Minister
Finansów i Gospodarki

Warszawa, 6 listopada 2026 roku

Sprawa: Interpelacja nr 20393 posła Jarosława Krajewskiego
Znak sprawy: PT1.054.56.2026
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 odpowiedzi na pytania zawarte w interpelacji nr 20393 posła Jarosława Krajewskiego w sprawie pominięcia kierowców korzystających z LPG w rządowym programie CPN oraz wzrostu cen autogazu, przedstawiam następujące wyjaśnienia.

Rządowy program „Ceny Paliw Niżej" (pakiet CPN), obejmujący obniżki – w ściśle wskazanych w przepisach okresach[1] – stawek podatku VAT oraz akcyzy, jak również stosowanie tzw. maksymalnych cen określonych paliw, został uruchomiony w odpowiedzi na dynamiczną sytuację na światowych rynkach paliw, spowodowaną sytuacją międzynarodową. 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.

Skutkiem ww. rozwiązań było obniżenie cen paliw na stacjach paliwowych, ale jednocześnie ich stosowanie spowodowało długofalowe konsekwencje dla finansów publicznych, ich efektem jest bowiem ogromne obciążenie budżetu

[1] W zakresie podatku VAT, obniżona stawka na określone paliwa silnikowe funkcjonowała pierwotnie w okresie od 31 marca do 30 czerwca 2026 r. Z uwagi na niestabilną sytuację na Bliskim Wschodzie oraz jej bezpośredni wpływ na światowe rynki paliw, ponownie obniżono stawkę VAT na określone paliwa w okresie od 17 do 31 sierpnia 2026 r. W zakresie podatku akcyzowego obniżone stawki tego podatku na określone paliwa silnikowe funkcjonowały pierwotnie w okresie od 30 marca do 15 czerwca 2026 r.

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

państwa. Uruchomienie i kontynuacja wiosną i latem br. pakietu CPN wiązało się z dużymi ubytkami po stronie wpływów do budżetu państwa.

Wdrożenie obecnej odsłony pakietu CPN nastąpiło 3 października 2026 r.[2] Łączny, prognozowany koszt budżetowy w postaci obniżenia wpływów podatkowych tej edycji CPN do 31 grudnia 2026 r. szacowany jest na kwotę -5 340 mln zł, z czego ubytek z tytułu obniżenia stawki VAT (z 23 % do 8 %) stanowi -3 240 mln zł, a ubytek z tytułu redukcji stawek akcyzy to -2 100 mln zł.

Wypowiadając się w kwestii cen paliw na rynku krajowym zauważam, że kształtują się one pod wpływem wielu różnorodnych czynników, w tym przede wszystkim zmian cen surowców energetycznych (głównie ropy naftowej) na rynkach światowych oraz kształtowania się kursu walutowego. Dodatkowo, jednym z wielu czynników oddziałujących na poziom cen detalicznych paliw w kraju są zmiany stawek podatku VAT i podatku akcyzowego. Oszacowanie wpływu zmian stawek podatkowych może być jedynie teoretyczne (bazujące na udziale podatków w cenie detalicznej danego towaru i na udziale danej kategorii we wskaźniku CPI), jednak szacunek taki nie uwzględnia równoczesnego oddziaływania innych czynników, które wpływają na ostateczną cenę płaconą przez konsumenta.

Na podstawie danych GUS można szacować, że ceny paliw i smarów do prywatnych środków transportu w okresie od stycznia do września br. wzrosły o 33,3 %, w tym ceny oleju napędowego były wyższe o 39,0%, ceny benzyny o 32,7 %, a ceny pozostałych paliw o 12,4 %. Dynamika wzrostu cen w tej ostatniej grupie (do której zalicza się m.in. LPG) była zatem trzykrotnie niższa niż dynamika wzrostu cen oleju napędowego i benzyny.

Na podstawie danych z portalu e-petrol można zaobserwować, że ceny LPG osiągnęły swoje tegoroczne maksimum w połowie kwietnia br., a następnie wyraźnie obniżały się aż do początku września br. Kolejne tygodnie września i października przyniosły wzrost tych cen, ale do poziomu wciąż niższego od kwietniowego.

Ministerstwo Finansów analizuje wpływ wprowadzanych rozwiązań podatkowych (np. programu CPN) na wskaźniki makroekonomiczne w skali całego kraju. Z tego punktu widzenia zmiany cen LPG mają nieporównanie mniejszy wpływ na ogólny poziom inflacji niż zmiany cen benzyny (udział we wskaźniku CPI 0,3 % wobec 3,3 %), a także znacznie mniejszy niż zmiany cen oleju napędowego (udział w CPI 1,7 %).

Mając na względzie powyższe uwarunkowania rynkowe, niezależnie od potencjalnych skutków budżetowych włączenia LPG do preferencji w zakresie CPN, takie działania nie są obecnie planowane. Sytuacja na rynku LPG podlega monitorowaniu i ewentualne rozwiązania wobec tego paliwa będą w zmieniających się warunkach rozważane.

[2] 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) oraz 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).

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki

Jarosław Neneman
Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Finansów