POPiHN
Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

Do druku nr 3159

Warszawa, 6 października 2026 r.

L. dz. 197/2026/LW

Szanowny Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu RP

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SPS-III.020.333.5.2026
Data wpływu 6. X. 26r.

Dot. rządowego projektu ustawy o wsparciu przedsiębiorców sektorów energochłonnych z tytułu ponoszenia kosztów energii elektrycznej (UD459; druk sejmowy nr 3159)

Szanowny Panie Marszałku,

w imieniu Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN), zrzeszającej największe podmioty działające na krajowym rynku paliw płynnych, **wyrażamy zaniepokojenie propozycjami Rządu w zakresie znaczącego istotnego zwiększenia obciążeń fiskalnych branży paliwowej**, wynikającymi z przekazanego do Sejmu *projektu ustawy o wsparciu przedsiębiorców sektorów energochłonnych z tytułu ponoszenia kosztów energii elektrycznej* (UD459; druk sejmowy nr 3159) i wnosimy o **zrewidowanie zakresu projektu wobec wejścia w życie,** podpisanej przez Prezydenta RP, ***Ustawy z dnia 18 września 2026 r. o podatku od nadzwyczajnych zysków osiągniętych w okresie od marca 2026 r. do marca 2027 r. ze zbycia paliw ciekłych***, realizującej już potrzeby budżetowe w zakresie dodatkowego opodatkowania branży paliwowej.

Wyrażamy nadzieję na to, że propozycje wdrożenia do krajowego porządku prawnego mechanizmów pomocy dla przemysłów energochłonnych (wynikających z ram pomocy państwa na potrzeby Paktu dla czystego przemysłu – CISAF) pozwolą na ograniczenie negatywnego wpływu wysokich cen energii na kondycję sektora rafineryjnego. Rozumiemy także potrzebę prowadzenia odpowiedzialnej polityki fiskalnej państwa, w szczególności w okresie zwiększonych potrzeb budżetowych i niepewności geopolitycznej. Jednocześnie jednak z analizy dostępnych założeń projektów aktów prawnych wynika, że propozycje Rządu mogą nieść ryzyko:

- **skumulowania obciążeń podatkowych** wynikających z *Ustawy z dnia 18 września 2026 r. o podatku od nadzwyczajnych zysków osiągniętych w okresie od marca 2026 r. do marca 2027 r. ze zbycia paliw ciekłych*;
- **nierównego traktowania przedsiębiorców** znajdujących się w tej samej sytuacji i brak zróżnicowania obciążeń przedsiębiorców znajdujących się w różnej sytuacji;
- **braku stabilności i przewidywalności obciążeń fiskalnych**;
- **ograniczenia możliwości inwestycyjnych przedsiębiorców,** w tym w infrastrukturę niezbędną do zapewnienia bezpieczeństwa paliwowego państwa oraz w transformację energetyczną;
- **przeniesienia kosztów zmian prawnych na ceny energii i paliw,** a co za tym idzie i na konsumentów.

UL REJTANA 17 LOK. 36 | 02-516 WARSZAWA | TEL: +48 22 848 45 90
E-MAIL: POPIHN@POPIHN.PL| WWW.POPIHN.PL
*AMIC POLSKA SP. Z O.O.*ANWIM S.A.*ARAMCO FUELS POLAND SP. Z O.O.*BP EUROPA SE
*CIRCLE K POLSKA SP. Z O.O.*FUCHS OIL CORP. SP Z O.O.*MOL POLSKA SP. Z O.O. *ORLEN S.A. *PERN S.A.
*SHELL POLSKA SP. Z O.O. * SUNOCO POLSKA SP. Z O.O. *TOTALENERGIES MARKETING POLSKA SP. Z O.O.
*UNIMOT S.A.*W.A.G. PAYMENTS SOLUTIONS A.S. SA ODDZIAŁ W POLSCE (EUROWAG)

Mając na uwadze opisane ryzyka, **apelujemy o uwzględnienie głosu przedsiębiorców** w procesie stanowienia prawa, przy jednoczesnym uwzględnieniu konstytucyjnych zasad stanowienia prawa, bezpieczeństwa paliwowego państwa oraz dobra konsumentów paliw.

Ryzyko skumulowania obciążeń podatkowych

Z *Rządowego projektu ustawy o udzielaniu wsparcia na obniżenie cen energii dla przemysłu energochłonnego* wynika, że w latach 2027-2029 przedsiębiorstwa paliwowe miałyby być obciążeni wyższą niż pozostali stawką podatku dochodowego od osób prawnych (CIT).

Zwracamy również uwagę na występujące ryzyko **skumulowania dodatkowych obciążeń fiskalnych branży paliwowej**, uzasadnionych przez Rząd w podobny sposób. Uzasadnieniem bowiem zarówno czasowego wzrostu stawki CIT, jak i podpisanej przez Prezydenta RP 1 października br. *Ustawy z dnia 18 września 2026 r. o podatku od nadzwyczajnych zysków osiągniętych w okresie od marca 2026 r. do marca 2027 r. ze zbycia paliw ciekłych* ma być wzrost cen ropy naftowej na rynkach światowych, a co za tym idzie rzekome osiąganie przez przedsiębiorców, wskazanych w założeniach projektu UD459, „niestandardowo znaczących zysków". Oznacza to, że **w przypadku uchwalenia przez Sejm projektu UD459 branża paliwowa byłaby obciążona nie tylko 60-procentową daniną od nadzwyczajnych zysków, lecz także wyższą stawką CIT**. Wynika to także z faktu, że podatek od nadzwyczajnych zysków nie będzie stanowił kosztu podatkowego i nie będzie zmniejszał podstawy opodatkowania podatkiem dochodowym. **Branża poniosłaby zatem w najbliższych latach koszt 4 mld zł podatku od nadzwyczajnych zysków oraz dodatkowo istotną część z przewidywanych na 7.2 mld zł wpływów z wyższego CIT.**

Skumulowanie obciążeń podatkowych może rodzić **szereg zagrożeń dla sytuacji finansowej poszczególnych przedsiębiorców**, lecz także przełożyć się na **ograniczenie zdolności inwestycyjnych** branży oraz wiązać się **przeniesieniem kosztów na konsumentów** – klientów stacji paliw. Nie można przy tym zapomnieć o **projektowanej zmianie w Prawie energetycznym** (numer UD457), która w założeniach przewiduje **14-krotne zwiększenie opłat koncesyjnych**, ponoszonych przez branżę paliwową, wynikające z podwyższenia współczynników opłaty koncesyjnej i stawki minimalnej oraz zniesienia stawki maksymalnej.

Niemniej **ocena skutków regulacji nie przedstawia pełnego ciężaru obciążeń ponoszonych przez sektor.** Dla oceny proporcjonalności projektowanych rozwiązań konieczne jest łączne uwzględnienie podwyższonej stawki CIT, podatku od nadzwyczajnych zysków, opłat koncesyjnych, kosztów utrzymywania zapasów obowiązkowych, innych obowiązków regulacyjnych oraz nakładów niezbędnych do transformacji energetycznej. Analiza poszczególnych danin w oderwaniu od pozostałych obciążeń nie pozwala wiarygodnie ocenić ich wpływu na płynność, zdolność finansowania działalności ani bezpieczeństwo realizacji inwestycji przez przedsiębiorców.

Naruszenie konstytucyjnych zasad stanowienia prawa

Proponowane rozwiązanie, polegające na zróżnicowaniu skali opodatkowania wobec określonej, wybranej arbitralnie grupy przedsiębiorców, uzasadnione wyłącznie celem fiskalnym, stanowi naruszenie **reguł stanowienia prawa, określonych w Konstytucji RP**. Zakaz arbitralności w działaniu władzy publicznej jest, obok poszanowania godności człowieka, jednym z filarów demokratycznego państwa prawnego (por. wyrok TK sygn. akt K 32/04).

Po pierwsze podwyższenie stawek podatku CIT **pozostaje bez związku z celem ustawy** o udzielaniu wsparcia na obniżenie cen energii dla przemysłu energochłonnego. Ustawa bowiem

ma na celu wdrożenie środków pomocy państwa na rzecz wsparcia Paktu dla czystego przemysłu (C/2025/3602) a regulacja z art. 26 dotyczy zupełnie odmiennej materii tj. wprowadzenia obciążeń fiskalnych dla sfinansowania wydatków na obronność (por. Uzasadnienie do ustawy). Stanowi to przykład legislacji stojącej w rażącej sprzeczności z art. 2 Konstytucji RP tj. zasadą poprawnej legislacji, przejrzystości prawa, ochrony zaufania do państwa oraz racjonalności ustawodawcy.

Co więcej, *„Ramy środków pomocy państwa na rzecz wsparcia Paktu dla czystego przemysłu"* - CISAF, określają wyłącznie ramy pomocy publicznej dla sektora energochłonnego, a nie wskazują, że wydatki mają być finansowane na ten cel przez sektor paliwowy, gazowy czy energetyczny. Szczególne zwraca uwagę to, że **skumulowane dochody budżetu państwa z tytułu wyższych stawek CIT (7.183 mld zł) mają daleko przewyższyć wysokość wsparcia wynikającego z mechanizmu CISAF (4.800 mld zł)**. Stanowi to zatem przejaw **nadmiernej i nieproporcjonalnej regulacji** (naruszenie art. 32 Konstytucji).

Przyjęty model finansowania prowadzi również do subsydiowania jednych sektorów gospodarki kosztem arbitralnie wybranych przedsiębiorców z sektorów paliwowego, gazowego i energetycznego. Ramy CISAF nie wymagają finansowania pomocy dla przedsiębiorstw energochłonnych poprzez szczególne obciążenie tych branż, a projekt nie wykazuje dostatecznego związku ekonomicznego pomiędzy podmiotami obciążonymi podwyższonym CIT a beneficjentami wsparcia. Brak takiego związku dodatkowo podważa adekwatność i proporcjonalność projektowanego rozwiązania.

Wątpliwości POPiHN budzi również kwestia proporcjonalności propozycji Rządu. Proponowana danina może także prowadzić do **zróżnicowanego rozłożenia obciążeń pomiędzy poszczególnymi branżami**. Wiele sektorów, charakteryzujących się wyższą rentownością, korzysta z niższych stawek podatkowych. Ewentualna różnica powinna, w naszej ocenie, zostać szczegółowo uzasadniona z punktu widzenia zasady równości oraz wpływu regulacji na konkurencyjność podmiotów działających na polskim rynku.

Należy również zauważyć, że podwyższona stawka CIT nie została powiązana z faktycznym osiąganiem nadzwyczajnych zysków, lecz z samym prowadzeniem działalności w określonych sektorach gospodarki, co może prowadzić do naruszenia **zasady równości (art. 32 Konstytucji) i zasady sprawiedliwości podatkowej (art. 84 Konstytucji)**. Nierówne potraktowanie podmiotów podobnych (przedsiębiorców) w taki sposób, że przytłaczająca większość zostanie potraktowana inaczej (korzystniej) niż mniejszość nadaje temu traktowaniu mniejszości dyskryminacyjny charakter, co powoduje niezgodność projektowanego rozwiązania z art. 32 i 64 ust. 2 Konstytucji. Jednocześnie brak jest przekonującego uzasadnienia dla wysokości i czasowego charakteru dodatkowego obciążenia, co narusza **zasadę proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji)**.

Szczególnie istotny jest również łączny, potencjalnie konfiskacyjny skutek projektowanych obciążeń. Jeżeli 60-procentowa danina od nadzwyczajnych zysków nie stanowi kosztu uzyskania przychodu, a ten sam wynik ekonomiczny pozostaje dodatkowo objęty 30-procentową stawką CIT, suma obciążeń może – zależnie od sposobu ustalenia podstaw obu danin – pochłaniać zasadniczą część, a w skrajnym przypadku około 90% dochodu. Tak głęboka ingerencja w ekonomiczną substancję prawa własności wymaga szczególnie przekonującego uzasadnienia, wykazania niezbędności oraz przeprowadzenia rzetelnego testu proporcjonalności; w przeciwnym razie może być oceniana jako obciążenie o skutku zbliżonym do konfiskaty mienia, budzące poważne wątpliwości na gruncie art. 21, art. 31 ust. 3, art. 64 i art. 84 Konstytucji RP.

Istotne zastrzeżenia budzi również tempo procedowania projektu i krótki okres na dostosowanie się do zasadniczej zmiany obciążeń podatkowych. Wprowadzenie od 1 stycznia 2027 r. istotnego, sektorowego podwyższenia stawki CIT, bez zapewnienia przedsiębiorcom odpowiedniego czasu na uwzględnienie nowych kosztów w planach finansowych, kontraktach, finansowaniu i programach inwestycyjnych, narusza standard przewidywalności opodatkowania oraz może być oceniane w świetle zasady ochrony zaufania do państwa i wymogu odpowiedniej *vacatio legis.*

Trudno także mówić o sprawiedliwości podatkowej w sytuacji, w której Projektodawca a priori założył występowanie wśród podmiotów w branży paliwowej *„większej zdolności płatniczej podmiotów o najwyższej skali działalności"* (*vide* Uzasadnienie). Warto podkreślić, że ani w Uzasadnieniu, ani w OSR do projektu **nie pokazano, jaka jest rzeczywista sytuacja finansowa i płynnościowa przedsiębiorców**, których ma objąć wyższa stawka CIT, nie wykazano również, że proponowana zmiana nie zagrozi ich stabilności.

Trzeba zauważyć, że wśród sektorów wytypowanych do ponoszenia wyższych obciążeń podatkowych również występuje **znaczne zróżnicowanie charakteru działalności**. Pomijając, że do tego grona zaklasyfikowano dystrybucję i przesył energii elektrycznej, w ramach samej branży paliwowej znalazły się rodzaje działalności o zdecydowanie odmiennych uwarunkowaniach prowadzenia działalności. Podawane przez Projektodawcę w tym kontekście informacje o wysokich zyskach ośmiu międzynarodowych koncernów paliwowych, czy też pojedynczych firm obecnych na rynku krajowym, w dodatku prowadzących zdywersyfikowaną działalność, nie powinny być wprost przenoszone na sytuację podmiotów obecnych tylko w części łańcucha wartości. Z jakimi bowiem nadzwyczajnymi zyskami miałby się wiązać import paliw do kraju (odpowiadający za ok. 1/3 dostaw), w sytuacji, gdy paliwo drożeje zarówno za granicą, jak i w kraju? Tego Projektodawca nie wyjaśnił w Uzasadnieniu.

Projekt w istocie wiąże zwiększone opodatkowanie z przynależnością sektorową i skalą działalności, a nie z rzeczywistym osiągnięciem ponadstandardowej rentowności. W konsekwencji jednakową podwyższoną stawką mogą zostać objęte podmioty o zasadniczo różnych marżach, modelach biznesowych, strukturze kosztów i ekspozycji na ryzyko. Kryterium skali działalności nie może być automatycznie utożsamiane ani z wyższą zdolnością płatniczą, ani z uzyskiwaniem nadzwyczajnych korzyści ekonomicznych.

Projekt nie przewiduje ponadto mechanizmu ochronnego dla przedsiębiorców ponoszących straty lub prowadzących działalność niskomarżową. Brak testu rzeczywistej rentowności, progu nadzwyczajnego zysku, możliwości uwzględnienia strat oraz wyłączenia działalności regulowanej albo strukturalnie niskomarżowej powoduje, że podwyższona stawka CIT przyjmuje charakter sektorowego obciążenia fiskalnego, a nie instrumentu opodatkowania nadzwyczajnych korzyści.

Brak adekwatności proponowanych rozwiązań

Brak adekwatności proponowanych rozwiązań podatkowych przejawia się także w kontekście obecnej sytuacji na rynku paliw. Z perspektywy branży szczególnie istotne jest zachowanie ostrożności i pewnej powściągliwości w formułowaniu ocen dotyczących korzystania przez przedsiębiorców z obecnej sytuacji geopolitycznej. Przedsiębiorcy działający na terenie Polski mierzą się z wyzwaniami niezależnymi od nich, w tym z wojną na Bliskim Wschodzie oraz poważnymi zakłóceniami łańcuchów dostaw. **Dzięki znacznemu wysiłkowi inwestycyjnemu i logistycznemu branży paliwowej**, pomimo tych zakłóceń oraz istotnego uzależnienia Polski od importu węglowodorów, **utrzymano ciągłość dostaw paliw na polskim rynku**. Dlatego też ocena

sytuacji sektora powinna uwzględniać nie tylko bieżące potrzeby fiskalne, lecz także **rolę przedsiębiorców w zapewnianiu bezpieczeństwa paliwowego państwa** oraz stabilności rynku w warunkach utrzymującej się niepewności geopolitycznej i rynkowej.

Dostępne informacje nie wskazują jednoznacznie, aby działalność związana ze sprzedażą paliw była powiązana z realizacją nadmiarowych zysków w stopniu uzasadniającym takie podejście. Doświadczenia innych państw również pokazują, że ocena marż detalicznych wymaga ostrożności i szczegółowej analizy; 1 czerwca br. takie ustalenia przedstawił m.in. brytyjski urząd antymonopolowy[1]. W Polsce **wzrost cen był dodatkowo ograniczany przez Pakiet CPN** i mechanizm cen maksymalnych. Pakiet CPN spowodował, że **część działalności branży paliwowej jest realizowana przy bardzo ograniczonej rentowności lub ze stratą**, w szczególności w odniesieniu do paliw *premium* oraz stacji znajdujących się w miejscach obsługi podróżnych (MOP) przy autostradach i drogach ekspresowych, gdzie koszty prowadzenia działalności są znacząco wyższe.

Nie można także nie zauważyć, że uzasadnianie wyższych stawek CIT, odnoszących się do zysków za lata 2027-2029, ewentualnymi wyższymi zyskami za rok 2026 (który w dodatku się nie zakończył) jest z logicznego punktu widzenia wątpliwe. **Trudno jest bowiem obecnie przewidywać, że sektor paliwowo-energetyczny w latach 2027-2029 znajdzie się w na tyle wyjątkowej sytuacji, która uzasadniałaby inne traktowanie względem pozostałych branż.**

Projektowane rozwiązanie pozostaje także w napięciu z inwestycyjnym celem CISAF. Ramy te mają służyć uruchamianiu i uzupełnianiu finansowania prywatnego oraz zapewnieniu przedsiębiorcom przewidywalnych warunków inwestowania w transformację. Finansowanie wsparcia poprzez ograniczenie kapitału inwestycyjnego innych przedsiębiorstw, które jednocześnie ponoszą wysokie nakłady dekarbonizacyjne i infrastrukturalne, może osłabiać ten sam cel, któremu ma służyć projektowana ustawa.

Wobec braku wiarygodnego uzasadnienia dla propozycji Rządu wydaje się, że **jedynym celem propozycji jest realizacja dodatkowych dochodów dla budżetu**, czyli cel fiskalny, a nie ochrona wartości istotnych z punktu widzenia konstytucyjnego. Świadczy o tym także wprost Uzasadnienie projektu, w którym wskazuje się na rosnące potrzeby budżetu państwa, wynikające z *„systematycznego pozyskiwania dodatkowych środków na finansowanie zintensyfikowanego procesu modernizacji i rozbudowy polskiej armii"*, a także ponoszenie nieplanowanych wydatków związanych z wprowadzeniem Pakietu CPN. Jeżeli Projektodawca chce przy tym *„zapobiec podstawowej nierównowadze, w ramach której ciężar wsparcia cenowego ponoszony przez budżet państwa, de facto obciąża ogół podatników, podczas gdy beneficjentami nadzwyczajnych marż tzw. giganci w branżach energetycznej i paliwowej"* – należy zauważyć, że w projekcie ustawy nie wykazano ani wielkości kosztów społecznych, ani rzekomych nadmiarowych zysków branży paliwowej, ani nie wykazano, aby się one równoważyły.

Ryzyko naruszenia zobowiązań międzynarodowych wiążących Polskę

W naszej ocenie szczególnego namysłu wymaga nie tylko samo podwyższenie stawki CIT, lecz także wpływ regulacji na bezpieczeństwo prawne, zaufanie obywateli i przedsiębiorców oraz stabilność obrotu gospodarczego. Ta ostatnia powinna być także oceniana z punktu widzenia ochrony inwestorów na mocy wiążących Polskę dwustronnych umów o popieraniu i wzajemnej ochronie inwestycji.

[1] https://www.gov.uk/government/news/cma-publishes-new-monitoring-update-on-road-fuel-market

Dodatkowe, sektorowe obciążenie działalności prowadzonej w Polsce może również pogorszyć konkurencyjność krajowego rynku względem innych państw Unii Europejskiej. W przypadku grup międzynarodowych może ono wpływać na decyzje dotyczące lokalizacji nowych inwestycji, funkcji handlowych, infrastruktury, zapasów oraz finansowania. W dłuższej perspektywie odpływ inwestycji lub ograniczenie skali działalności w Polsce może osłabić krajową bazę podatkową, zamiast zapewnić trwały wzrost dochodów budżetowych. Polskie podmioty mogą również pogorszyć konkurencyjność w eksporcie produktów naftowych względem podmiotów zagranicznych, które nie ponoszą dodatkowych obciążeń podatkowych.

Ograniczenie zdolności inwestycyjnych – ważnych dla bezpieczeństwa paliwowego i transformacji energetycznej

Dodatkowe obciążenie branży paliwowej wyższą stawką CIT, o skutkach sięgających miliardów złotych rocznie (**skumulowany wpływ** rozwiązań na wszystkich przedsiębiorców **oszacowano w OSR na -2.383 mld zł** w ciągu 3 lat od wejścia w życie przepisów, podczas gdy samo **tylko obciążenie wyższym CIT w 2027 r. ma wynieść 2.830 mld zł**), powinno zostać ocenione również z perspektywy **zdolności inwestycyjnych sektora**. Branża paliwowa ponosi już rokrocznie **ok. 90 mld zł kosztów podatkowych**, a jednocześnie stoi przed potrzebą **istotnych nakładów na bezpieczeństwo paliwowe**, w tym terminale przeładunkowe i magazyny. Polska importuje ponad 30% paliw płynnych zużywanych w kraju, a mimo że w latach 2015-2024 popyt na paliwa wzrósł o **70%**, pojemności magazynowe wzrosły jedynie **o 10-15%**.

Podwyższona stawka CIT może ponadto ograniczyć kapitał obrotowy i odporność przedsiębiorstw na kryzysy dostaw. Działalność na rynku paliw wymaga znacznego finansowania zapasów, zabezpieczeń cenowych, należności handlowych, kosztów logistyki oraz obowiązków magazynowych. Ograniczenie płynności i zdolności kredytowej przedsiębiorstw w okresie podwyższonej zmienności cen i ryzyka zakłóceń logistycznych może zwiększać ryzyko operacyjne całego łańcucha dostaw, a tym samym pozostawać w sprzeczności z celem zapewnienia bezpieczeństwa paliwowego państwa.

Wątpliwość budzi także racjonalność dodatkowych obciążenia fiskalnych, nakładanych na sektor wydobycia ropy naftowej. Obecnie Polska jest w stanie zaspokoić **zaledwie ok. 2-3% zapotrzebowania na ropę naftową z rodzimych złóż**. Wiele z nich jest ma marginalny charakter lub jest bliska wyczerpania. Jednocześnie każda ilość krajowego wydobycia pozwala zwiększyć bezpieczeństwo paliwowe, a przy tym zapewnia dochody budżetowe, w tym **dla samorządów**. Dokładanie do i tak rosnącej liczby obciążeń regulacyjnych i kosztowych, dodatkowych obciążeń poprzez wyższy CIT, skutkujących **potencjalnie szybszą likwidacją kopalń ropy naftowej**, wydaje się sprzeczna z odpowiedzialnym i zrównoważonym podejściem.

Dodatkowe obciążanie fiskalne mogą ograniczyć możliwości finansowania inwestycji potrzebnych zarówno dla stabilności rynku, jak i dla transformacji energetycznej. Według Krajowego Planu na rzecz Energii i Klimatu (KPEiK), rządowego dokumentu przyjętego 8 czerwca br., **tylko w latach 2026-2030** sektor paliw płynnych będzie musiał przeznaczyć ok. **60 mld zł na dekarbonizację**.

Ryzyko przeniesienia obciążeń na konsumentów

Na koniec warto uwzględnić możliwy **wpływ na obywateli proponowanego zwiększenia stawki CIT oraz opłat koncesyjnych**. Dodatkowe, nieplanowane obciążenie sektora może ograniczać przestrzeń do finansowania inwestycji, a jednocześnie wywoływać presję kosztową w całym łańcuchu dostaw. W zależności od warunków rynkowych mogłoby to przełożyć się na

koszty gospodarcze odczuwalne przez obywateli zarówno bezpośrednio (w postaci **wzrostu cen paliw**), jako konsumentów paliw, jak i pośrednio – poprzez ceny produktów i usług zależnych od transportu.

Mając powyższe na uwadze, w przypadku podjęcia decyzji o uchwaleniu przedmiotowego projektu w części dotyczącej zwiększenia obciążeń podatkowych przedsiębiorstw paliwowych, **apelujemy o wprowadzenie zmian umożliwiających potraktowanie podatku od nadzwyczajnych zysków jako kosztu uzyskania przychodu** w rozumieniu ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych. Takie rozwiązanie ograniczyłoby efekt nadmiernej kumulacji obciążeń fiskalnych.

***

W czasach geopolitycznej niepewności i globalnych ograniczeń w dostawach **krajowe wydobycie ropy naftowej, moce rafineryjne oraz infrastruktura logistyczna pozostają kluczowe dla bezpieczeństwa paliwowego**, zmniejszenia zależności od importu, ograniczenia narażenia na wahania cen oraz wsparcia odporności sektora obronnego i innych sektorów gospodarki. Równie istotne jest **utrzymanie zdolności inwestycyjnych** niezbędnych do realizacji transformacji energetycznej. Stąd też projektowane rozwiązania prawne, w tym w szczególności w obszarze podatkowym, powinny być nie tylko zgodne z Konstytucją, lecz także uwzględniać te elementy. **POPiHN wyraża zatem nadzieję na rezygnację z dodatkowych względem już przyjętych obciążeń fiskalnych nakładanych na branżę paliwową.** Zwracamy też szczególną uwagę na zasadniczą zmianę sytuacji podmiotów branżowych po opublikowaniu ustawy z dnia 18 września 2026 r. o podatku od nadzwyczajnych zysków osiągniętych w okresie od marca 2026 r. do marca 2027 r. ze zbycia paliw ciekłych. Zmiana ta diametralnie niekorzystnie wpływa na szeroko pojętą kondycję finansową przedsiębiorstw i może – wobec kolejnego obciążenia fiskalnego – wymuszać weryfikację dotychczasowych, długoterminowych planów gospodarczych.

Stanowisko zostało wydane w imieniu firm członkowskich POPiHN: Amic Polska, Anwim, Aramco Fuels Poland, BP Europa SE, CircleK Polska, Fuchs Oil Corporation (PL), MOL Polska, Shell Polska, Sunoco Polska, TotalEnergies Marketing Polska, Unimot, Eurowag.

Z poważaniem

Leszek Wiwała

Prezes-Dyrektor Generalny

PODPIS ZAUFANY
LESZEK
WIWAŁA
06.10.2026 11:58:41 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym