepła)	100-125%	100%	-

Źródło: oprac. własne POGP.

Projekt Komisji z 28 listopada 2025 r., który analizowała Polska Organizacja Gazu Płynnego, zakłada m.in. **podniesienie wymagań w zakresie sprawności sezonowej kotłów gazowych stosowanych w ogrzewnictwie o 6%, z 86% do 92%**. Oznacza to złagodzenie stanowiska Komisji wobec poprzednich wersji projektu, które zakładały nieosiągalny technicznie wymóg sprawności kotłów grzewczych >100%, jednak poziom sprawności sezonowej na poziomie 92% jest nadal obecnie nie do przyjęcia dla producentów urządzeń grzewczych. Proponowane minimalne poziomy efektywności mogłyby w praktyce wyeliminować z rynku część typów kotłów, nawet w przypadku najlepszych obecnie dostępnych technologii (BAT).

Jest to ten sam mechanizm, który uprzednio zastosowano w przepisach de facto uniemożliwiających sprzedaż w Europie od 2035 r. samochodów spalinowych: Unia nie zakazała jej wprost, lecz określiła takie wymagania (tj. obniżenie o 100% emisji dwutlenku węgla z układu wydechowego), że faktycznie stała się niemożliwa. Proponowane przez Komisję Europejską przepisy o ekoprojekcie mają na celu osiągnąć to samo wobec kotłów gazowych.

W grudniu 2025 r. zakończyły się konsultacje, a w marcu propozycje Komisji zaprezentowane zostały przedstawicielom państw członkowskich Unii Europejskiej. Polska Organizacja Gazu Płynnego zwróciła się jeszcze w lutym 2026 r. do polskiej administracji z prośbą o zajęcie stanowiska obniżającego wymagania w zakresie sprawności sezonowej, z 92% do 87% dla kotłów

⁴⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1781 z dn. 13 czerwca 2024 r. w sprawie ustanowienia ram ustalania wymogów ekoprojektu w odniesieniu do zrównoważonych produktów oraz zmiany dyrektywy (UE) 2020/1828 i rozporządzenia (UE) 2023/1542 i uchylenia dyrektywy 2009/125/WE.

⁴⁶ Ogrzewanie w EPBD: technologia a paliwo, Raport Roczny 2024, POGP, Warszawa 2025.

⁴⁷ Rozporządzenie Komisji nr 813/2013 z dn. 2 sierpnia 2013 r. w sprawie wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/125/WE w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla ogrzewaczy pomieszczeń i ogrzewaczy wielofunkcyjnych.

⁴⁸ Projekt z 28 listopada 2025 r. rozporządzenia Komisji ustanawiającego wymagania dotyczące ekoprojektu dla grzejników, grzejników kombinowanych, regulatorów temperatury, urządzeń solarnych, urządzeń do odzyskiwania ciepła wody pod prysznicem oraz zestawów tych produktów, zmieniające i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 813/2013 oraz uchylające dyrektywę Rady 92/42/EWG.

kondensacyjnych o mocy >70kW oraz z 92% do 91% dla pozostałych, co odpowiada standardowi najlepszych dostępnych technologii. W momencie powstawania niniejszego tekstu, przyszłość wprowadzania na rynek unijny kotłów grzewczych nie została jeszcze rozstrzygnięta.

16 grudnia 2025 r. Komisja Europejska przedstawiła szczegóły tzw. pakietu motoryzacyjnego oczekiwanego przez przemysł motoryzacyjny w związku z postępującą utratą konkurencyjności branży europejskiej wobec globalnych rywali, w szczególności nowych marek chińskich. Przez cały 2025 r. przedstawiciele branży motoryzacyjnej, w tym tzw. nieformalnej Grupy Stuttgarckiej, apelowali o złagodzenie regulacji zmierzających do wycofania sprzedaży pojazdów z silnikami spalinowymi do 2035 r. Najważniejsze propozycje branży, współpracującej w tej dziedzinie z kanclerzem Niemiec, obejmowały:

- Żądanie zastąpienia zakazu de facto silników spalinowych w 2035 r. elastycznym celem 90% redukcji emisji gazów cieplarnianych (względem 2021 r.),
- Elastyczność rozliczeń celów ustalonych na lata 2025-2030, w tym rozliczenie średnich emisji w okresach 3-letnich i odroczenie celu na 2025 r.
- Przywrócenie neutralności technologicznej i dopuszczenie hybryd po 2035 r., pod warunkiem, że na poziomie floty spełniony jest cel redukcji 90% emisji.
- Złagodzenie celów redukcyjnych dla pojazdów ciężarowych i dostawczych.
- Redukcja procedur biurokratycznych w rozliczaniu emisyjności flot.

Przedstawiciele branży motoryzacyjnej zwracali uwagę, że cele postawione w pakiecie *Fit for 55* są nieosiągalne bez ryzyka utraty konkurencyjności wobec Chin.

Przedstawiony w grudniu projekt pakietu motoryzacyjnego tylko częściowo odpowiada na postulaty branży motoryzacyjnej. Oceny nowego pakietu zaprezentowanego przez Komisję Europejską różnią się diametralnie - od ostrożnego optymizmu europejskiego stowarzyszenia producentów samochodów ACEA po ostrą krytykę niemieckiego stowarzyszenia VDA. Co zawiera nowy pakiet?

- **Rewizja norm CO₂ dla samochodów osobowych i vanów⁴⁹.** Kluczowymi elementami propozycji Komisji są:
 - redukcja emisji CO₂ o 90% względem 2021 r. (zamiast 100%), przy czym pozostałe 10% emisji ma być **obowiązkowo kompensowane** przez zastosowanie stali niskoemisyjnej produkowanej w UE (do 7% redukcji) oraz wykorzystanie certyfikowanych e-paliw i zrównoważonych biopaliw (do 3% redukcji).
 - dopuszczenie kontynuacji sprzedaży hybryd PHEV, range extenderów oraz „miękkich hybryd” MHEV i ograniczonej ilości pojazdów spalinowych po 2035 r., o ile producent spełnia cel 90% redukcji i 10% kompensacji emisji.
 - w przypadku lekkich samochodów dostawczych, zaproponowano złagodzenie celu na rok 2030 – z 50% do 40% redukcji emisji wobec 2021 r., przy zachowaniu zaostżenia po 2035 r.

W maju-czerwcu spodziewane jest sprawozdanie komisji Parlamentu Europejskiego, a przed parlamentarnymi wakacjami – głosowanie plenarne. Rada Unii Europejskiej także miałaby rozpatrzyć propozycję Komisji Europejskiej do połowy roku. W takim wypadku jesienią od-

⁴⁹ Wniosek z dn. 16.12.2025 r.: rozporządzenie zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów lekkich i oznakowania pojazdów oraz uchylające dyrektywę 1999/94/WE,

byłyby się negocjacje międzyinstytucjonalne (trilogi). Komisja Europejska planuje osiągnięcia w tej sprawie porozumienia z Radą Unii Europejskiej oraz Parlamentem Europejskim do końca 2026 r.

- **Kosmetyczna poprawka norm CO₂ dla samochodów ciężarowych⁵⁰.** Wprowadza większą elastyczność w realizacji celu 2030 r. przez system **dotatkowych kredytów** dla producentów, którzy szybciej wprowadzają zero- i niskoemisyjne ciężarówki.
- **Rozporządzenie o flotach korporacyjnych⁵¹** to zupełnie nowa regulacja ustanawiająca **wiążące krajowe cele** udziału zero- oraz nisko- i zeroemisyjnych pojazdów w **nowych rejestracjach flot korporacyjnych dużych przedsiębiorstw**. Nowe rozporządzenie ma w zamyśle zdynamizować wymianę flot pojazdów służbowych i w ten sposób wymusić szybszą adopcję samochodów elektrycznych.
 - Regulacji podlegają tylko duże przedsiębiorstwa (≥ 250 pracowników oraz ≥ 50 mln EUR rocznych przychodów),
 - Od **2030 r.** każde państwo członkowskie musi zapewnić osiągnięcie określonego w załączniku celu nowych rejestracji korporacyjnych.
 - Za realizację celów odpowiada państwo członkowskie, a nie poszczególne przedsiębiorstwa. Państwa mają pełną **swobodę doboru instrumentów** w celu osiągnięcia narzuconych celów, w tym podatki, dopłaty, opłaty drogowe, przetargi publiczne itd.
 - Komisja Europejska liczy na wejście w życie nowego rozporządzenia w 2028 r.

■ Tabela XIV. Struktura floty samochodów osobowych w wybranych krajach według typu napędu.

PAŃSTWO	BENZYNĄ	DIESEL	BEV	PHEV	HEV ⁵⁸	CNG	LPG	INNE
Chorwacja	37,3%	55,7%	0,5%	0,4%	3,2%	0,0%	2,8%	-
Niemcy	60,7%	28,0%	3,3%	2,0%	5,2%	0,1%	0,6%	-
Włochy	42,7%	39,8%	0,7%	7,0%	7,0%	2,2%	7,6%	-
Niderlandy	74,0%	7,3%	6,1%	4,1%	7,4%	0,1%	1,0%	-
Polska	44,3%	38,3%	0,4%	0,3%	2,5%	0,0%	12,0%	2,2%
Unia Europejska	49,2%	38,4%	2,3%	1,4%	5,0%	0,6%	2,7%	0,5%

Źródło: Vehicles on European roads 2026, ACEA.

Cele zaproponowane dla Polski i innych państw Europy Środkowo-Wschodniej zostały skalkulowane na poziomie niższym niż dla Europy Zachodniej. W szczególności dla Austrii, Belgii, Danii, Irlandii, Niderlandów i Szwecji już od 2030 r. zaproponowano cel 90% rejestracji pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych oraz minimalny cel 58% pojazdów niskoemisyjnych. Polscy przedsiębiorcy zwracają jednak uwagę na pośredni wpływ regulacji na firmy leasingowe, które w świetle nowej regulacji byłyby podmiotem zobowiązanym do realizacji celu, co wpłynęłoby negatywnie na dostępną ofertę dla przedsiębiorców oraz możliwości finansowania przez nich inwestycji we floty⁵².

⁵⁰ Wniosek z dn. 16.12.2025 r.: rozporządzenie zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do obliczania jednostek emisji dla pojazdów ciężkich za okresy sprawozdawcze w latach 2025–2029.

⁵¹ Wniosek z dn. 16.12.2025 r.: rozporządzenie w sprawie ekologicznie czystych pojazdów służbowych.

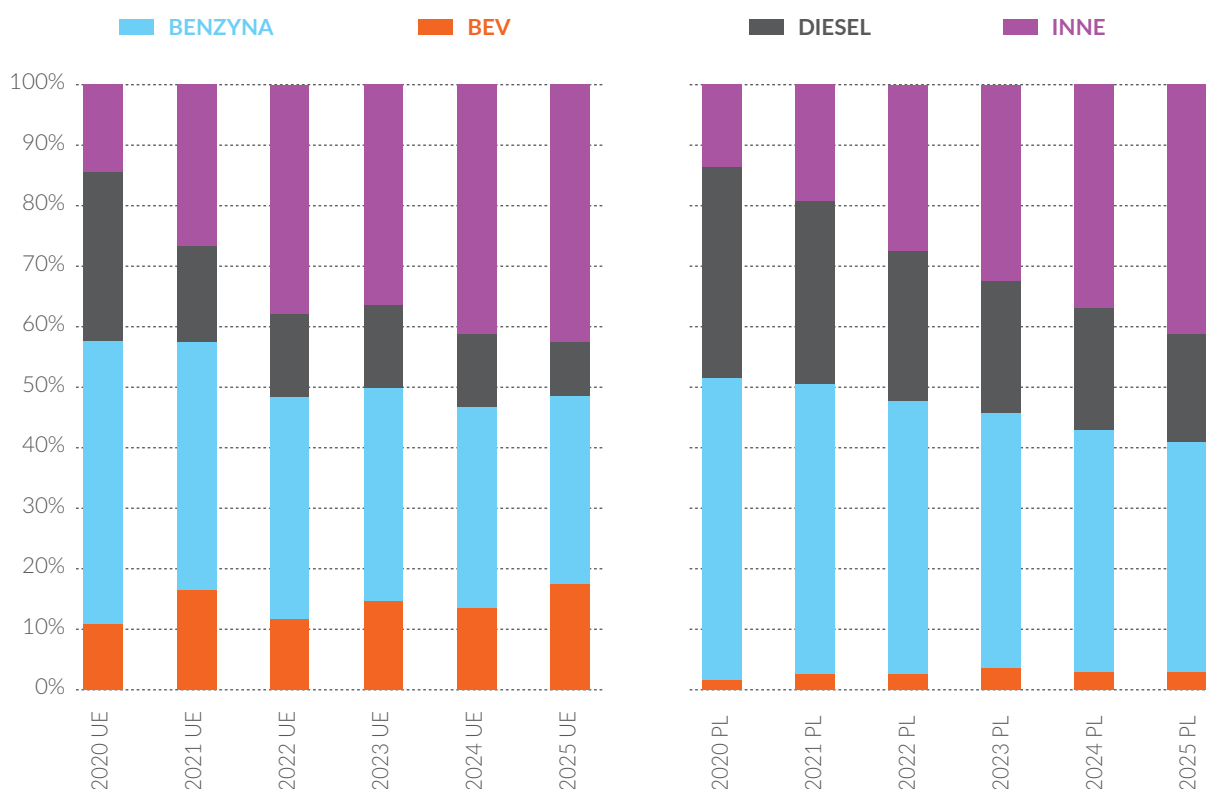
⁵² Wspólne stanowisko Polskiego Związku Leasingu, Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów, Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska oraz Związku Przedsiębiorców i Pracodawców.

- Strategia Battery Booster, czyli pakiet działań wspierających **unijny łańcuch wartości baterii dla samochodów elektrycznych**. W tym: zapowiedź skierowania ok. **1,8 mld EUR** nowych środków na projekty produkcji baterii, recyklingu i pozyskiwania surowców krytycznych w Unii. Większość z planowanych środków ma zostać alokowana na pożyczki i granty dla rozwoju produkcji baterii w Europie.
- «Omnibus motoryzacyjny», pakiet zmian w istniejących aktach prawnych (w tym dotyczącym prawa drogowego, regulacji technicznych w zakresie bezpieczeństwa i innych), które mają **obniżyć koszty regulacyjne wprowadzania na rynek samochodów elektrycznych**.

Zasadnicze zarzuty podnoszone przez przedstawicieli branży motoryzacyjnej dotyczą w szczególności braku akceptacji Komisji Europejskiej dla wsparcia technologii hybrydowej oraz brak odniesienia się do wykorzystania do napędu pojazdów wodoru oraz paliw syntetycznych (e-paliw). Szczególnie niemieckie i włoskie przedsiębiorstwa motoryzacyjne utrzymują, że propozycja Komisji w zakresie złagodzenia wymogów dekarbonizacji transportu nie idzie wystarczająco daleko, aby powstrzymać upadek przemysłu motoryzacyjnego w Europie.

Redukcja emisji gazów cieplarnianych za pomocą wykorzystania «zielonej stali», gdzie do zapewnienia ciepła technologicznego w procesie produkcyjnym wykorzystuje się zamiast węgla wodorów wodór, jest obecnie technologią ściśle eksperymentalną, więc propozycja Komisji Europejskiej wydaje się punktem wyjścia do negocjacji.

■ Wykres 37. Struktura rejestracji nowych samochodów osobowych w UE i w Polsce według rodzaju paliwa.



Źródło: oprac. własne POGP, na podstawie danych ACEA, PZPM, Eurostat.

Pozytywnym sygnałem jest akceptacja Komisji dla rezygnacji z dążenia do bezwarunkowej redukcji 100% emisji na poziomie układu wydechowego wprowadzanych na rynek pojazdów - ten aspiracyjny cel został ustalony w oderwaniu od możliwości technologicznych i gotowości społeczeństwa do adopcji technologii samochodów elektrycznych.

Wśród rządów państw Unii odejście od zakazu rejestracji samochodów spalinowych w 2035 r. ma duże poparcie, w tym grupy 7 państw, które aktywnie apelowały do Komisji Europejskiej w 2025 r. o złagodzenie przepisów. Grupa ta, która obok Niemiec (inicjatora), Włoch, Bułgarii, Czech, Słowacji i Węgier, obejmuje także Polskę, może dziś liczyć na poparcie Francji. Do najbardziej asertywnych przeciwników zakazu należą Włochy, które od miesiąca domagają się uznania roli biopaliw – w tym HVO, e-paliw i bioLPG – za pełnoprawną ścieżkę dekarbonizacji transportu.

CIOS W KLASĘ ŚREDNIĄ

Wdrożenie do prawa krajowego aktów prawnych z pakietu *Fit for 55*, nadal nie zakończone, przyniesie poważne obciążenia finansowe dla społeczeństw unijnych w ogóle, a społeczeństw Europy Środkowo-Wschodniej w szczególności. W państwach regionu poziom zużycia energii finalnej w gospodarstwach domowych nadal rośnie w korelacji ze wzrostem zamożności i jest silnie powiązany z poziomem rozwoju społecznego⁵³. W Europie Zachodniej taka korelacja nie jest jednoznacznie obserwowana⁵⁴.

Oznacza to, że poprawa jakości życia w państwach tzw. Nowej Europy wciąż wiąże się ze wzrostem zużycia energii w sektorze mieszkaniowym, a jego ograniczanie bez uprzedniego wdrożenia rozwiązań mitygujących grozi spadkiem dobrostanu społecznego. Polityka zakładająca spadek zużycia energii w gospodarstwach w całej UE ignoruje brak konwergencji. W przypadku krajów z niższym wskaźnikiem rozwoju gospodarczego HDI (jak Polska czy Węgry) cięcia emisji przełożą się na stratę dobrostanu dla średniej warstwy dochodowej społeczeństwa, co utrwaliłoby dysproporcje w rozwoju pomiędzy mniej i bardziej zamożnymi regionami Unii. W Europie Środkowo-Wschodniej charakter takich instrumentów jak system ETS2 dla sektorów transportu i budynków czy – wstrzymywana obecnie przez Radę Unii Europejskiej – reforma dyrektywy podatkowej ETD – ma wyższą regresywność ze względu na niższe dochody i energochłonny sektor mieszkaniowy⁵⁵. Szacuje się, że przekłada się to na utratę przez niższą klasę średnią – profesjonalistów - 1-2% rozporządzalnego dochodu.

Potwierdzają to analizy KOBiZE⁵⁶. Według danych Eurostatu, udział wydatków na nośniki energii do ogrzewania i ciepło sieciowe w ogóle dochodu rozporządzalnego gospodarstw domowych w Polsce przekraczał w 2020 r. 5% i należał do najwyższych w Unii Europejskiej, obok Litwy, Łotwy i Czech, a za Słowacją i Rumunią. Udział wydatków na paliwa do prywatnych środków transportu w ogóle dochodu rozporządzalnego polskich gospodarstw domowych w tym samym okresie wynosił 4,6% i plasował je za Słowenią, Cyprzem, Portugalią, Chorwacją i Maltą.

Polskie gospodarstwa domowe wydają zatem około 10% swoich dochodów rozporządzalnych na ogrzewanie i paliwa transportowe. Wzrost tych kosztów średnio o 12% do 2030 r. w efekcie wejścia w życie ETS2 przełoży się na zmniejszenie dochodów gospodarstw domowych bezpośrednio o ~1,2 punktu procentowego i pośrednio, w efekcie wzrostu kosztów zakupu innych dóbr konsumpcyjnych.

⁵³ LaBelle, M.C.; Tóth, G.; Szép, T. Not Fit for 55: Prioritizing Human Well-Being in Residential Energy Consumption in the European Union. *Energies* 2022, 15, 6687. <https://doi.org/10.3390/en15186687>

⁵⁴ Constantini, V., Martini, C., Mina, B., Zoli, M. (2023), *The EU Fit-for-55 Climate Action: A Distributive Analysis for Italy*. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4653081>

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ Rabięga, W., Wójcik, Sz., Wpływ systemu ETS2 na transport drogowy w początkowych latach obowiązywania – analiza scenariuszowa dla Polski, GO250, No. 06/2025, KOBiZE 2026

Daleko mniej na wejściu w życie rozwiązań z pakietu *Fit for 55* utracą takie państwa, jak Austria, Dania, Belgia, Finlandia, Francja, Hiszpania, Niderlandy czy Szwecja, co w praktyce może odwrócić, a na pewno spowolni proces wyrównywania poziomu życia w państwach Unii.

Niezależnie od Komisji Europejskiej analizy wskazują, że wzrost cen paliw kopalnych w efekcie wdrożenia ETS2 i – potencjalnie – nowej ETD dotknie głównie klasę średnią, nieobjętą w pełni wsparciem ze Społecznego Funduszu Klimatycznego⁵⁷. Potwierdzają to dane Eurostatu: w 2020 r. najwyższy udział kosztów prywatnych środków transportu i zużycia energii w strukturze kosztów gospodarstw domowych deklarowały osoby z 2., 3. i 4. kwintyla dochodowego – odpowiednio 15%, 15,6% i 15,5% wydatków, więcej niż w przypadku osób mniej zamożnych. **Podobnie, jak w przypadku podatków od konsumpcji (jak VAT), najmniejszy wpływ nowe instrumenty polityki klimatycznej będą miały na najzamożniejszych.**

W tym kontekście można oczekiwać po wejściu w życie nowych instrumentów nasilenia się oporu społecznego wobec koncepcji neutralności klimatycznej Unii Europejskiej. Wydaje się, że aby przeciwdziałać negatywnym konsekwencjom uchwalonych już aktów prawnych należałoby się skoncentrować na następujących priorytetach:

- Skierowanie dominującej części przychodów z systemu ETS2 na programy podnoszenia efektywności energetycznej, ze szczególnym uwzględnieniem termomodernizacji budynków oraz wymiany źródeł ciepła.
- Rozszerzenie zakresu podmiotowego programów wsparcia, aby mogły skorzystać z niego gospodarstwa domowe reprezentujące klasę średnią, potencjalnie najsilniej negatywnie dotknięte skutkami polityki klimatycznej.
- Uwzględnienie w redystrybucji środków na politykę klimatyczną priorytetu ogólnoeuropejskiej konwergencji dochodowej, podobnie jak w przypadku programów spójności, a nie tylko celu minimalizacji emisji na poziomie Unii Europejskiej.

Tylko w razie uwzględnienia tych priorytetów w polityce klimatycznej na lata po 2030 r. można liczyć na akceptację społeczeństwa dla kontynuacji transformacji energetycznej Unii. W przeciwnym razie grupy społeczne i całe społeczeństwa w rosnącym stopniu będą postrzegały politykę klimatyczną jako narzędzie utrwalania ich peryferyjnej pozycji rozwojowej, co musi w nieodległej przyszłości doprowadzić do ich radykalizacji.

⁵⁷ LaBelle, M., Szép, T. (2022). *Europe's Green Deal: Is the Middle Class Left Behind?*. *Journal of Public Governance*, 61(3), 25-42. <https://doi.org/10.15678/PG.2022.61.3.02>

DOBRE PRAKTYKI Z WŁOSKIEGO RYNKU AUTOGAZU

Polska i Włochy to rynki motoryzacyjne, które cechują się znacznymi podobieństwami. Na tle Unii Europejskiej najbardziej łączy je popularność autogazu, czyli gazu płynnego LPG wykorzystywanego do napędu samochodów, zwykle w postaci mieszanki propanu i butanu. Te dwa kraje odpowiadają wspólnie za ¼ ogólnej liczby zarejestrowanych na terenie Unii Europejskiej samochodów zasilanych autogazem.

■ Tabela XIV. Struktura floty samochodów osobowych w wybranych krajach według typu napędu.

PAŃSTWO	BENZYNĄ	DIESEL	BEV	PHEV	HEV ⁵⁸	CNG	LPG	INNE
Chorwacja	37,3%	55,7%	0,5%	0,4%	3,2%	0,0%	2,8%	-
Niemcy	60,7%	28,0%	3,3%	2,0%	5,2%	0,1%	0,6%	-
Włochy	42,7%	39,8%	0,7%	7,0%	7,0%	2,2%	7,6%	-
Niderlandy	74,0%	7,3%	6,1%	4,1%	7,4%	0,1%	1,0%	-
Polska	44,3%	38,3%	0,4%	0,3%	2,5%	0,0%	12,0%	2,2%
Unia Europejska	49,2%	38,4%	2,3%	1,4%	5,0%	0,6%	2,7%	0,5%

Źródło: Vehicles on European roads 2026, ACEA.

Włoski rynek samochodowy jest drugim co do wielkości w Unii Europejskiej, po Niemczech, z liczbą zarejestrowanych samochodów osobowych przekraczającą 41 mln⁵⁹. Na dalszych miejscach plasują się Francja (39,5 mln), Hiszpania (26,7 mln) oraz Polska (22,3 mln). Włosi przodują w liczbie samochodów zarejestrowanych na 1000 mieszkańców (694)⁶⁰, przy czym ich średni wiek auta osobowego wynosi 12,8 lat – mniej, niż w Polsce (15,1) i całej Europie Środkowo-Wschodniej, ale dużo na tle Europy Zachodniej. Duże nasycenie miast samochodami przyczynia się do problemu jakości powietrza, co jest problemem wspólnym dla Włoch i Polski. Według Europejskiej Agencji Środowiska, wśród 100 unijnych miast z najgorszą jakością powietrza 37 reprezentuje Włochy, a 34 Polskę⁶¹.

Według Eurostatu, we Włoszech w 2024 r. zarejestrowanych było 3,1 mln samochodów zasilanych autogazem, co stanowiło ok. 7,5% całej floty pojazdów i blisko połowę wszystkich aut zasilanych paliwami alternatywnymi (wliczając napędy hybrydowe). W tym samym okresie, jak pisaliśmy przed rokiem, w Polsce według danych GUS liczba pojazdów na gaz sięgnęła 3,5 mln, a nowych instalacji gazowych zarejestrowano ok. 125 tys. szt. Autogaz odpowiada za ok. 40% zużycia LPG we Włoszech i można go tankować na przeszło 4,5 tys. stacji paliw.

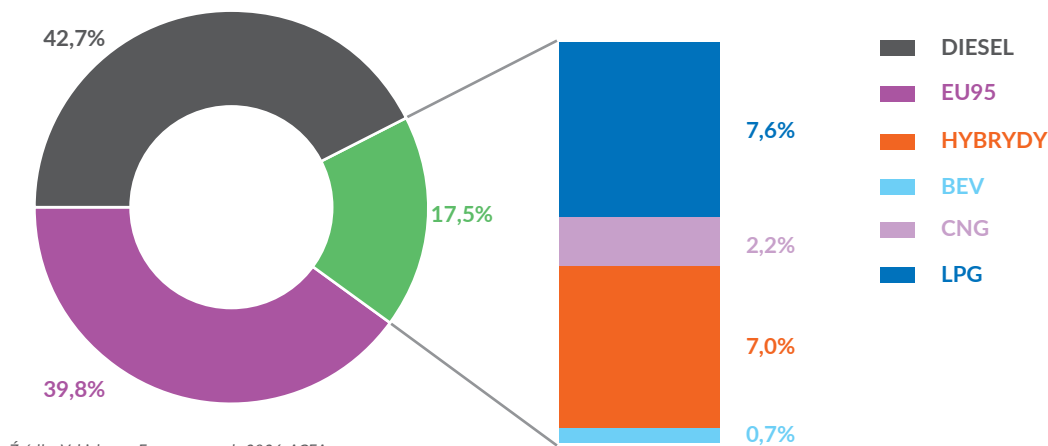
⁵⁸ Bez mild hybrids, MHEV.

⁵⁹ Eurostat, 2024.

⁶⁰ Vehicles on European roads 2025, ACEA 2025.

⁶¹ European city air quality viewer, EEA 2025.

Wykres 38. Struktura rejestracji samochodów osobowych we Włoszech.



Źródło: Vehicles on European roads 2026, ACEA.

Udział aut LPG we Włoszech w 2024 r. w liczbie pierwszych rejestracji przekroczył 9%, co oznacza, że udział autogazu we flocie samochodowej rośnie. Tendencja ta potwierdza pozytywny stosunek konsumentów do paliwa, które łączy w sobie korzyści dla środowiska z oszczędnością w użytkowaniu, a także efektywność programu konwersji samochodów na gaz. Podobnie jak w Polsce, najpopularniejszymi markami samochodów zasilanych LPG były Renault i Dacia, przy czym wśród rejestracji dominowały modele Sandero, Duster oraz Captur.

Co odróżnia włoski rynek autogazowy od polskiego, to proporcje rejestracji nowych samochodów oraz konwersji. Polska jest największym w Europie rynkiem konwersji, czyli montażu instalacji autogazowych w samochodach benzynowych. Włochy są natomiast największym rynkiem dla nowych aut z fabrycznie montowaną instalacją LPG. Na Płw. Apenińskim instalacje fabryczne dominują od dekady, a w 2023 r. osiągnęły prawie 80% udziału w liczbie nowych rejestracji. W ciągu 10 lat liczba konwersji spadła natomiast o 76%, do ok. 40 tys. sztuk rocznie.

W Polsce proporcje są odwrotne: ok. 80% rejestracji instalacji LPG w Centralnej Ewidencji Pojazdów to samochody używane, które właściciele doposażyli w instalację gazową i zalegalizowali to poprzez urzędowe zgłoszenie konwersji.

Fundusz na rzecz ochrony środowiska w transporcie, z którego finansowano dopłaty do instalacji gazowych w pojazdach, funkcjonował we Włoszech z sukcesami od 1998 r., oferując dofinansowanie modernizacji aut. Wysokość dopłaty wynosiła 350 EUR, przy czym była ona wypłacana bezpośrednio dla warsztatu za zrealizowaną usługę. Od 2007 r. stawkę podniesiono: kierowca, który decydował się na konwersję, mógł skorzystać ze zniżki w wysokości 500 EUR przy montażu instalacji gazowej.

W latach 2009-2010 Włochy wdrożyły dodatkowo program dotacji dla zakupu samochodów osobowych na autogaz oraz sprężony gaz ziemny (CNG). Głównym celem była transformacja ekologiczna – LPG oraz metan są bardziej czystymi paliwami, niż benzyna, przede wszystkim dzięki emisji mniejszej ilości pyłów i innych zanieczyszczeń. Także z ekonomicznego punktu widzenia LPG było paliwem tańszym dla konsumentów, stąd program dopłat miał wymiar oszczędnościowy i cieszył się dużą popularnością.

Przy zakupie nowego auta oferowany był bonus w wysokości 1500-2000 EUR pod warunkiem zezłomowania starego samochodu. Był on realizowany w postaci upustu od ceny u dealera, do wyczerpania budżetu założonego na realizację programu (102 mln EUR w 2009 r. i mniejsze kwoty w kolejnych latach, odpowiednio ok. 11,5 mln EUR i 24,8 mln EUR).

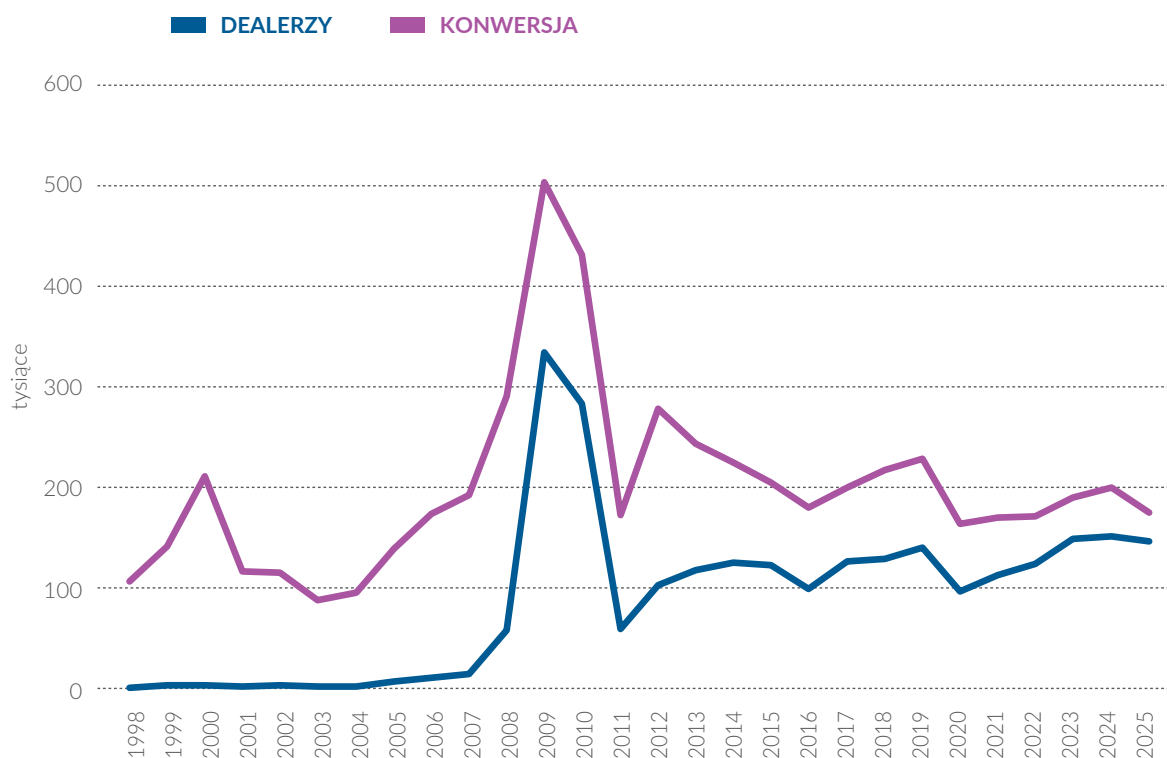
■ Tabela XV. Ecobonus na zakup samochodu zasilanego gazem płynnym LPG (2009-11).

ROK	PRZEDMIOT DOFINANSOWANIA
2009	1 500 EUR dla nowych pojazdów z LPG (pod warunkiem zezłomowania starego auta) 500 EUR na konwersję LPG
2010	2 000 EUR dla nowych aut LPG (emisyjność < 120 g/km), 1 500 EUR jeśli > 120 g/km 500 EUR na konwersję LPG
2011	Przekierowanie budżetu programu na konwersje (500 EUR).

Źródło: oprac. własne POGP.

Program okazał się być ogromnym sukcesem dla upowszechniania autogazu we Włoszech. W latach 2009-10 wymiana aut cieszyła się tak wielką popularnością, że wobec kosztów programu w 2011 r. środki zostały w całości przesunięte na program konwersji. W 2009 r. sprzedano na Płw. Apenińskim 350 tysięcy nowych samochodów LPG, a rok później ok. 270 tysięcy, co uczyniło Włochy największym rynkiem nowych aut LPG w Europie⁶². Po 2010 r. sprzedaż nowych samochodów spadła, ale długofalowym efektem dotacji było utrwalenie popularności gazu jako paliwa transportowego także w kolejnych latach. Program stworzył trwałe zręby dla rynku autogazowego we Włoszech – przed 2009 r. udział aut LPG w nowych rejestracjach wynosił 2-3%, w okresie działania programu potroił się, a w kolejnych latach utrzymywał się na poziomie ok. 5%. **W ocenie rządu włoskiego, w efekcie realizacji programu dopłat do LPG średnia emisja CO₂ nowych samochodów rejestrowanych we Włoszech spadła z 144,7 g/km w 2008 do 136,3 g/km w 2009, zbliżając się do celu unijnego i był to jeden z najlepszych wyników wśród państw członkowskich UE⁶³.**

■ Wykres 39. Liczba rejestracji samochodów zasilanych LPG we Włoszech.



Źródło: oprac. własne POGP na podstawie danych Assogasliquidi.

⁶² Assogasliquidi.

⁶³ Guida al risparmio di carburante ed alle emissioni di CO₂ delle autovetture, Gazzetta Ufficiale 2011.

Po przejściowym kryzysie lat pandemicznych, sprzedaż nowych samochodów na LPG we Włoszech wzrosła ponownie do ok. 150 tys. sztuk rocznie. Największe znaczenie dla włoskich konsumentów mają kwestie kosztu – tak z perspektywy ceny paliwa, jak i możliwości korzystania ze zwolnień z zakazów ruchu drogowego, w szczególności dotyczących tzw. Stref Czystego Transportu. Pojazdy zasilane gazem zazwyczaj objęte są wyłączeniami od ograniczeń ruchu opartych na normach EURO. Wśród miast oferujących takie wyłączenia dla LPG są m.in. Bergamo, Florencja, Genua, Mediolan, Neapol, Wenecja (pod warunkiem, że samochód rzeczywiście korzysta w mieście z gazu) i wiele innych⁶⁴. W ostatnich latach wiele włoskich miast przyjęło uchwały antysmogowe i zwykle dopuszczają one wjazd samochodów zasilanych gazem.

Wobec spadku po 2019 r. liczby konwersji na LPG samochodów używanych włoski rząd w lipcu 2024 powtórnie zaoferował obywatelom program dotacyjny w celu obniżenia emisyjności istniejących flot samochodowych, tzw. Ecobonus – Retrofit. Ministerstwo przedsiębiorczości wdrożyło dofinansowanie w wysokości 400 EUR dla instalacji LPG w samochodach kategorii M1 spełniających normę Euro 4 lub wyższą. Podobnie, jak w przypadku instrumentu wdrażanego od 1998 r., dofinansowanie kierowane jest do warsztatu realizującego montaż. Instrument ten stanowi element polityki wsparcia transformacji transportu w kontekście wygaszania szerszego programu Ecobonus dla zakupu nowych pojazdów i skierowany głównie do gospodarstw domowych i małych przedsiębiorstw, które nie mogą pozwolić sobie na zakup nowych pojazdów elektrycznych lub hybrydowych. W ten sposób, program pozwala na zachowanie dostępu do centrów miast dla starszych, spełniających minimalne normy emisji pojazdów (Euro 4), które byłyby wyłączone z ruchu miejskiego korzystając z tradycyjnych paliw płynnych. Program przewidywał 10 mln EUR na dofinansowanie ok. 15 tys. konwersji z dopłatą 400 EUR dla LPG i 800 EUR dla CNG.

Nowy program traktowany jest jako instrument polityki przemysłowej, wspierający krajową branżę motoryzacyjną – w tym małe i średnie przedsiębiorstwa. Włochy postrzegają konwersję na LPG/CNG jako jedno z narzędzi realizacji celów redukcji emisji CO₂ z sektora transportu. LPG oferuje redukcję emisji CO₂ względem benzyny w cyklu rzeczywistym, przy znacząco niższych kosztach paliwa (ok. 0,70 EUR/l dla LPG wobec 1,70 EUR/l dla benzyny w 2025 r.)

Według nowych włoskich badań⁶⁵, konwersja samochodów osobowych zasilanych benzyną spełniających normę Euro 6 na LPG pozwala na zmniejszenie emisji CO₂ o 5,7-12,3%, jednak najważniejszym efektem środowiskowym jest zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, przyczyniających się do zjawiska smogu. Najwyższe redukcje (ok. 90%) dotyczyły emisji pyłów (PM), a mniejsze, ale nadal istotne (w zakresie 5%–23%) tlenków NO_x, tlenku węgla i węglowodórów ogółem. Badania zostały przeprowadzone zgodnie z metodologiami NEDC, WLTP oraz ERMES.

Prezentując program w 2024 r., minister **Adolfo Urso** powiedział:

Ten nowy plan zachęt dla sektora motoryzacyjnego opiera się na trzech filarach: odnowieniu floty samochodowej we Włoszech, jednej z najstarszych w Europie; wsparciu popytu osób o niższych dochodach; ożywieniu produkcji pojazdów we Włoszech. Podejście to opiera się na przekonaniu, że konieczna jest głęboka zmiana kursu w stosunku do poprzednich lat.

⁶⁴ <https://urbanaccessregulations.eu>

⁶⁵ Determination of Euro 6 LPG passenger car emission factors through laboratory and on-road tests: Effect on nation-wide emissions assessment for Italy, Atmospheric Environment: X, Volume 15, October 2022, 100186.

■ Tabela XVI. Ekonomika konwersji LPG z dopłatą Ecobonus – Retrofit.

PARAMETR	WARTOŚĆ
Koszt instalacji LPG (brutto)	1 400–1 800 EUR
Dopłata Ecobonus	400 EUR
Koszt netto dla klienta	1 000–1 400 EUR
Oszczędność na paliwie (15 000 km/rok)	500–700 EUR/rok
Okres zwrotu (payback)	1,5–2,8 lat

Źródło: oprac. własne POGP.

W warunkach włoskich, przy założeniu średniej ceny LPG 0,70 EUR/l i benzyny 1,70 EUR/l (2025), oszczędność na paliwie wynosi ok. 40–45% kosztów tankowania, co sprawia, że konwersja staje się opłacalna już przy średnim rocznym przebiegu rzędu 10 000–12 000 km.

Jako mocne strony programu Ecobonus – Retrofit można wskazać:

- 1. Niską barierę administracyjną:** Model *sconto in fattura* eliminuje procedury administracyjne dla beneficjentów, bo dopłata trafia bezpośrednio do warsztatów.
- 2. Wysoka opłacalność:** Okres zwrotu <3 lata przy typowym przebiegu; konkurencyjny koszt redukcji emisji CO₂.
- 3. Inkluzywność społeczna:** Dostęp dla gospodarstw domowych o ograniczonych dochodach, które nie chcą lub nie mogą zainwestować w samochody elektryczne BEV/PHEV.
- 4. Wsparcie lokalnej branży:** Utrzymanie zatrudnienia i know-how w sektorze warsztatowym i instalacji LPG.

W lutym 2026 r. minister Adolfo Urso zapowiedział nową pulę środków na program Ecobonus – Retrofit w wysokości 21 mln EUR na pięć lat na wspieranie konwersji aut benzynowych na LPG, z przewidywaną stawką rzędu 400 EUR na pojazd. Zakładając kontynuację obecnego modelu można zatem oczekiwać:

- Sfinansowania ok. 50 000–52 000 dodatkowych konwersji w latach 2026–2030
- Stabilizacji udziału LPG w rejestracji nowych pojazdów na poziomie 9–10% (dealerzy i retrofity)
- Utrzymania włoskiego rynku Autogazu jako drugiego co do wielkości w Unii Europejskiej (po Polsce)
- Stopniowego przesunięcia polityki wsparcia w kierunku samochodów elektrycznych BEV po 2028 r., w zgodzie z celami *Fit for 55* i wciąż jeszcze obowiązującym faktycznym zakazem sprzedaży nowych samochodów spalinowych od 2035 r.

Można ocenić, że program Ecobonus – Retrofit stanowi pragmatyczne narzędzie wspierające transformację transportu drogowego w kontekście ograniczonej dostępności pojazdów zeroemisyjnych dla segmentu nabywców o niższych dochodach. Program charakteryzuje się niską barierą administracyjną, wysoką opłacalnością ekonomiczną i konkurencyjnym kosztem redukcji emisji CO₂. Kontynuacja programu po 2025 r. będzie zapewne obejmować mechanizmy ewaluacji efektów *ex post*, które nie były częścią oryginalnego instrumentu. Warto przyglądać się instrumentom polityki przemysłowej we Włoszech, realnie osadzonym w mocnych sektorach krajowej gospodarki (jak przemysł motoryzacyjny). **Włochy i Polska odpowiadają za największą część sektora autogazowego w Unii Europejskiej i to te dwa kraje powinny kreować w największym stopniu politykę europejską wobec tej zastosowania LPG w transporcie, bo to one dysponują w tej dziedzinie największą bazą danych, kompetencjami technicznymi i doświadczeniami w eksploatacji pojazdów.**

REFORMA SYSTEMU ZAPASÓW A ZMIANY DOTYCZĄCE LPG

System zapasów interwencyjnych ropy naftowej i paliw w Polsce został określony w ustawie z dnia 16 lutego 2007 r. o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym (dalej: ustawa o zapasach). Ustawa, od czasu przyjęcia, była wielokrotnie nowelizowana, tym niemniej – pomimo upływu wielu lat, pomimo radykalnych zmian na rynku ropy naftowej i paliw, w tym LPG, w Polsce i Europie, jakie nastąpiły przez prawie 20 lat wykorzystywania uchwalonych w 2007 r. przepisów – nie można uznać, że podczas realizowanych zmian w sposób kompleksowy aktualizowano system pod kątem współczesnych wyzwań.

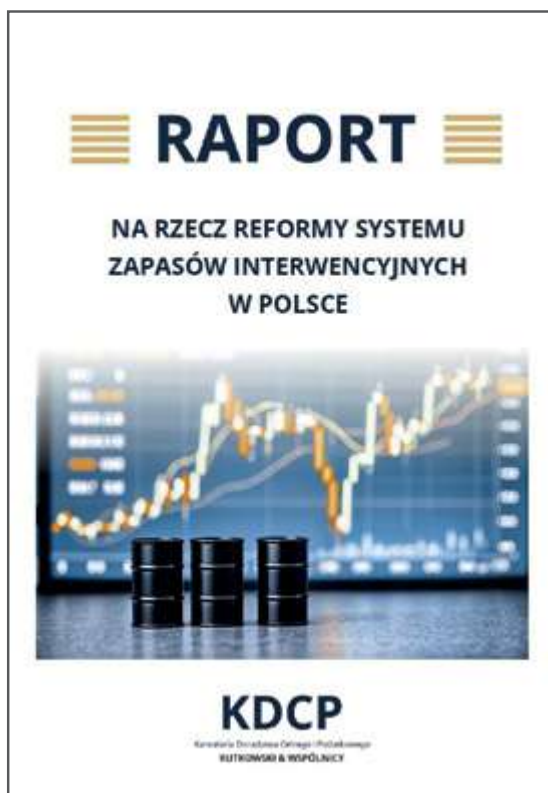
Podmioty rynku paliwowego oraz organizacje branżowe w Polsce od wielu lat składały propozycje na rzecz systemowej reformy zapasów – toczono rozmowy z administracją rządową. W 2024 r. ze strony przedstawicieli Rządu pojawiły się sygnały woli przeprowadzenia reformy systemu zapasów interwencyjnych.

W takiej sytuacji Kancelaria Doradztwa Celnego i Podatkowego (KDCCP) – aktywnie obecna na polskim rynku paliwowym i świadoma jego potrzeb i propozycji – zainicjowała przygotowanie reformy systemu zapasów w Polsce. Pomiędzy czerwcem a październikiem 2024 r. eksperci KDCCP prezentowali ideę wspólnego **Projektu na rzecz reformy systemu zapasów interwencyjnych w Polsce**. W wyniku tego została uformowana Koalicja Interesariuszy złożona z kilkudziesięciu podmiotów – organizacji i podmiotów rynkowych (reprezentujących importerów paliw, magazynierów oraz branże chemiczną i smarową – istotną rolę odegrali w niej przedstawiciele sektora LPG), których wspólną ideą jest doprowadzenie do kompleksowych zmian.

Jako efekt prac w ramach Projektu miał powstać Raport analityczny i legislacyjny, w którym zostaną zawarte propozycje do szerokiej nowelizacji ustawy o zapasach. Interesariusze i Autorzy Raportu mieli nadzieję na otwarcie pogłębionego dialogu z przedstawicielami administracji rządowej i wspólne przygotowanie holistycznych zmian prawnych, odmieniających system zapasów interwencyjnych – kluczowy system w ramach bezpieczeństwa energetycznego Polski.

RAPORT NA RZECZ REFORMY SYSTEMU

Raport na rzecz reformy systemu zapasów interwencyjnych w Polsce, złożony z części analitycznej i legislacyjnej, przedstawia: charakterystykę rynku paliwowego w Polsce obecnie, w tym bardzo trudną sytuację na rynku magazynowym, zasady funkcjonowania systemu zapasów, przykłady międzynarodowe, potrzeby i argumentację za koniecznością przeprowadzenia reformy, serię kilkudziesięciu propozycji zmian w ustawie o zapasach, uzasadnienia dla nich i przewidywane efekty ich wdrożenia. Część legislacyjna Raportu zawiera: projekt nowelizacji ustawy o zapasach, zawierający wszystkie postulaty zmian, do tego projekty nowelizacji trzech



rozporządzeń wykonawczych do ustawy, zaś do każdego z tych aktów załączone są odpowiednie dokumenty: uzasadnienia i Oceny Skutków Regulacji, sporządzone według wymogów legislacji rządowej. W części analitycznej zawarte są także: projekcje rozwoju rynku i potrzeb zapasowych Polski, wyliczenia niezbędnych pojemności magazynowych oraz konsekwencji wprowadzania zmian, w tym finansowe. Niebagatelne odniesienia w raporcie dotyczą specyfiki rynku gazu płynnego oraz zapasów tworzonych od importu i produkcji LPG.

Interesariusze Projektu uznali przeprowadzenie tej kompleksowej reformy za niezbędne i pilne.

Raport został przekazany do najważniejszych dla systemu zapasów interwencyjnych organów państwa, w tym przede wszystkim do Ministerstwa Przemysłu i Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych. Dodatkowo przekazano Raport do

innych organów współtworzących sieć bezpieczeństwa państwa. W ten sposób główny cel Projektu i Raportu został osiągnięty.

ISTOTNE USTALENIA RAPORTU

Opracowując Raport oparliśmy się na danych z otwartych źródeł (przede wszystkim z Raportu rocznego Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, danych statystycznych) oraz na posiadanej wiedzy eksperckiej. Analizując perspektywę systemu zapasów uwzględniliśmy następujące dane oraz przyjęliśmy realistyczne założenia:

1. W latach 2020-2024 polski rynek paliwowy dynamicznie się rozwinął – łączny popyt zwiększył się o 16% – przy utrzymaniu się produkcji paliw w kraju na tym samym poziomie przywóz paliw do Polski zwiększył się o 72%.
2. Tradycyjne paliwa oraz gaz płynny (pochodzące z kopalnych węglowodorów) będą w Polsce jeszcze przez długi okres (nawet 20 lat) podstawowym i dominującym źródłem energii w ramach transportu drogowego. Dodatkowo rozwijają się pozatransportowe formy wykorzystania LPG.
3. **Należy przyjmować tzw. scenariusz opóźnionej dekarbonizacji jako najbardziej realistyczny i bezpieczny model rozwoju rynku paliwowego w Polsce; należy zakładać wzrost zużycia paliw kopalnych z poziomu 36,6 mln m³ do 40,4 mln m³ rocznie.**
4. Polska, tak jak inne państwa UE, utrzymuje zapasy ropy i paliw w wielkości odpowiadającej 90 dniom zapotrzebowania społeczeństwa i gospodarki na paliwa; system zapasów składa się z zapasów obowiązkowych, które utrzymują przedsiębiorcy (odpowiadają za 53 dni zabezpieczenia), i zapasów agencyjnych, które utrzymuje Rządowa Agencja Rezerw Strategicznych (RARS) (odpowiada za 37 dni zabezpieczenia)⁶⁶.

⁶⁶ Raport został ukończony w czerwcu 2025 r. i przedstawia ówczesny stan prawny. Obecnie, po nowelizacji ustawy o zapasach, która weszła w życie 30.09.2025., przedsiębiorcy utrzymują 50 dni zabezpieczenia, zaś państwo – 40.

5. System zapasów interwencyjnych jest finansowany z opłat zapasowych uiszczanych przez przedsiębiorców w wysokości: 43 zł od 1 tony ekwiwalentu ropy naftowej w przypadku ropy i paliw, 99 zł od 1 tony LPG (maksymalny poziom stawek wynosi odpowiednio: 90 zł i 160 zł). Od wielu lat poziom stawek nie był zmieniany. Wpływy z opłat tworzą Fundusz Zapasów Interwencyjnych, którym zarządza Prezes RARS. Fundusz od lat notuje wysokie nadwyżki finansowe – wg planu finansowego na 2025 r. stan Funduszu na początek roku wynosił ok. 3 mld zł.
6. Obecnie, wg danych RARS, magazyny na ropę i paliwa w Polsce mają łączną pojemność 15,1 mln m³ (z tego 9 mln m³ dla ropy i 6,1 mln m³ dla paliw); do analiz w Raporcie przyjęliśmy konserwatywnie wartość 14,1 m³ pojemności magazynów (8,3 mln m³ dla ropy, 5,8 mln m³ dla paliw) bowiem: – nie wszystkie magazyny mogą być użytkowane na potrzeby rynku polskiego oraz – należy wyłączać tzw. stany martwe zbiorników (paliwo nie da się w całości wypompować ze zbiornika).
7. Obecnie magazyny w Polsce są bardzo mocno zapełnione, zaś przedsiębiorcy corocznie doświadczają trudności w odnalezieniu miejsca na zapasy obowiązkowe.
8. Jako wysoce efektywne są oceniane te systemy w innych państwach europejskich, gdzie całość zapasów ropy i paliw jest własnością państwa, zaś zarządza nimi podmiot kontrolowany wspólnie przez podmioty rynkowe i państwo.

WNIOSKI I PROPOZYCJE WYNIKAJĄCE Z ANALIZY

1. Pierwszym – głównym postulatem rynku w Raporcie jest **zmiana odpowiedzialności za zapasy i relacji rynek / państwo** z 53/37 dni do 30/60 dni w przypadku ropy i paliw (bez LPG) oraz **z 30/60 na 0/90 w LPG**. Obliczono, że dokonanie takiej zmiany w bezpiecznej formule powinno zająć 8 lat.
2. Dla sfinansowania takiego przekształcenia niezbędne byłoby podwyższenie opłaty zapasowej na okres zmiany do poziomów: 86 zł w przypadku ropy i paliw tradycyjnych, zaś do 149 zł w przypadku LPG.
3. W szacowaniu finansowym zakładano także całkowite finansowanie rozbudowy magazynów z wpływów z opłat zapasowych. Trzeba podkreślić, że **łączny wpływ kosztów inwestycji w nowe magazyny oraz zmian poziomów odpowiedzialności za zapasy (zwiększenie roli państwa), rozłożony w czasie 8 lat, nie powinien być znaczący wobec ceny paliwa – szacuje się, że byłoby to ok. 5 gr na litr**, co należy uznawać za zwykłą nieznaczącą i pomijalną biorąc pod uwagę zwykłe fluktuacje cen paliw w Polsce.
4. **W każdym scenariuszu rozwoju rynku paliwowego, uwzględniając obecnie obowiązujące przepisy prawne, nastąpi deficyt pojemności magazynowych dla paliw w Polsce!** Dokonano przeliczenia potrzeb magazynowych z ujęciem zmiany relacji odpowiedzialności za zapasy przedsiębiorcy / państwo przyjętej we wrześniu 2025 r. (docelowo 45 / 45 dni). Uwzględniając poziom potrzeb magazynowania paliw w zapasach interwencyjnych w ciągu najbliższych 10 lat (po przeliczeniu 6,8 mln m³), niezbędny poziom dla zapasów handlowych (1 mln m³) oraz niezbędny poziom buforowych pojemności „wolnych” (500 tys. – 1 mln m³) stwierdzono niedobór pojemności w ramach polskiej infrastruktury magazynowania paliw na poziomie od 2,5 do 3 mln m³ (między 43% a 52% obecnej dostępnej pojemności). Niezbędne są bardzo znaczące inwestycje budowlane w nowe zbiorniki magazynowania paliw. Istotne jest także to, że samo przesuwanie poziomów odpowiedzialności za zapasy z przedsiębiorców na państwo (RARS) – przy czym zmiana dotycząca zmniejszenie o 8 dni zapasów obowiązkowych w ciągu 3 lat została już przyjęta – nie rozwiąże tego wielkiego braku w polskim systemie zapasów!

■ Tabela XVII. Projekcja poziomu zasobów interwencyjnych na lata 2025 – 2035 wg scenariusza opóźnionej dekarbonizacji z uwzględnieniem zmian prawnych zawartych w nowelizacji ustawy o zasobach z września 2025 r.

MAGAZYNY PALIW GOTOWYCH (04.2025)	mln m ³													
	5,8													
MAGAZYNY ROPY (04.2025)	mln m ³													
	8,3													
ROK	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
SCENARIUSZ	mln m ³													
KONSUMPCJA PALIW RAZEM	37,7	37	37,4	38,1	38,6	39,2	39,7	40	40,1	40,3	40,4	40,4	40,1	
ZAPASY INTERWENCYJNE ROPY NAFTOWEJ	6,1	5	5	5,1	5,2	5,3	4	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	
ZAPASY INTERWENCYJNE PALIW GOTOWYCH	3,9	5	5,1	5,1	5,2	5,3	6,7	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	
RAZEM ZAPASY INTERWENCYJNE	10	10	10,1	10,2	10,4	10,6	10,7	10,9	10,9	10,9	10,9	10,9	10,9	
DOSTĘPNE POJEMNOŚCI OBROTOWE DLA PALIW	1,9	0,8	0,7	0,7	0,6	0,5	-0,9	-1	-1	-1	-1	-1	-1	

Źródło: oprac. własne na podstawie danych POPIHN, Raport 2024, z uwzględnieniem danych RARS.

- Biorąc pod uwagę tylko zaplanowane już przepisami prawnymi przekształcenie systemu zasobów (istotne zwiększenie [do 75%] ilości paliw gotowych w zasobach agencyjnych) do 2029 r. inwestycje powyżej wskazane muszą zostać przeprowadzone w ciągu najbliższych trzech lat (2026 – 2028).
- Wobec de facto braku fizycznych zasobów LPG w systemie (zapasy od LPG głównie w benzynach) ogromnym wyzwaniem staje się wybudowanie odpowiedniej bazy do przechowywania gazu płynnego.**
- Jeśli działania naprawcze nie zostaną zrealizowane, to w nieodległej przyszłości nastąpi kryzys systemu zasobów w Polsce: albo chcąc utrzymać płynność dostępu do paliw na rynku nie będziemy wypełniać minimum zasobowego (90 dni), lub utrzymując zapasy wg wymogów doprowadzimy do zaburzeń logistycznych i braków w dostępie do paliw.

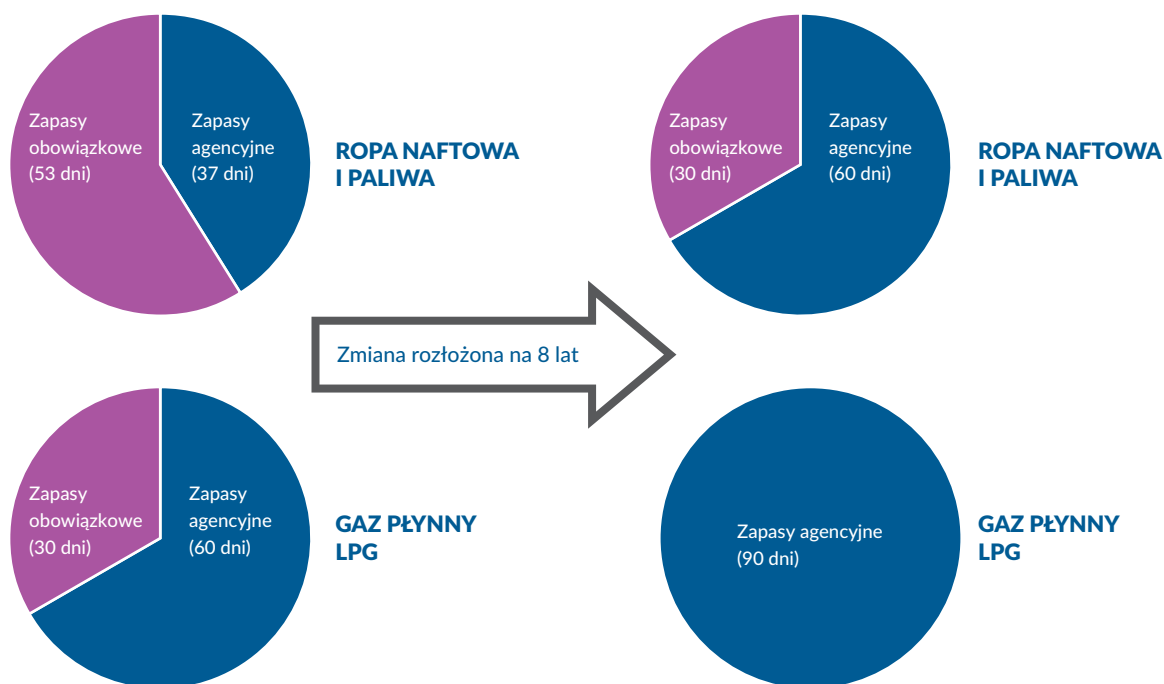
W każdym scenariuszu rozwoju rynku paliwowego, uwzględniając obecnie obowiązujące przepisy prawne, nastąpi deficyt pojemności magazynowych dla paliw w Polsce! (...) stwierdzono niedobór pojemności w ramach polskiej infrastruktury magazynowania paliw na poziomie od 2,5 do 3 mln m³ (między 43% a 52% obecnej dostępnej pojemności). Niezbędne są bardzo znaczące inwestycje budowlane w nowe zbiorniki magazynowania paliw!

ZMIANY W SYSTEMIE ZASOBÓW, KTÓRE PROPONUJEMY

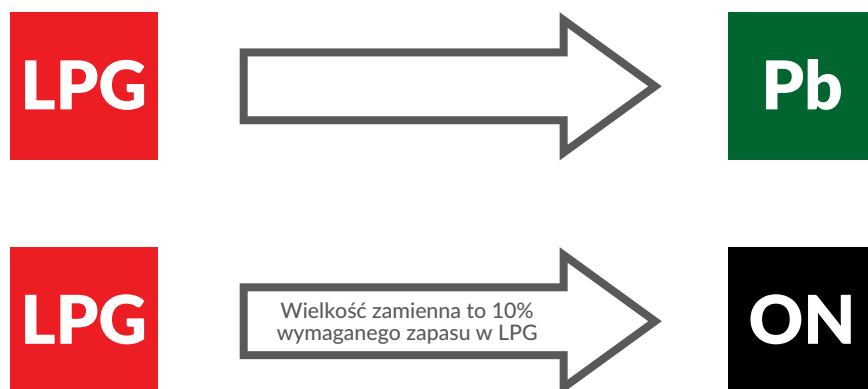
Esencją części analitycznej Raportu są propozycje zmian prawnych, ale również merytoryczno-programowych. Odpowiadają one na wszystkie zauważone potrzeby, łącznie zaś mają stanowić kompleksową reformę systemu zasobów w Polsce. Zostały ujęte w grupach, w ramach których najistotniejszymi modyfikacjami są:

- w obszarze: Zmiana relacji w zasobach interwencyjnych, zmiany ułatwiające proces, zmiany towarzyszące:

- zmiana odpowiedzialności za zapasy i relacji rynek / państwo z 53/37 dni do 30/60 dni w przypadku ropy i paliw (bez LPG) oraz z 30/60 na 0/90 w LPG,



- ograniczenie koncentracji zapasów,
- zwiększenie udziału paliw gotowych w zapasach,
- uelastycznienie zamiennego utrzymywania zapasu za LPG,**



- zrównanie możliwości odliczania biokomponentów od zapasów dla paliw produkowanych w kraju i importowanych,
- wyłączenie z systemu małych przedsiębiorców,
- wyłączenie produktów o przeznaczeniu nieenergetycznym z systemu zapasów;

b.) w obszarze: Zabezpieczenie niezależnych uczestników systemu w sytuacji rosnącego wpływu państwa na zapasy:

- wsparcie RARS dla przedsiębiorców z trudnościami w ulokowaniu zapasów obowiązkowych,
- ułatwienia w dostępie do usługi zamiennego utrzymywania zapasów obowiązkowych przez RARS (tzw. usługa biletowa),
- wprowadzenie kryteriów rozmieszczenia zapasów agencyjnych (paliwa dostępne efektywnie i blisko potrzeb),

4. wykonanie i aktualizowanie Analizy bezpieczeństwa i efektywności systemu zapasów,
5. zabezpieczenie środków z opłaty zapasowej wyłącznie na cele zapasów interwencyjnych;

c.) w obszarze: Dostosowanie systemu magazynowego do potrzeb nowego systemu zapasów interwencyjnych:

1. wywołanie i wszechstronne wsparcie procesów budowy nowych magazynów paliwowych w Polsce,
2. czasowe wykorzystanie magazynów za granicą,
3. umożliwienie na przyszłość wykorzystania magazynów polskich na zapasy państw spoza UE;

d.) w ramach Pozostałych zmian:

1. uszczelnienie systemu – wyeliminowanie unikania obowiązków zapasowych,
2. ułatwienia w usługowym utrzymywaniu zapasów obowiązkowych między przedsiębiorcami (tzw. usługa biletowa).

Jako uzupełnienie zmian w ramach kompleksowej reformy opisano całościowe przekształcenie systemu – państwo przejęłoby całkowicie odpowiedzialność za tworzenie i utrzymywanie zapasów ropy i paliw. Wtedy obowiązkiem po stronie przedsiębiorców byłoby jedynie uiszczanie opłat zapasowych od przywozu ropy i paliw lub od produkcji paliw. Uznano za możliwe rozważenie ujęcia tej reorganizacji systemu w ustawie jako docelowej formy, wprowadzanej stopniowo, w ciągu odpowiednio długiego okresu.

Patrząc na propozycje modyfikacji opisane w Raporcie można stwierdzić, że mają one na celu:

- zmniejszenie występującego obecnie ogromnego wypełnienia dostępnych pojemności magazynowych na rynku polskim (w krótkim okresie);
- rozbudowę polskich zdolności magazynowania paliw (w średnim okresie);
- radykalny wzrost zaangażowania państwa w system zapasów (w średnim okresie; być może przejście pełnej odpowiedzialności przez państwo w długim okresie);
- zabezpieczenie interesów niezależnych interesariuszy systemu zapasów;
- wprowadzenie ułatwień dla przedsiębiorców w realizacji obowiązków;
- wzrost pewności wypełnienia systemu i możliwości reakcji na kryzysy;
- zachowanie bezpieczeństwa paliwowego państwa.

PODSUMOWANIE – EFEKTY RAPORTU

Jednym z głównych tematów podejmowanych w ramach zainicjowanej przez Raport debaty jest – uświadomiona w pełni dzięki wynikom analiz w opracowaniu – skala deficytu pojemności magazynowych na paliwa w Polsce. Można toczyć spór o wyliczenia i rozmiar brakujących objętości magazynów, jednak niedobór liczony już na poziomie milionów m³ to nie drobiazg do uzupełnienia w normalnym rytmie inwestycji. Uświadomiono sobie, że w tej sytuacji należy wprowadzić nadzwyczajne środki stymulujące i ułatwiające budowę nowych zbiorników. Po zmianach w strukturach polskiego rządu bezpieczeństwo rynku naftowego w Polsce zostało przypisane Ministerstwu Energii. Przedstawiciele ME zaproponowali pod koniec 2025 r. przygotowanie poszerzonej nowelizacji ustawy o zapasach oraz zaprosili do konsultacji przedstawicieli rynku.

Plany Ministerstwa obejmują kilka obszarów systemu zapasów, jednak przede wszystkim są podejmowane te ważne dla państwa. Wśród nich znajduje się kwestia zapasów od gazu płynnego, które miałyby być fizycznie utrzymywane w LPG. Ministerstwo rozważa wymuszenie utrzymania 20-25% zapasów za gaz płynny fizycznie w LPG.

Jako argument podstawowy za tym rozwiązaniem wskazuje się potrzebę zabezpieczenia w kryzysie dostaw LPG dla klientów wrażliwych, przede wszystkim gospodarstw domowych (gaz do zbiorników – ogrzewanie, ciepła woda, przygotowanie posiłków). Jest więc także kwestia konieczności wybudowania magazynów LPG pod zapasy. Kierunek taki należy ocenić pozytywnie z punktu widzenia interesów wszystkich stron – pytanie jednak pozostaje otwarte: Kto i z których środków ma wybudować magazyny, które są o wiele droższe inwestycyjnie niż zbiorniki dla ON czy Pb. Nadal nie wiemy także, czy i ew. w jakim stopniu w nowelizacji zostaną uwzględnione pozostałe postulaty związane z LPG – przede wszystkim ułatwienia dla przedsiębiorców zobowiązanych, np. zamiennie utrzymywanie zapasu za LPG w ON (w części zakresu), czy przejmowanie większej odpowiedzialności za zapasy przez RARS (podobnie jak w zapasach od ropy, ON i Pb), które były postulowane w Raporcie.

Opracowanie Raportu przyczyniło się do postawienia kwestii bezpieczeństwa i wystarczalności systemu zapasów paliw na właściwym poziomie debaty i w działaniach administracji. Przedstawiciele Koalicji Interesariuszy od początku deklarowali wolę współpracy na rzecz przygotowania reformy i jej wdrożenia – chcemy tych działań. Więcej, czynnie uczestniczymy w prekonsultacjach rozważanych rozwiązań oraz przedstawiamy wnioski do ujęcia w reformie. Mamy nadzieję, że obecna inicjatywa Ministerstwa Energii zakończy się rozpoczęciem procesu legislacyjnego dobrze przygotowanej, szerokiej zmiany w zapasach.

Przemysław Bryksa

Doświadczony analityk i menedżer w administracji publicznej, związany z sektorem bezpieczeństwa państwa oraz obszarem rezerw i zapasów. Od 2024 r. współdziała w ramach Kancelarii Doradztwa Celnego i Podatkowego jako Of Counsel – autor opinii i analiz prawnych i merytorycznych, doradca w kwestiach legislacyjnych, prelegent konferencji branżowych i szkoleń. W latach 2022–2024 pełnił funkcję Dyrektora Departamentu Ropy i Paliw Transportowych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, gdzie koordynował działania związane z bezpieczeństwem paliwowym państwa i nadzorem nad systemem zapasów interwencyjnych oraz prowadził prace regulacyjne i legislacyjne (m.in. nad ustawą o zapasach). Wcześniej, w latach 2020–2022, był Zastępcą Prezesa Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych, nadzorując obszary strategii, wsparcia prawnego oraz systemu rezerw strategicznych.

przemyslaw.bryksa@kdcpl.pl



LIQUID GAS WEEK

12th – 16th OCTOBER 2026 • ISTANBUL



Resilience in a Changing World

www.liquidgasweek.com



WLGA
Energy Anywhere



LPG
Digital
Energy

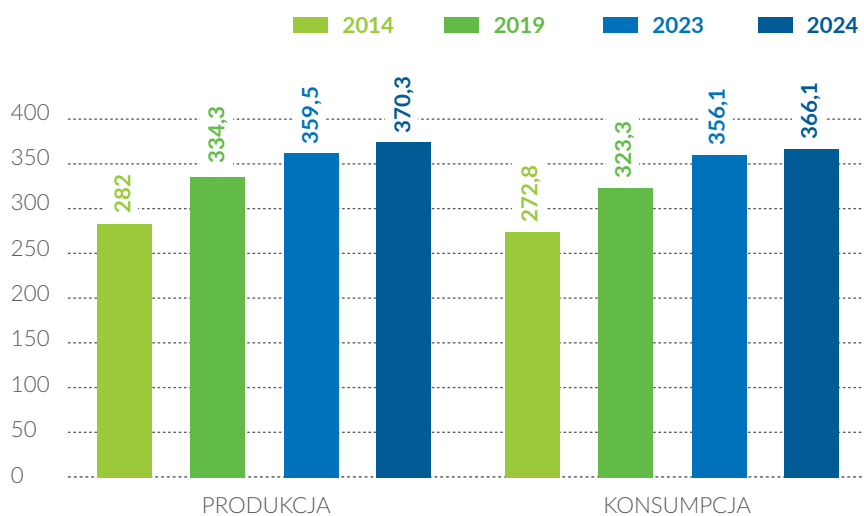
ŚWIATOWY RYNEK GAZU PŁYNNEGO LPG W 2024 R.

W końcu 2025 r. opublikowano raport World Liquid Gas Association (WLGA) i firmy Argus Media „Statistical Review of Global LPG 2024” oraz raport Liquid Gas Europe(LGE)/Argus Media „European Liquid Gas Statistical Report 2024” w których zawarto szczegółowe statystyki dotyczące globalnego i regionalnego rynku LPG. Prezentowane poniżej dane opracowano na podstawie tych raportów, przy czym przedstawiono szereg szczegółowych informacji dotyczących sektora autogazu z uwagi na jego znaczenie dla rynku polskiego, jak również na pozycję polskiego sektora autogazu w tak w Europie jak i na świecie.

Rok 2024 był względnie spokojnym okresem dla światowego rynku LPG w porównaniu z latami pandemii COVID-19. Globalna światowa produkcja tego produktu wyniosła 370,3 mln ton, co oznaczało wzrost o prawie 11 mln ton w porównaniu do 2023 r. (+3,1% r/r). Całkowita konsumpcja również wzrosła do poziomu 366,1 mln ton (wzrost o 10 mln ton, +2,8 r/r).

Na **wykresie 40** zaprezentowano wielkość światowej produkcji i konsumpcji w roku 2014 i 2019 oraz w latach 2023 - 2024. Produkcja w okresie 2014 - 2019 wzrosła o 52,3 mln ton, a w latach 2019 - 2024 o 36 mln ton. W odniesieniu do popytu wzrost wyniósł odpowiednio 50,5 mln ton i 42,8 mln ton.

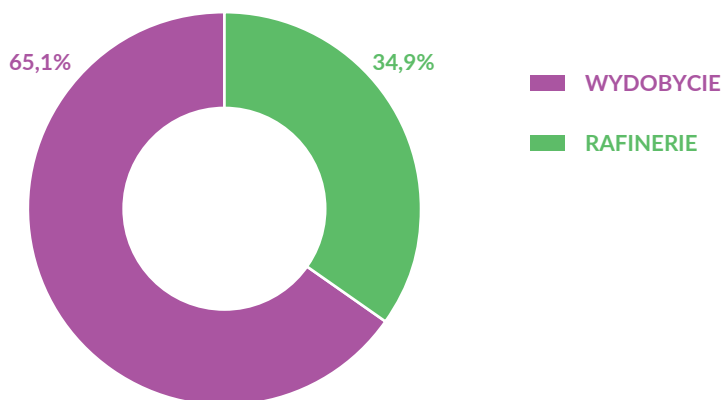
■ Wykres 40. Światowa produkcja i konsumpcja LPG w 2014, 2019 r. oraz w latach 2023 - 2024 (w mln ton).



Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

Wykres 41 prezentuje udział procesów rafinacji oraz wydobycia (gas processing) w globalnej podaży tego produktu.

Wykres 41. Produkcja gazu LPG na świecie – metody pozyskiwania w 2024 r. (w %).

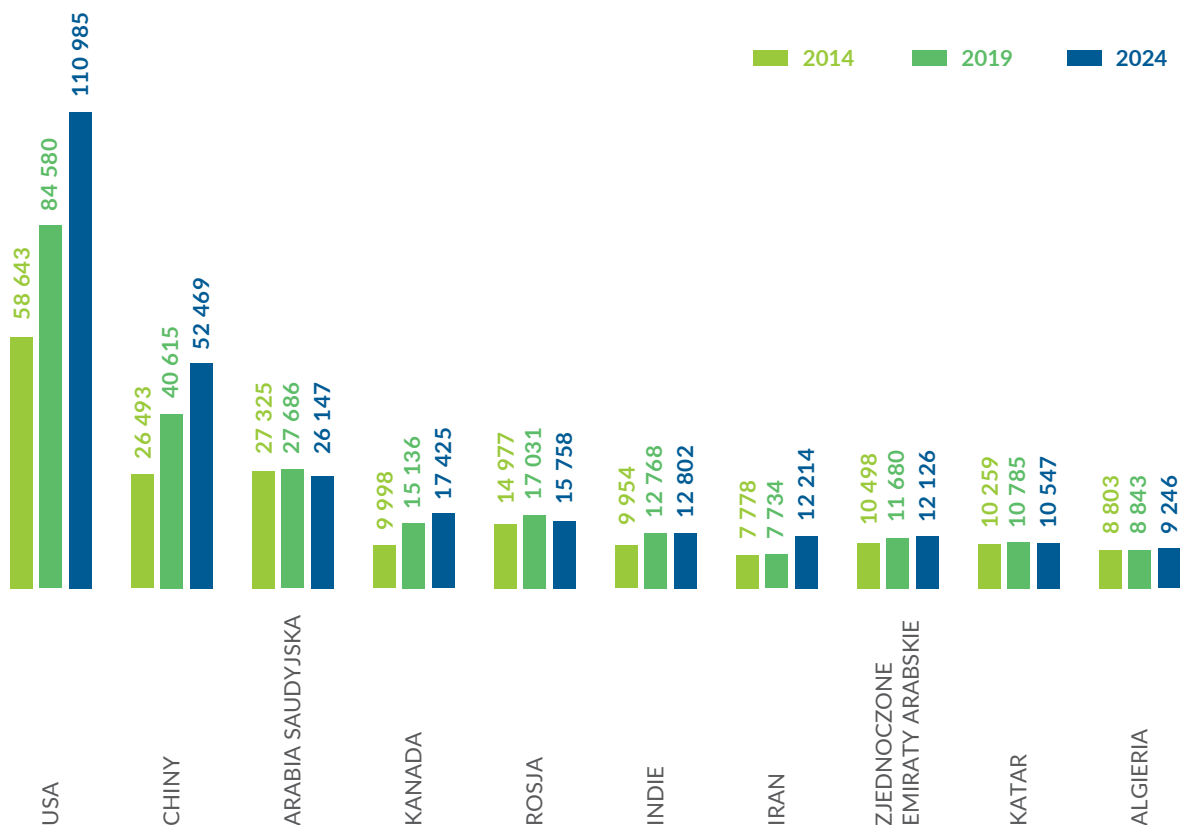


Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

LPG (Liquefied Petroleum Gas) powszechnie kojarzony jest jako gaz płynny / skroplony pochodzący z procesów przetwórstwa ropy naftowej. Mniej znanym źródłem pochodzenia jest jego wydobycie razem z gazem ziemnym ze złóż naturalnych. Gaz LPG jest niewątpliwie paliwem kopalnym, ale pochodzącym z różnych źródeł. Gaz ziemny to metan, a gaz płynny to frakcje propanu i butanu skroplone pod stosunkowo niewielkim ciśnieniem. Nazwa LPG jest praktycznie nazwą zwyczajową. W obrocie handlowym stosowane są określenia propan i butan. Wymagania co do właściwości fizykochemicznych LPG czy też propanu i butanu są określone jednolicie, niezależnie od źródeł pochodzenia.

Na **wykresie 42** przedstawiono największych producentów LPG na świecie w latach 2014, 2019 i 2024.

Wykres 42. Najwięksi producenci LPG na świecie w 2014, 2019 i 2024 r. (w tys. ton).



Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

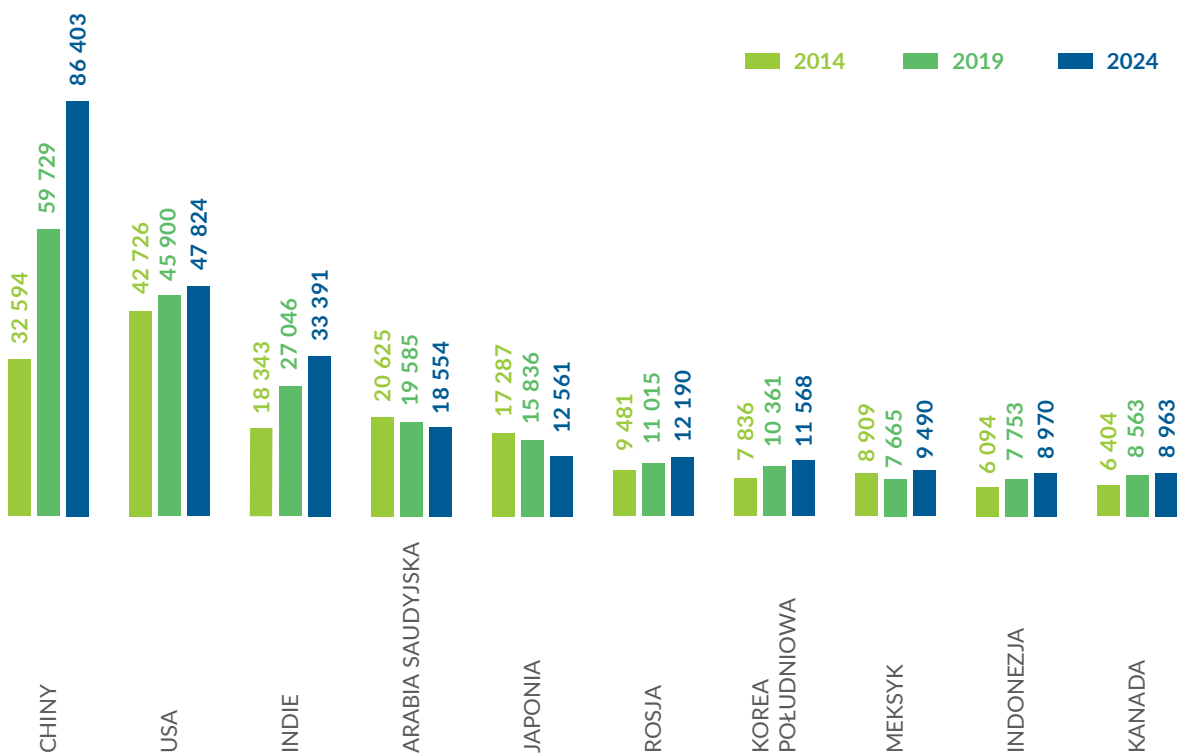
Największy przyrost produkcji w dekadzie 2014 - 2024 wystąpił w USA (+52,4 mln ton) oraz Chinach o prawie 26 mln ton. Warto zauważyć stosunkowo spore wzrosty w Kanadzie (+7,5 mln ton) oraz Iranie (+5,5 mln ton).

Wyszczególnione na wykresie 42 kraje łącznie wytwarzają 75,5% globalnego produktu na świecie, z czego 30% globalnej podaży pochodzi z USA, z Chin 14,2%, Arabii Saudyjskiej 7,1%.

W rejonie Bliskiego Wschodu w 2024 wyprodukowano 72,9 mln ton gazu LPG, z czego 64,2 mln pochodziło z zakładów przetwórstwa gazu, a 8,7 mln z rafinerii. Poza krajami z tego rejonu uwzględnionymi na wykresie 42 znacząca produkcja tego produktu odbywa się w Kuwejcie (6,4 mln ton) oraz Iraku (2,9 mln ton) i Omanie (1 mln ton). Łącznie na Bliskim Wschodzie w 2024 r. wyprodukowano 19,7% globalnej produkcji gazu LPG na świecie. Na eksport przeznaczono 44,6 mln ton gazu w 2024 r. z tego rejonu świata.

Wielkość światowej produkcji i konsumpcji w roku 2014 i 2019 oraz w latach 2023 - 2024 przedstawiono na **wykresie 43**.

■ Wykres 43. Najwięksi konsumenci LPG na świecie w 2014, 2019 i 2024 r. (w tys. ton).



Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

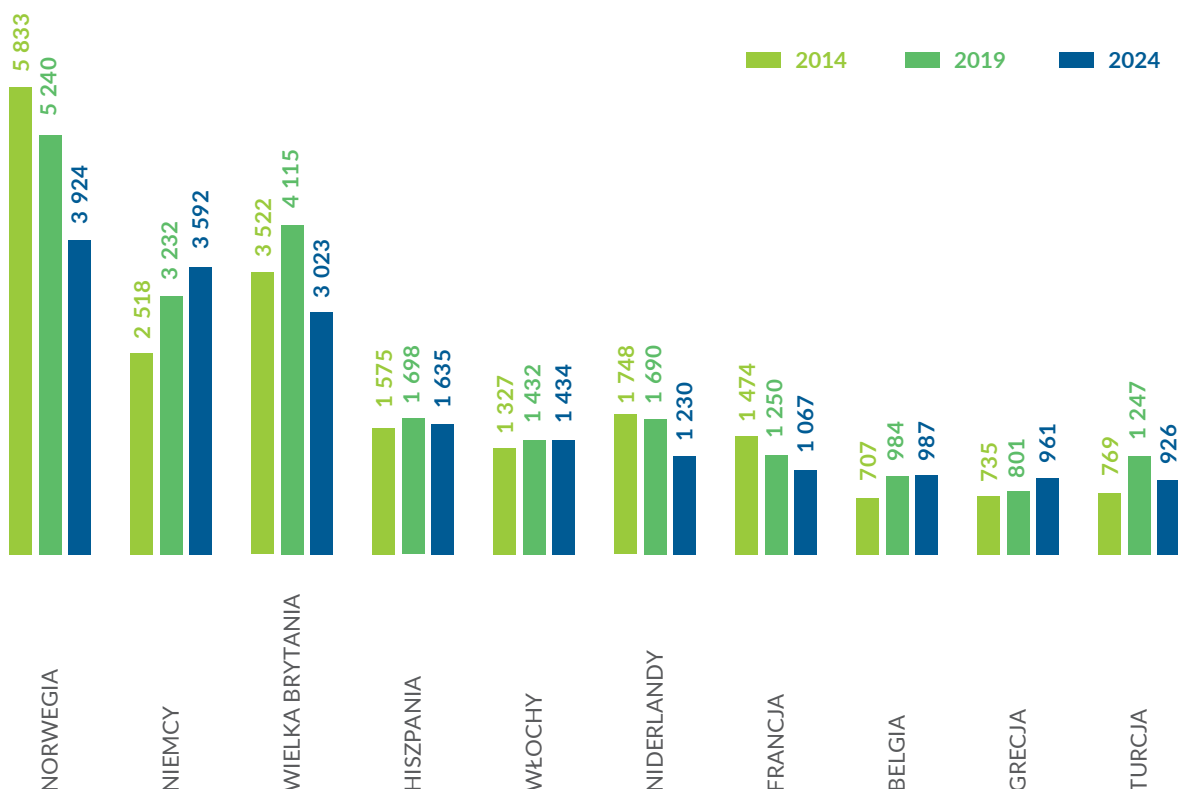
Największym konsumentem gazu płynnego LPG na świecie w 2024 r. były Chiny, gdzie popyt osiągnął poziom ponad 86 mln ton, co oznaczało przyrost o prawie 54 mln ton w stosunku do 2014 r. Dziesięciu największych konsumentów LPG na świecie kreuje 67,5% globalnego popytu, z czego Chiny 23,3%.

W analizowanej dekadzie nastąpił też znaczny przyrost popytu w Indiach (+15 mln ton), USA (+5,1 mln ton) oraz Korei Południowej (+3,8 mln ton) i Indonezji (+2,8 mln ton). Z powyższych danych wynika, że wzrost w USA skierowany był na zaspokojenie rosnącego popytu w Chinach, gdzie uruchomiono wiele zakładów petrochemicznych, w tym w zakresie dehydrogenizacji

propanu (PDH). Tylko w 2024 r. w tym kraju uruchomiono siedem takich nowych zakładów o łącznej mocy produkcyjnej 4,1 mln ton rocznie. Wzrost popytu w Chinach w 2024 r. o 5,1 mln ton w porównaniu do 2023 r. (+6,3% r/r) został w dużej mierze zaspokojony podażą z USA, gdzie zwiększono produkcję o 6,3 mln ton (+6,0% r/r), jakkolwiek odnotowano również wzrost produkcji w Chinach o 5,3% r/r (+2,7 mln ton).

Na wykresach 44 i 45 przedstawiono największych producentów i konsumentów LPG w Europie w latach 2014, 2019 i 2024 z uwagi na znaczenie tego regionu świata dla Polski.

■ Wykres 44. Najwięksi producenci LPG w Europie w 2014, 2019 i 2024 r. (w tys. ton).



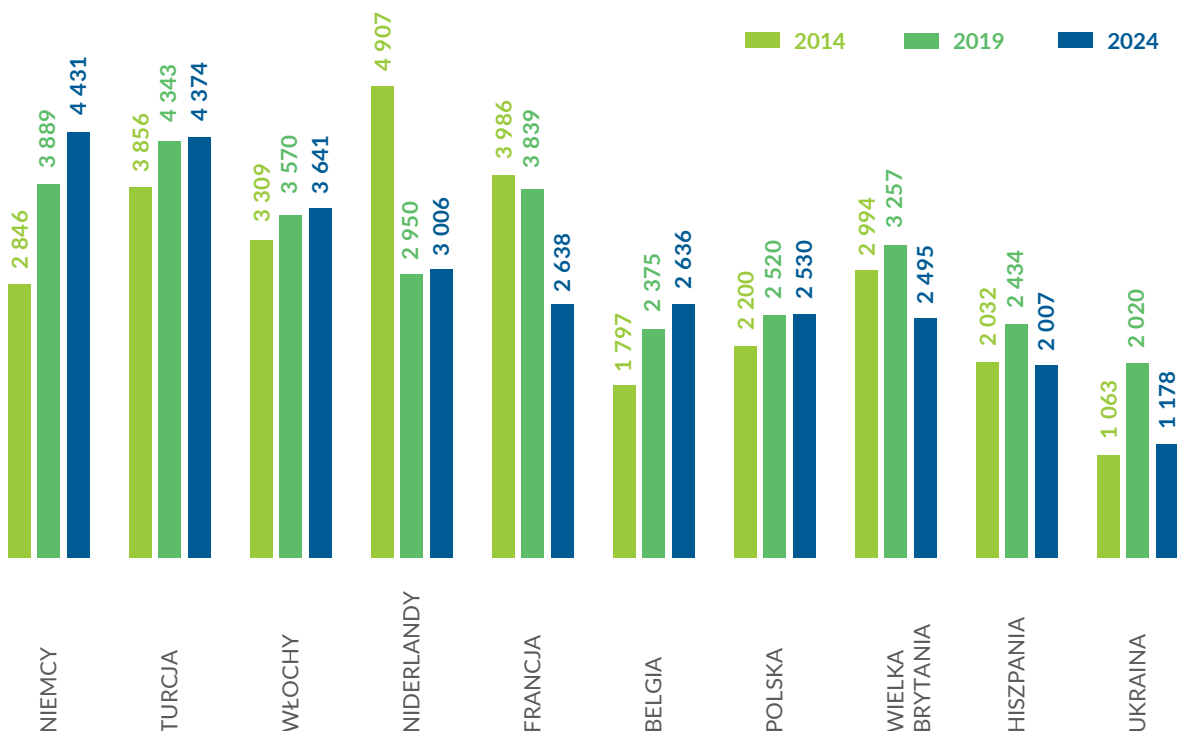
Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

Łączna produkcja państw wyszczególnionych na wykresie 44 wyniosła 18,8 mln ton w 2024 r., co było wielkością nieznacznie wyższą (1,5 mln ton) od wielkości podaży w Kanadzie.

W ciągu 10 lat spadła zdecydowanie podaż produktu z Norwegii z 5,8 mln ton w 2014 r. do 3,9 mln ton w 2024 r. Spadki podaży odnotowano także w Wielkiej Brytanii (wydobycie) oraz we Francji i Niderlandach (wyłączenie rafinerii). W 2024 r. odnotowano wzrost produkcji w Niemczech o 1,2 mln ton w porównaniu do 2023 r., Belgii (+100 tys. ton), Austrii i Włoszech (+ 50 tys. ton), a nawet w Norwegii (+70 tys. ton) oraz w Hiszpanii (+ 60 tys. ton).

W 2024 r. produkcja oraz zużycie gazu płynnego LPG w Europie wzrosły w porównaniu do 2023 r. odpowiednio o 2,7% i 6,4%. Zasadniczo ten wzrost wynika ze zmiany metodologii opracowywania danych w Niemczech. Praktycznie niezmienny poziom produkcji i konsumpcji wynikał z niższych niż w 2023 r. cen gazu ziemnego, co skutkowało powrotem do tego produktu po okresie wzmożonego popytu na LPG w okresie pandemii. Na wielkość produkcji (21,4 mln ton w 2024 r.) miała wpływ sytuacja w rafineriach europejskich. W latach wcześniejszych wiele rafinerii zostało zamkniętych, a w 2024 r. spadły również wskaźniki wydajności

Wykres 45. Najwięksi konsumenci LPG w Europie w 2014, 2019 i 2024 r. (w tys. ton).



Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

tych zakładów. Na poziom konsumpcji w Europie w 2024 r. (35,7 mln ton) miała również wpływ temperatura, która była tylko niewiele wyższa od 2023 r., jednego z najcieplejszych lat od czasu notowań temperatury. Kraje Unii Europejskiej (UE 27) wyprodukowały prawie 13 mln ton tego gazu, a konsumpcja w UE 27 wyniosła 26,9 mln ton, co oznaczało, że w celu zaspokojenia swojego popytu kraje UE były zmuszone do zaimportowania prawie 14 mln ton tego gazu w 2024 r. Zakładając przeznaczenie swojej produkcji na wyłączne zaopatrzenie rynku krajowego, spośród krajów UE 27 tylko 3 kraje mogłyby sobie na to pozwolić. W przypadku Grecji nadwyżka produkcji nad popytem wynosiła w 2024 r. 332 tys. ton, w Rumunii 58 tys. ton, a na Litwie 54 tys. ton.

W latach 2014 - 2024 największy bezwzględny wzrost konsumpcji odnotowano w Niemczech, tj. z poziomu 2,8 mln ton do 4,4 mln ton oraz w Turcji z 3,9 mln ton do 4,4 mln ton. W Niderlandach popyt spadł z 4,9 mln ton w 2024 r. do 3 mln ton w 2024 r., jakkolwiek w tym kraju odnotowano 7,8% wzrostu konsumpcji w 2024 r. w stosunku do 2023 r. Konsumpcja w Niemczech wzrosła o 1,4 mln ton r/r, ale był to poziom konsumpcji na poziomie odnotowanym w 2017 r.

Dziesiątka państw europejskich z wykresu 45 odpowiadała za popyt w wielkości 28,9 mln ton, co było wielkością mniejszą o prawie 4,5 mln ton niż popyt w samych Indiach. Rynek europejski ma olbrzymie znaczenie dla nas jako kraju położonego w tym regionie, ale globalną sytuację kreuje Ameryka Północna jeśli chodzi o produkcję i konsumpcję. Bardzo istotna jest też produkcja LPG na Bliskim Wschodzie, a na wielkość popytu globalnego popytu największy wpływ ma sytuacja w regionie Azji i Pacyfiku.

■ Tabela XVIII. Najwięksi importerzy gazu LPG na świecie w 2019 i 2024 r. (w tys. ton)

IMPORT	2019 r.	2024 r.
CHINY	20 521	35 079
INDIE	14 521	20 604
JAPONIA	10 699	10 396
KOREA POŁUDNIOWA	7 818	8 683
INDONEZJA	5 762	6 963
MEKSYK	4 313	6 683
USA	5 566	4 764
NIDERLANDY	3 279	3 585
TURCJA	3 104	3 538
MAROKO	2 700	3 193
FRANCJA	3 292	2 732
BELGIA	2 077	2 686
WIETNAM	1 584	2 656
WŁOCHY	2 442	2 550
POLSKA	2 340	2 420

Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

■ Tabela XIX. Najwięksi eksporterzy gazu LPG na świecie w 2019 i 2024 r. (w tys. ton)

EKSPORT	2019 r.	2024 r.
USA	41 593	69 146
KATAR	10 520	10 295
ZJEDNOCZONE EMIRATY ARABSKIE	8 742	9 725
IRAN	5 260	9 177
KANADA	7 182	8 104
ARABIA SAUDYJSKA	7 896	7 593
ALGIERIA	6 851	5 929
KUWEJT	4 755	5 763
NORWEGIA	4 812	3 816
ROSJA	6 155	3 580
AUSTRALIA	2 324	2 524
NIDERLANDY	2 075	1 833
NIGERIA	2 133	1 446
MALEZJA	314	1 286
ARGENTYNA	1 224	1 268
UK		1 239

Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

W tabelach XVIII i XIX przedstawiono największych importerów i eksporterów gazu na świecie w 2019 i 2024 r.

Głównymi importerami tego produktu były kraje Azji i Pacyfiku, gdzie import wzrósł do 94,7 mln ton w 2024 r. z 87,3 mln ton w 2023 r. Do Chin, Indii i Japonii zaimportowano ponad 66 mln ton gazu płynnego LPG, co stanowiło 42,3% ogólnego importu wynoszącego 156,1 mln ton w 2024 r. Uwzględniając import do Japonii i Korei Południowej udział importu do tych pięciu krajów w globalnym imporcie wyniósł 52,1 mln ton. Kraje europejskie, a więc Niderlandy, Turcja, Francja, Belgia, Włochy i Polska zaliczały się do znaczących importerów tego produktu w skali światowej. Bezwzględnie największym eksporterem LPG w skali światowej w 2024 r. były Stany Zjednoczone, skąd wywieziono ponad 69,1 mln ton produktu, podczas gdy rok wcześniej było to 62,5 mln ton. Łączny udział eksportu z USA w eksporcie ogółem w 2024 r. wyniósł 43,4%, podczas gdy w 2023 r. było to 41,1%. W USA odnotowano wzrost eksportu o 6,6 mln ton, a w Kanadzie wzrost o 0,8 mln ton.

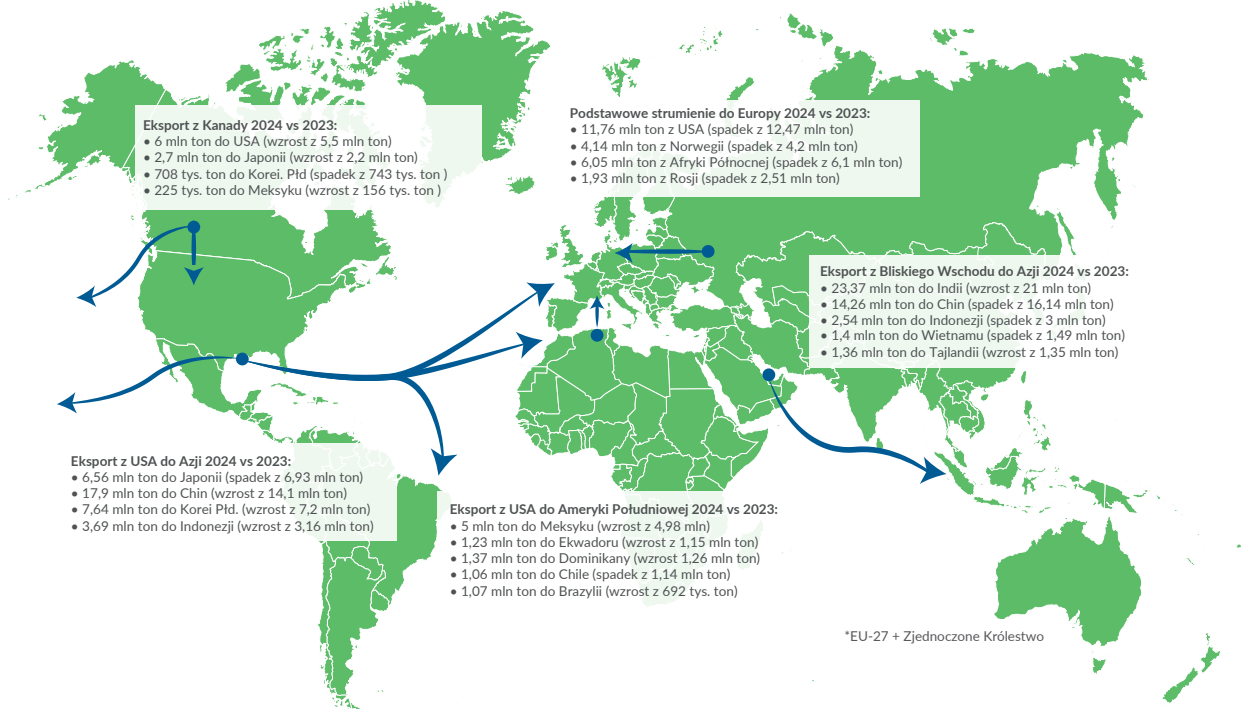
W latach 2022 - 2024 eksport z USA wzrósł o 15,8 mln ton, z Kanady o 914 tys. ton, z Iranu o 1,4 mln ton przy spadkach z Arabii Saudyjskiej (-1,2 mln ton), Nigerii (-0,6 mln ton).

Wśród największych piętnastu eksporterów gazu w 2024 r. znajdują się Norwegia z eksportem 3,8 mln ton (wzrost o 262 tys. ton r/r), Niderlandy 1,8 mln ton (spadek o 217 tys. ton) oraz Wielka Brytania 1,2 mln ton. Z uwagi na położenie te trzy kraje mają wyjątkowo duże znaczenie dla rynku polskiego.

W latach 2019 - 2022 największy wzrost importu odnotowano w Chinach (+14,6 mln ton), Indiach (+6,1 mln ton), Meksyku (+2,4 mln ton) oraz Indonezji (+1,2 mln ton) i Wietnamie (+1,1 mln ton). W 2024 r. z USA wywieziono o 24,6 mln ton więcej niż w 2019 r., podczas gdy eksport z Iranu wzrósł o prawie 4 mln ton, a z Kuwejtu, Malezji, Zjednoczonych Emiratów Arabskich i Kanady po około 1 mln ton więcej w okresie tych pięciu lat. Rosja odnotowała spadek eksportu o prawie 2,6 mln ton, Norwegia wyeksportowała o prawie 1 mln ton mniej porównując 2024 z 2019 r. Kraje europejskie eksportujące największą ilość tego produktu w 2024 r. (poza krajami uwzględnionymi w tabeli XVIII) to: Szwecja (1 134 tys. ton), Belgia (959 tys. ton), Białoruś (892 tys. ton), Francja (843 tys. ton), Niemcy (489 tys. ton) i Włochy (404 tys. ton). Eksport z Czech wyniósł 86 tys. ton (import 134 tys. ton), z Litwy 106 tys. ton (import 33 tys. ton), z Łotwy wywieziono 253 tys. ton przy imporcie do tego kraju 357 tys. ton w 2024 r. Z Kazachstanu wyeksportowano 874 tys. ton w 2024 r.

Na **rysunku 1** przedstawiono główne strumienie produktu na świecie w 2024 r.

■ Rysunek 1. Globalny handel LPG w 2024 r.



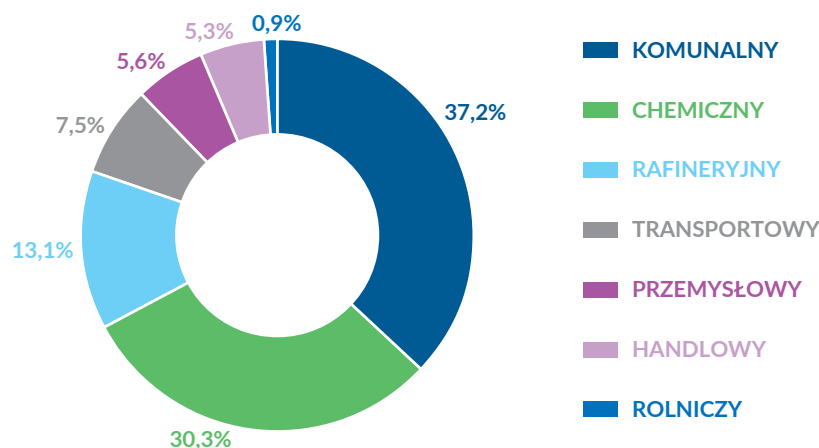
Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

W 2024 r. największe wzrosty eksportu (dostaw) odnotowano w przypadku wywozu tego produktu z USA do Chin (+3,8 mln ton r/r), Indonezji, Korei Południowej i Brazylii (po około 0,5 mln ton r/r więcej). Eksport z Bliskiego Wschodu do Indii wzrósł do poziomu 23,37 mln ton w 2024 r. (+ 2,4 mln ton r/r), ale spadł o prawie 2 mln ton do Chin. Podstawowym źródłem zaopatrzenia dla rynku europejskiego były dostawy z USA, skąd sprowadzono 11,8 mln ton (spadek o 0,7 mln ton r/r). Przywóz 6 mln ton z Afryki Północnej oraz dostawy 4 mln ton z Norwegii uzupełniały braki produktu w tym regionie świata. W 2024 r. zmniejszyły się dostawy z Rosji z 2,51 mln ton w 2023 r. do 1,93 mln ton w 2024 r.

Konsumpcję sektorową gazu płynnego LPG na świecie oraz w Europie przedstawiono na **wykresach 46 i 47**. WLGA oraz Argus podjęły decyzję o zmianie metodologii opracowywania danych sektorowych Wyodrębniono sektor handlowy (usługowy) w celu większej

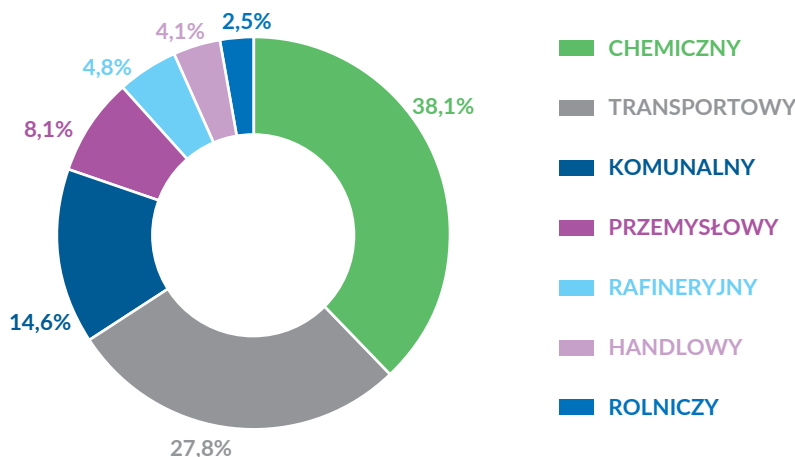
przejrzystości danych o zużyciu tego produktu w poszczególnych krajach. Po zmianie metodologii zużycie w sektorze komunalnym wyniosło 136,2 mln ton w 2024 r., w handlowym 19,6 mln ton, podczas gdy rok wcześniej w sektorze komunalnym szacowano popyt na 156,2 mln ton. Zmiany popytu w sektorze chemicznym były głównym czynnikiem wzrostu globalnego zużycia na świecie. W 2023 r. udział tego sektora w globalnym popycie wynosił 28,2%, a w 2024 r. było to już odpowiednio 30,3%. Tylko w Chinach zużycie wzrosło o 7,4 mln ton r/r, co stanowiło największy pojedynczy wzrost spośród wszystkich sektorów na świecie i stanowiło 74% globalnego wzrostu zużycia. Ten wzrost w Chinach miał wpływ na popyt na produkty petrochemiczne w innych regionach. Wiele zakładów ograniczyło swoją produkcję lub nawet zamknęło działalność, jak np. Versalis we Włoszech czy Dow w Holandii. Pomimo tego faktu wzrósł udział sektora chemicznego w Europie z 37,7% w 2023 r. do 40,5% w 2024 r. Warto podkreślić, że w sektorze komunalnym odnotowano niewielki spadek popytu (-0,4 mln ton), przy czym w krajach o wysokich dochodach (w tym w Chinach) spadł łącznie o 3,4 mln ton, podczas gdy w krajach o średnich i niskich dochodach (z wyłączeniem Chin) wzrósł o 3 mln ton.

■ Wykres 46. Konsumpcja LPG na świecie w podziale na sektory w 2024 r. (w %).



Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

■ Wykres 47. Konsumpcja LPG w Europie w podziale na sektory w 2024 r. (w %).



Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

Liderami światowymi pod względem konsumpcji w poszczególnych sektorach(bez autogazu) były następujące kraje:

- sektor komunalny (136,2 mln t): Indie (27,8 mln t), Chiny (24,5 mln ton), USA (10,9 mln t), Indonezja (8,6 mln t), Meksyk (5,5 mln t), Japonia (6,8 mln t), Brazylia (5,2 mln t), Egipt (3,1 mln t), Maroko (2,8 mln t), Wietnam (2,1 mln t);
- sektor chemiczny (110,8 mln t): Chiny (32,6 mln t), Arabia Saudyjska (17mln t), USA (15,1 mln t), Rosja (7,4 mln t), Korea Południowa (6,3 mln t);
- sektor rafineryjny (47,9 mln t): Chiny (22,4 mln t), USA (15,5 mln t), Kanada (4,8 mln t), Japonia (1,7 mln t), Niemcy (1,2 mln t);
- sektor przemysłowy (21,3 mln t): Chiny (2,9 mln t), Japonia (1,9 mln t), USA (1,8 mln t), Brazylia (1,5 mln t), Kanada (1,3 mln t);
- sektor handlowy (19,6 mln t): Chiny (2,9 mln t), USA (2,9 mln t), Indie (1,8 mln t), Meksyk (1,3 mln t), Tajlandia (0,7 mln t);
- sektor rolniczy (3,2 mln t): USA (1,4 mln t), Francja (0,4 mln t), Kanada i Rosja (po ok. 0,2 mln t) oraz Polska, Meksyk, Maroko, Ukraina i Chiny (po ok. 0,1 mln t).

Liderami europejskimi pod względem wielkości zużycia w poszczególnych sektorach były następujące kraje:

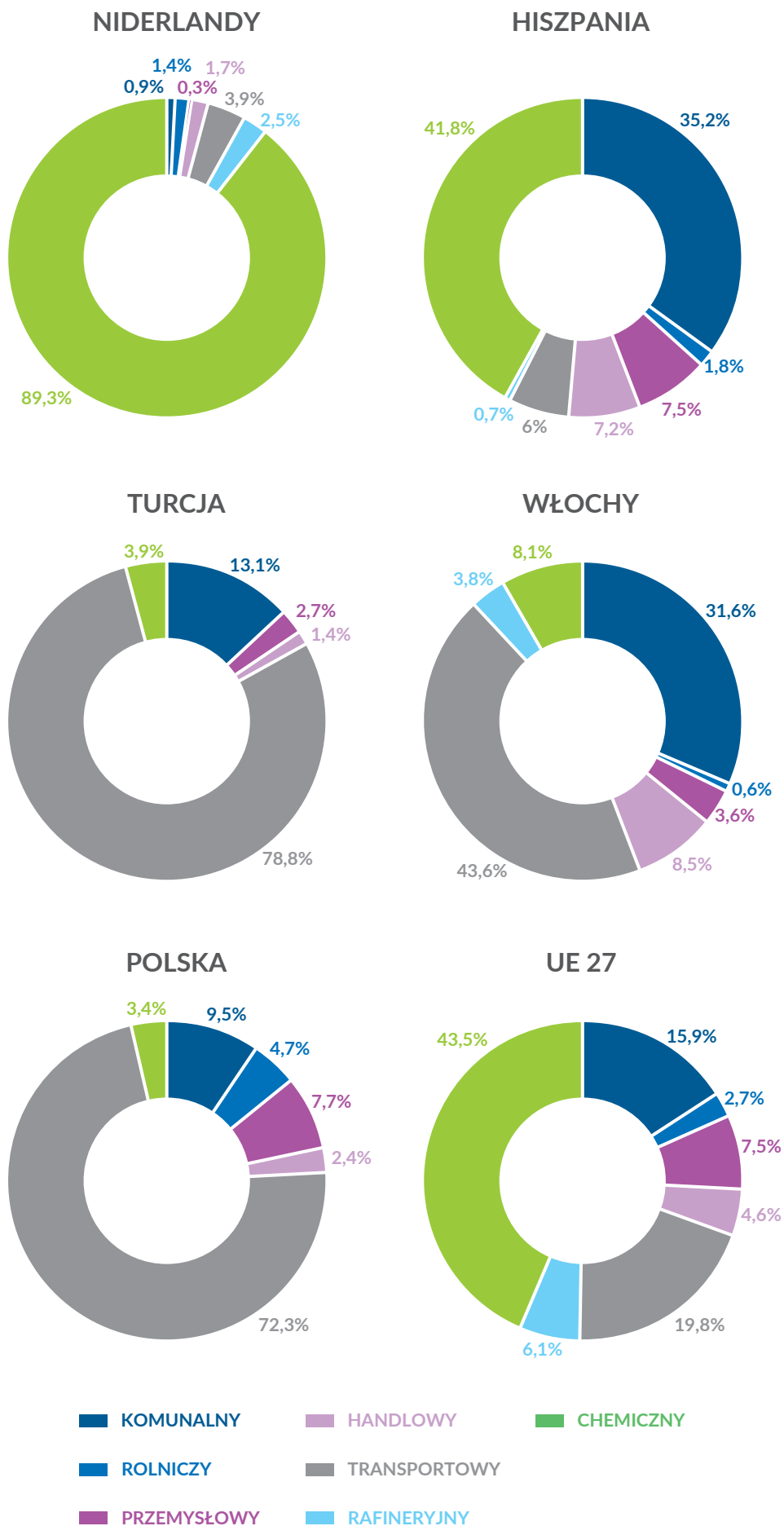
- sektor chemiczny (13,6 mln t): Holandia (2,7 mln t), Belgia (2,4 mln t), Niemcy (1,9 mln t) Holandia (2,4 mln t) Wielka Brytania (1,5 mln t), Francja (1,2 mln t);
- sektor komunalny (5,2 mln t): Włochy (1, 2 mln t), Hiszpania (0,7 mln t), Turcja (0,6 mln t), Niemcy (0,6 mln t), Francja (0,5 mln t), Portugalia (0,3 mln t).

Na **wykręsie 48** przedstawiono strukturę konsumpcji gazu płynnego LPG w wybranych krajach europejskich oraz w UE w 2024 r.

Podobnie jak w latach ubiegłych Niderlandy są krajem, w którym zdecydowanie dominuje sektor petrochemiczny w globalnym popycie na ten produkt w tym kraju. W Europie odnotowano największy wzrost popytu na rynku chemicznym (+300 tys. ton r/r), co było sytuacją dość zaskakującą. Turcja i Polska to państwa, gdzie zużycie LPG do celów transportowych stanowi około ¼ popytu krajowego. Nieznaczny spadek popytu w sektorze transportowym spowodował też, że jego udział w globalnym popycie w Europie zmalał o 1% r/r.

Struktura sektorowa w krajach przedstawiona na wykresie 48 nie uległa większym zmianom, jakkolwiek warto odnotować wzrost udziału sektora transportowego we Włoszech (+1,3% r/r) przy spadkach tego udziału w Polsce (-3,3% r/r) oraz w Turcji (-1,8% r/r). Poniżej przedstawiono szczegółowe dane o sektorze transportowym na świecie. Światowa konsumpcja gazu płynnego w tym sektorze wyniosła 27,4 mln ton, co oznaczało wzrost o niecałe 100 tys. ton r/r. Udział tego sektora w całości zużycia gazu płynnego wyniósł 7,5% podobnie jak to miało miejsce w poprzednim roku. W przypadku tego sektora można mówić o stabilizacji, czy też wręcz o stagnacji rynku. W Algierii, Kazachstanie oraz we Włoszech i Tajlandii odnotowano wzrost popytu o około 50 - 100 tys. ton, ale jednocześnie nastąpił spadek konsumpcji w Turcji, Polsce, Rosji, czy też w Ukrainie.

Wykres 48. Struktura sektorowa rynku LPG w wybranych krajach europejskich w 2024 r. (w %).

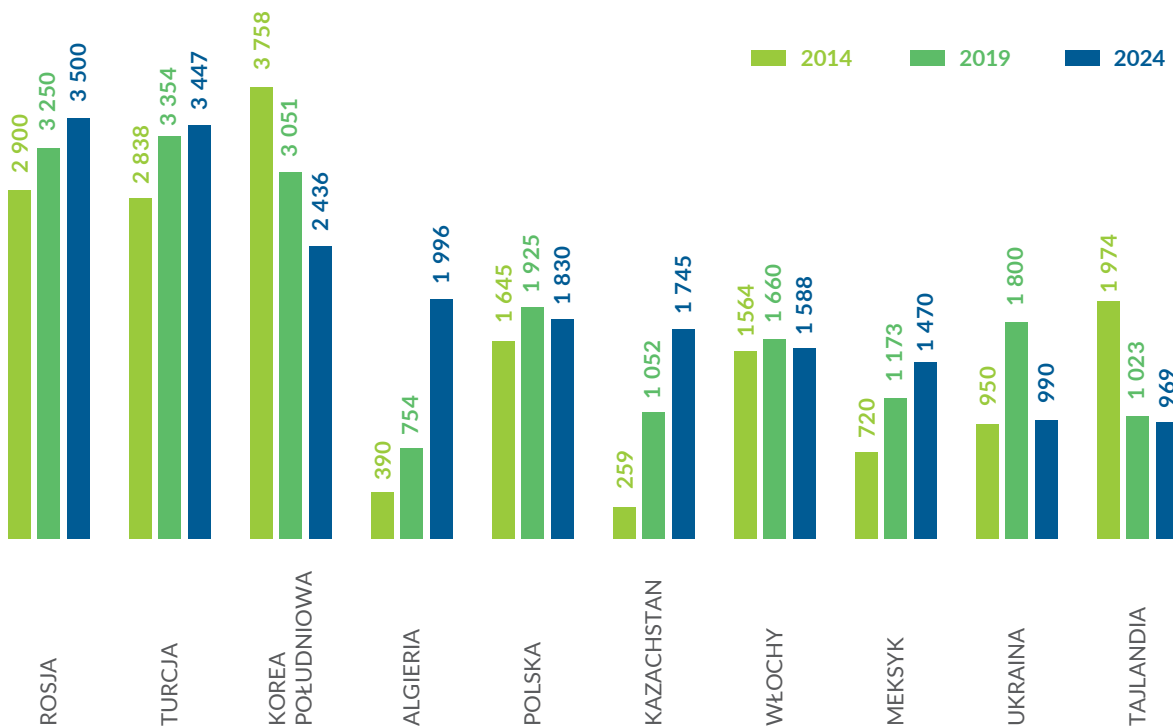


Źródło: oprac. własne POGP, European Liquid Gas Statistical Report 2025, Argus, LGE.

Na **wykręsie 49** przedstawiono dziesięciu największych konsumentów autogazu w latach 2014, 2019 oraz w 2024 r.

W ciągu dekady największy wzrost konsumpcji odnotowano w Algierii (+1,6 mln ton), przy czym w latach 2019 - 2024 popyt na ten produkt wzrósł o 1,2 mln ton. W Kazachstanie wzrosło zużycie w ciągu dekady o 1,5 mln ton, ale wzrost ten odbywał się w sposób systematyczny, czyli podobne wzrosty odnotowywano w kolejnych latach, Korea Południowa (-1,3 mln ton), Tajlandia (-1 mln ton) oraz Australia (-0,6 mln ton). Japonia (-0,8 mln ton) to kraje, w których odnotowano największe spadki popytu w sektorze transportowym w dekadzie 2014 - 2024.

■ Wykres 49. Najwięksi konsumenci autogazu na świecie w 2014, 2019 i 2024 r. (w tys. ton).

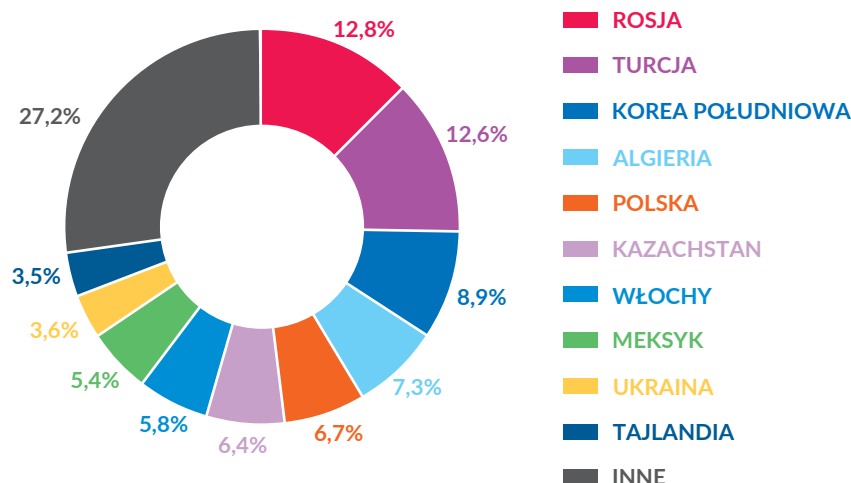


Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

W Kazachstanie konsumpcja autogazu wzrosła z około 250 tys. ton w 2014 r. do 1 745 tys. ton w 2024 r. Podwojeniu uległ też popyt w Meksyku z 0,7 mln ton w 2014 r. do 1,4 mln ton w 2024 r. Rynek ukraiński w 2024 r. był na zbliżonym poziomie (ok. 1 mln ton) jak w roku 2014, ale jest to wynikiem wojny od 2022 r. Na rynku ukraińskim już w 2019 r. sprzedano ok. 1,8 mln ton gazu do celów transportowych. Działania wojenne, w tym zajęcie znacznej części Ukrainy przez Rosję, spowodowały zdecydowany spadek popytu w ciągu ostatnich czterech lat.

Na **wykręsie 50** przedstawiono największych konsumentów autogazu na świecie w 2024 r. w ujęciu procentowym. Do tradycyjnych liderów autogazu, a więc Turcji, Polski, Korei Południowej i Rosji, na stałe dołączyła też Algieria, a Kazachstan jest już szóstym krajem, jeśli uwzględnimy tylko konsumpcję autogazu. Polska nadal znajduje się w grupie największych konsumentów gazu LPG w sektorze transportowym z konsumpcją na poziomie 1,8 mln ton w 2024 r. zajmowała piąte miejsce na świecie i drugie w Europie będąc liderem wśród krajach UE. Łącznie z Włochami popyt w Polsce stanowił prawie 65% konsumpcji w UE27.

Wykres 50. Najwięksi konsumenci autogazu w 2024 r. (w %).



Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

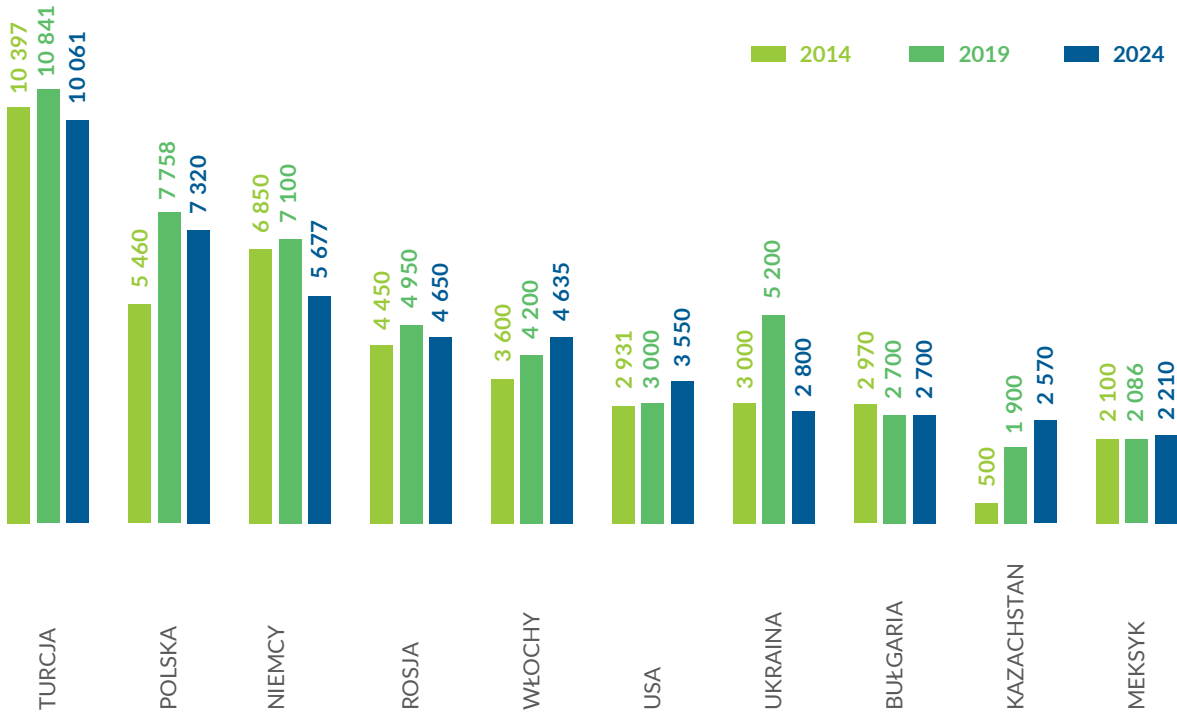
W 2024 r. na świecie funkcjonowało 79,8 tys. szt. stacji autogazu (**wykres 51**), co oznaczało spadek o 2,3 tys. szt. r/r. W Australii zamknięto 616 szt., w Niemczech 211 szt., w Kanadzie 130 szt., a w Ukrainie 600 szt. W 2024 r. przybyło 250 szt. stacji w USA, 200 szt. w Peru oraz 115 szt. w Algierii. W ciągu dekady 2014 - 2024 najwięcej stacji przybyło w Kazachstanie (+2 070 szt.) oraz w Polsce (+ 1 810 szt.). W przypadku Polski było to spowodowane przede wszystkim zmianą ewidencji oraz wprowadzeniem nowych regulacji zaostrzających prowadzenie obrotu gazem płynnym, a nie faktyczną budową nowych stacji. We Włoszech, Tadżykistanie oraz w Algierii i Peru zbudowano w ciągu dekady po około tysiącu nowych stacji. Największe spadki ilości stacji autogazu w latach 2014 - 2024 odnotowano w Australii (- 2 216 szt.), Niemczech (- 1 173 szt.) oraz w Japonii (- 520 szt.). Warto zauważyć budowę nowych stacji w Dominikanie (+ 750 szt.), USA (+ 619 szt.), Hiszpanii (+ 503 szt.), a także w Tajlandii (+ 550 szt.). Liczba pojazdów zasilanych autogazem wzrosła w 2024 r. o 526 tys. szt., a głównymi krajami gdzie odnotowano najwięcej nowych aut z autogazową instalacją były Włochy (+ 120 tys. szt. r/r), Peru (+ 124 tys. szt. r/r) oraz Algieria, Tajlandia i Hiszpania po około 50 tys. szt. r/r więcej. W ciągu dekady 2014 - 2024 przybyło 4,6 mln szt. aut zasilanych LPG, z czego najwięcej przypadło na Włochy (+1 183 szt.), Algierię (849 tys. szt.) oraz Turcję (808 tys. szt.). W Kazachstanie przybyło 470 tys. szt., w Peru 569 tys. szt., ale w Korei Południowej ubyło prawie 0,5 mln szt. aut z LPG podobnie jak w Tajlandii.

Na **wykresie 52** wyszczególniono kraje, w których jeździło najwięcej aut zasilanych gazem płynnym LPG w 2014, 2019 i 2024 r.

W **tabeli XX** przedstawiono średnioroczną sprzedaż autogazu, średnioroczną liczbę samochodów obsługiwanych przez jedną stację oraz średnioroczne spalanie (zużycie) przez jeden samochód w 2014, 2019 oraz 2024 r. w wybranych krajach.

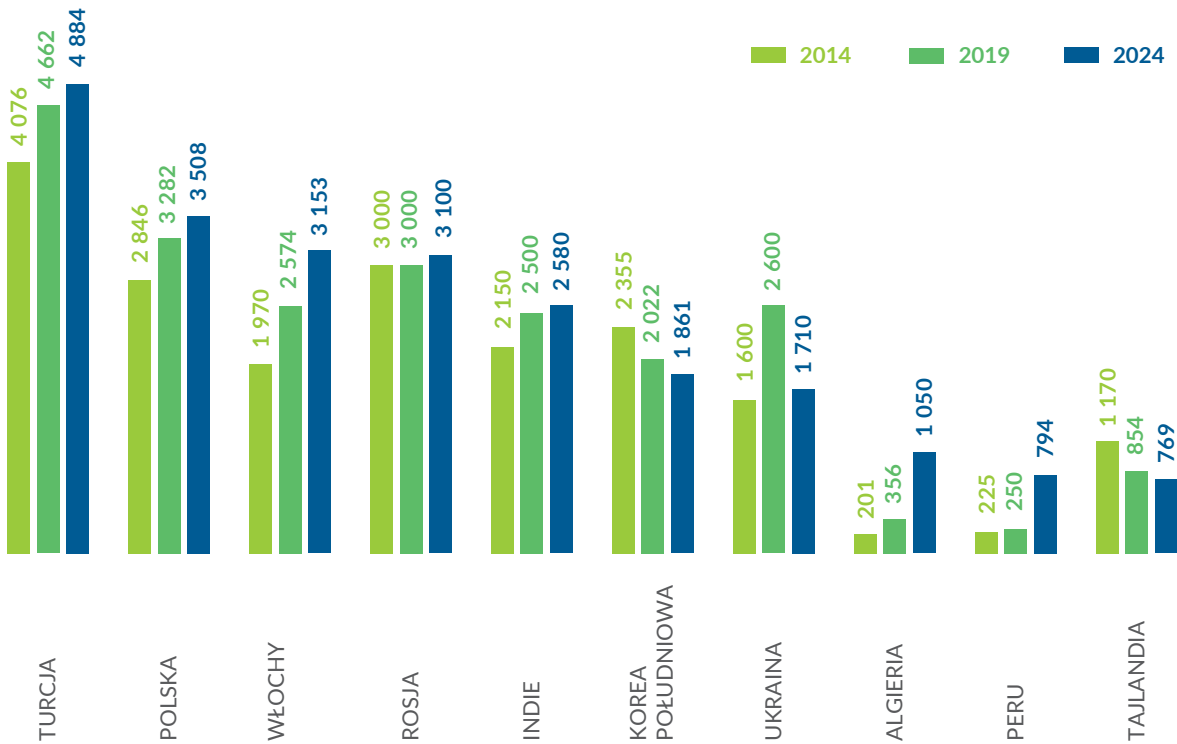
Największą średnioroczną sprzedaż autogazu w 2024 r. odnotowano w Chinach (1 749 ton), Algierii (1 426 ton) oraz Korei Południowej (1 282 ton), przy czym w tym kraju sprzedaż autogazu na jednej stacji systematycznie znacząco spadała w ciągu dekady. Średnioroczna sprzedaż na jednej stacji w skali światowej w 2024 r. wyniosła 344 tony. Ciekawym jest to, że odpowiadało to sprzedaży we Włoszech i Turcji. Statystyczny samochód w Chinach zużywał w ciągu roku 5 269 kg gazu, w Kanadzie 4 700 kg, w Meksyku 3 403 kg, w Japonii 3 353 kg, a w Kazachstanie 2 908 kg. W skali światowej średnioroczne spalanie gazu przez jeden

Wykres 51. Kraje z największą liczbą stacji autogazu w 2014, 2019 i 2024 r. (w szt.).



Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

Wykres 52. Kraje z największą liczbą samochodów zasilanych autogazem w 2014, 2019 i 2024 r. (w szt.).



Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

samochód wyniosło 917 kg w 2024 r., podczas gdy w 2014 r. było to 1 021 kg. Od 2019 r. odnotowuje się spadki średniorocznego spalania gazu w Turcji, Polsce i we Włoszech, a w przypadku Korei Południowej ma to miejsce od ponad dziesięciu lat. W najbliższych latach

przewiduje się dalszy wzrost popytu na gaz płynny LPG. Prognozowany jest wzrost importu do Chin, jakkolwiek kraj ten zainwestował w budowę dużych rafinerii. W przypadku problemów z dostawami produktu z USA, Chiny są w stanie zwiększyć produkcję własną w swoich rafineriach. Również nowe projekty petrochemiczne na Bliskim Wschodzie mogą mieć wpływ na relacje pomiędzy tymi dwoma państwami.

■ Tabela XX. Wybrane dane pod względem średniorocznej sprzedaży autogazu, liczby samochodów na LPG oraz poziomu spalania samochodów na autogaz w 2024 r.

PAŃSTWO/REGION	SPRZEDAŻ NA JEDNEJ STACJI (w tonach)			LICZBA SAMOCHODÓW NA JEDNĄ STACJĘ			SPALANIE AUTOGAZU PRZEZ JEDEN SAMOCHÓD (w kg)		
	2014	2019	2024	2014	2019	2024	2014	2019	2024
KOREA POŁUDNIOWA	1 872	1 566	1 282	1 173	1 038	979	1 596	1 509	1 309
WŁOCHY	434	395	343	547	613	680	794	645	504
TURCJA	273	309	343	392	430	485	696	719	706
POLSKA	301	248	250	521	423	479	578	587	522
ROSJA	652	657	753	674	606	667	967	1 083	1 129
MEKSYK	343	562	665	114	195	195	3 000	2 882	3 403
KAZACHSTAN	518	554	385	260	221	233	1 992	2 505	1 650
CHINY	1 760	2 055	1 749	291	330	332	6 050	6 222	5 269
ALGIERIA	830	943	1 426	428	445	750	1 940	2 118	1 901
ŚWIAT	353	334	344	346	341	375	1 021	981	917
EUROPA I EURAZJA	259	273	295	335	335	375	773	813	786

Źródło: oprac. własne POGP, Statistical Review of Global LPG 2025, Argus, WLGA.

W ostatnich latach wzrosły również moce produkcyjne w zakresie odnawialnych gazów LPG i DME do poziomu 0,5 mln ton rocznie w 2024 r. Biopropan produkowany jest głównie jako produkt uboczny w zakładach produkcyjnych oleju roślinnego (proces HVO) i zrównoważonego paliwa lotniczego SAV. Popyt na HVO i SAV gwałtownie rośnie, co jest efektem systemów zachęt. W przypadku UE dyrektywy europejskie w sprawie energii odnawialnej mają jednoznacznie pozytywny skutek rynkowy. Wymogi odnośnie SAF w Chinach i Japonii już miały pozytywny wpływ na zwiększenie mocy produkcyjnych. W Europie brak jeszcze systemów bezpośredniego wsparcia dla gazów odnawialnych, ale odnotowuje się zwiększone zainteresowanie na wszelkiego rodzaju biopaliwa w związku z polityką klimatyczną (w tym plany odnośnie emisji, handlu uprawnieniami itp.). Odnawialny (bio) LPG jest już sprzedawany w Ameryce Południowej, jak również obserwuje się wzrost zainteresowania w Afryce. W ciągu ostatnich kilku lat na rynku europejskim odnotowano szereg zakłóceń (np. embargo na import z Rosji), ale sektor ten utrzymał się na stabilnym poziomie. Wydaje się, że gaz płynny LPG pozostanie istotnym elementem europejskiego rynku energii. Z uwagi na swoje właściwości fizykochemiczne ma on zastosowanie w wielu niszowych obszarach.

WYKAZ KODÓW CN

Kod CN	Nazwa
2711	Gaz ziemny (mokry) i pozostałe węglowodory gazowe
2711 11 00	Gaz ziemny, skroplony
2711 12	Propan, skroplony
2711 12 11	Propan o czystości $\geq 99\%$, stosowany jako paliwo napędowe lub do ogrzewania, skroplony
2711 12 19	Propan o czystości $\geq 99\%$, skroplony (z wył. stosowanego jako paliwo napędowe lub do ogrzewania)
2711 12 91	Propan o czystości $< 99\%$, skroplony, do przeprowadzania procesu specyficznego, zdefiniowanego w uwadze dodatkowej 5 do działu 27
2711 12 93	Propan o czystości $< 99\%$, skroplony, do przeprowadzania przemian chemicznych (z wył. w procesie wymienionym w podpozycji 2711 12 91)
2711 12 94	Propan o czystości $> 90\%$, ale $< 99\%$, skroplony (z wył. do przeprowadzania przemian chemicznych)
2711 12 97	Propan o czystości $\leq 99\%$, skroplony (z wył. do przeprowadzania przemian chemicznych)
2711 13	Butany, skroplone (z wył. o czystości n-butanu lub izobutanu $\geq 95\%$)
2711 13 10	Butany do przeprowadzania procesu specyficznego, zdefiniowanego w uwadze dodatkowej 5 do działu 27, skroplone (z wył. o czystości n-butanu lub izobutanu $\geq 95\%$)
2711 13 30	Butany do przeprowadzania przemian chemicznych, skroplone (z wył. do przeprowadzania procesu specyficznego, zdefiniowanego w uwadze dodatkowej 5 do działu 27 i butanów o czystości n-butanu lub izobutanu $\geq 95\%$)
2711 13 91	Butany o czystości $> 90\%$, ale $< 95\%$, skroplone (z wył. do przeprowadzania przemian chemicznych)
2711 13 97	Butany o czystości $\leq 90\%$, skroplone (z wył. do przeprowadzania przemian chemicznych)
2711 14 00	Etylen, propylen, butylen i butadien, skroplone (z wył. etylenu o czystości $\geq 95\%$ i propylenu, butylenu i butadienu o czystości $\geq 90\%$)
2711 19 00	Węglowodory gazowe, skroplone, gdzie indziej niesklasyfikowane (z wył. gazu ziemnego, propanu, butanu, etylenu, propylenu, butylenu i butadienu)
2711 29 00	Węglowodory w stanie gazowym, gdzie indziej niesklasyfikowane (z wył. gazu ziemnego)
2901	Węglowodory alifatyczne
2901 10 00	Węglowodory alifatyczne nasycone

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, Nomenklatura scalona, <http://stat.gov.pl/sprawozdawczosc/intrastat/nomenklatura-scalona/>



1996-2026



Download your
digital copy from
www.pogp.pl/raport

RAPORT

roczny 2025



EWA GAWRYŚ-OSIŃSKA

CHAIRWOMAN OF
THE POLISH LIQUID GAS ASSOCIATION

Dear Readers,

We bring you this special anniversary edition of the POGP Annual Report. This year marks the 30th anniversary of the Polish Liquid Gas Association. The processes taking place in Poland, Europe and globally prove that the LPG sector is, more than ever, in need of strong industry representation to ensure that its voice is heard in today's most important debates: those concerning the security of the state and the resilience of economies, the competitiveness of the industry and the costs of the energy transition.

The past year has been a period of unprecedented change for our industry in Poland and, at the same time, of an increase in global uncertainty and geopolitical risks. After the sanctions on LPG imports from Russia came into force in December 2024, the Polish market quickly switched to receiving fuel from western destinations by sea and land. Another European sanctions regulation from October 2025 brought imports of Russian liquefied petroleum gas (LPG) into the territory of the European Union to a definitive close. Thus, fuel from Russia should disappear completely from the Polish market. According to experts, this is the fastest and most radical fuel diversion in history and, thanks to the tremendous work done by the traders, it has been carried out in a way that has not been felt by customers. You can read more about this revolution in the supply to the Polish market on the following pages.

Moreover, this Report includes detailed data on trends in the domestic market. Particularly noteworthy among these is the continuation of dynamic growth in the heating segment, manifest both in the number of installations and volume of sales. This is despite the withdrawal of financial support for the installation of gas boilers, which demonstrates the important role of LPG in the fight for better air quality in Poland.

In our anniversary report, you can also read about activities undertaken by POGP in 2025 in regulatory and educational areas, as well as about our largest ever industry event in Poland – the European LPG Congress in Katowice. I also recommend you read the anniversary text, in which representatives from our industry share their assessment of the significant events of recent years and point out what they consider to be the most important challenges from the perspective of 2030.

I invite you to read the full report.

Ewa Gawryś-Osińska

LPG MARKET IN POLAND IN 2025

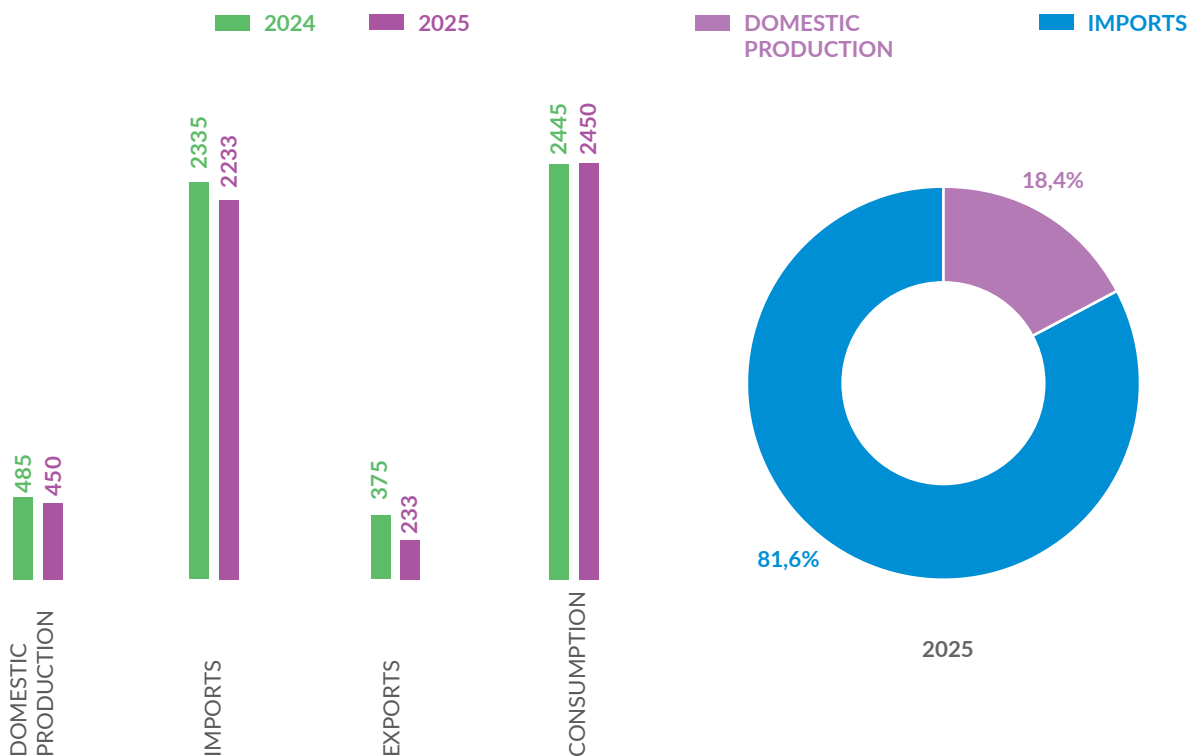
This was the most exceptional year for the liquefied petroleum gas (LPG) sector in Poland since the systemic transformation of 1989. For decades, the market had been based on imports from the East, predominantly from Russia. Data and analyses covering the period from 1991 to 2025 indicate the dominant role of Russia in supplying LPG to Poland. For more than 20 years, over 70% of total imports originated from that country. This share began to decline steadily from 2022, when some LPG operators ceased importing liquefied gas from Russia.

The introduction of a full embargo on Russian liquefied petroleum gas posed new logistical and regulatory challenges for the European energy sector. Poland, as one of the key LPG consumers in the region, intensified efforts to diversify its supply sources in order to ensure market stability.

EU sanctions did not cover this product until 20 December 2024. While some companies had already ceased purchasing LPG from Russia in 2022, many market participants continued sourcing supplies from that country. The end of 2024 and the entirety of 2025 marked the prohibition of imports of propane-butane fractions from Russia. Throughout 2025, LPG operators carried out a fundamental reorientation of the geopolitical structure of their purchases, despite numerous challenges related to the existing logistics infrastructure, which for years had been geared towards imports from the East. It is worth emphasising that, apart from the first quarter of 2025 – when increases in LPG prices were recorded – the subsequent months, marked by a downward price trend, came as a complete surprise to virtually all experts and specialists dealing with fuel markets. Global developments in the LPG market, including U.S.-China relations, led to an increased supply of the product at attractive and competitive prices. Thanks to the organisational efficiency of Polish LPG operators, no shortages were recorded on the market throughout 2025. There were no disruptions to supplies, despite concerns in this regard given the new conditions and sourcing routes.

The issue of the entry into force of sanctions on Russian LPG is presented in detail in the chapter „*POGP national priorities in 2025*”, which includes, inter alia, data on monthly import volumes from Russia in 2024-2025 by product category, as well as import directions for product with the CN code 2901 1000. From the beginning of 2025, an increasing volume of LPG imports with the CN code 2901 1000 was recorded, which remained outside the scope of EU sanctions throughout the year. A very significant increase was also observed in purchases of this product from Russia (n-butane and isobutane), which – after being blended with propane from western sources – could be freely used for various energy purposes. A portion of the product imported under this code was re-exported to other countries, while another portion was used among others by the domestic chemical industry. Estimates amounted to 70-90 thousand tonnes annually in the years 2019-2022.

■ Figure 1. LPG market in Poland in 2024 - 2025 (in kt).



Source: POGP.

From 2022 onwards, a steady increase was recorded in the volume of this product retained within the country.

Detailed data on the directions of imports of this product, as well as the structure of LPG imports into Poland and the structure of imports by mode of transport, are presented in the article „Russian LPG: sanctions enter into Force”.

Figure 1 presents the LPG market in Poland in 2024-2025. In the previous POGP reports, data on the LPG market in Poland were presented jointly for the CN codes 2711 12, 2711 13, 2711 14 i 2711 19.

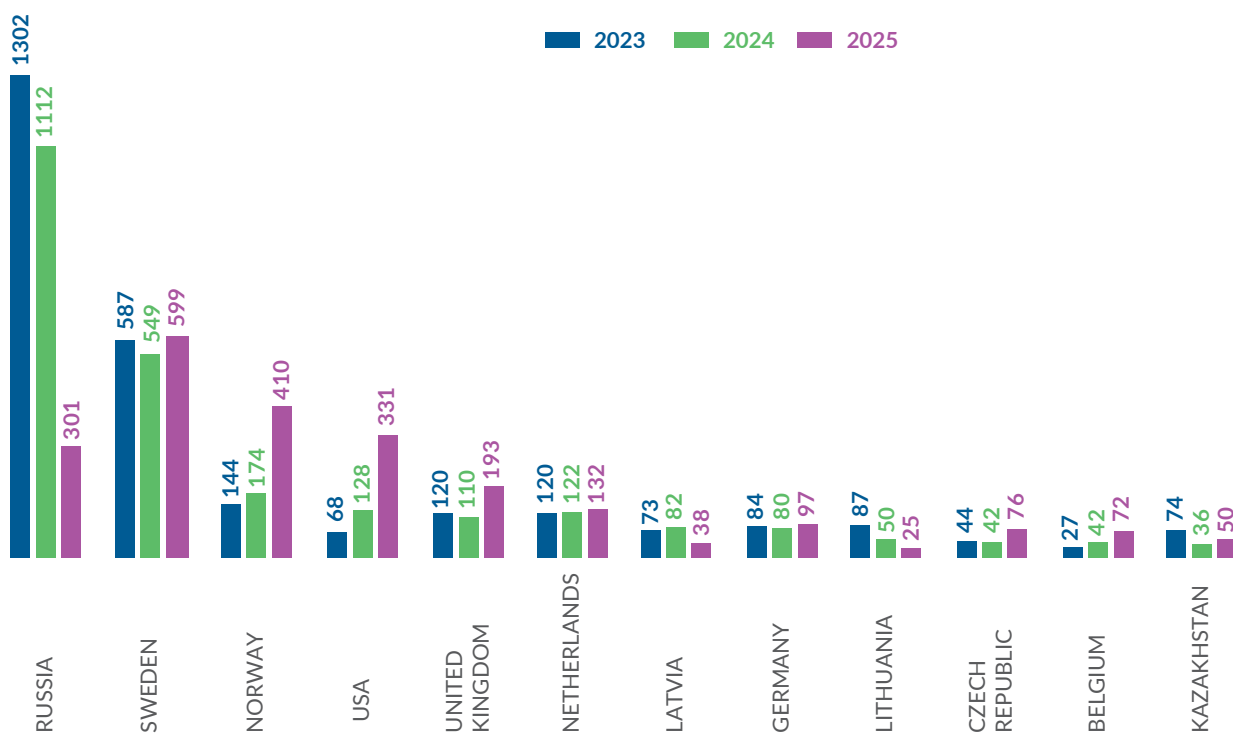
LPG consumption in Poland in 2025 amounted to 2,450 thousand tonnes, representing an increase of 0.2% year-on-year. The consumption figures for 2025 include the portion of the product falling under CN code 2901 1000 that is imported and intended, amongst other things, for heating and propulsion purposes.

Domestic LPG production amounted to 450 thousand tonnes (-7.2% year-on-year), covering 18.4% of total domestic demand for this product.

Figure 2 presents the main directions of LPG supply in the years 2023-2025 by country of origin.

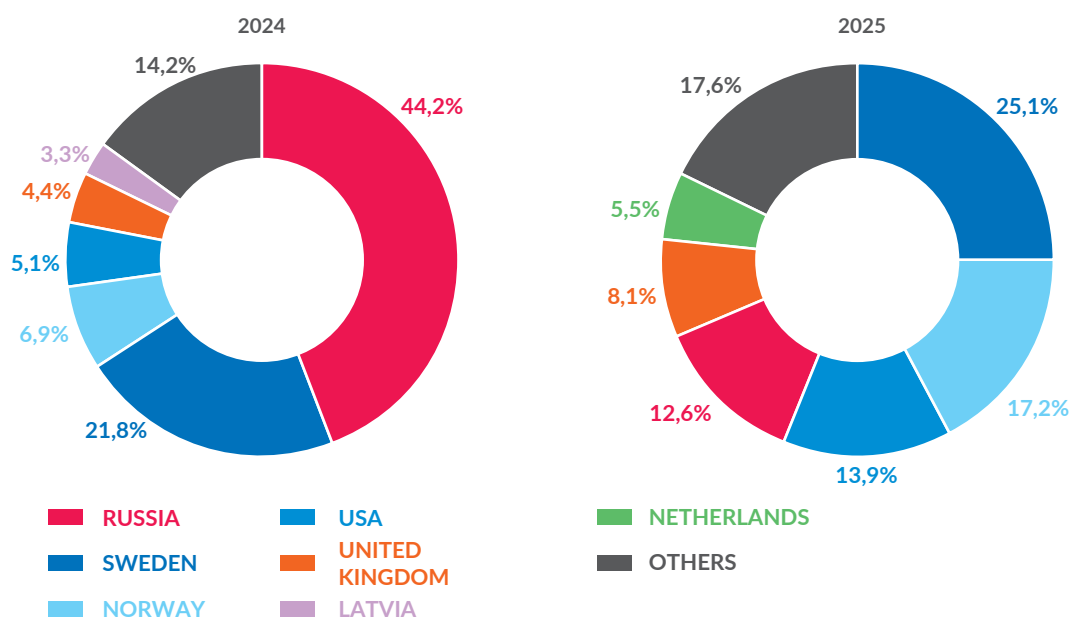
Supplies from Russia in 2025 amounted to 301 thousand tonnes, representing a decrease in imports from that country of more than 810 thousand tonnes year-on-year, and a decline in its share of total imports from 44.2% in 2024 to 12.6%. **Figure 3** presents the main suppliers of LPG to Poland in 2025 by country of origin, expressed as percentages.

Figure 2. Main directions of LPG imports to Poland, 2023 - 2025 (in '000t).



Source: POGP, Ministry of Finance.

Figure 3. The largest LPG suppliers to Poland in 2024 - 2025 (in %).



Source: POGP, Ministry of Finance.

The largest supplier to Poland in 2025 was Sweden, from which nearly 0.6 million tonnes were imported (+50 thousand tonnes year-on-year), with its share in total imports exceeding 25%. In 2025, supplies from Norway (+236 thousand tonnes year-on-year), the United States (+203 thousand tonnes year-on-year), the United Kingdom (+83 thousand tonnes year-on-year) and the Netherlands (+10 thousand tonnes year-on-year) increased significantly. Imports from Germany rose by 17 thousand tonnes. At the same time, a decline in supplies was recorded from Latvia by 44 thousand tonnes – to only 38 thousand tonnes in 2025 – and from Lithuania by 24 thousand

tonnes to 25 thousand tonnes. Imports from Belgium amounted to 72 thousand tonnes (+30 thousand tonnes year-on-year), from Kazakhstan to 50 thousand tonnes (+14 thousand tonnes year-on-year), and from Turkmenistan to 24 thousand tonnes. Relatively significant supplies from France were recorded again at 14 thousand tonnes, although this compared to 21 thousand tonnes a year earlier. Approximately 4 thousand tonnes each were supplied from Spain and Equatorial Guinea, while imports from Algeria amounted to just under 2.5 thousand tonnes.

Supplies from the ARA region (Amsterdam–Rotterdam–Antwerp) – i.e. from the Netherlands, Belgium, France and Germany as the dispatch area – amounted to 885.4 thousand tonnes in 2025, compared to 425.5 thousand tonnes a year earlier. The term „Rotterdam effect” is used within the industry to describe the consequences of the radical shift in LPG supply directions to Poland. It is worth noting that more than 171 thousand tonnes (7.2%) were dispatched from France to Poland in 2025, compared to only 21 thousand tonnes a year earlier. Direct shipments from the United States in 2025 amounted to only 11 thousand tonnes, according to customs data.

The total value of imports amounted to EUR 1.183 billion, corresponding to an average annual price of the imported product of EUR 538.5 per tonne, or PLN 2,283.5 per tonne.

In connection with the diversification of supply – and above all the shift from the eastern (Russian) direction to the western direction – many companies have undertaken and continue to pursue costly investment projects to increase supply flexibility. In mid-2025, Orlen Paliwa completed the expansion of its maritime terminal in Szczecin. A consortium of Polish companies carried out the project at a cost of approximately PLN 150 million including, inter alia, an increase in storage capacity through the addition of two tanks of 2,100 m³ each and the expansion of the relevant installations, which is expected to raise the facility’s handling capacity to 400 thousand tonnes per year. In Silesia, three major operators are working on increasing their handling capacities. Investment projects are at various stages of development – for example, in one case an environmental decision was issued on 1 December of the previous year – but it can be expected that all these projects will be completed in the near future. The owner of the Gdańsk LPG terminal is investing in the existing infrastructure, whilst the expansion of storage facilities in other locations is also underway.

For the first time, this report presents tabulated data (**table I**) on products for chemical purposes (consumption for production use) for the years 2023-2025, which is of significant importance for estimating the size of the market. The data concern product with CN code **2711 12 93** (*propane – other, intended for chemical transformation by a process other than those defined in CN code 2711 12 91, i.e. not used for a specific process*).

■ Table I. Directions of LPG import (CN code 2711 1293), 2023 - 2025 (in tonnes).

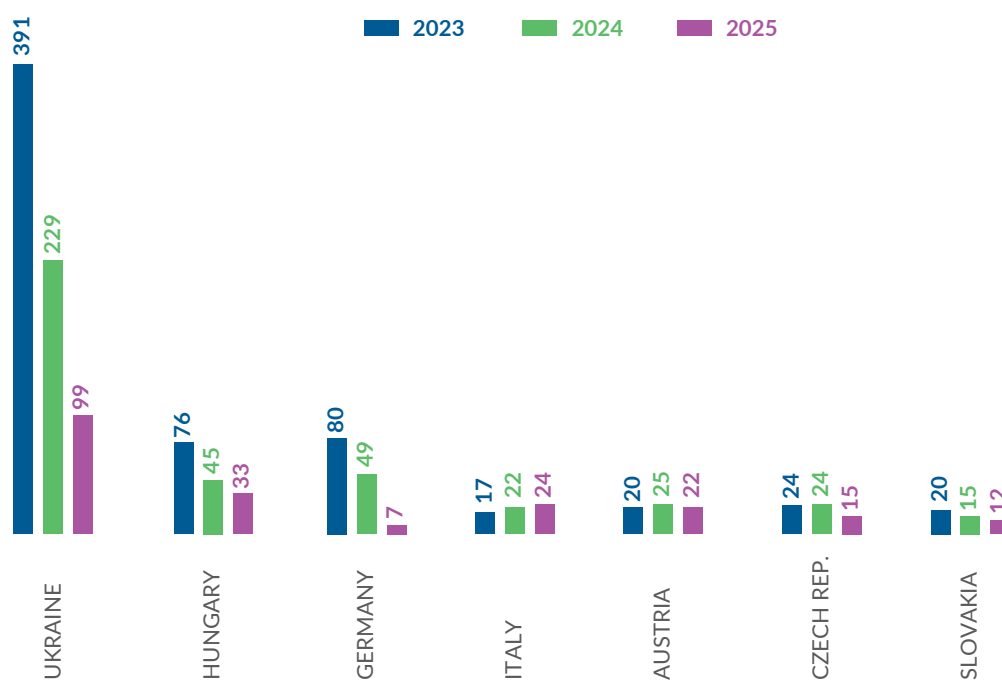
COUNTRY	2023	2024	2025
NORWAY		24 911	19 823
UNITED KINGDOM		65 379	
USA	44 397	176 600	48 141
TOTAL	44 397	266 890	67 964

Source: POGP, Eurostat.

For reasons beyond POGP’s control, the chemical sector has not yet been fully included in market turnover statistics. The organisation expects to cooperate with relevant public institutions in order to ensure greater transparency regarding the use of LPG in the chemical sector. The figures provided relate to product with CN code 2711 12 93 (i.e. propane), and its inclusion is not yet consistently defined across various statistical datasets due to its intended use. Over the past three years, this product originated exclusively from Norway, the United Kingdom and the United States (177 thousand tonnes in 2024).

In 2025, exports of liquefied petroleum gas from Poland decreased by 37.9% year-on-year, amounting to 233 thousand tonnes (Figure 4), which was lower even than in 2017. The main reason for this decline was the change in supply directions to Ukraine. That market came to rely primarily on supplies via Romania and Turkey. In 2025, less than 100 thousand tonnes were exported to Ukraine, compared to nearly 230 thousand tonnes in 2024. Exports to other countries that had been Poland’s key partners in previous years also declined. Exports amounted to only 7 thousand tonnes to Germany (-42 thousand tonnes year-on-year), 33 thousand tonnes to Hungary (-12 thousand tonnes year-on-year), 22 thousand tonnes to Austria (-3 thousand tonnes year-on-year), nearly 15 thousand tonnes to the Czech Republic (-9 thousand tonnes year-on-year) and 12 thousand tonnes to Slovakia (-3 thousand tonnes year-on-year). Exports to Italy amounted to 24 thousand tonnes, nearly 2 thousand tonnes more than in 2024. Notably, exports to Italy and Austria consisted almost entirely of product under CN code 2901 1000, as was also the case for exports to Turkey (2 thousand tonnes), Slovenia (1.3 thousand tonnes) and even Greece (440 tonnes). Relatively small volumes were delivered to Romania (2.4 thousand tonnes), Serbia (1.5 thousand tonnes), France (1.7 thousand tonnes) and even Belgium (580 tonnes).

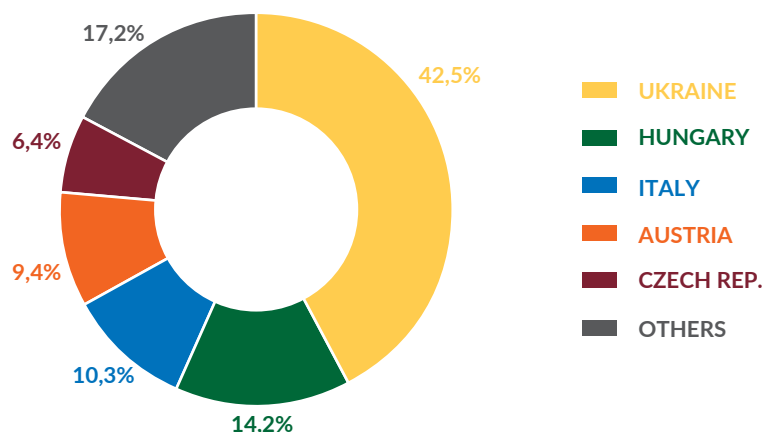
■ Figure 4. Main destinations of LPG exports from Poland, 2023 - 2025 (in '000t).



Source: POGP, Ministry of Finance.

In 2025, nearly 43% of total exports were directed to Ukraine, compared to more than 61% in 2024. The Hungarian market accounted for 14.2% of Poland’s LPG exports, while approximately 10% of the volume was directed to Italy and Austria each (Figure 5).

■ Figure 5. Main destinations of LPG exports from Poland, 2025 (in '000t).



Source: POGP, Ministry of Finance.

The average annual price of the product intended for export amounted to EUR 679.9 per tonne, equivalent to PLN 2,881.6 per tonne.

The average annual statistical difference between the export price and the import price amounted to EUR 141.3 per tonne, or PLN 598 per tonne.

The Energy Regulatory Office (URE) is the state authority responsible, inter alia, for issuing and revoking licences related to the fuel sector. **According to URE data, at the beginning of 2026, 47 companies held licences for trading in fuels with foreign entities (OPZ), of which 41 companies were authorised to import/export LPG.** Of these 41 entities, 31 also had full authorisation to trade in product under CN code 2901 1000. A total of 47 companies held licences for the storage of liquid fuels (MPC), of which 23 held MPC-LPG licences.

A separate category is constituted by licences for the production of liquid fuels (WPC), held by 39 fuel companies, of which 21 were WPC-LPG licences.

The issue of LPG production was discussed extensively in the previous reports. According to statutory provisions, the blending of two gas mixtures with different CN codes constitutes a production process. This concept is not equivalent to „production” as defined in other regulations governing the functioning of the fuel market. URE also maintains a register of importing entities, which may import fuels for their own use (without placing them on the market). Among 521 entities importing various fuels, 65 companies were authorised to import LPG (including 54 entities authorised to import product under CN code 2901 1000).

Producers and importers of liquid fuels are required to create and maintain mandatory reserves. The Government Strategic Reserves Agency (RARS) is the state authority responsible for maintaining the Register of the Intervention Stock System (RSZI). **According to the RSZI, at the end of December 2025, 131 entities were listed in the register, of which 45 (+3 year-on-year) declared activity, inter alia, in the LPG segment.** Three entities reported zero turnover in LPG. According to the RSZI, 36 entities conducted or declared activity exclusively in LPG, compared to 38 entities a year earlier.

Table II presents the share of LPG exports to Poland in total exports in selected countries in 2024. Full data for 2025 will be published by the World LPG Association (WLGA) at a later date. In the case of Russia, this share amounted to 31.1% (-3.6% year-on-year), highlighting the historical importance of the Polish LPG market for that country. In Sweden, more than 48% of exported gas was directed to Poland. Supplies to Poland from Kazakhstan accounted for only 4.1% of its total exports.

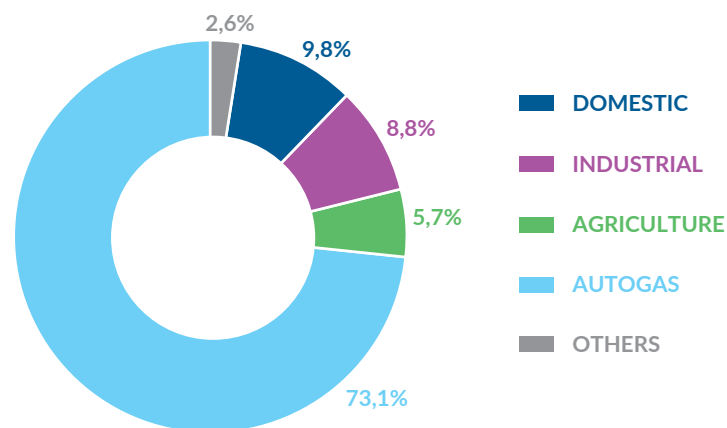
■ Table II. Share of exports to Poland in total LPG exports of selected countries in 2024.

	PRODUCTION '000t	CONSUMPTION '000t	IMPORT '000t	EXPORT '000t	EXPORT TO PL '000t	EXPORT PL/EXP. %
RUSSIA	15 758	12 190	10	3 580	1 112	31,1
SWEDEN	541	952	1 539	1 134	549	48,4
LITHUANIA	220	147	33	106	50	47,2
CZECH REPUBLIC	362	410	134	86	42	48,8
LATVIA	0	80	357	253	82	32,4
GERMANY	3 592	4 431	1 225	489	80	16,4
KAZAKHSTAN	3 186	2 347	35	874	36	4,1

Source: POGP, Statistical Review of Global LPG 2024, Argus, WLGA.

Figure 6 presents the structure of the LPG market in Poland by sector of the economy in 2025. **The share of the autogas sector in total domestic consumption of this product has fallen slightly in 2025. This share amounted to 73.1% (-1,8% year-on-year), which still defines the LPG market in Poland as a predominantly autogas market.**

■ Figure 6. Polish LPG market sectors in 2025 (in %).



Source: POGP.

2025 can be described as a very distinctive year in the history of the LPG market in Poland to date. In addition to the shift in supply directions, there was a significant increase in imports of product under CN code 2901 1000. This product was largely used in other sectors than autogas. Although there are no precise figures on this subject, data from the Energy Regulatory Office (URE), based on declarations by entities importing products under CN code 2901 1000, show that 7.5% of the imported volume was for heating purposes, 14.7% for transport purposes and 78% for other purposes.

In the industrial and agricultural sectors, consumption increased by 10.3% and 16.7% year-on-year, respectively, while demand in the domestic sector remained at the same level year-on-year. The main reasons for these changes in sales volumes across individual sectors

include: a rainy summer (necessitating grain drying), an increase in the number of new installations, and the price competitiveness of LPG compared to other energy carriers. In the autogas sector, the trends reflect newer vehicle models with lower fuel consumption, a reduction in the average number of kilometres driven, and – to some extent – an increasing number of hybrid vehicles.

The category labelled „other” includes, inter alia, partial consumption in the chemical industry (excluding the above-mentioned product under CN code 2711 12 93), as well as consumption in other subsectors not covered by categories such as municipal or industrial use. In the new methodology of the WLGA and LGE, a separate category has been created for the commercial sector. There is no doubt that this category exists in Poland; however, it will continue to be analysed and further developed by POGP in 2026.

In 2025, sales of gas used for powering motor vehicles (autogas) amounted to 1,790 thousand tonnes (-40 thousand tonnes year-on-year), representing a decrease of 2.2% year-on-year (figure 7). This result can be considered satisfactory, taking into account that some operators reported declines in sales of several percent in the first half of the year. According to analyses and forecasts, this market should remain stable. High price competitiveness, the absence of dominant players, and the recent diversification of supply mean that this fuel will continue to have its place in the transport sector. Given the scale of demand in the autogas sector, any radical legislative changes would have an immediate impact on the traditional fuels market (petrol), potentially leading to uncontrolled and socially unacceptable developments.

Figures 7–10 present key data on the autogas sector in Poland for the years 2021-2025, as well as the share of passenger cars equipped with LPG installations in the total vehicle fleet in 2025.

According to URE data, at the end of 2025, autogas refuelling was available at 7,295 locations. Compared to 2024, the number of autogas stations (points) decreased by 25 (figure 8). A relatively small increase was recorded in the so-called individual autogas modules (+4 units year-on-year), with their number amounting to 733 at the end of 2025. At these locations, only LPG was offered. Among the above-mentioned 733 autogas stations, 90 locations were equipped with a single tank with a capacity of up to 5,000 litres. The availability of autogas stations in Poland is sufficient, both in terms of their number and their presence at the majority of fuel stations also offering traditional fuels. There is no precise information on the number of stations offering self-service autogas refuelling, although this has already become standard at branded fuel stations. The self-service system introduced in Poland over 10 years ago has clearly proven effective in all respects, including the reduction of personnel costs, improved safety, and the positive reception of this refuelling method by drivers. In many countries, such a solution is not formally permitted.

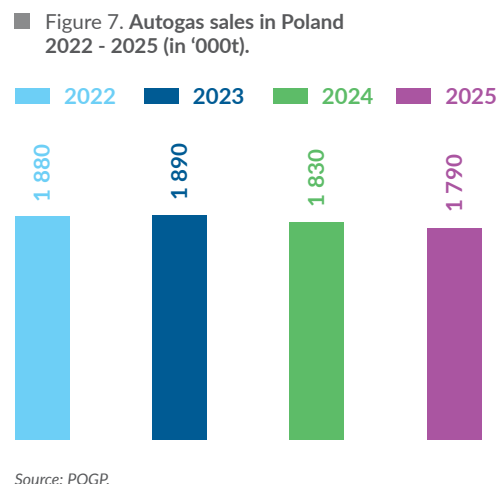
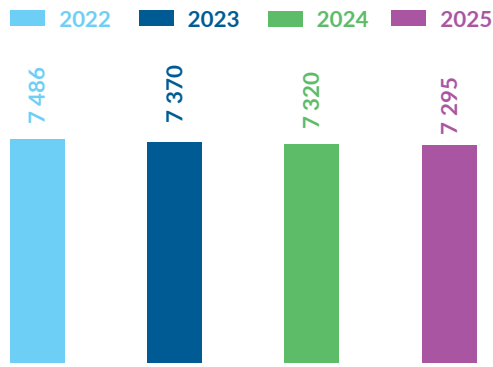
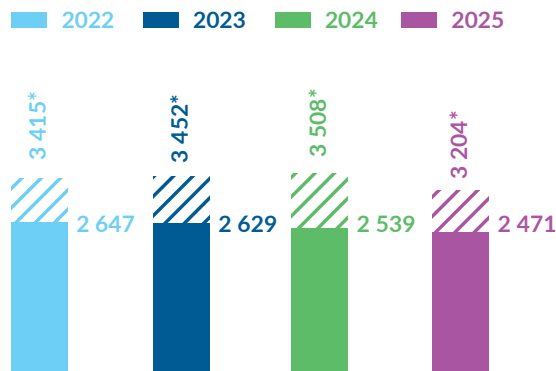


Figure 8. Autogas filling stations in Poland 2022 - 2025 (units).



Source: POGP, URE.

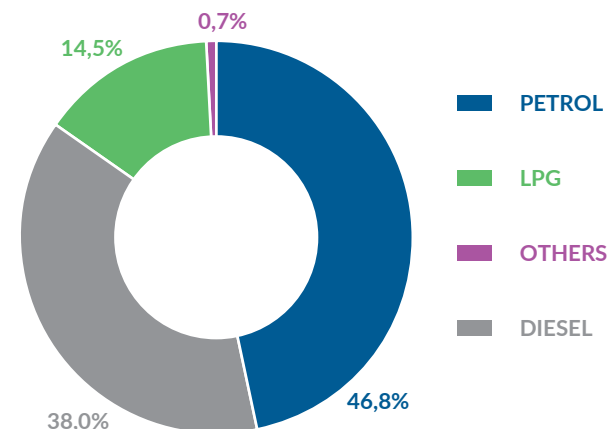
Figure 9. LPG fuelled cars in Poland 2022 - 2025 (in '000 units).



*data by CEPIK, PZPM

Source: POGP, GUS, CEPIK, PZPM.

Figure 10. The passengers cars by the fuel used in Poland in 2025 (in %).



Source: POGP, GUS.

Throughout 2024, debates and analyses were conducted regarding the future of the automotive market after 2035, when a complete ban on the registration of vehicles with internal combustion engines is to be introduced. Ultimately, at the end of the year, the European Commission proposed that car manufacturers should be required to achieve a 90% reduction in CO₂ emissions by 2035. The remaining 10% of emissions would need to be offset through the use of low-carbon steel from the EU, or through e-fuels or biofuels. The European Commission's proposal will need to be approved by the European Parliament and the Council of the European Union. The proposed measures, including the requirement to reduce CO₂ emissions from new vehicles by 55% from 2030 compared to 2021 levels, will have an impact on the entire automotive market in the European Union. Exceeding the average CO₂ limit by 1 g will be subject to a penalty of EUR 95 (for each gram above the limit for each non-compliant vehicle). The current limit is 93.6 g CO₂/km, and after 2030 it is to be reduced to 50 g CO₂/km. Such limits cannot be met by any internal combustion engine vehicle, unless it is a plug-in hybrid.

According to data from the Central Statistical Office (GUS), at the beginning of 2025 there were 3,203,935 vehicles with LPG installations registered in Poland. Compared to the previous year, the number of such vehicles decreased by 304, 106 year-on-year. In 2024, intensive work was carried out to update data on the number of vehicles, involving the identification and removal from the register of so-called „ghost vehicles”. As a result of these efforts, the total number of passenger cars decreased to 22.95 million (a decline of 4.28 million year-on-year). According to the GUS data, in 2024 the number of petrol-powered passenger cars registered decreased by 3.7 million, while diesel-powered vehicles declined by 82.9 thousand.

It should be noted that these are final figures, i.e. they take into account the registration of new vehicles (0.56 million units) as well as nearly 900 thousand imported (used) vehicles.

It is also known that in 2025, 585.4 thousand passenger cars were scrapped (+122.4 thousand year-on-year), with the average age of scrapped vehicles being 22.4 years for cars originally purchased in Poland and 23.8 years for used imported vehicles.

This means that purchasing a 10-year-old used car from abroad effectively extended its lifespan by nearly 14 years. Among scrapped vehicles, petrol-powered cars dominated (approximately 305 thousand). More than 184 thousand diesel-powered vehicles and over 96 thousand vehicles with LPG installations were also scrapped, as well as even 60 electric vehicles. The most frequently scrapped passenger car models were Volkswagen Golf, Opel Astra, Volkswagen Passat, Ford Focus and Volkswagen Polo.

According to data from the Central Vehicle Register (CEP) and the Polish Automotive Industry Association (PZPM), at the end of 2025 there were 2,471,337 vehicles with LPG installations in use in Poland, excluding the so-called „ghost vehicles” (figure 9). Compared to 2024, this represented a decrease of 67,419 vehicles.

These figures come as something of a surprise, given the registration of new factory-fitted LPG vehicles as well as the installation of LPG systems in used cars.

Passenger cars dominate among vehicles with LPG installations (2,389,418 vehicles, -63,028 year-on-year). At the end of 2025, there were also 80,125 light commercial vehicles (with a payload of up to 3.5 tonnes) (-4,268 year-on-year), 1,059 heavy goods vehicles (-79 year-on-year), 54 buses (+8 year-on-year), and 681 other vehicles (-52 year-on-year) in operation in Poland.

In 2025, 103.4 thousand used vehicles in Poland were registered as having LPG installations fitted. Vehicles of the Dacia and Renault brands dominated among used cars in which LPG systems were installed.

Dacia Duster (5,814 vehicles), Dacia Sandero (5,352 vehicles) and Renault Captur (4,478 vehicles) were the leading models among used cars retrofitted with LPG installations.

Other models included Dacia Jogger (2,806 vehicles), Jeep Grand Cherokee (2,578 vehicles), and many others. It is noteworthy that 1,391 Honda CR-V users, as well as 1,121 drivers of the Toyota Avensis, also opted for this solution. Hyundai i20 (1,321 vehicles) and BAIC 55 (1,085 vehicles) are further examples of used car models in which a new fuel system was installed.

The retrofitting of 1,353 Dodge Durango vehicles and 1,276 Chrysler Pacifica vehicles is not unusual, given the high fuel consumption of these models. Engine capacity, as well as high fuel prices, encourage vehicle owners to opt for the installation of LPG systems.

According to data from PZPM, in 2025 a total of 597.4 thousand new passenger cars were registered in Poland (+8.3% year-on-year), while 857.6 thousand vehicles were imported (-2.8% year-on-year). Car imports are largely based on older vehicles. More than 54% (462.6 thousand) of imported cars were over 10 years old, while over 35% were in the 5- to 10-year age bracket. The majority (54.9%) of imported vehicles were petrol-powered, which creates the potential for

their conversion to LPG. Institutional customers purchased 411.3 thousand new vehicles, while individual customers bought 186.1 thousand units. The most popular brands among new cars were Toyota (92.1 thousand vehicles), Škoda (65.5 thousand vehicles) and Volkswagen (42.9 thousand vehicles). The most popular model in this category was the Toyota Corolla (23.5 thousand vehicles), followed by the Škoda Octavia (21.1 thousand vehicles) and the Toyota C-HR (14.2 thousand vehicles). The most frequently registered brands among imported vehicles were Volkswagen (81 thousand vehicles), Ford (79.4 thousand vehicles) and Opel (74.4 thousand vehicles). In 2025, nearly 77 thousand used cars were also imported into Poland from the United States, placing it third after Germany (nearly 498 thousand vehicles) and France (approximately 99 thousand vehicles) in terms of the number of imported vehicles. It is worth noting that vehicles from the United States tend to have relatively simple designs and high fuel consumption, which is particularly favourable for installation workshops and suppliers of LPG systems.

In 2025, nearly 27,600 new vehicles with factory-installed LPG systems were registered in Poland. The clear leader in the category of vehicles with factory-fitted LPG systems is the Renault Group and the Dacia brand. Approximately 13 thousand Dacia vehicles with LPG installations, including Dacia Sandero (80%), is a satisfactory result for dealers of this brand. Among buyers of the Dacia Jogger, 75% opted for vehicles equipped with LPG systems, while for the Dacia Duster the share was 54%. Within the Renault Group, more than half of buyers of the Renault Captur and Renault Clio also chose this type of fuel. New brands and models offering factory-fitted LPG systems have also entered the market, including BAIC, Forthing and KGM, as well as Mitsubishi and Hyundai.

According to the methodology applied by PZPM and Samar, in 2025 there were 19,056 first registrations of new LPG-powered vehicles in Poland (+2,489 year-on-year, +15% year-on-year). This figure is also reported to European institutions. A vehicle purchased from a dealership (or imported) which is first registered and only subsequently fitted with an LPG installation does not fall within the category of „first registration of a new vehicle.”

At the end of 2025, there were 237,649 electric vehicles registered in Poland (+96,194 year-on-year), including 121,606 battery electric vehicles (BEVs) (+49,117 year-on-year) and 116,043 PHEVs (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) (+47,177 units year-on-year). Across the country, there were 11,762 charging points in operation (+3,103 year-on-year), including 4,399 DC fast-charging points and 7,363 AC charging points. In Europe, there are on average 2 charging points per 1 000 inhabitants. The average in the Netherlands is 10.3 such points, while in Denmark, Belgium and Iceland it is approximately 6-6.5 points. In Europe, only Romania and Malta (both at 0.2 points) rank below Poland (0.3 points).

Following the revision of the CEP database in 2024, according to GUS, at the beginning of 2025 the share of vehicles with LPG installations stood at 14.5% (+1.1 percentage points year-on-year), while diesel-powered vehicles accounted for 38% (+5.5 percentage points year-on-year), and petrol-powered vehicles for 46.8% (-6.8 percentage points year-on-year), (figure 10).

In Europe, sales of vehicles with LPG installations increased by 10% year-on-year, reaching 347,717 vehicles. Similar to Poland, the Dacia brand dominates (66% of new LPG vehicle registrations). The remaining registrations are largely accounted for by brands such as Hyundai, Kia and DR Motor Company. DR Motor Company is an Italian importer selling imported

Chinese vehicles (assembled in Italy) manufactured by companies such as BAIC, Chery and, for example, JAC, under its own brand.

According to estimates, sales of LPG in cylinders was slightly decreased compared to the previous year, while sales to bulk storage (excluding autogas) increased by approximately 14%.

The diverse applications of LPG across various sectors of the economy, as well as constraints related to the expansion of the natural gas network, are contributing to a gradual increase in interest in LPG in sectors other than autogas. In recent years, a steady annual increase has been observed in the number of gas installations based on the use of storage tanks. An additional driver of development is the possibility of integrating LPG in hybrid systems, such as gas combined with heat pumps or gas combined with photovoltaics.

Table III presents the number of LPG storage tanks in the years 2023-2025, broken down by tank capacity.

■ Table III. LPG tanks in Poland 2023 - 2025 (units).

TANK CAPACITY	2023	2024	2025
< 3000 LITRES	81 329	90 965	100 426
3000-5000 LITRES	32 575	36 814	41 972
5000-7000 LITRES	21 026	22 573	24 075
7000-10000 LITRES	2 267	2 504	2 727
>= 10000 LITRES	2 828	2 924	2 975
TOTAL	140 025	155 780	172 175

Source: UDT, POGP.

According to data from the Office of Technical Inspection (UDT), at the end of 2025 there were 172,175 such tanks in operation in Poland, representing an increase of 15,755 LPG storage tanks year-on-year (+10.5% year-on-year). The largest number of registered tanks were those with a capacity of up to 3,000 litres, amounting to 100,426 units (+9,461 units year-on-year, or +10.4% year-on-year). It can be concluded that a significant proportion of these tanks are used as an energy source for municipal purposes.

As of 31 December 2025, there were 41,972 tanks with a capacity of 3,000-5,000 litres registered (+5,158 units year-on-year; +14% year-on-year). The use of this category of tanks varies; however, specialists in this field point to increased demand from individual customers (households). In the case of tanks with a capacity exceeding 10,000 litres, their number amounted to 2,975 units (+51 units year-on-year). Above-ground tanks account for 76.4% of all tanks installed in Poland. A total of 11,632 units were installed at fuel stations (-6 units year-on-year). In 2025, 1,707 tanks were removed from the register, while 7,547 had the „suspended” status, meaning they could not be put into operation. Among tanks classified as „suspended”, those with a capacity of up to 3,000 litres predominated (4,013 units), and taking into account their location, this included 5,195 above-ground tanks.

By region, the highest number of registered tanks was recorded in the Mazowieckie voivodeship (48,333 units), followed by Łódzkie (23,438 units) and Wielkopolskie (14,181 units). The lowest numbers of registered tanks were found in Opolskie (3,341 units), Lubuskie (3,645 units)

and Podkarpackie (3,774 units). POGP would like to emphasise the openness of UDT in providing the above information on the number of LPG storage tanks in Poland.

The Transport Technical Supervision (TDT) also provided POGP with information on the number of tankers for the transport of dangerous goods of Class 2 under the ADR agreement.

The total number of tankers for the transport of dangerous goods of Class 2 under the ADR Agreement, for the UN numbers 1972, 1011, 1075, 1965, 1969 and 1978, under the supervision of TDT in 2025 amounted to 2,154 units.

In 2025, ADR certificates of approval for vehicles were issued for 1,871 units of tankers for UN numbers 1972, 1011, 1075, 1965, 1969 and 1978, representing an increase of 21 units year-on-year.

In 2024, the number of such tankers for UN 1972 (LNG) was 158 units, while for the remaining categories it amounted to 1,692 units.

In 2025, TDT also carried out periodic inspections of 472.5 thousand refillable welded steel cylinders for LPG (UN 1965) not bearing the π mark. Compared to 2024, this represented an increase of nearly 65 thousand units year-on-year. POGP estimates that TDT also carried out such tests on around 160,000 cylinders bearing the π mark.

Aggregated data on the structure of supply, exports and gas consumption by sector of the economy in Poland in 2024-2025 are presented in **Table IV**.

The previously indicated potential for a significant increase in demand in Poland, linked to the launch of the PDH Police project, unfortunately did not materialise. The project was not completed, and at the end of 2025 Grupa Azoty Polyolefins filed a claim against Hyundai Engineering Co. Ltd.(HEC) with the Vienna International Arbitral Centre at the Austrian Federal Economic Chamber in Vienna, alleging non-performance of contractual obligations by the contractor. HEC also announced that it had initiated arbitration proceedings against Grupa Azoty Polyolefins in connection with the termination of the contract for the execution of the project. The new management board of Grupa Azoty, appointed at the beginning of 2026, has been tasked with carrying out a comprehensive restructuring of the company, including restoring financial stability and maximising the efficiency of its industrial assets. Recent information indicates that the constructed installations remain idle and are deteriorating, only generating costs.

Irrespective of the above, construction of the new railway line No. 437 and a siding to the Port of Police is finally underway. Financing of over PLN 200 million has been secured by PKP PLK and the Port of Police Authority. The planned completion date is the second quarter of 2027, which will mean that, as one of the few – if not the only – seaports of this size on the Baltic, it will obtain a rail connection. It is possible that an LPG terminal providing transshipment services will be established, also serving entities involved in the trade of liquefied petroleum gas (LPG).

The LPG industry places significant hopes in the development of bioLPG. In recent years, global production capacity for renewable liquefied gases – LPG and dimethyl ether (DME) – has

■ Table IV. LPG market in Poland, 2024 - 2025 (in '000t).

	2024	2025	CHANGE
LPG MARKET			
ORIGIN OF GAS			
LOCAL PRODUCTION	485	450	-7,2%
IMPORTS	2 335	2 233	-4,4%
TOTAL	2 820	2 683	-4,9%
EXPORTS	375	233	-37,9%
LPG CONSUMPTION IN POLAND	2 445	2 450	0,2%

LPG CONSUMPTION BY ECONOMY SECTOR

PURPOSE OF CONSUMPTION			
DOMESTIC	240	240	0,0%
INDUSTRIAL	195	215	10,3%
AGRICULTURAL	120	140	16,7%
AUTOGAS	1 830	1 790	-2,2%
OTHER USES	60	65	8,3%
TOTAL	2 445	2 450	0,2%

Source: POGP.

increased. The term „**bioLPG**” is a colloquial name that does not fully reflect the origin of this product. A more appropriate term is renewable LPG or biopropane. Renewable LPG has identical physical and chemical properties to conventional LPG. It can be used in existing installations and equipment without the need for modifications, downtime or additional investment. Transport infrastructure and storage tanks also do not require any specific changes, and its energy efficiency is essentially the same as that of fossil-based LPG.

Biopropane is produced primarily as a by-product in facilities producing hydrotreated vegetable oil (HVO) and sustainable aviation fuel (SAF), with this sector being the main driver of growth in renewable gas production. The development of the bioLPG (biopropane) market is driven by the transition to cleaner fuels. Global demand for HVO and SAF is increasing rapidly, as regulatory requirements and incentives in many countries continue to strengthen. In the coming years, further demand growth is expected, driven by the EU’s Renewable Energy Directive III, as well as SAF requirements in Japan and China, which are encouraging greater investment in production capacity and sustaining supply growth. Renewable LPG is also entering new markets, such as Brazil, where the first sales of renewable LPG (produced from eucalyptus biomass) were recorded as early as 2024. In Poland, deliveries of biopropane have also been reported to representatives of various sectors, including HoReCa, construction and real estate, as well as the food and cement industries. It is worth emphasising that the use of biopropane can reduce CO₂ emissions by up to 90% compared to conventional fossil-based LPG, which is of significant importance in light of current and future European regulations. It may also constitute a major advantage in public procurement procedures conducted by state and local government institutions in Poland. Biopropane can serve as a transitional fuel, acting as a stabiliser of the energy mix supporting the achievement of climate targets, while ensuring continuity and security of energy supply during the transition period.

In summary, 2025 can be regarded as a successful year for the entire sector, marked by a shift away from eastern supply sources while maintaining uninterrupted deliveries to the market. This dependence had lasted for more than 35 years, with most logistics infrastructure

having been developed to support imports from the eastern direction. For the Polish LPG market, further diversification of supply directions, infrastructure development and continued work on bioLPG production remain key priorities. At present, global supply and demand factors have the greatest influence on LPG prices and availability in Poland.

Relations between the United States – being the largest producer and exporter – and the Asia-Pacific countries, primarily China on the demand side, will influence the situation on the Polish LPG market. The macroeconomic environment, which determines developments (including demand) in the petrochemical sector, as well as the overall geopolitical situation, must be closely monitored by LPG industry professionals. Given the declining volumes of supply from the North Sea, an increase in deliveries from this direction should not be expected.

In times of continuous changes in energy markets, LPG is regarded as a fuel that ensures flexible supply while also contributing to emission reductions compared to traditional fuels.

RUSSIAN LPG: SANCTIONS ENTER INTO FORCE

In the previous edition of the Annual Report, we discussed in detail the context and content of the 12th package of restrictive measures imposed on Russia in connection with the war waged against Ukraine. Recall: among the new categories covered by sanctions under the Council Regulation of 18 December 2023 were goods imported from Russia under the following customs codes:

- CN 2711 12 – liquefied propane,
- CN 2711 13 – liquefied butanes, excluding n-butane and isobutane with a purity exceeding 95%,
- CN 2711 14 – liquefied ethylene, propylene, butylene, and butadiene,
- CN 2711 19 – liquefied gaseous hydrocarbons, liquefied, not elsewhere classified, including mixtures of propane and butane used directly as autogas.

However, customs code CN 2901 1000 – saturated aliphatic hydrocarbons – was excluded from the sanctions regulation published in December 2023. This broad category includes, inter alia, isobutane and n-butane with a purity exceeding 95%. Sanctions constitute an instrument of the European Union's trade policy, and their adoption requires unanimity among all Member States. In this case, however, Hungary and Slovakia requested an exemption for these hydrocarbon fractions, citing their importance for industry.

On 20 December 2024, the sanctions entered into force. Despite concerns expressed at the time regarding a potential increase in LPG prices, the market quickly stabilised thanks to efforts made by domestic importers to diversify supply sources. The process was facilitated by the mild winter of 2024/25, which brought additional supply-side pressure on fuel distributors. During the same period, re-exports of liquefied gas to Ukraine declined – in 2022–2023 Poland had been the largest supplier of LPG to that country, but in 2024 this role was taken over by Romania, and in 2025 also by Turkey. The reduction in demand for gas from Kyiv also contributed to mitigating the impact of the sanctions on the Polish domestic market.

We discussed the doubts concerning the interpretation, in light of the sanctions regulation, of LPG produced from crude oil extracted in Kazakhstan and processed at a Russian refinery in Orenburg in the previous edition of the Annual Report. Given the export restrictions on liquefied gas imposed by the Kazakh government and the requirement to locate the entire production process outside the territory of the Russian Federation, supplies from Kazakhstan to Poland in 2025 ultimately remained marginal—approximately 2% of the total import structure.

From January to March 2025, i.e. in the first months following the entry into force of the embargo, the market rapidly shifted to receiving large volumes of LPG from Western and Northern Europe, primarily through increased use of maritime terminals and rail deliveries from North Sea ports.

During the same period, imports from Russia of sanction-exempt isobutane and butane with a purity exceeding 95% rose rapidly from the end of 2024, reaching **a record 38,000 tonnes in March**, compared with 8,300 tonnes per month for the same product in previous years.

This uncontrolled increase in imports raised concerns among public authorities and businesses, which decided to cease liquefied gas imports from Russia as of 2025.

In 2025, no increase in industrial activity was observed that would justify a fourfold increase in imports of product CN 2901 1000 from Russia. **At the same time, for the first time in history, a significant re-export of pure butane from Poland to Austria and Italy was recorded (averaging approximately 2 thousand tonnes per month to each of these countries).** A significant portion of the surplus imports of pure butane was, however, blended with propane originating from other sources and placed on the market for energy purposes, which in fact meant the reintroduction of a Russian component into the fuel market despite the ban on LPG imports from Russia.

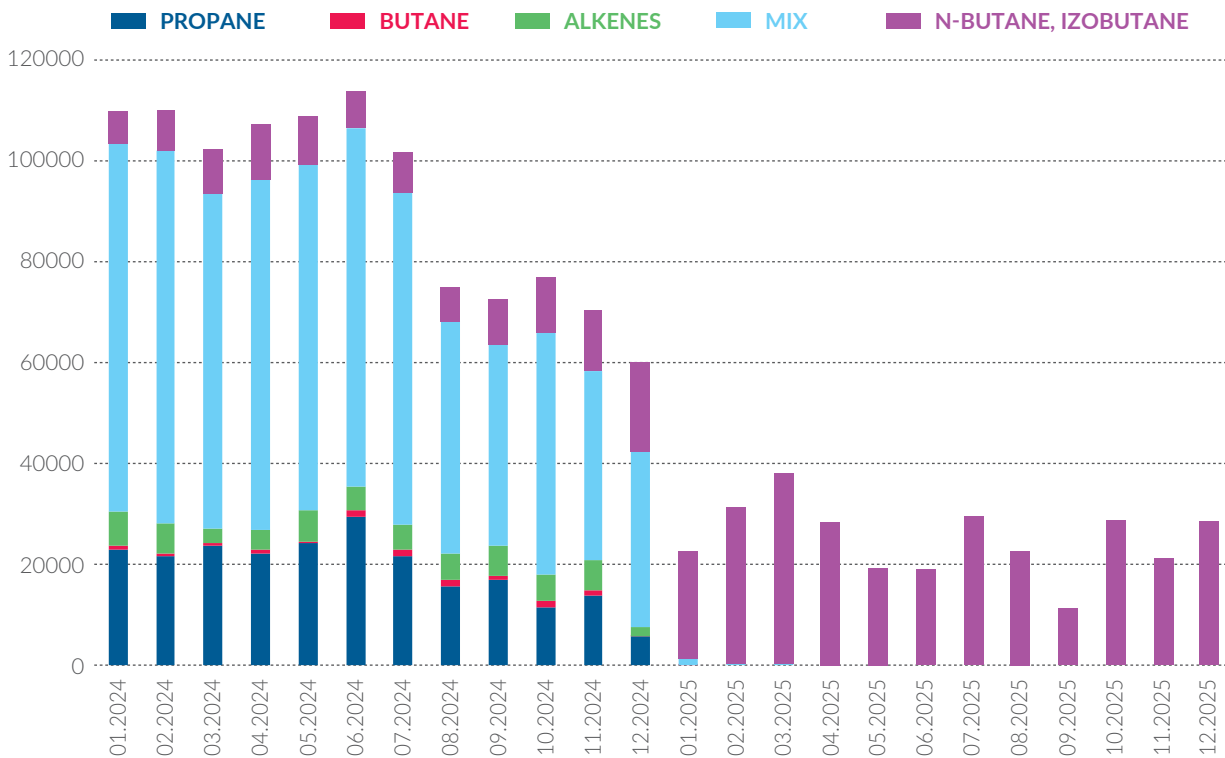
Under the regulations in force in Poland, if a product under CN code 2901 1000 is declared as imported for non-energy purposes (e.g. for the production of chemical, aerosol, cosmetic, technical, or other industrial products, etc.), a licence for trading in liquid fuels (OPC) is not required. In such a case, the importer is only required to make a unilateral entry in the Register of Importing Entities maintained by the President of the Energy Regulatory Office.

The effect of the inflow of pure butane using the exemption in the sanctions regulation was twofold: first, it reduced the effectiveness of the sanctions, as Russia continued to generate revenue from gas exports; and second, it contributed to the distortion of competition among market participants in the fuel market in Poland and the CEE region.

In response to the so-called „n-butane loophole” in the European sanctions regime described above, Polish customs and fiscal authorities introduced detailed inspections of cargoes from Russia in the second quarter of 2025. Meticulous verification of documentation was undertaken to identify entities listed on European sanctions lists within the production chain, which contributed to a decline in imports of Russian butane in the following months. At the same time, the Ministry of Energy, in cooperation with the Ministry of Foreign Affairs, consistently argued at the EU level that the existing loophole should be closed, as it was widely used to circumvent the embargo on Russian gas. **However, it was not until developments in the third quarter that a breakthrough was achieved in this regard.**

In July 2025, imports of Russian butane into Poland unexpectedly increased to 30 thousand tonnes, i.e. to the level recorded at the beginning of the year. Extraordinary measures at the national level were taken by Estonia which, in response to the uncontrolled inflow of butane, adopted a regulation in August introducing a ban on imports of butane and isobutane from Russia and Belarus. The Estonians joined the call for a complete closure of the European market to LPG imports from the East, arguing that the existing loophole in the sanctions regime was widely used to enable the continued inflow of Russian commodities into neighbouring countries.

■ Figure 11. Imports of LPG from Russia, 2024 - 2025 (in t).



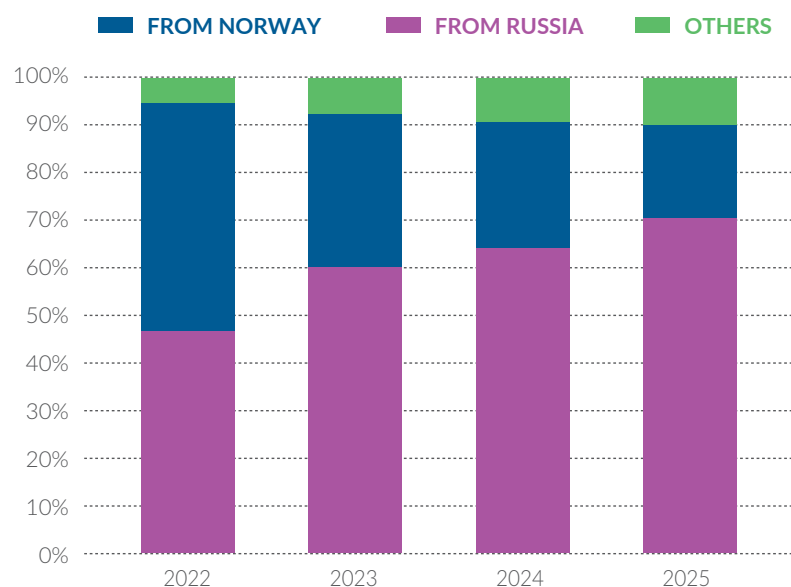
Source: POGP's own illustration based on data from the Ministry of Finance.

At the same time, on 27 July 2025, a trade agreement between the United States and the European Union was announced. The agreement was the result of negotiations concerning the announced imposition of tariffs on European products by the U.S. administration. Under the agreement, the European Union committed to purchasing energy commodities – including LPG – from the United States with a total value of USD 750 billion by 2029. The agreement provides for cooperation in ensuring energy security and the removal of non-tariff barriers to trade in energy carriers. On 21 August, the European and U.S. sides issued a joint statement on the matter, presenting a roadmap for the implementation of the Agreement. On the U.S. side, it was approved by an executive order. On the European side, ratification of the Agreement by the European Parliament and the Member States is required.

During the same period, a significant escalation of Russian military provocations against European Union Member States was recorded, including violations of airspace by drones and aircraft. These incidents, occurring alongside the Zapad 2025 military exercises held in Belarus, primarily affected countries on NATO's eastern flank – Poland, Estonia, Romania, and Lithuania – leading to NATO consultations and a resolution of the European Parliament. The number of incidents increased from 1-3 per week in August to 17 by the end of September, affecting 17 countries. In the short term, these provocations led to the closure of the Polish-Belarusian border on security grounds, resulting in a decline in butane imports in September to their lowest level in the past year – 11 thousand tonnes. After the border was reopened by the government, the volume of imported gas increased again – averaging 26 thousand tonnes per month in the fourth quarter – exceeding the average for the whole of 2025 and being three times higher than the average in previous years.

Russian actions in August and September accelerated work on the so-called 19th package of sanctions, into which – at the request of Central and Eastern European countries – Russian butane was also included.

■ Figure 12. Directions of imports of product CN 2901 1000 into Poland, 2022 - 2025 (in %).



Source: POGP's own illustration based on data from the Ministry of Finance.

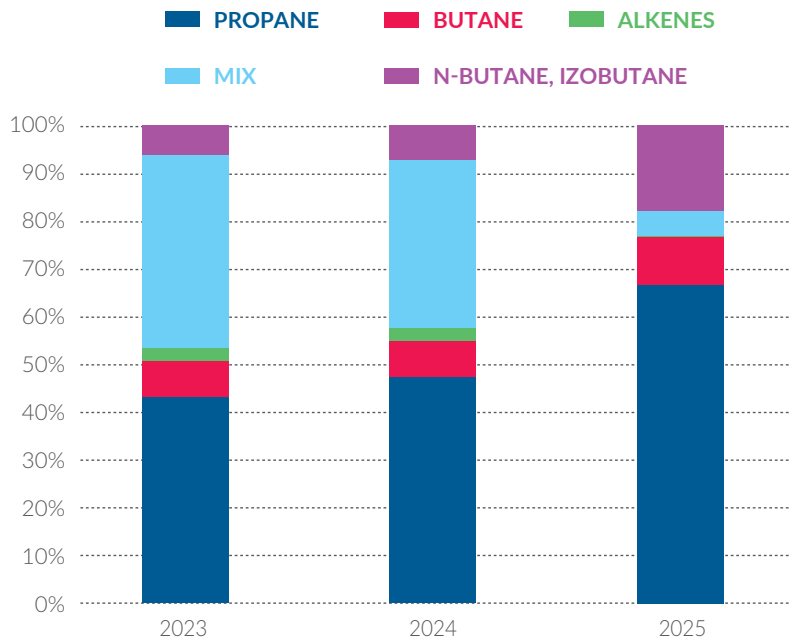
On 23 October 2025, the regulation introducing the 19th package of sanctions was published. With regard to the imports into the territory of the European Union of product CN 2901 1000, covering butane with a purity exceeding 95% and isobutane:

- as of **24 October 2025**, it may no longer be imported under spot market transactions,
- as of **26 January 2026**, it may no longer be imported under term contracts concluded before 24 October 2025.

In order to secure Budapest's approval for the 19th package, a transitional period for Hungary was introduced into the regulation, ending on 26 July 2026. Until that date, Hungary may import Russian butane on the condition that it is intended exclusively for use within its territory and is not sold to buyers in third countries. The transport of the Russian product through the territory of the European Union to third countries – such as Serbia – was also prohibited.

It should be noted that, in particular, users of isobutane for industrial (non-energy) purposes faced the challenge in 2026 of securing supplies of the raw material from new sources. The diversification of LPG supplies for energy purposes in Poland has been progressing since 2019, and the 12th package of sanctions introduced in the previous year was implemented under conditions where imports from Russia accounted for 43% of the supply structure. Meanwhile, the share of Russian imports of this product in total imports of n-butane with a purity of 95% and isobutane has increased in recent years – from 47% in 2022 to 64% in 2024. The more than 70% share of Russian imports in 2025 can be attributed to two factors: the sanctions loophole described above and the suspension of exports of this product from Norway in September. It should therefore be expected that the structure of imports of butane and isobutane into Poland will change significantly in 2026 due to the need to establish new supply sources.

■ Figure 13. Structure of LPG imports into Poland by product (customs code) (in %).



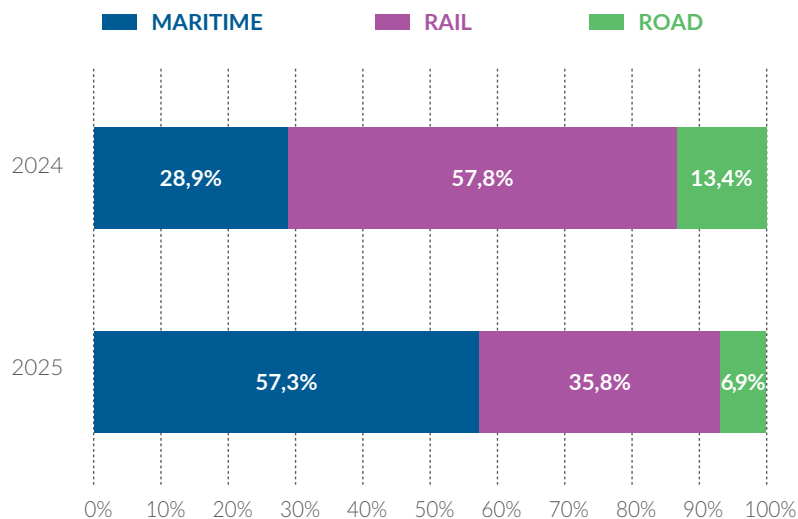
Source: POGP's own illustration based on data from the Ministry of Finance.

It is also worth noting how the structure of raw material imports into Poland changed as a result of the shifts in supply directions. As recently as 2023, a 40.3% share of total LPG imports consisted of propane–butane mixtures imported from the East, used predominantly in the transport segment, while propane accounted for 43.1%. In 2024, the share of the mixture declined to 35%, while propane increased to 47.5%. **In the past year, a complete reorientation occurred:** the share of propane in the import structure increased to 67.1%, while that of pure butane and isobutane rose to 17.3%, making it the second most frequently imported LPG fraction. Imports of the propane–butane mixture became marginal, meaning that the mix sold as autogas at fuel stations is now produced in Poland through the blending of fractions sourced from different directions.

The share of the mixture in the import structure at the end of 2025 was only 5.4%, with Sweden, Lithuania, Turkmenistan and Latvia being the main suppliers to Poland. As of the date of writing, there is no evidence of circumvention of the embargo on Russian LPG via Uzbekistan; however, between January and November 2025, Russia doubled its LPG exports to Central Asian countries and Afghanistan compared to the previous year, exceeding 1 million tonnes, representing approximately 36% of Russia's total LPG exports.

As a result of the sanctions in 2025, maritime terminals assumed a dominant role in supplying the domestic market, replacing rail deliveries. Their share in LPG imports to Poland increased from 29% in 2024 to 57% in 2025. Within a year, Poland turned away from the East and shifted towards the Baltic. Moreover, the market was supplied not only from Gdańsk, Gdynia and Szczecin. From mid-2025, shipments of liquefied gas delivered directly from the United States to the port of Riga began to appear in the Baltic Sea basin. In total, nearly 150 thousand tonnes of propane from the Gulf of Mexico were delivered to Riga in the past year, a significant portion of which subsequently reached the Polish market. Just a year earlier, only 1.7 thousand tonnes of gas had been delivered from the United States to Latvia – almost 100 times less.

■ Figure 14. Structure of LPG imports into Poland by mode of transport in 2024 - 2025 (in %).



Źródło: POGP's own illustration based on data from the Ministry of Finance.

The European sanctions regulation of 23 October ultimately brought imports of Russian liquefied petroleum gas (LPG) into the territory of the European Union to a close. Apart from the volumes imported in January 2026, gas from Russia will disappear completely from the Polish market.

According to the WiseEuropa institute, this represents the fastest and most radical shift in fuel supply directions in history.

Against the backdrop of the LPG import embargo, it is worth noting that Europe finds it most difficult to part with Russian liquefied natural gas. In 2025, LNG from Russia still accounted for 13% of the European Union's total natural gas imports, with a value of approximately EUR 15 billion. It was only on 26 January that the Council of the European Union adopted a binding regulation on the phase-out of imports of this commodity. Under its provisions, a ban on the import of pipeline gas into the European Union will enter into force on 17 June 2026, while a ban on LNG imports will take effect on 25 April 2026. Where long-term contracts are in place, they will cease to apply as of 30 September 2027 for pipeline gas and as of 1 January 2027 for LNG. At that point – provided that the European Union's determination is not affected by the consequences of the ongoing conflict in the Persian Gulf at the time of writing – imports of Russian hydrocarbons into Europe should cease completely.

STRUKTURA ORGANIZACJI

Zebranie Plenarne: organ stanowiący i nadzorujący działalność pozostałych organów, wybiera i odwołuje członków Prezydium oraz Komisji Rewizyjnej

Prezydium: organ wykonawczy i zarządzający wybierany przez Zebranie Plenarne na trzyletnią kadencję, obecna kadencja obejmuje okres 2023-2026

Ewa Gawryś - Osińska - *Przewodnicząca*

Jarosław Król - *Zastępca Przewodniczącej*

Ireneusz Popiół - *Skarbnik*

Michał Faliszewski, Piotr Janic, Piotr Karczewski, Robert Kościelny, Cezary Kwella, Adam Lewandowski, Katarzyna Rutkowska*

*do 9.03.2026 r.

Komisja Rewizyjna:

Robert Urbański, Edyta Burdyńska, Szymon Macioszek

Dyrektor Generalny

Bartosz Kwiatkowski

stan na 31.03.2026 r.

STRUCTURE OF THE ASSOCIATION

General Assembly: authority and supervisory body for other statutory organs, elects and recalls Presidium and audit committee members

Presidium: executive and management body elected by the G.A. for a three – year term of office, current term of office covers the period of 2023-2026

Ewa Gawryś - Osińska - *Chairman*

Jarosław Król - *Vice-chairman*

Ireneusz Popiół - *Treasurer*

Michał Faliszewski, Piotr Janic, Piotr Karczewski, Robert Kościelny, Cezary Kwella, Adam Lewandowski, Katarzyna Rutkowska*

*until 9.03.2026

Audit Committee:

Robert Urbański, Edyta Burdyńska, Szymon Macioszek

General Director

Bartosz Kwiatkowski

as per 31.03.2026

www.pogp.pl



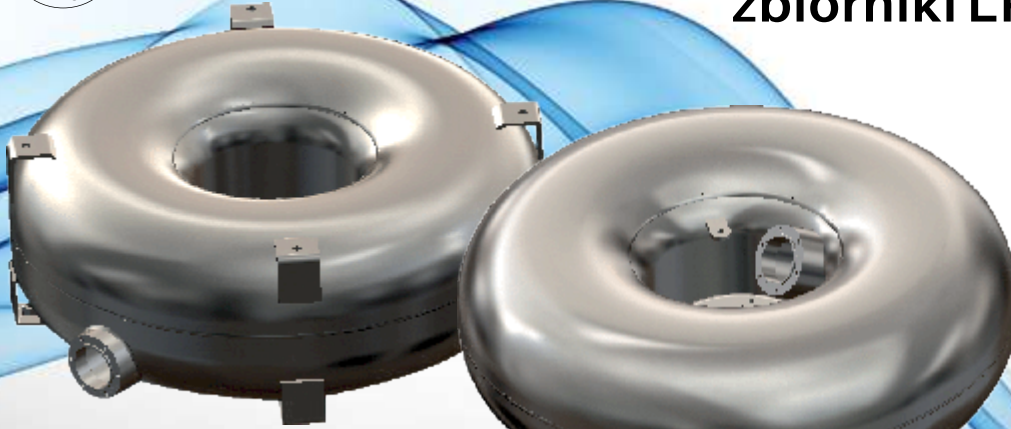
POGP

-ELPIGAZ
AUTOMOTIVE

Nowoczesne
instalacje LPG i CNG
do samochodów

Hit
LPG

Najlepsze
zbiorniki LPG



www.shopgaz.pl



www.elpigaz.com

ELPIGAS ROYAL Sp. z o.o.

86-300 Grudziądz, ul. Magazynowa 14, tel. +48 58 349 49 40, +48 601 475 643, info@elpigaz.com



LPG Latvijas
Propāna
Gāze

TERMINAL LPG · RYGA, ŁOTWA

Strategiczny hub dla amerykańskiego LPG w Europie

Stabilne dostawy niezależnie od sytuacji geopolitycznej

33 000 t

LPG MIESIĘCZNIE Z USA

11 000 t

MAGAZYN LPG

2 400 t

ZAŁADUNKU LPG DO
AUTOCYSTERN NA DOBĘ

120

AUTOCYSTERN NA DOBĘ, 24/7

Terminal w Rydze – **strategiczny punkt logistyczny** zapewniający dostawy amerykańskiego LPG do Polski, krajów bałtyckich i Ukrainy. Sprzedaż **FCA Riga** z załadunkiem w autocysterny.

KONTRAKTY TERMINOWE

Formuła CIF ARA LARGE + premia

www.lpg.lv

KONTRAKTY SPOT

- Możliwa sprzedaż po cenie stałej (fixed price)
- Możliwa sprzedaż w oparciu o formułę cenową

KONTAKT: IVAN BUJAN

Dyrektor ds. sprzedaży, Polska i Ukraina
+48 517 195 819 | +48 789 711 843
+380 99 099 0909 (WhatsApp, Telegram, Viber)
Ivan.Bujan@lpg.lv

Bezpieczne ciepło, które możesz zmagazynować



chemet.eu
32 39 33 310
lpg@chemet.com.pl



GOK

Komponenty - Rozwiązania - Systemy



Instalacje gazu płynnego
dla gospodarstw domowych,
rzemiosła i przemysłu



Instalacje przemysłowe
parowniki wodne, elektryczne,
gazowe



GOK Regler- und Armaturen-Gesellschaft mbH & Co. KG • Web: www.gok.de
Przedstawiciel w Polsce: GOK Regler- und Armaturen Polska Sp. z o.o. • ul. Traugutta 126 • 63-400 Ostrów Wielkopolski
Telefon: +48 062 735 84 08 • E-mail: gok@gok.pl • Web: www.gok.pl

Przekuwamy technologię
w realne korzyści dla klientów

STAG[®]
autogas systems

40 lat doświadczenia w projektowaniu,
produkcji i wdrażaniu zaawansowanych
systemów elektronicznych dla motoryzacji

Obszary działalności



Instalacje LPG/CNG
do silników benzynowych i diesla



Ładowarki EV
dla firm, instytucji oraz osób prywatnych



Działalność kontraktowa
od projektu do produkcji



AC S.A.
ul. 42 Pułku Piechoty 50
15-181 Białystok

tel. +48 85 7438 100
e-mail: biuro@ac.com.pl



www.ac.com.pl
www.stag.pl



*Bezpieczna energia
w zmieniającym się świecie.*





Forum
Paliw
Gazowych



POGP

www.pogp.pl

ISBN 978-83-980621-0-7

WARSZAWA 2026