



Dlaczego wymiana oleju silnikowego jest w 2026 roku droższa niż rok temu

data aktualizacji: 2026.08.17



W pierwszej połowie 2026 roku ceny oleju silnikowego w Europie wzrosły od około 2 do ponad 18 procent, w zależności od kraju wynika z analizy AUTODOC Insights. Powodem jest wojna w rejonie Zatoki Perskiej i związana z nią blokada Cieśniny Ormuz, przez którą przed konfliktem przepływała jedna czwarta światowej ropy naftowej. Najmocniej podrożało w Wielkiej Brytanii i Niemczech, najłagodniej we Francji i Szwecji.

Wielu z nas wie, że konflikt zbrojny w rejonie Zatoki Perskiej wpływa na ceny ropy naftowej. Mało kto jednak zdaje sobie sprawę, że ten sam kryzys sprawił, że zwykła, rutynowa wymiana oleju w warsztacie kosztuje w tym roku wyraźnie więcej i to w wielu krajach Europy jednocześnie. Z danych zebranych przez firmę [AUTODOC](#), europejskiego dystrybutora części samochodowych, wynika, że w pierwszej połowie 2026 roku ceny olejów silnikowych poszły w górę niemal wszędzie na kontynencie, choć skala podwyżek mocno się różniła w zależności od rynku.

Choć w opracowaniu zabrakło osobnych danych dla Polski, mechanizmy opisane przez analityków AUTODOC globalne ceny ropy, zerwane łańcuchy dostaw i niepewność rynkowa – dotyczą całej Unii Europejskiej, w tym naszego kraju. Warto więc przyjrzeć się, co właściwie stało się na rynku i czego mogą się spodziewać kierowcy również nad Wisłą.

Ceny oleju silnikowego rosną w całej Europie

Analitycy AUTODOC przez sześć miesięcy, od stycznia do czerwca 2026 roku, śledzili ceny popularnych marek oleju silnikowego w sklepach internetowych sześciu krajów europejskich. Wynik był jednoznaczny: ceny poszły w górę wszędzie, choć nie w tym samym tempie:

Kraj	Wzrost ceny oleju (styczeń-czerwiec 2026)
Wielka Brytania	0,183
Niemcy	0,114
Hiszpania	0,068
Włochy	0,065
Szwecja	0,025
Francja	0,018

Źródło: AUTODOC Internal Market Analysis Data ceny siedmiu wiodących marek olejów silnikowych u sprzedawców internetowych, dane tygodniowe za 2026 rok.

Najmocniej ucierpieli więc kierowcy w Wielkiej Brytanii i Niemczech, czyli w krajach bez dużych rezerw strategicznych i mocno wystawionych na wahania cen światowych (o czym więcej w dalszej części artykułu). W Hiszpanii i we Włoszech wzrosty były już wyraźnie łagodniejsze, a najmniej odczuły to Francja i Szwecja, gdzie ceny podniosły się zaledwie o kilka procent.

Jak tłumaczą autorzy raportu, gdy w marcu konflikt zbrojny między Stanami Zjednoczonymi a Iranem przybrał na sile, europejscy producenci olejów silnikowych z dnia na dzień musieli mierzyć się z gwałtownym wzrostem kosztów prowadzenia działalności. Początkowo duże firmy starały się utrzymać stabilne ceny, biorąc na siebie dodatkowe koszty transportu. Kiedy jednak stało się jasne, że zamknięcie kluczowego szlaku żeglugowego to sprawa długoterminowa, a nie chwilowe zawirowanie, producenci nie mieli już wyboru – od połowy kwietnia podwyżki cen bazowych olejów, dodatków chemicznych i frachtu morskiego zaczęły przekładać się na ceny na półkach sklepowych w całej Europie.

Wąskie gardło światowej energetyki

Wzrost cen oleju silnikowego w Europie w 2026 roku ma jedno główne źródło: blokadę Cieśniny Ormuz w trakcie wojny między USA a Iranem. Sercem całego problemu jest właśnie ta cieśnina – wąski pas wody między Iranem a Półwyspem Arabskim, przez który jeszcze przed wybuchem wojny przepływało około jednej czwartej światowego handlu ropą naftową oraz jedna piąta światowego gazu skroplonego. Gdy w marcu 2026 roku doszło do faktycznego zablokowania cieśniny dla większości statków, skutki odczuł cały globalny rynek energii.

Do początku czerwca przez cieśninę zdołało przepłynąć niespełna 200 statków od początku konfliktu – to mniej niż jedna dziesiąta zwykłego ruchu. Dla europejskich rafinerii, które od dawna liczyły na tę

trasę jako źródło znacznej części importowanej ropy i gazu, było to poważne uderzenie. Miliony baryłek ropy przeznaczonej dla Europy utknęły w tranzycie, a na rynkach zapanowała panika. Cena ropy Brent, będącej europejskim punktem odniesienia, przebiła najpierw granicę 100 dolarów (około 86 euro) za baryłkę, a później sięgnęła nawet ponad 120 dolarów (około 103 euro).

Dlaczego olej syntetyczny wciąż zależy od ropy

Kontrolka oleju na desce rozdzielczej to więcej niż przypomnienie o terminie serwisu. Olej silnikowy chroni silnik przed tarciami, przegrzaniem i osadzaniem się zanieczyszczeń bez niego nowoczesne jednostki napędowe szybko uległyby awarii. Na rynku dostępne są trzy główne rodzaje olejów: mineralne, półsyntetyczne i syntetyczne. Te ostatnie, dzięki zaawansowanej obróbce chemicznej, radzą sobie najlepiej w warunkach ekstremalnych temperatur i z uwagi na surowe europejskie normy emisji oraz wymagania nowoczesnych silników stanowią dziś ponad połowę europejskiego rynku olejów.

Problem w tym, że nawet najbardziej zaawansowany olej syntetyczny wciąż powstaje na bazie surowców pochodzących z przetwórstwa ropy naftowej. Dlatego każde zaburzenie w globalnych dostawach surowca natychmiast podnosi koszty produkcji olejów silnikowych, co prędzej czy później odbija się na cenach w sklepach i warsztatach.

Dane amerykańskiej Agencji Informacji o Energii pokazują, jak gwałtowny był to skok. Ceny ropy Brent zaczęły rosnąć już w lutym, wraz z narastającym napięciem politycznym w regionie. Gdy w marcu doszło do wybuchu wojny i faktycznego zablokowania cieśniny, notowania poszybowały w górę o ponad 53 procent w ciągu jednego miesiąca, zbliżając się do 103 dolarów za baryłkę. Szczyt kryzysu przypadł na kwiecień, gdy średnia cena przekraczała 108 dolarów za baryłkę. Później, w miarę jak organizacje międzynarodowe zaczęły interweniować, a przewoźnicy wytyczali dłuższe trasy alternatywne, rynek zaczął się stabilizować w maju ceny spadły do około 91 dolarów za baryłkę.

Co ciekawe, ceny oleju silnikowego w sklepach nie poszły w ślad za spadkiem cen ropy. Skoro producenci raz podnieśli ceny, by pokryć wyższe koszty, niewiele było presji rynkowej, by szybko je obniżyć z powrotem. Ulga na rynku surowcowym nie przełożyła się więc na tańszą wymianę oleju dla kierowców.

Dlaczego jedne kraje ucierpiały bardziej niż inne

Ceny oleju silnikowego wzrosły w całej Europie, ale różnice między krajami od 1,8% we Francji do 18,3% w Wielkiej Brytanii nie są przypadkowe. Autorzy raportu AUTODOC wskazują trzy czynniki, które zdecydowały o tym, że skala podwyżek tak bardzo różniła się między rynkami.

Po pierwsze strategiczne rezerwy. Kraje, które sięgnęły po własne rezerwy paliwowe albo aktywnie wsparły krajowych producentów, jak Francja i Szwecja, zdołały ustabilizować rynek i ograniczyć podwyżki. Państwa bez takich zabezpieczeń, jak Wielka Brytania czy Niemcy, zostały w pełni wystawione na wahania cen światowych.

Po drugie – inflacja bazowa sprzed kryzysu. Europa wchodziła w ten kryzys już osłabiona wysoką inflacją – w strefie euro sięgała ona 3,3 procent, w Niemczech 2,7 procent, w Hiszpanii 3,6 procent, we Włoszech 3,3 procent, a w Wielkiej Brytanii 2,8 procent. Zamknięcie Cieśniny Ormuz nie podniosło jedynie cen ropy wywindowało też koszty energii w fabrykach, opakowań plastikowych i frachcie. Rynki najbardziej narażone na wahania cen bieżących, jak brytyjski i niemiecki, odczuły tę podwójną presję najdotkliwiej.

Po trzecie strach wyprzedzający realny niedobór. Analiza AUTODOC pokazuje, że w Wielkiej Brytanii, Niemczech i we Włoszech największe skoki cen nastąpiły, zanim fabrykom faktycznie zabrakło surowców. Gdy tylko rozpoczęła się blokada cieśniny, dostawcy z ostrożności zawczasu podnieśli ceny, chroniąc się przed kosztami, które dopiero mogły nastąpić. Psychologia rynku wyprzedziła więc realny niedobór i uderzyła w portfele kierowców szybciej, niż wymagała tego sama sytuacja podażowa.

Co dalej z cenami oleju

Zdaniem analityków rynek zaczyna wchodzić w nową, bardziej stabilną fazę, oddalając się od chaotycznych skoków cen z początku 2026 roku. Anton Dmytrenko, starszy menedżer ds. analiz konkurencji w AUTODOC, ocenia, że mimo różnic regionalnych globalny trend cen smarów wciąż zmierza w górę względem poziomu z początku roku. Jego zdaniem, podobnie jak w przypadku ropy naftowej której cena zaczęła rosnąć jeszcze przed wybuchem wojny, w oczekiwaniu na konflikt, a później weszła w fazę korekty z niewielkim wzrostem – rynek olejów silnikowych przejdzie podobną ścieżkę: po początkowej próbie utrzymania stabilnych cen i późniejszych podwyżkach mających zrekompensować straty, kolejnym etapem powinien być powrót w stronę pułapów cenowych, korekta spadkowa, a następnie niewielkie, kolejne wzrosty ustalające nowy, stały poziom cen na rynku globalnym.

Wojna między USA a Iranem i blokada Cieśniny Ormuz w 2026 roku wstrząsnęły europejskim rynkiem paliw i olejów silnikowych szybko i nierówno. Podczas gdy Wielka Brytania i Niemcy odczuły dotkliwe podwyżki, Francja i Szwecja dzięki rezerwom strategicznym i przemysłanemu zarządzaniu zapasami poradziły sobie znacznie lepiej. Jak wskazują jednak analitycy AUTODOC, rynek zaczyna już wchodzić w bardziej stabilną fazę, a kolejnym etapem powinna być korekta cen. Dla warsztatów, stacji obsługi i kierowców w całej Europie – również tych z Warmii i Mazur – oznacza to, że warto na razie liczyć się z nowym, wyższym poziomem cen przy planowaniu przeglądów samochodowych, choć sytuacja może się jeszcze zmienić.

Artykuł zlecony.

Źródło:

<https://www.infoilawa.pl/aktualnosci/item/82684-dlaczego-wymiana-oleju-silnikowego-jest-w-2026-roku-drozsza-niz-rok-tem>
u