



Minister Energii

BM-WPR.0510.245.2026.KK

Warszawa, 15.08.2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Kancelaria Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do interpelacji posła Tadeusza Woźniaka o numerze 18902 w sprawie *zakończenia wsparcia polskich kierowców w zakresie cen paliw oraz skutków gospodarczych wzrostu cen benzyny i oleju napędowego*, poniżej przedstawiam odpowiedź przygotowaną w porozumieniu z Ministrem Finansów i Gospodarki (dalej: MFiG), Ministrem Rolnictwa i Rozwoju Wsi (dalej: MRiRW) oraz Ministrem Aktywów Państwowych (dalej: MAP).

Podstawowym zadaniem Ministra Energii pozostaje zapewnienie bezpieczeństwa paliwowego państwa i ciągłości dostaw paliw na rynek krajowy. Obecnie nie występują przesłanki wskazujące na zagrożenie dostępności paliw w Polsce, a państwo dysponuje odpowiednimi instrumentami interwencyjnymi.

W momencie zakończenia obowiązywania pakietu „Ceny Paliwa Niżej” (dalej: CPN) prognozy wzrostu cen wskazywały jedynie na zmianę wynikającą z powrotu do standardowych stawek podatkowych. Ponadto działało się to w okresie, gdy notowania ropy Brent spadły do poziomu ok. 71 USD za baryłkę, a sytuacja geopolityczna była znacznie bardziej stabilna niż podczas szczytu kryzysu. Obecnie nie funkcjonuje automatyczny mechanizm uzależniający uruchomienie działań osłonowych od osiągnięcia określonego poziomu cen paliw lub kosztów transportu. Decyzja o uruchomieniu działań osłonowych w każdym przypadku jest złożona, uwzględniająca wiele czynników oraz zależności między nimi. Stworzenie prostego mechanizmu uzależniającego wprowadzenie tak znaczącej zmiany na podstawie jednej przesłanki, bez szerokiego spojrzenia na całość sytuacji, byłoby błędne, bowiem każdorazowo tego typu rozwiązania wymagają szczegółowego zbadania wszystkich aspektów sprawy.

Ministerstwo Energii stale monitoruje sytuację na rynku paliw. W przypadku wystąpienia przesłanek wskazujących na trwałe i nadzwyczajne zakłócenia rynkowe, mogące istotnie wpływać na odbiorców paliw oraz funkcjonowanie gospodarki, Minister Energii będzie podejmował stosowne działania adekwatne do skali i charakteru tych zjawisk.

Program CPN został wprowadzony jako rozwiązanie nadzwyczajne i czasowe, mające ograniczyć skutki gwałtownego wzrostu światowych cen ropy naftowej i paliw wywołanego sytuacją geopolityczną na Bliskim Wschodzie oraz zakłóceniami na światowym rynku paliw. Od początku zakładano jego przejściowy charakter oraz powrót do standardowych zasad funkcjonowania rynku po ustabilizowaniu sytuacji międzynarodowej. Należy również podkreślić, że późniejszy wzrost cen paliw wynikał także z ponownej eskalacji napięć geopolitycznych na Bliskim Wschodzie, wzrostu cen ropy naftowej oraz ograniczeń podaży paliw na rynku europejskim. Czynniki te wystąpiły już po zakończeniu programu osłonowego i wpłynęły na poziom cen paliw na rynku krajowym i europejskim. Na uwagę zasługuje również skierowanie przez Prezydenta RP do Trybunału Konstytucyjnego ustawy z dnia 3 lipca 2026 r. o podatku od nadzwyczajnych zysków osiągniętych w okresie od marca do grudnia 2026 r. ze zbycia paliw ciekłych. Projekt został przygotowany jako odpowiedź na trudną sytuację na światowych rynkach paliwowych i był ukierunkowany na pomoc polskim obywatelkom i obywatelom oraz przedsiębiorcom. Co ważne, ustawa swoim zakresem obejmowała jedynie opodatkowanie nadmiarowych zysków, wykraczających

poza standardowe ramy funkcjonowania przedsiębiorstw. Dzięki niej do budżetu państwa miało trafić 4 mld zł na sfinansowanie działań osłonowych w przedmiotowym zakresie.

Ceny detaliczne paliw, zarówno benzyny, jak i oleju napędowego, są wynikiem oddziaływania wielu czynników rynkowych, kosztowych i regulacyjnych. Na ich poziom wpływają przede wszystkim ceny surowców oraz gotowych produktów paliwowych na rynkach międzynarodowych, aktualne kursy walut, w szczególności dolara amerykańskiego, a także wysokość podatków i opłat publicznoprawnych, w tym podatku akcyzowego i VAT. Istotne znaczenie mają również koszty logistyki, koszty utrzymania stacji paliw, sytuacja konkurencyjna na rynku lokalnym oraz poziom zapotrzebowania na paliwa w danym regionie. Ostateczna cena detaliczna stanowi zatem efekt łącznego oddziaływania tych elementów, przy czym ich wzajemne proporcje mogą zmieniać się w czasie w zależności od warunków rynkowych i otoczenia makroekonomicznego.

Ceny hurtowe paliw oferowanych przez ORLEN odzwierciedlają warunki rynkowe, jednak w okresach gwałtownych zmian sytuacji międzynarodowej dynamika zmian cen hurtowych i detalicznych może być odmienna, co jest naturalnym zjawiskiem obserwowanym również na innych europejskich rynkach paliwowych. Należy podkreślić, że ORLEN prowadzi działalność w warunkach konkurencyjnego rynku, a ceny detaliczne w sieci stacji własnych są kształtowane samodzielnie przez Spółkę z uwzględnieniem aktualnych warunków rynkowych, oczekiwań klientów oraz działań konkurencji. Analogicznie pozostali uczestnicy rynku posiadają pełną swobodę prowadzenia własnej polityki cenowej. ORLEN nie narzuca cen detalicznych niezależnym operatorom i nie ma wpływu na decyzje cenowe podejmowane przez innych uczestników rynku.

Rząd dostrzega, że skutki wzrostu cen paliw mogą być szczególnie odczuwalne dla mieszkańców małych miejscowości, terenów wiejskich i obszarów o ograniczonej dostępności transportu publicznego. Z tego względu przy analizie sytuacji na rynku paliw oraz ewentualnych działań osłonowych uwzględniany jest wpływ zmian cen paliw nie tylko na przedsiębiorców i gospodarkę, ale również na gospodarstwa domowe. Ministerstwo Energii na bieżąco monitoruje sytuację na rynku paliw oraz jej wpływ na poszczególne grupy odbiorców.

Zgodnie z informacjami przedstawianymi przez MFiG funkcjonowanie pakietu CPN wiązało się z ograniczeniem dochodów sektora finansów publicznych na poziomie około 1,6 mld zł miesięcznie, zatem łączny koszt funkcjonowania programu został oszacowany na ok. 4,7 mld zł.

W zakresie działań osłonowych skierowanych do mikro-, małych i średnich przedsiębiorców MRiT przekazał, że dostępne jest bieżące wsparcie prowadzone przez dedykowane instytucje, tj. Grupy PFR (w tym PARP, BGK, ARP) i urzędy pracy. System zbudowany jest w taki sposób, żeby na każdym etapie funkcjonowania firmy były dostępne rozwiązania wspierające, w tym doradztwo, szkolenia, finansowanie, ulgi w spłacie zobowiązań publicznoprawnych.

Ponadto w dniu 29 kwietnia br. KE przyjęła tymczasowe ramy pomocy państwa w kontekście kryzysu na Bliskim Wschodzie (METSAF), które mają zaradzić skutkom kryzysu dla najbardziej dotkniętych sektorów gospodarki, tj. sektora rolnictwa, rybołówstwa i transportu (transport drogowy, kolejowy, śródlądowy oraz unijny transport morski bliskiego zasięgu). Ramy działań mają do końca bieżącego roku.

Dodatkowo informuję, że MRiT prowadzi ciągły i systemowy proces deregulacyjny, którego zasadniczym celem jest uproszczenie otoczenia regulacyjnego, eliminacja zbędnych obowiązków administracyjnych oraz poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorstw. Wpływ wzrostu cen oleju napędowego na koszty produkcji rolnej i kondycję finansową gospodarstw jest przedmiotem stałego monitoringu MRiRW. Podstawowym elementem wsparcia producentów rolnych jest mechanizm zwrotu części podatku akcyzowego zawartego w cenie oleju napędowego wykorzystywanego do produkcji rolnej. W ustawie budżetowej na 2026 r. na ten cel przeznaczono 2 013 mln. zł.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2025 r. w sprawie stawki zwrotu podatku akcyzowego zawartego w cenie oleju napędowego wykorzystywanego do produkcji rolnej na 1 litr oleju w 2026 r. (Dz. U. poz. 1875) od dnia 1 stycznia 2026 r. stawka zwrotu podatku akcyzowego zawartego w cenie oleju napędowego wykorzystywanego do produkcji rolnej została podwyższona do 1,48 zł za 1 litr oleju napędowego. W I terminie br., według sprawozdań wojewodów, producenci rolni złożyli 600 522 wnioski do 817 mln litrów oleju napędowego na łączną kwotę 1 233 204 288 zł.

Obecnie trwają prace nad uruchomieniem dodatkowego wsparcia finansowego dedykowanego producentom rolnym dotkniętym wzrostem kosztów produkcji w związku z kryzysem na Bliskim Wschodzie i wynikającą z niego zmiennością rynkową. Projekt programu pomocy na dofinansowanie zakupu nawozów oraz oleju napędowego w formie aktu prawnego zostanie zamieszczony na stronie Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny”, gdzie będzie można śledzić kolejne etapy prac nad projektem.

Ponadto prowadzone są prace legislacyjne nad modyfikacją systemu zwrotu podatku akcyzowego zawartego w cenie oleju napędowego wykorzystywanego do produkcji rolnej. Projekt aktu prawnego został już skierowany do rządowego procesu legislacyjnego, co pozwoli na dostosowanie mechanizmu wsparcia do bieżących potrzeb sektora rolniczego.

Z wyrazami szacunku
z upoważnienia Ministra

Konrad Wojnarowski

Podsekretarz stanu

15.08.2026

Do wiadomości:

1. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów,
2. Ministerstwo Rozwoju i Technologii,
3. Ministerstwo Finansów,
4. Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi,
5. Ministerstwo Aktywów Państwowych.