



Minister Finansów i Gospodarki

Warszawa, 7 września 2026 roku

Sprawa: Interpelacja nr 19172
Znak sprawy: PT1.054.45.2026
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,

w nawiązaniu do interpelacji Pani poseł Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk z 17 sierpnia 2026 r. nr 19172, przedstawiam następujące wyjaśnienia w zakresie zagadnień pozostających we właściwości resortu finansów.

Odnosząc się do kwestii cen paliw wskazać należy, że ceny detaliczne paliw na rynku krajowym są rezultatem oddziaływania wielu czynników krajowych i międzynarodowych. Do najistotniejszych należą notowania ropy naftowej oraz paliw gotowych na rynkach światowych, kurs dolara amerykańskiego, koszty produkcji, magazynowania i transportu, poziom obciążeń publicznoprawnych oraz marże stosowane przez uczestników rynku paliwowego. Ceny detaliczne paliw nie stanowią prostego odzwierciedlenia zmian notowań ropy naftowej.

Obecnie na sytuację na rynku paliw oddziałują również czynniki geopolityczne, w szczególności napięcia międzynarodowe wpływające na poziom premii za ryzyko uwzględnianej w światowych cenach ropy naftowej oraz zakłócenia funkcjonowania infrastruktury paliwowej w regionie Europy Wschodniej.

Jeśli chodzi o obciążenia publicznoprawne, które składają się na aktualną strukturę ceny litra benzyny i oleju napędowego w Polsce, uprzejmie informuję, że 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. dyrektywy energetycznej. W przypadku benzyn poziom ten wynosi 359 EUR za 1000 litrów, a olejów napędowych 330 EUR za 1000 litrów².

Na poziom opodatkowania benzyn silnikowych oraz olejów napędowych w Polsce, 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 zł/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.

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

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 (Dz. U. z 2026 r. poz. 412, 414, 846).

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.).

Zgodnie z przepisami ustawy o VAT benzyny silnikowe oraz olej napędowy podlegają zasadniczo opodatkowaniu podstawową stawką tego podatku w wysokości 23 % (czasowo – od 31 marca do 30 czerwca 2026 r. oraz od 17 do 31 sierpnia 2026 r. w ramach programu „Ceny Paliwa Niżej” (CPN) obowiązywała stawka obniżona VAT w wysokości 8 % na określone paliwa⁹).

W 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, obliczenia 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.

Odnosząc się do podniesionej w interpelacji kwestii ceny paliwa będącego przedmiotem eksportu, tj. wywozu poza granicę Unii Europejskiej (na Ukrainę), uprzejmie informuję, że na gruncie ustawy o VAT eksport towarów opodatkowany jest stawką w wysokości 0 %, pod warunkiem, że podatnik przed upływem terminu do złożenia deklaracji podatkowej za dany okres rozliczeniowy otrzymał odpowiedni dokument potwierdzający wywóz towaru poza terytorium Unii Europejskiej¹⁰. Finalnie zatem cena transakcyjna nie obejmuje w takim przypadku krajowego podatku VAT.

Jednocześnie zgodnie z ustawą o podatku akcyzowym eksport paliwa nie podlega opodatkowaniu akcyzą.

W przypadku, gdy w stosunku do eksportowanego paliwa została zapłacona akcyza na terytorium RP na wcześniejszym etapie, np. z tytułu produkcji tego paliwa, może zostać ona zwrócona na wniosek podatnika, który dokonał eksportu paliwa albo podmiotu, który nabył paliwo od podatnika i dokonał jego eksportu¹¹.

Na paliwo sprzedawane na stacjach paliw w Ukrainie są natomiast nakładane daniny publiczne według zasad opodatkowania funkcjonujących w tym kraju.

Porównywanie zatem cen eksportowych paliw z cenami detalicznymi obowiązującymi na stacjach paliw w Polsce może prowadzić do błędnych wniosków, gdyż ceny te dotyczą różnych etapów obrotu i obejmują odmienne składniki kosztowe oraz obciążenia publicznoprawne.

Należy też mieć na uwadze, że poruszona w interpelacji kwestia ceny wywożonego z kraju paliwa oraz uwzględnianych w niej przez eksportera części składowych, dotyczy sfery wzajemnych rozliczeń unormowanych kontraktami (umowami) pomiędzy podmiotami dokonującymi sprzedaży paliw w ramach eksportu i ich nabywcami.

⁹ Na podstawie § 11a i 11b rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 9 grudnia 2023 r. w sprawie obniżonych stawek podatku od towarów i usług (Dz. U. poz. 2670, z późn. zm.).

¹⁰ Art. 41 ust. 4 i 6 ustawy o VAT.

¹¹ Art. 82 ust. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.

Odnosząc się natomiast do zagadnień związanych z funkcjonowaniem rynku paliw uprzejmie informuję, że z informacji otrzymanych od Ministra Energii wynika, że wykonując swoje ustawowe zadania związane z monitorowaniem rynku paliw, na bieżąco analizuje on sytuację na krajowym i międzynarodowym rynku paliw oraz jej potencjalny wpływ na bezpieczeństwo paliwowe państwa.

Handel paliwami realizowany jest przez przedsiębiorców na zasadach komercyjnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz warunkami ustalonymi przez strony poszczególnych transakcji. W związku z powyższym resort energii nie posiada informacji dotyczących szczegółowych warunków handlowych konkretnych umów sprzedaży i cen uzgadnianych pomiędzy podmiotami gospodarczymi, w tym pozwalającymi potwierdzić lub zaprzeczyć doniesieniom dotyczącym sprzedaży paliwa do Ukrainy po cenie około 2,94 zł za litr, czy pozwalającymi na identyfikację konkretnych transakcji, do których mogłyby odnosić się przywoływane w interpelacji informacje. Dane takie pozostają w dyspozycji uczestników rynku i mogą stanowić tajemnicę przedsiębiorstwa.

Według posiadanych przez resort energii informacji, nie występują obecnie przesłanki wskazujące, aby realizowane przez przedsiębiorców dostawy paliw do Ukrainy stwarzały zagrożenie dla bezpieczeństwa paliwowego Rzeczypospolitej Polskiej lub wpływały negatywnie na dostępność paliw na rynku krajowym.

Jednym z ustawowych zadań ministra właściwego do spraw gospodarki surowcami energetycznymi jest monitorowanie bezpieczeństwa paliwowego państwa oraz dostępności paliw na rynku krajowym. W tym celu wykorzystywane są instrumenty przewidziane w ustawie o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym.

Państwo dysponuje systemem zapasów interwencyjnych ropy naftowej i paliw, które mogą zostać uruchomione w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa lub poważnych zakłóceń na rynku naftowym. Poziom zapasów oraz sytuacja na krajowym i międzynarodowym rynku paliw są na bieżąco monitorowane. Obecnie nie występują przesłanki wskazujące na zagrożenie dostępności paliw na rynku krajowym.

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki

Jarosław Neneman
Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Finansów