

Diesel po 8,826 zł. Tak wyglądało pół roku, w którym geopolityka uderzyła w polskie ceny paliw

Warszawa, 19 sierpnia 2026 r - Analiza danych DKV Mobility za pierwsze półrocze 2026 roku pokazuje, jak szybko rynek paliw w Polsce zareagował na napięcia wokół cieśniny Ormuz i jak mocno odczuły to firmy transportowe, flotowe oraz kierowcy. Największy skok dotyczył oleju napędowego: od końca stycznia do końca marca średnia cena detaliczna diesla wzrosła z 6,011 zł do 8,826 zł za litr. Benzyna również osiągnęła marcowy szczyt, a LPG, choć tańsze nominalnie, pozostało relatywnie wysoko jeszcze po uspokojeniu sytuacji na rynku benzyny i diesla.

Pierwsze półrocze 2026 roku było dla rynku paliw testem odporności na szok geopolityczny. Dane DKV Mobility pokazują pełny, szczegółowy obraz zmian cen paliw w Polsce od stycznia do końca czerwca, a więc obejmują okres przed eskalacją napięć wokół cieśniny Ormuz, marcowy szczyt cenowy, start programu CPN 31 marca oraz jego zakończenie 30 czerwca. To ważne, bo paliwo w transporcie nie jest zwykłym kosztem operacyjnym. Dla firm logistycznych, przewoźników i flot każda gwałtowna zmiana cen oznacza presję na marże, budżety kontraktów i planowanie tras.

Ormuz pokazał, jak krótka jest droga od geopolityki do dystrybutora

Do końca lutego rynek wyglądał względnie stabilnie. 28 lutego średnia cena detaliczna benzyny wynosiła 5,864 zł, oleju napędowego 6,144 zł, a LPG 2,813 zł za litr. Miesiąc później sytuacja była już zupełnie inna. 29 marca benzyna kosztowała średnio 7,298 zł, diesel 8,826 zł, a LPG 3,754 zł za litr. Oznacza to, że w ciągu około miesiąca benzyna podrożała o 1,434 zł, diesel o 2,682 zł, a LPG o 0,941 zł za litr.

“W danych bardzo dobrze widać, że rynek paliw nie czekał na pełne rozwiązanie kryzysu. Reagował i zawsze reaguje na ryzyko, oczekiwania i niepewność. W przypadku transportu drogowego szczególnie ważny jest diesel, a tu skala zmiany była największa. Wzrost z poziomu nieco ponad 6 zł do niemal 9 zł za litr w tak krótkim czasie to nie jest zwykła korekta cenowa, tylko szok kosztowy dla całego sektora.” - komentuje **Michał Wadowski Team Manager Fleet DKV Mobility Polska.**

Diesel był epicentrum paliwowego szoku

Najmocniej na napięcia zareagował olej napędowy. Jego średnia cena detaliczna osiągnęła maksimum 8,826 zł 29 marca, podczas gdy minimalny poziom w pierwszym półroczu wyniósł 6,011 zł 27 stycznia. To wzrost o 2,815 zł na litrze między minimum a maksimum. W ujęciu procentowym oznacza to skok o blisko 47 proc. Diesel był też wyraźnie droższy od benzyny w kluczowym momencie kryzysu,

co ma szczególne znaczenie dla przewoźników, firm flotowych i operatorów logistycznych.

Benzyna również podrożała, ale jej wzrost był łagodniejszy. Z danych dziennych DKV wynika, że najniższa średnia cena detaliczna benzyny w pierwszym półroczu wyniosła 5,715 zł 31 stycznia, a najwyższa 7,303 zł 25 marca. Różnica między minimum a maksimum to 1,588 zł na litrze. To nadal bardzo duża zmienność, ale to diesel pozostawał najbardziej wrażliwym paliwem z perspektywy biznesu transportowego.

31 marca: start CPN i gwałtowne przełamanie krzywej

Jednym z najważniejszych punktów w danych jest 31 marca, czyli początek obowiązywania programu CPN. Dzień wcześniej, 30 marca, średnia cena benzyny wynosiła 7,291 zł, a oleju napędowego 8,803 zł za litr. 31 marca benzyna spadła do 6,158 zł, a diesel do 7,562 zł za litr. To oznacza jednodniowy spadek odpowiednio o 1,133 zł oraz 1,241 zł na litrze. LPG w tym samym momencie praktycznie nie zmieniło ceny, pozostając w okolicy 3,75 zł za litr.

“Start programu CPN jest w danych bardzo wyraźny. Widać ostre przełamanie trendu, zwłaszcza na benzynie i dieslu. To pokazuje, że decyzje regulacyjne lub osłonowe mogą krótkoterminowo ograniczyć presję cenową, ale nie usuwają samego źródła ryzyka. Dla firm transportowych najważniejsze jest nie tylko to, ile paliwo kosztuje danego dnia, ale czy mogą przewidzieć jego koszt za tydzień, miesiąc i w całym okresie obowiązywania kontraktu.” - wyjaśnia **Michał Wadowski**.

W kontekście działań osłonowych ważne jest także rozróżnienie między ceną brutto, widoczną dla kierowcy na stacji, a rzeczywistym kosztem dla przedsiębiorcy rozliczającego VAT. Obniżka podatku VAT może szybko poprawić cenę płaconą przy dystrybutorze i ograniczyć jednorazowy wpływ gotówki, ale dla firm będących czynnymi podatnikami VAT nie zawsze oznacza realną poprawę rentowności. W ich przypadku kluczowa pozostaje cena netto oraz te elementy kosztu, których nie można po prostu odliczyć.

“W przypadku wielu przedsiębiorców transportowych sama obniżka VAT ma przede wszystkim znaczenie płynnościowe, a nie wynikowe. Firma płaci mniej brutto przy zakupie paliwa, więc chwilowo angażuje mniej gotówki, ale jeśli ma pełne prawo do odliczenia VAT, jej realnym kosztem pozostaje kwota netto. Dlatego z punktu widzenia rentowności firm większe znaczenie mogą mieć mechanizmy wpływające na cenę bazową paliwa, np. spadek cen surowców, niższa akcyza albo inne daniny oddziałujące na koszt netto. Konsument odczuwa zmianę VAT bezpośrednio, bo płaci cenę brutto, natomiast przedsiębiorca uczestniczący w łańcuchu dostaw patrzy przede wszystkim na koszt netto i płynność.” - komentuje **Michał Wadowski**.

Po szczycie ceny spadły, ale rynek nie wrócił do punktu wyjścia

Po marcowym szczycie ceny benzyny i diesla zaczęły stopniowo spadać. Na koniec czerwca benzyna kosztowała średnio 5,988 zł, a olej napędowy 6,158 zł za litr. W porównaniu z marcowym maksimum benzyna była tańsza o 1,315 zł, a diesel o 2,668 zł na litrze. To wyraźne uspokojenie po skoku z marca, ale nie oznacza pełnego powrotu do sytuacji sprzed kryzysu.

Najciekawszy wniosek dotyczy LPG. Jego szczyt przypadł później niż w przypadku benzyny i diesla, bowiem 8 kwietnia średnia cena detaliczna LPG wyniosła 3,887 zł za litr. Na koniec czerwca LPG kosztowało 3,380 zł. To mniej niż w kwietniu, ale nadal o 0,683 zł więcej niż 1 stycznia, czyli o ponad 25 proc. W praktyce oznacza to, że LPG pozostawało paliwem, które najdłużej utrzymywało podwyższony poziom cen.

30 czerwca: koniec CPN, ale nie koniec ryzyka

30 czerwca zakończyło się obowiązywanie programu CPN. Dane z tego dnia pokazują rynek dużo spokojniejszy niż pod koniec marca, ale nie całkowicie odporny na kolejne wstrząsy. Benzyna była tylko o 0,148 zł droższa niż 1 stycznia, diesel był nawet o 0,045 zł tańszy niż na początku roku, natomiast LPG pozostało wyraźnie powyżej poziomu ze stycznia. W ujęciu średniomiesięcznym czerwiec był tańszy niż maj dla wszystkich trzech paliw, ale szczególnie dla diesla, którego średnia cena detaliczna spadła z 6,897 zł w maju do 6,266 zł w czerwcu.

To ważne także dlatego, że po zakończeniu programu osłonowego firmy ponownie musiały mierzyć się nie tylko z poziomem cen, lecz także z tym, jaka część kosztu realnie wpływa na wynik, a jaka jedynie na bieżące przepływy finansowe.

“Dane za pierwsze półrocze pokazują, że rynek paliw potrafi się uspokoić, ale nie oznacza to, że ryzyko znika. Marzec był lekcją dla flot: w czasach napięć geopolitycznych koszt paliwa może zmienić się szybciej niż założenia budżetowe w firmach. Dlatego coraz większe znaczenie ma bieżące monitorowanie cen, dywersyfikacja tras, analiza kosztów tankowania i elastyczność w zarządzaniu flotą. Sama średnia cena na koniec miesiąca nie wystarcza, bo największe problemy tworzy zmienność w trakcie miesiąca.” - podsumowuje **Michał Wadowski**.

Najważniejsze wnioski z danych DKV Mobility

Pierwszy wniosek jest jednoznaczny: największym źródłem presji kosztowej był olej napędowy. To kluczowe paliwo dla transportu drogowego, dlatego marcowy skok do 8,826 zł miał większe znaczenie gospodarcze niż sama zmiana cen detalicznych widziana z perspektywy kierowców indywidualnych. Drugi wniosek dotyczy tempa reakcji rynku: od końca lutego do końca marca ceny wzrosły bardzo szybko, co pokazuje, że rynek paliw wyceniał ryzyko jeszcze przed pełnym uspokojeniem



sytuacji. Trzeci wniosek dotyczy LPG, które mimo niższej ceny nominalnej najdłużej utrzymywało podwyższony poziom względem początku roku.

Dane DKV Mobility pokazują więc nie tylko historię cen paliw, ale także gospodarczą lekcję z pierwszego półrocza 2026 roku. Cieśnina Ormuz, marcowy szczyt, start CPN 31 marca i jego koniec 30 czerwca stworzyły sekwencję zdarzeń, która pozwala zobaczyć, jak w praktyce działa rynek paliw pod presją. Dla firm transportowych najważniejsza nie jest dziś odpowiedź na pytanie, czy paliwo jest tanie czy drogie. Kluczowe pytanie brzmi: jak szybko może się zmienić jego cena i czy firma jest na to przygotowana.

Źródło danych: DKV Mobility, średnie ceny brutto paliw w Polsce w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2026 roku.

Kontakt dla Mediów:

DKV Mobility Polska

Mateusz Szarecki | mateusz.szarecki@dkv-mobility.pl | +48 601 476 146

MMCOMMS

Klara Ufnalewska | klara.ufnalewska@mmcomms.pl | +48 723 991 159

DKV Mobility Polska:

DKV Mobility obsługuje około 425 000 aktywnych klientów w ponad 50 krajach w całej Europie, zatrudniając około 2 800 pracowników. Jesteśmy wiodącą platformą B2B dla płatności i rozwiązań drogowych, z ponad 90 letnią historią rozwoju. Zapewniamy dostęp do największej sieci akceptacji w Europie, obejmującej około 73 000 stacji paliw (w tym 6 000 w Polsce), 1 milion punktów ładowania pojazdów elektrycznych (w tym 12 000 w Polsce) oraz 24 000 stacji paliw alternatywnych (w tym 4 500 w Polsce). DKV Mobility jest również wiodącym dostawcą rozwiązań w zakresie opłat drogowych i usług zwrotu podatku VAT. W 2024 roku wygenerowaliśmy wolumen transakcji w wysokości 19 miliardów euro i przychody w wysokości 839 milionów euro. Naszym celem jest wspieranie transformacji w kierunku wydajnej i zrównoważonej przyszłości mobilności.