Minister
Finansów i Gospodarki

Warszawa, 3 listopada 2026 roku

Sprawa: Interpelacja nr 20272
Znak sprawy: PT2.054.5.2026
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 Wioletty Marii Kulpy z 14 października 2026 r. nr 20272, przedstawiam następujące wyjaśnienia:

W związku z pytaniami Pana posła Andrzeja Tomasza Zapałowskiego sformułowanymi w zapytaniu nr 3296 w sprawie sprzedaży oleju napędowego i benzyny na Ukrainę, skierowanym do Ministra Finansów i Gospodarki, przygotowana została ogólna informacja dotycząca wywozu oleju napędowego i benzyny z Polski na Ukrainę w 2025 r.
W przekazanej na to zapytanie odpowiedzi wskazano, że według danych będących w posiadaniu KAS, ilość oleju napędowego i benzyny wyprowadzonych z Polski na Ukrainę w procedurze wywozu, w której urzędem rozpoczęcia procedury był polski organ celny, wyniosła w 2025 r. 2 433 231 045 litrów. Wartość statystyczną tych paliw oszacowano na 7 164 133 404 zł.
Jednocześnie wyjaśniono, że wartość statystyczna nie jest tożsama z wartością transakcyjną ani faktyczną wysokością zapłaty dokonanej przez odbiorcę ukraińskiego za dostarczony towar, ponieważ uwzględnia zarówno wartość transakcyjną wynikającą z faktury handlowej, jak i inne koszty, w tym koszty ubezpieczenia i transportu.

W odpowiedzi na pozostałe pytania sformułowane w zapytaniu nr 3296 przekazano również informacje uzyskane z Ministerstwa Aktywów Państwowych, zgodnie z którymi ORLEN S.A. w 2025 r. nie dostarczał bezpłatnie oleju napędowego ani benzyny na Ukrainę. Wyjaśniono ponadto, że w przypadku dostaw realizowanych

tel.: +48 22 694 55 55
fax: +48 22 694 36 84
gov.pl/finanse
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

ul. Świętokrzyska 12
00-916 Warszawa

na warunkach DAP (granica Polska–Ukraina) koszty transportu ponosi ORLEN S.A. i są one uwzględnione w cenie sprzedaży, natomiast w przypadku sprzedaży paliw z odbiorem bezpośrednio z rafinerii koszty transportu ponosi nabywca.
Przekazana odpowiedź na zapytanie nr 3296 miała charakter ogólny i nie obejmowała odrębnego wyliczenia kwoty za litr paliwa ani analizy mającej na celu ustalenie tej wartości.

Resort finansów nie przygotowywał dokumentów ani zestawień, z których wynikałaby wskazana w interpelacji kwota około 2,94 zł za litr paliwa wywożonego do Ukrainy w 2025 r.
Ministerstwo Finansów nie uczestniczyło również w opracowaniu wyliczenia kwoty 2,94 zł za litr paliwa ani w ustalaniu metodologii jego sporządzenia.
W związku z tym, nie posiadam informacji pozwalających wskazać, jakie wartości przyjęto jako licznik i mianownik, jakie jednostki miary zastosowano, czy dokonano przeliczenia masy na litry, a także jakie kody CN, produkty, okresy i podmioty objęto ewentualnym zestawieniem oraz czy wyliczenie obejmowało cały wywóz paliw z Polski na Ukrainę, czy jedynie określoną grupę podmiotów, ani czy uwzględniono w nim reeksport.

Odnośnie do wskazywanej w interpelacji kwestii wartości statystycznej w wywozie wskazać należy, że wartość taka jest ustalana dla celów statystyki handlu zagranicznego i oznacza wartość towarów w momencie opuszczania przez nie terytorium danego państwa lub Unii Europejskiej. Dane te są gromadzone przez organy celne na potrzeby Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) oraz Eurostatu, w celu monitorowania bilansu handlowego, sporządzania analiz ekonomicznych oraz prowadzenia statystyk obrotów towarowych.

Wartość statystyczna obejmuje:

- wartość fakturową towaru – podstawową cenę wynikającą z faktury handlowej, a w przypadku wywozu bezpłatnego, np. próbek, odpowiednio ustaloną wartość rynkową towaru,
- koszty transportu krajowego – koszty przewozu towaru od miejsca załadunku lub magazynu na terytorium kraju do momentu przekroczenia granicy Polski lub Unii Europejskiej,
- koszty załadunku i przeładunku – opłaty związane z załadowaniem towaru na środek transportu oraz ewentualnymi przeładunkami na terytorium kraju wywozu,
- koszty opakowania – koszty opakowań i pojemników niezbędnych do transportu, o ile ponosi je eksporter,
- koszty ubezpieczenia – koszty ubezpieczenia przewozu na odcinku krajowym, do granicy,
- opłaty i prowizje – odpowiednie prowizje agentów i pośredników oraz koszty sporządzenia dokumentów eksportowych w kraju wywozu.

Wartość statystyczna nie obejmuje natomiast:

- kosztów transportu międzynarodowego – kosztów transportu i frachtu przypadających na odcinek poza granicą państwa wywozu, np. transportu drogowego od granicy polsko-ukraińskiej do Kijowa,
- kosztów ubezpieczenia zagranicznego – kosztów ubezpieczenia towaru przypadających na odcinek zagraniczny,

ceł i podatków za granicą – opłat importowych i podatków należnych w kraju przeznaczenia, jeżeli występują w danej transakcji, np. w przypadku dostawy realizowanej na warunkach DDP.

W zgłoszeniu celnym wartość statystyczna jest wykazywana w danych pod kodem 99 06 000 000. Szczegółowe zasady wypełniania tych danych, wraz z przykładami, zostały przedstawione w *Instrukcji wypełniania zgłoszeń celnych*, na stronach 135–138. Instrukcja jest dostępna na stronie internetowej PUESC pod adresem: https://puesc.gov.pl/instrukcja-wype%C5%82niania-zg%C5%82osze%C5%84-celnych.

Należy podkreślić, że Ministerstwo Finansów nie posiada informacji, w jaki konkretnie sposób w ramach wyliczenia wskazanej w interpelacji wartości 2,94 zł za litr paliwa uwzględniono warunki dostawy, kursy walut, korekty lub poszczególne składniki kosztowe. Wartość statystyczna nie jest tożsama z wartością transakcyjną wynikającą z faktury handlowej ani z faktyczną wysokością zapłaty dokonanej przez odbiorcę za dostarczony towar. Uwzględnia ona bowiem nie tylko wartość fakturową towaru, lecz także określone koszty związane z jego wywozem do granicy, zgodnie z zasadami ustalania tej wartości.
W konsekwencji podzielenie łącznej wartości statystycznej przez ilość wywiezionego paliwa pozwala obliczyć średnią wartość statystyczną przypadającą na litr paliwa, jednak wynik ten nie może być automatycznie utożsamiany z ceną fakturową, ani tym bardziej ceną sprzedaży uzyskiwaną przez konkretnego sprzedawcę lub z kwotą faktycznie zapłaconą przez odbiorcę. Jak wskazano powyżej, Ministerstwo Finansów nie brało udziału w opracowaniu wyliczenia wskazanej kwoty, nie sposób zatem odnieść się do założeń jej obliczenia.

Wartość statystyczna jest deklarowana przez zgłaszającego towar do procedury wywozu na potrzeby bilansu handlowego, tworzenia analiz ekonomicznych oraz statystyk obrotów towarowych. Wartość statystyczna w zgłoszeniu wywozowym jest weryfikowana na bieżąco na etapie obsługi zgłoszenia celnego w zakresie uwzględnienia w tej wartości kosztów wchodzących w jej skład.
Weryfikacja wartości towaru w oparciu o ceny transferowe dotyczy natomiast ustalania wartości celnej towaru w przywozie. Nie ma natomiast odniesienia do wartości fakturowej towaru w wywozie. Organy celne nie oceniają zatem deklarowanej wartości fakturowej paliwa w oparciu o ceny transferowe lub inne zastępcze metody służące do ustalenia wartości celnej towaru.

Odnosząc się do kwestii warunków zastosowania stawki VAT w wysokości 0%, procedur akcyzowych i zwrotu akcyzy obowiązujących przy eksporcie paliw do Ukrainy, jak również do innych państw poza Unię Europejską oraz przy dostawach do przedsiębiorców w Unii Europejskiej, należy zauważyć:

1. Eksport paliwa do krajów trzecich, w tym Ukrainy

Na gruncie ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2026 r. poz. 1263, z późn. zm.), dalej: „ustawa 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 Europejskiej. Finalnie zatem cena transakcyjna nie obejmuje w takim przypadku krajowego podatku VAT. Przy eksporcie paliwa do Ukrainy mają zastosowanie takie same warunki zastosowania stawki VAT w wysokości 0%, jak przy eksporcie paliwa do innych państw poza UE.

Organizację obrotu wyrobami akcyzowymi na terytorium Polski reguluje natomiast ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 412, z późn. zm.). Eksport wyrobów akcyzowych, w tym paliw silnikowych (np. oleju napędowego, benzyny), oprócz formalności celnych, wiąże się z koniecznością dopełnienia określonych wymogów akcyzowych w zakresie przemieszczania.

Przepisy akcyzowe przewidują dwie procedury przemieszczania na terytorium kraju wyrobów akcyzowych w celu dokonania eksportu:

1) przemieszczanie w procedurze zawieszenia poboru akcyzy (bez zapłaconej akcyzy);
2) przemieszczanie poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy (z zapłaconą akcyzą).

W procedurze zawieszenia poboru akcyzy wyroby akcyzowe są wysyłane bezpośrednio ze składu podatkowego w Polsce (ewentualnie, w przypadku importowanych wyrobów – z miejsca importu). W takim przypadku:

- przemieszczanie wyrobów musi się odbywać w Systemie Przemieszczania oraz Nadzoru Wyrobów Akcyzowych - EMCS na podstawie elektronicznego dokumentu e-AD (elektroniczny dokument administracyjny) lub dokumentu zastępującego e-AD (gdy system jest niedostępny).
- wyroby są przemieszczane, w celu dokonania eksportu, ze składu podatkowego na terytorium kraju (ewentualnie z miejsca importu) do urzędu celno-skarbowego na terytorium kraju, który:
  - nadzoruje faktyczne wyprowadzenie tych wyrobów poza terytorium Unii Europejskiej albo
  - jest urzędem, o którym mowa w art. 329 ust. 5 rozporządzenia 2015/2447, w którym te wyroby są obejmowane procedurą tranzytu zewnętrznego.

W przypadku eksportu wyrobów akcyzowych (paliw) z przemieszczaniem poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy:

- od paliwa musi zostać zapłacona w Polsce akcyza,
- przemieszczanie odbywa się poza systemem EMCS, na podstawie zwykłych dokumentów handlowych.

2. Dostawa wewnątrzwspólnotowa

Na gruncie ustawy o VAT, wewnątrzwspólnotowa dostawa towarów podlega opodatkowaniu według stawki podatku 0%, pod warunkiem że:

1) podatnik dokonał dostawy na rzecz nabywcy posiadającego właściwy i ważny numer identyfikacyjny dla transakcji wewnątrzwspólnotowych, nadany przez państwo członkowskie właściwe dla nabywcy, zawierający dwuliterowy kod stosowany dla podatku od wartości dodanej, który nabywca podał podatnikowi,
2) podatnik przed upływem terminu do złożenia deklaracji podatkowej za dany okres rozliczeniowy, posiada w swojej dokumentacji dowody, że towary

będące przedmiotem wewnątrzwspólnotowej dostawy zostały wywiezione z terytorium kraju i dostarczone do nabywcy na terytorium państwa członkowskiego inne niż terytorium kraju,
3) podatnik składając deklarację podatkową, w której wykazuje tę dostawę towarów, jest zarejestrowany jako podatnik VAT UE.

Wyroby akcyzowe będące przedmiotem dostawy wewnątrzwspólnotowej do innego państwa członkowskiego mogą być przemieszczane:
1) w procedurze zawieszenia poboru akcyzy (bez zapłaconej akcyzy) albo
2) poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy (z zapłaconą akcyzą).

W przypadku przemieszczania wyrobów akcyzowych w procedurze zawieszenia poboru akcyzy:
- przemieszczanie wyrobów odbywa się w systemie EMCS na podstawie elektronicznego dokumentu e-AD albo dokumentu zastępującego e-AD (jeżeli system EMCS jest niedostępny),
- podmiotem wysyłającym wyroby może być tylko podmiot prowadzący skład podatkowy albo zarejestrowany wysyłający, natomiast odbierać takie wyroby w innym państwie członkowskim może co do zasady podmiot prowadzący skład podatkowy albo zarejestrowany odbiorca.

W przypadku przemieszczania wyrobów akcyzowych poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy:
- przemieszczanie odbywa się z zastosowaniem systemu EMCS, na podstawie elektronicznego dokumentu e-SAD (elektroniczny uproszczony dokument administracyjny) albo dokumentu zastępującego e-SAD (jeżeli system EMCS jest niedostępny),
- przemieszczanie odbywa się pomiędzy podmiotami gospodarczymi mającymi status uprawnionego wysyłającego i uprawnionego odbiorcy.

3. Zwrot akcyzy i VAT

W przypadku eksportu wyrobów akcyzowych, od których akcyza została zapłacona na terytorium kraju, zwrot akcyzy przysługuje podatnikowi, który dokonał eksportu tych wyrobów, albo podmiotowi, który nabył je od podatnika i następnie dokonał ich eksportu. Zwrot następuje na pisemny wniosek złożony do właściwego naczelnika urzędu skarbowego w terminie roku od dnia dokonania eksportu. Do wniosku należy dołączyć dokumenty potwierdzające zapłatę akcyzy na terytorium kraju oraz dokumenty potwierdzające wywóz wyrobów akcyzowych poza obszar celny Unii Europejskiej zgodnie z przepisami prawa celnego.

W przypadku dostawy wewnątrzwspólnotowej wyrobów akcyzowych, od których akcyza została zapłacona na terytorium kraju, zwrot akcyzy przysługuje podatnikowi, który dokonał tej dostawy, podmiotowi, który nabył te wyroby od podatnika i następnie dokonał ich dostawy wewnątrzwspólnotowej, a także podmiotowi posiadającemu status uprawnionego wysyłającego. Zwrot następuje na pisemny wniosek złożony do właściwego naczelnika urzędu skarbowego. Do wniosku należy dołączyć dokumenty wymagane przepisami, w szczególności dokumenty towarzyszące przemieszczaniu wyrobów akcyzowych, potwierdzenie ich otrzymania przez odbiorcę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, dokumenty potwierdzające spełnienie obowiązków akcyzowych

w państwie przeznaczenia oraz dokumenty potwierdzające zapłatę akcyzy na terytorium kraju.

Jednocześnie należy podkreślić, że przepisy akcyzowe nie różnicują procedury zwrotu akcyzy w zależności od kraju, do którego te wyroby zostały przemieszczone. Różnice w procedurze wynikają wyłącznie z rozróżnienia pomiędzy dostawą wewnątrzwspólnotową a eksportem do państwa trzeciego. Oznacza to, że w przypadku wyrobów akcyzowych wywożonych na Ukrainę stosuje się takie same zasady zwrotu akcyzy, jak w przypadku eksportu do każdego innego państwa spoza Unii Europejskiej. Przepisy nie przewidują w tym zakresie żadnych szczególnych preferencji ani odrębnych rozwiązań dotyczących Ukrainy.

Jeśli chodzi o zwrot VAT należy zauważyć, że zgodnie z art. 86 ust. 1 ustawy o VAT w zakresie, w jakim towary są wykorzystywane do wykonywania czynności opodatkowanych, podatnik ma prawo do pomniejszenia podatku należnego o podatek naliczony od nabytych lub importowanych towarów i usług.
Prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego powstaje w rozliczeniu za okres, w którym w odniesieniu do nabytych lub importowanych przez podatnika towarów i usług powstał obowiązek podatkowy. Co do zasady prawo to przysługuje nie wcześniej niż w okresie, w którym podatnik otrzymał fakturę lub dokument celny.
W przypadku, gdy kwota podatku naliczonego jest w okresie rozliczeniowym wyższa od kwoty podatku należnego, podatnik ma prawo do obniżenia o tę różnicę kwoty podatku należnego za następne okresy lub do zwrotu różnicy na rachunek bankowy (art. 87 ust. 1 ustawy o VAT).
Innymi słowy, czynny podatnik VAT rozlicza podatek VAT 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 z jakich transakcji one pochodzą.
Biorąc pod uwagę powyższe, nie jest możliwe wyodrębnienie zwrotu VAT „przypisanego" do eksportu paliwa do Ukrainy.

Odnosząc się do wysokości stawek VAT na paliwa silnikowe, zgodnie z przepisami ustawy o VAT towary te podlegają zasadniczo opodatkowaniu podstawową stawką tego podatku w wysokości 23 %. Jednak w ramach programu „Ceny Paliwa Niżej" (CPN) w okresie od 31 marca do 30 czerwca 2026 r. oraz od 17 do 31 sierpnia 2026 r.

obniżona do 8% została stawka VAT dla dostaw, wewnątrzwspólnotowego nabycia i importu[1]:

1) benzyn silnikowych (CN 2710 12 45 lub 2710 12 49) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach;
2) olejów napędowych (CN 2710 19 42, 2710 19 44 i 2710 20 11) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach;
3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych – bez względu na kod CN.

Stawka VAT na ww. paliwa silnikowe została również obniżona do 8% od 3 października 2026 r. i obowiązuje do 31 grudnia 2026 r.[2]

Dane dotyczące wysokości i dat obowiązywania stawek akcyzy, opłaty paliwowej oraz opłaty emisyjnej dla benzyny silnikowej i oleju napędowego za każdy miesiąc 2025 r. i w okresie od stycznia 2026 r. do sierpnia 2026 r. zawarte są w załączniku do niniejszej odpowiedzi.

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 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 i usług objętych stawką podatku 23%). Jeśli zatem cena brutto 1 litra oleju napędowego wynosiłaby 8 zł, to podatek VAT stanowiłby w niej 1,50 zł. Natomiast w okresach stosowania stawki obniżonej VAT (8%), kwota podatku należnego jest obliczana jako iloczyn wartości dostawy i stawki 7,41%. Jeśli zatem cena brutto 1 litra oleju napędowego wynosiłaby 8 zł, to podatek VAT stanowiłby w niej 0,59 zł.

---

[1] Na podstawie rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 28 marca 2026 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie obniżonych stawek podatku od towarów i usług (Dz. U. poz. 417) – znowelizowanego rozporządzeniem Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 29 marca 2026 r. w sprawie zmiany rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie obniżonych stawek podatku od towarów i usług (Dz. U. poz. 418), rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 27 kwietnia 2026 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie obniżonych stawek podatku od towarów i usług (Dz. U. poz. 573), rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 13 maja 2026 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie obniżonych stawek podatku od towarów i usług (Dz. U. poz. 642), rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 28 maja 2026 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie obniżonych stawek podatku od towarów i usług (Dz. U. poz. 699), rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 12 czerwca 2026 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie obniżonych stawek podatku od towarów i usług (Dz. U. poz. 771) oraz rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 13 sierpnia 2026 r.
zmieniającego rozporządzenie w sprawie obniżonych stawek podatku od towarów i usług (Dz. U. poz. 1095).

[2] Na podstawie rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 2 października 2026 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie obniżonych stawek podatku od towarów i usług (Dz. U. poz. 1288).

W kwestii oszacowania dochodów/wpływów z eksportu paliw do Ukrainy z tytułu podatku CIT, z uwagi na to, że formularze podatkowe w zakresie podatku dochodowego od osób prawnych nie zawierają informacji zarówno o rodzaju dokonywanej sprzedaży, jak i o odbiorcy sprzedawanych towarów, trudno jest dokonać oszacowania dochodów/wpływów z eksportu paliw do Ukrainy z tytułu tego podatku.

Dodatkowo informuję, że na podstawie formularzy podatkowych składanych przez podatników podatku dochodowego od osób prawnych corocznie publikowane są:

1) zbiorcza Informacja z rozliczenia podatników podatku dochodowego od osób prawnych,
   Link: https://www.podatki.gov.pl/poradniki-i-informatory/informacja-dotyczaca-rozliczenia-podatku-dochodowego-od-osob-prawnych
2) zestawienie wybranych danych indywidualnych podatników podatku dochodowego od osób prawnych, zgodnie z art. 27b ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych (1)
   Link: https://www.gov.pl/web/finanse/indywidualne-dane-podatnikow-cit

Odnosząc się natomiast do zagadnień związanych z działalnością polegającą na sprzedaży paliw na Ukrainę uprzejmie informuję, że z informacji otrzymanych od Ministra Energii wynika, że Ministerstwo Energii nie prowadzi działalności polegającej na sprzedaży ani przekazywaniu paliw na Ukrainę. Handel paliwami realizowany jest przez przedsiębiorców na zasadach komercyjnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz warunkami ustalanymi przez strony poszczególnych transakcji. W związku z tym, Ministerstwo Energii nie posiada informacji dotyczących szczegółowych warunków handlowych konkretnych umów sprzedaży, w tym cen uzgadnianych pomiędzy podmiotami gospodarczymi.

Ministerstwo Energii nie dysponuje także informacjami pozwalającymi potwierdzić lub zaprzeczyć doniesieniom dotyczącym sprzedaży paliwa na Ukrainę w cenie około 2,94 zł za litr, ani nie posiada danych pozwalających na identyfikację konkretnych transakcji, do których mogłaby odnosić się treść przedmiotowej interpelacji. Takie dane pozostają w dyspozycji uczestników rynku i mogą stanowić tajemnicę przedsiębiorstwa.

Jednocześnie Minister Energii wskazał, że porównywanie cen eksportowych paliw z cenami detalicznymi, obowiązującymi na stacjach, może prowadzić do błędnych wniosków, gdyż ceny te dotyczą różnych etapów obrotu i obejmują odmienne składniki kosztowe oraz obciążenia publicznoprawne.

Z danych posiadanych przez Ministerstwo Energii wynika, że wywóz paliw z Polski do poszczególnych państw:
w 2025 r. wyniósł:

- benzyny silnikowe – Ukraina – 278 tys. ton, Czechy – 0,9 tys. ton, Niderlandy – 0,2 tys. ton;
- olej napędowy – Ukraina – 2 148 tys. ton, Czechy – 37,5 tys. ton, Niemcy – 41,5 tys. ton, Słowacja 23,9 tys. ton, Szwajcaria – 33 tys. ton;
- paliwo lotnicze – Ukraina – 22 tys. ton, Czechy – 1,2 tys. ton, Estonia – 9,9 tys. ton, Słowacja – 1,3 tys. ton, Szwecja – 9,8 tys. ton.

w okresie od stycznia do sierpnia 2026 r. wyniósł:

- paliwa benzynowe – Ukraina – 198,4 tys. ton, Czechy – 5,3 tys. ton;
- olej napędowy – Ukraina – 1 666,5 tys. ton, Czechy – 21 tys. ton, Słowacja 26 tys. ton;
- paliwo lotnicze – Ukraina – 13,9 tys. ton, Czechy – 8,7 tys. ton, Dania – 31,6 tys. ton, Słowacja – 0,3 tys. ton, Szwajcaria – 11,9 tys. ton, Szwecja – 22,6 tys. ton.

Według posiadanych przez Ministra 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.

Natomiast z informacji otrzymanych z Ministerstwa Aktywów Państwowych, wynika, że minister właściwy do spraw aktywów państwowych wykonuje prawa z akcji należących do Skarbu Państwa, łącznie z wynikającymi z nich prawami osobistymi albo indywidualnymi (przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym – Dz. U. z 2026 r. poz. 373). Z powyższego wynika, że Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Aktywów Państwowych posiada w ORLEN S.A. uprawnienia akcjonariusza.

Minister Aktywów Państwowych wykonując prawa z akcji należących do Skarbu Państwa w spółce ORLEN S.A. realizuje uprawnienia wynikające z praw korporacyjnych, które są ściśle określone w przepisach prawa, w szczególności w ustawie z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (dalej: KSH) oraz Statucie spółki. Stosownie do regulacji art. 368 KSH prowadzenie spraw spółki należy do kompetencji zarządu, a zgodnie z art. 375^1 KSH walne zgromadzenie i rada nadzorcza nie mogą wydawać zarządowi wiążących poleceń dotyczących prowadzenia spraw spółki. To z kolei oznacza, że Minister Aktywów Państwowych, działając jako akcjonariusz – Skarb Państwa nie ma uprawnień do ingerowania w prowadzenie spraw Spółki, także w zakresie kształtowania cen paliw eksportowanych na Ukrainę. Są to kwestie biznesowe, należące do wyłącznej kompetencji Zarządu Spółki.

Ministerstwo Aktywów Państwowych również podkreśliło, że zestawianie ceny litra paliwa sprzedawanego przez ORLEN S.A. do Ukrainy z detalicznymi cenami paliw na polskich stacjach jest niezasadne. Kwota ta odnosi się do wartości paliwa liczonej bez krajowych podatków i opłat właściwych dla sprzedaży detalicznej w Polsce, a ponadto dotyczy obrotu hurtowego. Nieprawidłowe jest zestawienie ceny eksportowej netto albo wartości statystycznej z krajową ceną brutto obejmującą podatki i inne obciążenia fiskalne. Należy pamiętać, że w przypadku eksportu nie są naliczane krajowe daniny, dlatego nominalna wartość takiej transakcji jest niższa niż cena detaliczna w Polsce.

Odnosząc się do kwoty 2,94 zł za litr paliwa wywożonego do Ukrainy w 2025 r., w oparciu o informacje pozyskane od ORLEN S.A., Ministerstwo Aktywów Państwowych poinformował, że wartość ta nie została podana przez spółkę. Jest to wartość statystyczna obliczona przez podzielenie łącznej wartości sprzedaży w 2025 r. przez odpowiadający jej wolumen. Nie należy jej jednak utożsamiać z ceną konkretnego kontraktu ani z potwierdzoną średnią ceną fakturową ORLEN S.A. lub Grupy ORLEN.

W kwestii cen sprzedaży w 2025 r. oraz od stycznia do sierpnia 2026 r. oleju napędowego, benzyn i JET A-1 na rynku polskim, w eksporcie do Ukrainy i w sprzedaży do pozostałych państw, spółka poinformowała, że nie publikuje tak szczegółowych danych dotyczących uzyskiwanych cen sprzedaży, ponieważ informacje te mają charakter handlowy i dotyczą warunków realizowanych transakcji. Porównanie cen pomiędzy rynkiem krajowym a poszczególnymi kierunkami eksportowymi wyłącznie na podstawie średnich cen fakturowych nie dawałoby miarodajnego obrazu. Na poziom ceny wpływają m.in. warunki i miejsce dostawy, koszty transportu i przeładunku, wielkość dostawy, struktura produktowa oraz moment realizacji transakcji.
Spółka przekazała także, że w odniesieniu do dostaw paliw do Ukrainy ORLEN S.A. ani spółki Grupy nie otrzymały dotacji, rekompensat ani finansowania publicznego. Nie otrzymały również gwarancji ani wsparcia ubezpieczeniowego, w tym ze strony KUKE, BGK ani podmiotów zagranicznych.

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki

Jarosław Neneman
Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Finansów