



Minister Finansów i Gospodarki

Przeczytam

Warszawa, 7 sierpnia 2026 roku

Sprawa: Interpelacja nr 18722
Znak sprawy: PT1.054.23.2026
Kontakt: Kancelaria MF
tel.: +48 22 694 55 55
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

Pan Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Odpowiadając na pytania zawarte w interpelacji z 21 lipca 2026 r. nr 18772 Pana posła Wiesława Krajewskiego, przedstawiam następujące wyjaśnienia.

1. Jaki udział w średniej detalicznej cenie litra benzyny i oleju napędowego stanowią obecnie podatki i opłaty publiczne?

W zakresie podatku akcyzowego, benzyny silnikowe i oleje napędowe należą do zharmonizowanych wyrobów akcyzowych, dlatego ma do nich zastosowanie unijny minimalny poziom opodatkowania. Zgodnie z art. 4 ust. 2 dyrektywy Rady 2003/69/WE z 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej¹ (tzw. dyrektywa energetyczna): „Dla celów niniejszej dyrektywy >>poziom opodatkowania<< stanowi całkowitą kwotę opłat pobranych jako podatki pośrednie (z wyłączeniem podatku od wartości dodanej) wyliczoną bezpośrednio lub pośrednio na podstawie ilości produktów energetycznych i energii elektrycznej w momencie przekazania do konsumpcji”. Minimalne poziomy opodatkowania mające zastosowanie do paliw silnikowych są wskazane w załączniku I tabela A do ww.

¹ Dz. U. L 283 z 31.10.2003, s. 51 z późn. zm.

dyrektywy energetycznej. W przypadku benzyn poziom ten wynosi 359 EUR za 1000 litrów, a olejów napędowych 330 EUR za 1000 litrów².

W Polsce na poziom opodatkowania benzyn silnikowych oraz olejów napędowych, poza podatkiem akcyzowym, składają się także opłata paliwowa, o której mowa w art. 37h i kolejnych ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym³ oraz opłata emisyjna, uregulowana w art. 321a i kolejnych ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska⁴.

Podkreślić należy, że opłata paliwowa pozostaje w gestii ministra właściwego do spraw transportu, a opłata emisyjna – ministra właściwego do spraw klimatu.

Dla benzyn silnikowych oraz olejów napędowych stawka podatku akcyzowego wynosi odpowiednio: 1529 zł/1000 litrów i 1160 zł/1000 litrów⁵. Natomiast opłata paliwowa dla benzyn silnikowych wynosi 210,29/1000 litrów i 453,52 zł/1000 litrów dla olejów napędowych⁶. Opłata emisyjna dla obu tych paliw silnikowych wynosi 80 zł/1000 litrów⁷. Innymi słowy, łączna wysokość podatku akcyzowego, opłaty paliwowej oraz opłaty emisyjnej, stanowiących elementy uwzględniane przy ocenie spełnienia minimalnych poziomów opodatkowania określonych w dyrektywie energetycznej, wynosi odpowiednio 1,82 zł/l dla benzyn silnikowych oraz 1,69 zł/l dla olejów napędowych.

Wskazać jednocześnie należy, że benzyny silnikowe oraz oleje napędowe podlegają opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług. Zgodnie z art. 29a ust. 1 ustawy o VAT⁸ podstawą opodatkowania jest wszystko, co stanowi zapłatę, którą dokonujący dostawy towarów lub usługodawca otrzymał lub ma otrzymać z tytułu sprzedaży. Jednocześnie, na mocy art. 29a ust. 6 pkt 1 tejże ustawy, podstawa opodatkowania obejmuje podatki, cła, opłaty i inne należności o podobnym charakterze, z wyjątkiem kwoty samego podatku VAT. Podstawa opodatkowania VAT obejmuje zatem, oprócz składników kalkulacyjnych ceny towaru, takich jak np. cena surowców, koszty czy marża sprzedawcy, również podatek akcyzowy, opłatę paliwową oraz opłatę emisyjną.

Zgodnie z przepisami ustawy o VAT benzyny silnikowe oraz olej napędowy podlegają opodatkowaniu podstawową stawką tego podatku w wysokości 23 %⁹.

² Art. 13 przedmiotowej dyrektywy przewiduje coroczne przeliczanie minimalnych poziomów opodatkowania na waluty krajowe państw spoza strefy euro. Do tego celu stosuje się kursy obowiązujące w pierwszym dniu roboczym października i opublikowane w Dzienniku Urzędowym UE. Kursy te stosuje się od 1 stycznia następnego roku kalendarzowego, przy czym państwa członkowskie mogą odstąpić od aktualizacji, jeżeli skutkowałaby ona jedynie niewielkim wzrostem opodatkowania (do 5 % lub 5 euro).

³ Dz. U. z 2026 r. poz. 218 i 635.

⁴ Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.

⁵ Art. 89 ust. 1 pkt 2 i pkt 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.

⁶ Art. 37m ust. 1 pkt 1 i pkt 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym.

⁷ Art. 321f ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

⁸ Ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2025 r. poz. 775, z późn. zm.).

⁹ Zgodnie z art. 41 ust. 1 w zw. z art. 146ef ust. 1 pkt 1 ustawy o VAT.

Odnosząc się zatem do kwestii udziału w średniej detalicznej cenie litra benzyny i oleju napędowego podatków i opłat publicznych pragnę podkreślić, że biorąc pod uwagę specyfikę składowych ostatecznej ceny paliwa oraz sposobu obliczania poszczególnych podatków i opłat, trudno ustalić matematyczną i uniwersalną formułę, która wskazywałaby udział procentowy wszystkich obciążeń fiskalnych. Należy jednak zauważyć, że oprócz podanych powyżej obciążeń z tytułu podatku akcyzowego, opłaty paliwowej oraz opłaty emisyjnej, obliczenie obciążenia z tytułu VAT można dokonać np. z uwzględnieniem wzoru z art. 146b ustawy o VAT, zgodnie z którym kwota podatku należnego jest obliczana jako iloczyn wartości dostawy i stawki 18,70 % (dla towarów objętych stawką podatku 23 %). Jeśli zatem cena brutto 1 litra oleju napędowego wynosi 8 zł, to podatek VAT stanowiłby w niej 1,50 zł.

2. Jakie dodatkowe dochody z VAT, akcyzy, opłaty paliwowej i opłaty emisyjnej budżet państwa uzyska w wyniku wzrostu cen paliw?

Stawki podatku akcyzowego dla benzyn silnikowych i olejów napędowych, jak również stawki opłaty paliwowej i stawka opłaty emisyjnej, mają charakter kwotowy (a nie ad valorem) i są określone w przeliczeniu na 1000 litrów paliwa. Dlatego cena wskazanych paliw silnikowych pozostaje bez wpływu na wysokość dochodów budżetu państwa z tytułu ww. kategorii należności publicznoprawnych. O wysokości tych dochodów decyduje bowiem wolumen paliw silnikowych stanowiących podstawę obliczenia tych należności.

Ewentualny przyrost wpływów budżetowych może nastąpić w obszarze podatku od towarów i usług. Jednak pragnę podkreślić, że choć potencjalnie wyższa podstawa opodatkowania przy procentowej stawce VAT mogłaby sugerować wzrost przychodów fiskalnych, to w praktyce gospodarczej mechanizm ten jest nieliniowy i silnie skorelowany z poziomem konsumpcji. Gwałtowne podwyżki cen detalicznych mogą wywoływać bowiem naturalną presję na ograniczenie popytu, co może doprowadzić do spadku wolumenu sprzedanego paliwa.

W konsekwencji, z uwagi na dynamiczne wahania podstawy opodatkowania podatkiem VAT oraz trudną do przewidzenia reakcję rynku konsumenckiego na zmiany cen paliw, precyzyjne oszacowanie dochodów, jakie z tego tytułu uzyskałby budżet państwa, nie jest obiektywnie możliwe.

Należy także pamiętać, że wprowadzony przez rząd, w odpowiedzi na kryzys paliwowy wywołany konfliktem na Bliskim Wschodzie, program „Ceny Paliw Niżej” (CPN) kosztował już budżet państwa około 4,78 mld zł (w tym VAT 2,95 mld zł, akcyza 1,83 mld zł).

W tym kontekście jakiegokolwiek bieżące, ewentualne wahania dodatnich wpływów budżetowych z tego tytułu służą przede wszystkim przywróceniu elementarnej równowagi budżetowej i stabilizacji finansów publicznych.

3. W jakim stopniu obecny poziom cen wynika ze zmian notowań ropy i kursu dolara, a w jakim z podatków, opłat oraz decyzji krajowych?

Mając na uwadze wyjaśnienia zawarte w pkt 1 informuję, że na obecny poziom cen paliw bezpośredni i dynamiczny wpływ w różnym stopniu mają zarówno zmiany notowań ropy i kursu dolara, jak również podatki oraz opłaty.

4. Dlaczego rząd nie zdecydował się na przedłużenie lub wprowadzenie rozwiązań osłonowych ograniczających wzrost cen paliw w okresie wakacyjnym?

W obecnych uwarunkowaniach fiskalnych, obejmujących m.in. zwiększone wydatki państwa, w szczególności na obronność, jak również biorąc pod uwagę zmianę sytuacji na Bliskim Wschodzie oraz związaną z nią sytuację na światowych rynkach paliw, podjęto decyzję o nieprzedłużaniu programu CPN. Pragnę także podkreślić, że program ten już z założenia miał charakter czasowy i ekstraordynaryjny.

Ponadto ustawa z 3 lipca 2026 r. o podatku od nadzwyczajnych zysków osiągniętych w okresie od marca do grudnia 2026 r. ze zbycia paliw ciekłych¹⁰, która mogłaby przynieść środki do budżetu na łagodzenie wysokich cen paliw wynikających z sytuacji w Zatoce Ormuz, nie została podpisana przez Prezydenta RP.

Jednocześnie pragnę zapewnić, że dynamika sytuacji gospodarczej w tym sytuacja na Bliskim Wschodzie oraz związana z nią sytuacja na światowych rynkach paliw, podlega monitorowaniu i w razie potrzeby ewentualne rozwiązania wobec paliwa będą, w zmieniających się warunkach, rozważane.

Na uwagę zasługuje fakt, że według ogólnie dostępnych danych, ceny benzyny oraz oleju napędowego na polskich stacjach paliw należą do jednych z niższych wśród cen tych paliw notowanych w państwach członkowskich Unii Europejskiej.¹¹

5. Czy Ministerstwo analizowało czasowe obniżenie VAT, akcyzy albo innych opłat nakładanych na paliwa? oraz

6. Jaki byłby koszt dla budżetu czasowego obniżenia obciążeń oraz o ile mogłaby dzięki temu spaść cena litra benzyny i oleju napędowego?

Mając na uwadze wskazane powyżej uwarunkowania, uprzejmie informuję, że na obecnym etapie nie są prowadzone dalsze analizy szacujące wpływ potencjalnych zmian w opodatkowaniu benzyn silnikowych oraz oleju napędowego na dochody budżetu państwa ani na ostateczny poziom cen paliw.

¹⁰ <https://www.sejm.gov.pl/sejm10.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=2684>

¹¹ https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en
<https://www.mappr.co/thematic-maps/fuel-prices-europe/>
<https://www.e-petrol.pl/notowania/rynki-zagraniczne/stacje-paliw-europa>

7. Czy Ministerstwo obawia się, że wysoka cena paliwa przyczyni się do wzrostu inflacji, kosztów transportu, cen żywności i kosztów prowadzenia działalności gospodarczej?

Zmienna sytuacja na rynku paliw, z jaką mamy do czynienia w ostatnich miesiącach, niewątpliwie wpływa na wysokość inflacji. Wzrost/spadek cen ropy naftowej stosunkowo szybko przekłada się na wzrost/spadek cen paliw na rynku krajowym i w efekcie na zmiany cen energii i wysokość inflacji. Niekorzystnym czynnikiem jest także sama niepewność odnośnie do przyszłych cen i bezpieczeństwa dostaw surowców.

Eskalacja konfliktu na Bliskim Wschodzie pod koniec lutego br. spowodowała gwałtowny wzrost cen ropy naftowej na rynkach światowych i w konsekwencji wzrost cen paliw na rynku krajowym. Według danych GUS w marcu br. ceny paliw zwiększyły się o 15,4 % (w porównaniu do lutego), co wpłynęło na wzrost wskaźnika CPI (inflacji) o 0,8 pkt proc. Kolejne trzy miesiące przyniosły jednak spadki cen paliw na rynku krajowym, związane zarówno z działaniami podjętymi przez rząd w ramach pakietu CPN, jak i ze spadkiem cen ropy naftowej po ogłoszeniu rozejmu pomiędzy USA a Iranem. W okresie od kwietnia do czerwca br. ceny paliw w kraju obniżyły się łącznie o 9,2 % (na podstawie danych GUS), co przyczyniło się do obniżenia wskaźnika CPI w tym okresie o ok. 0,5 pkt proc.

Szok energetyczny może powodować efekty wtórne w postaci wzrostu cen pozostałych towarów i usług. Wydaje się jednak, że obecnie warunki do tego typu transmisji, są mniej sprzyjające niż było to np. po wybuchu wojny w Ukrainie, m.in. dzięki niższej dynamice płac. Inflacja w czerwcu br. spadła do 2,5 %, tj. do poziomu zgodnego z celem inflacyjnym. Wyjątkowo niska okazała się dynamika cen żywności i napojów bezalkoholowych. W maju i czerwcu br. ceny tej grupy towarów obniżyły się, a w ujęciu rocznym odnotowano nawet deflację (wg danych GUS w czerwcu br. ceny żywności i napojów bezalkoholowych były o 0,2 % niższe niż rok wcześniej). W lipcu br., w wyniku zakończenia okresu stosowania obniżonej stawki VAT oraz w związku z ponowną eskalacją konfliktu na Bliskim Wschodzie prowadzącą do wzrostu cen ropy naftowej na rynkach światowych w drugiej połowie miesiąca, ceny paliw na rynku krajowym wyraźnie wzrosły, co w głównej mierze przyczyniło się do wzrostu inflacji w lipcu do 3,0 % (według danych wstępnych GUS).

Sytuacja jest jednak bardzo zmienna i zależna od rozwoju wydarzeń na Bliskim Wschodzie.

8. Jak obecny wzrost cen wpłynie na sytuację branży transportowej, rolnictwa, małych przedsiębiorstw oraz rodzin mieszkających poza dużymi miastami?

Ministerstwo Finansów będzie obserwowało zachodzące zmiany na rynku, na które wpływ mogą mieć wahania cenowe paliw. W przypadku zaistnienia obiektywnej konieczności, we współpracy z właściwymi resortami, będą podejmowane adekwatne działania reagujące, mające na celu wsparcie stabilności gospodarczej kraju.

9. Czy Ministerstwo opracowało mechanizm, który pozwalałby automatycznie i czasowo ograniczać obciążenia podatkowe w przypadku nagłego wzrostu detalicznych cen paliw?

Nie jest rozważane wprowadzenie takiego rozwiązania. Jak już wyjaśniłem, wysokość ostatecznych cen na stacjach paliw jest determinowana przez szerokie spektrum czynników makroekonomicznych, rynkowych czy fiskalnych, co w świetle obowiązujących przepisów krajowych, jak i unijnych¹² uniemożliwia wdrożenie uproszczonych form bezwarunkowej i zautomatyzowanej redukcji tychże zobowiązań publicznoprawnych.

10. Jakie konkretne działania podejmie Minister Finansów i Gospodarki, aby ograniczyć wpływ wysokich cen paliw na inflację i domowe budżety?

Ze względu na dynamiczny charakter sytuacji na globalnych rynkach surowcowych oraz złożoność mechanizmów rynkowych, formułowanie jednoznacznych prognoz krótko- bądź długoterminowych na tym etapie byłoby przedwczesne. Ewentualne działania osłonowe lub decyzje o charakterze interwencyjnym będą podejmowane adekwatnie do rozwoju sytuacji oraz realnych potrzeb społeczno-gospodarczych, po uprzednim dokonaniu kompleksowej oceny ich wpływu na stabilność finansów publicznych.

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki

Jarosław Neneman
Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Finansów

¹² Przede wszystkim tzw. dyrektywy energetycznej oraz dyrektywy 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE L Nr 347 z 11.12.2006, str. 1, z późn. zm.).