



Minister Finansów i Gospodarki

Warszawa, 6 października 2026 roku

Sprawa: Interpelacja nr 19633 w sprawie programu Ceny Paliwa Niżej
oraz wpływu wzrostu cen paliw na inflację
Znak sprawy: PT1.054.53.2026
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 14 września 2026 r. nr 19633 Pana posła Jarosława Krajewskiego i grupy posłów, dotyczącej programu Ceny Paliwa Niżej oraz wpływu wzrostu cen paliw na inflację, w zakresie będącym we właściwości resortu finansów przedstawiam następujące wyjaśnienia.

Rządowy program osłonowy „Ceny Paliw Niżej” (pakiet CPN) został uruchomiony¹ w odpowiedzi na dynamiczną sytuację na światowych rynkach paliw, spowodowaną napięciami geopolitycznymi na Bliskim Wschodzie, które przekładały się na ceny paliw na rynku krajowym. Celem wprowadzenia pakietu było obniżenie cen na określone paliwa silnikowe, tj. benzyny, oleje napędowe oraz na biokomponenty stanowiące samoistne paliwa i w konsekwencji ochrona budżetów gospodarstw domowych przed wysokimi cenami surowców energetycznych.

Druga odsłona pakietu CPN (tzw. CPN 2.0) nastąpiła w dniach 17-31 sierpnia 2026 r., a jej elementami były: obniżka stawki podatku VAT na określone paliwa z 23 % na 8 % oraz wprowadzenie urzędowych cen maksymalnych, ustalanych i codziennie ogłaszanych przez Ministra Energii.

¹ W zakresie obniżenia stawki VAT na określone paliwa silnikowe funkcjonował pierwotnie w okresie od 31 marca do 30 czerwca 2026 r.

Zgodnie z obwieszczeniem Ministra Energii, w pierwszym dniu CPN 2.0 ceny paliw zostały określone na poziomie następujących ogólnych limitów: benzyny PB95 do maksymalnie 6,41 zł/l, benzyny PB98 do maksymalnie 7,20 zł/l oraz oleju napędowego do maksymalnie 7,37 zł/l. Oznacza to spadek od ok. 90 gr/1 zł w przypadku cen benzyny i ponad 1,2 zł w przypadku oleju napędowego, tj. o ponad 12 % w porównaniu do okresu sprzed wprowadzenia drugiej odsłony pakietu CPN.

Zgodnie z danymi GUS ceny paliw i smarów w sierpniu 2026 r. zwiększyły się o 5,2 % (m/m), co oznacza, że były o 24,2 % wyższe niż przed rokiem. Z kolei wzrost cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w sierpniu br. wyniósł 0,3 % (m/m) oraz 3,4 % (r/r). Dane w tym ostatnim ujęciu okazały się wyraźnie wyższe od konsensusu, który wynosił 3,1 % (mediana, *Parkiet*, 3.09). Zgodnie z informacją GUS podaną na stronie internetowej² realizacja badania odnośnie cen towarów i usług konsumpcyjnych przez GUS odbywa się przez cały rok, co miesiąc. Co do zasady notowania ankietarskie odbywają się w dniach 5-22 każdego miesiąca; odstępstwa od tego okresu, tj. jego wydłużenie, wynikać mogą z układu dni w miesiącu. Oznacza to, że ze względu na przyjęty przez GUS okres badania cen efekt pakietu CPN mógł nie zostać w pełni uwzględniony w danych dotyczących cen paliw.

Od lipca 2025 r. inflacja utrzymuje się w granicach dopuszczalnego odchylenia od celu inflacyjnego NBP. Możliwe jest przekroczenie we wrześniu 2026 r. górnej granicy tego odchylenia. Głównym źródłem niepewności dla krótkookresowych perspektyw inflacji pozostaje ścieżka cen surowców energetycznych, która pozostaje pod wpływem sytuacji na Bliskim Wschodzie.

Dane dotyczące wzrostu cen paliw na początku sierpnia 2026 r. były impulsem do rozpoczęcia prac nad wprowadzeniem pakietu CPN 2.0. Konieczność przeprowadzenia pełnego procesu legislacyjnego oraz kwestia zapewnienia podatnikom *vacatio legis* skutkowały tym, że odpowiednie rozporządzenie wprowadzające obniżenie stawki VAT dla określonych paliw silnikowych³ mogło wejść w życie z dniem 17 sierpnia 2026 r.

Należy mieć też na uwadze, że analiza możliwości i skutków obniżenia stawek podatku VAT na określone paliwa silnikowe obejmuje nie tylko korzyści dla obywateli, ale również potencjalne skutki finansowe dla strony dochodowej i wydatkowej budżetu państwa. Wskazania wymagają, że uruchomienie pakietu CPN wiązało się z dużymi ubytkami po stronie wpływów do budżetu państwa. W tym kontekście pamiętać należy, że podatki są źródłem finansowania sfery publicznej, a podstawowym źródłem wpływów budżetu państwa jest właśnie podatek VAT. Mając na uwadze powyższe, decyzje o rezygnacji z części wpływów podatkowych muszą być podejmowane z wielką ostrożnością i przy właściwym rozpoznaniu możliwości i potrzeb. Trzeba też uwzględnić to, że od lipca 2024 r. Polska jest objęta procedurą nadmiernego deficytu.

² <https://badania-ankietowe.stat.gov.pl/kategoria/3/badanie/72#!study2>

³ Rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 13 sierpnia 2026 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie obniżonych stawek podatku od towarów i usług (Dz. U. poz. 1095).

Dotychczasowe skutki dla budżetu państwa wprowadzenia obniżek podatków w ramach obydwu odsłon pakietu CPN szacowane są łącznie na około 5,28 mld zł (w tym VAT 3,45 mld zł, akcyza 1,83 mld zł) – w tym w zakresie odsłony sierpniowej tj. obniżki stawki VAT na określone paliwa, koszt ten wyniósł około 0,5 mld zł. Należy mieć na uwadze, że podatek od towarów i usług jest podatkiem wielofazowym, który pobierany jest na wszystkich szczeblach obrotu, przy czym podatek ten zapłacony u jednego podatnika jest odliczany lub zwracany podatnikowi w następnej fazie obrotu, co oznacza, że dopiero ostateczna konsumpcja podlega obciążeniu tym podatkiem. Czynny podatnik VAT rozlicza ten podatek w deklaracji podatkowej. W przypadku powstania nadwyżki podatku należnego nad naliczonym, dokonuje on wpłaty tej nadwyżki do urzędu skarbowego lub, jeżeli kwota podatku naliczonego jest wyższa od kwoty podatku należnego – otrzymuje jej zwrot. Zarówno wpłaty, jak i zwroty podatku VAT, są dokonywane w jednej kwocie zbiorczej bez możliwości co do zasady precyzyjnego określenia jakich transakcji one dotyczą, w tym jakie stawki podatku były „przypisane” do tych transakcji.

Z uwagi na specyfikę, charakter poboru podatku od towarów i usług oraz klasyfikację budżetową, nie jest możliwe wyodrębnienie wysokości faktycznych wpływów podatku VAT z tytułu sprzedaży paliw objętych pakietem CPN, tym samym nie jest możliwe dokonanie dokładnej kalkulacji faktycznie utraconych wpływów.

Uprzejmie informuję również, że Krajowa Administracja Skarbowa (KAS) w okresie od 17 do 31 sierpnia 2026 r. (w czasie obowiązywania pakietu CPN 2.0) skontrolowała 1399 stacji paliw. W wyniku kontroli stwierdzono 15 naruszeń. We wszystkich przypadkach, w których stwierdzono naruszenia, nieprawidłowości dotyczyły przekroczenia maksymalnej ceny sprzedaży paliw. W związku z powyższymi ustaleniami postępowania w sprawie wymierzenia administracyjnych kar pieniężnych prowadzą właściwe organy KAS, tj. naczelnicy urzędów celno-skarbowych, z zastosowaniem przepisów Ordynacji podatkowej⁴.

Ponadto informuję, że w dniu 18 września 2026r. Sejm uchwalił ustawę o podatku od nadzwyczajnych zysków osiągniętych w okresie od marca 2026 r. do marca 2027 r. ze zbycia paliw ciekłych. Ustawa została opublikowana w dniu 1 października 2026 r. w Dzienniku Ustaw poz. 1287.

W art. 11 ww. ustawy (który wszedł w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia ustawy) została zawarta delegacja dla Ministra Finansów i Gospodarki do obniżenia stawek akcyzy na niektóre paliwa silnikowe na okres do końca roku podatkowego, o którym mowa w art. 4 (tj. do 31 marca 2027 r.), niezbędny do ograniczenia negatywnych skutków konfliktu na Bliskim Wschodzie dla rynku paliw, uwzględniając sytuację gospodarczą państwa.

Wejście w życie ww. ustawy umożliwiło ponowne uruchomienie pakietu CPN.

⁴ Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2026 r. poz. 622, z późn. zm.).

W związku z powyższym już w dniu 2 października 2026 r. opublikowane zostały stosowne rozporządzenia w zakresie VAT⁵ i podatku akcyzowego⁶ obniżające odpowiednio stawki VAT oraz stawki podatku akcyzowego na określone paliwa w okresie od 3 października do 31 grudnia 2026 r.

Obecnie prowadzone są również prace legislacyjne nad rządowym projektem ustawy o wsparciu przedsiębiorców sektorów energochłonnych z tytułu ponoszenia kosztów energii elektrycznej (nr UD459)⁷.

Powyższe rozwiązania mają charakter nadzwyczajny i tymczasowy.

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki

Jarosław Neneman
Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Finansów

⁵ Rozporządzenie Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 2 października 2026 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie obniżonych stawek podatku od towarów i usług (Dz. U. poz. 1288).

⁶ Rozporządzenie Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 2 października 2026 r. w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego na niektóre paliwa silnikowe (Dz. U. poz. 1289).

⁷ <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12414153>