



**Klub Parlamentarny
Prawo i Sprawiedliwość**

Warszawa, dnia 2 lipca 2026 r.

**Grupa Posłów na Sejm RP
Klubu Parlamentarnego
Prawo i Sprawiedliwość**

RPW/22692/2026 – 1P



EZD RP KS
(GMS – WSU)
Data rejestracji: 2026-07-02
Data wpływu: 2026-07-02

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L.dz. SPS-III. 020.213.2026
02.07.2026
Data wpływu

**Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 32 ust. 2 Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 2026 r., poz. 573) niżej podpisani posłowie składają projekt ustawy:

**- o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług
oraz niektórych innych ustaw**

Na podstawie art. 34 ust. 1 Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy Pana Posła Zbigniewa Kuźmiuka.

U S T A W A

z dnia ...

o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2025 r. poz. 775) po art. 146dc dodaje się art. 146dd w brzmieniu:

„Art. 146dd. 1. W okresie od dnia 3 lipca 2026 r. do dnia 30 września 2026 r. dla:

- 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 43 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,
 - 4) przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych (CN 2711, z wyłączeniem CN 2711 11 00 i 2711 21 00) oraz gazowych węglowodorów alifatycznych (CN 2901), skroplonych
- stawka podatku wynosi 8%.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 412) po art. 164c dodaje się art. 164d w brzmieniu:

„Art. 164d. W okresie od dnia 3 lipca 2026 r. do dnia 30 września 2026 r. stawka akcyzy, o której mowa w art. 89 ust. 1:

- 1) pkt 2, wynosi 1239 zł/1000 litrów;
- 2) pkt 6, wynosi 880 zł/1000 litrów;
- 3) pkt 8, wynosi 880 zł/1000 litrów;
- 4) pkt 12 lit. a tiret pierwsze, wynosi 364 zł/1000 kilogramów.”.

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym oraz ustawę z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej.

Art. 3. W ustawie z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 148) po art. 11b dodaje się art. 11c w brzmieniu:

„Art. 11c. W okresie od dnia 3 lipca 2026 r. do dnia 30 września 2026 r. nie podlega opodatkowaniu podatkiem sprzedaż detaliczna:

- 1) benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- 2) olejów napędowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- 3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- 4) gazów przeznaczonych do napędu silników spalinowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a–b ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.”.

Art. 4. W okresie od dnia 3 lipca 2026 r. do dnia 30 września 2026 r. sprzedawca dokonujący sprzedaży paliw silnikowych, o których mowa w art. 146dd ustawy zmienianej w art. 1 zamieszcza przy kasie rejestrującej w lokalu przedsiębiorstwa, w którym dokonywana jest sprzedaż tych paliw silnikowych, czytelną informację, że od dnia 3 lipca 2026 r. do dnia 30 września 2026 r. sprzedaż tych paliw silnikowych jest objęta stawką podatku od towarów i usług obniżoną do wysokości 8% oraz nie podlega ona opodatkowaniu podatkiem od sprzedaży detalicznej.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie z dniem 3 lipca 2026 r.

U Z A S A D N I E N I E

Celem projektowanej regulacji jest ograniczenie skutków wzrostu cen paliw poprzez czasowe zmniejszenie obciążeń podatkowych związanych z ich sprzedażą. Rozwiązanie to ma charakter interwencyjny. Jego głównym zadaniem jest wsparcie gospodarstw domowych oraz przedsiębiorców poprzez obniżenie cen paliw na stacjach paliw.

Zasadniczym celem proponowanych zmian jest wprowadzenie czasowych obniżek m.in. stawek podatku od towarów i usług na niektóre produkty energetyczne, takie jak benzyny silnikowe, oleje napędowe, biokomponenty oraz gazy przeznaczone do napędu silników spalinowych skroplone. W dniu 1 lipca 2026 r. przestały obowiązywać przepisy wprowadzone w marcu 2026 r., które miały na celu ograniczenie wzrostu cen paliw będących następstwem napiętej sytuacji geopolitycznej i działań wojennych na Bliskim Wschodzie – w wyniku czego już pierwszego dnia kiedy przestały obowiązywać te przepisy nastąpił gwałtowny wzrost cen paliw na stacjach.

Sytuacja na światowych rynkach paliw nadal pozostaje niestabilna, a ceny paliw utrzymują się na wysokim poziomie. Czynniki geopolityczne w dalszym ciągu wpływają na koszty zakupu surowców energetycznych oraz ceny detaliczne paliw w Polsce. W konsekwencji kierowcy, przedsiębiorcy oraz gospodarstwa domowe nadal ponoszą zwiększone koszty funkcjonowania swoich gospodarstw oraz przedsiębiorstw.

Jednocześnie okres wygaśnięcia obowiązywania dotychczasowych przepisów przypadł na początek sezonu wakacyjnego, w którym znacząco wzrasta mobilność Polaków. Lipiec, sierpień i wrzesień to miesiące, które charakteryzują się zwiększonym natężeniem podróży samochodowych związanych z wypoczynkiem, wyjazdami rodzinnymi oraz turystyką krajową i zagraniczną. Wysokie ceny paliw w tym okresie stanowią szczególnie istotne obciążenie dla budżetów gospodarstw domowych.

Pomimo utrzymywania się wysokich cen paliw oraz rozpoczęcia sezonu urlopowego Rada Ministrów nie zdecydowała się na przedłużenie obowiązywania rozwiązań obniżających ceny paliw. W ocenie wnioskodawców projektu ustawy brak kontynuacji tych instrumentów prowadzi do nieuzasadnionego zwiększenia kosztów ponoszonych przez obywateli oraz

przedsiębiorców, a także negatywnie wpływa na poziom inflacji i koszty prowadzenia działalności gospodarczej.

W związku z powyższym wnioskodawcy proponują projekt ustawy przewidujący wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym i ustawie z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej, polegających na obniżeniu obciążeń podatkowych dotyczących paliw silnikowych w okresie od dnia 3 lipca 2026 r. do dnia 30 września 2026 r., poprzez obniżenie stawki podatku od towarów i usług, stawek podatku akcyzowego oraz zwolnienie sprzedaży detalicznej paliw z podatku od sprzedaży detalicznej.

Obniżenie stawek VAT na wymienione produkty ma na celu ograniczenie negatywnych skutków wzrostu cen paliw dla gospodarstw domowych oraz przedsiębiorstw, co powinno przyczynić się do stabilizacji cen na rynku wewnętrznym. Ponadto obniżenie stawek VAT może wpłynąć pozytywnie na konkurencyjność polskich przedsiębiorstw na rynkach międzynarodowych, poprzez zmniejszenie kosztów produkcji i transportu.

W projekcie proponuje się ustalenie wysokości stawki VAT na poziomie 8%. Stawka ta będzie obowiązywała w terminie od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r. i będzie dotyczyła:

- 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,
- olejów napędowych (CN 2710 19 43 i 2710 20 11) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych – bez względu na kod CN,
- przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych (CN 2711, z wyłączeniem CN 2711 11 00 i 2711 21 00) oraz gazowych węglowodorów alifatycznych (CN 2901), skroplonych.

Proponowana obniżka stawek podatku VAT będzie skutkowała obniżeniem dochodów budżetu państwa z tytułu podatku od towarów i usług o ok. 3,8 mld zł.

Projekt przewiduje również czasowe obniżenie stawek akcyzy dla benzyn silnikowych, olejów napędowych, biokomponentów oraz gazów wykorzystywanych do napędu silników spalinowych, które będą obowiązywać w okresie od 3 lipca 2026 r. do dnia 30 września 2026 r. Celem tej zmiany jest przeciwdziałanie negatywnym skutkom gospodarczym wynikającym z wysokich cen surowców energetycznych oraz wspieranie stabilności cen na rynku wewnętrznym. Proponowane stawki akcyzy zostały ustalone na poziomach, które mają na celu zminimalizowanie negatywnego wpływu wysokich cen paliw na gospodarkę, jednocześnie zapewniając niezbędne wpływy do budżetu państwa.

W związku z czasowym charakterem proponowanych zmian dodano w przepisach epizodycznych ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym nowy art. 164d. Przepis ten ustala stawki akcyzy, o której mowa w art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, na:

- benzyny silnikowe o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyroby powstałe ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – 1239,00 zł/1000 litrów;
- oleje napędowe o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyroby powstałe ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – 880 zł/1000 litrów;
- biokomponenty stanowiące samoistne paliwa, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczone do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN – 880 zł/1000 litrów;
- gazy przeznaczone do napędu silników spalinowych skroplone – 364 zł/1000 kilogramów.

Koszt wprowadzenia wyżej opisanych obniżek akcyzy to ok. 800 mln zł mniej we wpływach do budżetu państwa.

Projektowane zmiany mają również na celu wsparcie polskiego sektora transportowego, który jest kluczowym elementem gospodarki. Obniżenie kosztów paliw może przyczynić się do zwiększenia konkurencyjności polskich firm transportowych na rynku międzynarodowym, a także do poprawy kondycji finansowej małych i średnich przedsiębiorstw działających w tym sektorze.

Projekt przewiduje również zmiany w ustawie z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej. Zmiany te wyłączają określone produkty energetyczne z opodatkowania podatkiem od sprzedaży detalicznej w okresie od 3 lipca 2026 r. do dnia 30 września 2026 r. Celem tej zmiany jest złagodzenie skutków ekonomicznych związanych z wysokimi cenami surowców energetycznych oraz wsparcie konsumentów i przedsiębiorstw w trudnym okresie wzrostu kosztów paliw.

Wprowadzenie art. 11c do ustawy z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej jest więc rozwiązaniem mającym na celu wsparcie gospodarki oraz ochronę interesów konsumentów i przedsiębiorców w obliczu rosnących cen paliw. Proponowane zmiany są krokiem w kierunku stabilizacji rynku paliwowego, poprawy sytuacji finansowej obywateli i firm.

Zgodnie z projektem czasowemu wyłączeniu z opodatkowania podatkiem od sprzedaży detalicznej będzie podlegała sprzedaż detaliczna:

- benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- olejów napędowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- gazów przeznaczonych do napędu silników spalinowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a–b ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.

Proponowana obniżka stawek podatku od sprzedaży detalicznej będzie skutkowała obniżeniem dochodów budżetu państwa o ok. 100 mln zł.

Dodatkowo w projekcie przewiduje się nałożenie obowiązku zamieszczania przy kasie rejestrującej w lokalu przedsiębiorstwa, w którym dokonywana jest sprzedaż paliw silnikowych, czytelnej informacji o obniżeniu stawek podatku VAT oraz, że sprzedaż tych paliw nie podlega opodatkowaniu podatkiem od sprzedaży detalicznej. Obowiązek ten będzie służył zapewnieniu, że konsumenci będą w pełni świadomi m. in. obniżki stawki podatku VAT i jej wpływu na ceny paliw. Regularne informowanie klientów o zmianach w podatkach pomaga podnosić poziom świadomości ekonomicznej społeczeństwa. Ułatwia to zrozumienie

mechanizmów rynkowych i podatkowych oraz ich wpływu na codzienne życie obywateli. W dłuższej perspektywie może to prowadzić do bardziej świadomego podejmowania decyzji konsumenckich.

Projekt ustawy jest objęty prawem Unii Europejskiej. Wprawdzie prawo UE nie przewiduje wprost możliwości zastosowania obniżonych stawek VAT na produkty energetyczne takie jak benzyny silnikowe, oleje napędowe, biokomponenty, niemniej obecna sytuacja uzasadnia wprowadzenie czasowej obniżki stawki VAT. Warto przypomnieć, że analogiczne rozwiązania zostały wprowadzone przez rząd Prawa i Sprawiedliwości choćby w 2022 roku w związku ze wzrostem cen surowców energetycznych na rynkach światowych. Przyniosły one wymierną pomoc, w szczególności dla gospodarstw domowych oraz przedsiębiorców

Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z czym nie podlega notyfikacji.

Przedmiotowy projekt będzie miał wpływ dla budżetu państwa poprzez mniejsze dochody z podatku VAT, akcyzy, podatku od sprzedaży detalicznej w wysokościach przedstawionych powyżej, niemniej poprzez zwiększenie obrotów i zysków ze sprzedaży podmiotów handlowych, ich kontrahentów, dostawców i producentów, większe będą dochody z podatków dochodowych do budżetu państwa. Projekt ustawy nie będzie miał wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt zakłada, że ustawa wejdzie w życie z dniem 3 lipca 2026 r. Termin ten jest uzasadniony koniecznością szybkiego wprowadzenia rozwiązań ograniczających negatywne skutki wzrostu cen paliw.

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR) projektu ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

Projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Zbigniew Kuźmiuk

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Celem projektowanej regulacji jest ograniczenie skutków wzrostu cen paliw poprzez czasowe zmniejszenie obciążeń podatkowych związanych z ich sprzedażą. Rozwiązanie to ma charakter interwencyjny. Jego głównym zadaniem jest wsparcie gospodarstw domowych oraz przedsiębiorców poprzez obniżenie cen paliw na stacjach paliw.

Zasadniczym celem proponowanych zmian jest wprowadzenie czasowych obniżek m.in. stawek podatku od towarów i usług na niektóre produkty energetyczne, takie jak benzyny silnikowe, oleje napędowe, biokomponenty oraz gazy przeznaczone do napędu silników spalinowych skroplone. W dniu 1 lipca 2026 r. przestały obowiązywać przepisy wprowadzone w marcu 2026 r., które miały na celu ograniczenie wzrostu cen paliw będących następstwem napiętej sytuacji geopolitycznej i działań wojennych na Bliskim Wschodzie – w wyniku czego już pierwszego dnia kiedy przestały obowiązywać te przepisy nastąpił gwałtowny wzrost cen paliw na stacjach.

Sytuacja na światowych rynkach paliw nadal pozostaje niestabilna, a ceny paliw utrzymują się na wysokim poziomie. Czynniki geopolityczne w dalszym ciągu wpływają na koszty zakupu surowców energetycznych oraz ceny detaliczne paliw w Polsce. W konsekwencji kierowcy, przedsiębiorcy oraz gospodarstwa domowe nadal ponoszą zwiększone koszty funkcjonowania gospodarstw domowych oraz przedsiębiorstw. Warto przypomnieć, że analogiczne rozwiązania zostały wprowadzone przez rząd Prawa i Sprawiedliwości choćby w 2022 roku w związku ze wzrostem cen surowców energetycznych na rynkach światowych.

Przyniosły one wymierną pomoc, w szczególności dla gospodarstw domowych oraz przedsiębiorców.

Jednocześnie okres wygaśnięcia obowiązywania dotychczasowych przepisów przypadł na początek sezonu wakacyjnego, w którym znacząco wzrasta mobilność Polaków. Lipiec, sierpień i wrzesień to miesiące, które charakteryzują się zwiększonym natężeniem podróży samochodowych związanych z wypoczynkiem, wyjazdami rodzinnymi oraz turystyką krajową i zagraniczną. Wysokie ceny paliw w tym okresie stanowią szczególnie istotne obciążenie dla budżetów gospodarstw domowych.

Pomimo utrzymywania się wysokich cen paliw oraz rozpoczęcia sezonu urlopowego Rada Ministrów nie zdecydowała się na przedłużenie obowiązywania rozwiązań obniżających ceny paliw. W ocenie projektodawców projektu ustawy brak kontynuacji tych instrumentów prowadzi do nieuzasadnionego zwiększenia kosztów ponoszonych przez obywateli oraz przedsiębiorców, a także negatywnie wpływa na poziom inflacji i koszty prowadzenia działalności gospodarczej.

W związku z powyższym wnioskodawcy proponują projekt ustawy przewidujący wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym i ustawie z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej, polegających na obniżeniu obciążeń podatkowych dotyczących paliw silnikowych w okresie od dnia 3 lipca 2026 r. do dnia 30 września 2026 r., poprzez obniżenie stawki podatku od towarów i usług, stawek podatku akcyzowego oraz zwolnienie sprzedaży detalicznej paliw z podatku od sprzedaży detalicznej.

W projekcie proponuje się ustalenie wysokości stawki VAT na poziomie 8%. Stawka ta będzie obowiązywała w terminie od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r. i będzie dotyczyła:

- 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,
- olejów napędowych (CN 2710 19 43 i 2710 20 11) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych – bez względu na kod CN,
- przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazów ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych (CN 2711, z wyłączeniem CN 2711 11 00 i 2711 21 00) oraz gazowych węglowodorów alifatycznych (CN 2901), skroplonych.

Projekt przewiduje również czasowe obniżenie stawek akcyzy dla benzyn silnikowych, olejów napędowych, biokomponentów oraz gazów wykorzystywanych do napędu silników spalinowych, które będą obowiązywać w okresie od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r. W projekcie ustala się stawki akcyzy, o której mowa w art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, na:

- benzyny silnikowe o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyroby powstałe ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – 1239,00 zł/1000 litrów;
- oleje napędowe o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyroby powstałe ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – 880 zł/1000 litrów;
- biokomponenty stanowiące samoistne paliwa, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczone do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN – 880 zł/1000 litrów;
- gazy przeznaczone do napędu silników spalinowych skroplone – 364 zł/1000 kilogramów.

Projekt przewiduje również zmiany w ustawie z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej. Zmiany te wyłączają określone produkty energetyczne z opodatkowania podatkiem od sprzedaży detalicznej w okresie od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r.

Zgodnie z projektem czasowemu wyłączeniu z opodatkowania podatkiem od sprzedaży detalicznej będzie podlegała sprzedaż detaliczna:

- benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- olejów napędowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- gazów przeznaczonych do napędu silników spalinowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a–b ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.

Dodatkowo w projekcie przewiduje się nałożenie obowiązku zamieszczania przy kasie rejestrującej w lokalu przedsiębiorstwa, w którym dokonywana jest sprzedaż paliw silnikowych, czytelnej informacji o obniżeniu stawek podatku VAT na te paliwa oraz, że sprzedaż tych paliw nie podlega opodatkowaniu podatkiem od sprzedaży detalicznej.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

➤ Tak

Cel, który ma być osiągnięty za pomocą przedmiotowego projektu ustawy mógłby być w pewnym zakresie zrealizowany za pomocą innych metod tj. rozporządzeń, tak jak miało to miejsce w przypadku obniżenia podatków mających wpływ na wysokość cen paliw, w okresie między 28 marca a 30 czerwca 2026 r. Jednak uprawnienie do wydania stosownych rozporządzeń w tym zakresie posiadają właściwi ministrowie, a nie ma stosownych działań z ich strony, więc jedynym rozwiązaniem pozostaje inicjatywa ustawodawcza. Ponadto wnioskodawcy uznają, że przyjęcie rozwiązań bezpośrednio w ustawie zapewni większą pewność prawa i stabilność stosowania przepisów przez podatników oraz organy administracji. Niniejsza regulacja jednocześnie zmienia trzy odrębne ustawy podatkowe oraz nakłada dodatkowy obowiązek informacyjny na sprzedawców paliw. Dlatego kompleksowy

charakter zmian przemawia za ich uregulowaniem w jednym akcie ustawowym, co zapewni spójność systemową, przejrzystość przepisów oraz jednolite wejście w życie wszystkich instrumentów służących obniżeniu cen paliw.

II. Wymogi określone w art. 34 ust. 2 pkt 3–5 regulaminu Sejmu

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

- a) Projekt jest spójny z dotychczasowymi regulacjami.
- b) Projekt jest zgodny z Konstytucją RP, w tym z konstytucyjnym standardem ochrony wolności i praw.
- c) Projekt ustawy jest objęty prawem Unii Europejskiej. Wprawdzie prawo UE nie przewiduje wprost możliwości zastosowania obniżonych stawek VAT na produkty energetyczne takie jak benzyny silnikowe, oleje napędowe, biokomponenty, niemniej obecna sytuacja uzasadnia wprowadzenie czasowej obniżki stawki VAT. Warto przypomnieć, iż w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2022 r. w Polsce również zastosowano analogiczną stawkę VAT na wymienione produkty energetyczne.
- d) Projekt zakłada, że ustawa wejdzie w życie z dniem 3 lipca 2026 r. Termin ten jest uzasadniony koniecznością szybkiego wprowadzenia rozwiązań ograniczających negatywne skutki wzrostu cen paliw.
- e) Ze względu na terminowy charakter projektowanych przepisów ich wpływ na system podatkowy będzie miał charakter wyłącznie przejściowy i nie powoduje trwałych zmian w strukturze podatków.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Projekt przyczyni się do poprawy sytuacji gospodarstw domowych, przedsiębiorstw prowadzących działalność w sektorze transportowym, logistycznym oraz dla rolnictwa. Obniżenie kosztów paliw może również ograniczyć presję finansową w wielu branżach gospodarki.

Projekt ma szczególne znaczenie w okresie wakacyjnym, kiedy znaczna część Polaków korzysta z transportu samochodowego w związku z wyjazdami wypoczynkowymi, oraz podróżami krajowymi i zagranicznymi. Obniżenie cen paliw w tym okresie zwiększy dostępność transportu indywidualnego i ograniczy obciążenia finansowe rodzin planujących letni wypoczynek.

Obowiązek umieszczenia informacji o obniżeniu stawek podatku VAT oraz, że sprzedaż tych paliw nie podlega opodatkowaniu podatkiem od sprzedaży detalicznej służyć będzie zapewnieniu, że konsumenci będą w pełni świadomi obniżki stawki podatku VAT i jej wpływu na ceny paliw. Regularne informowanie klientów o zmianach w podatkach pomaga podnosić poziom świadomości ekonomicznej społeczeństwa. Ułatwia to zrozumienie mechanizmów rynkowych i podatkowych oraz ich wpływu na codzienne życie obywateli. W dłuższej perspektywie może to prowadzić do bardziej świadomego podejmowania decyzji konsumenckich.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Obniżenie stawek VAT, akcyzy oraz podatku od sprzedaży detalicznej na wymienione produkty ma na celu ograniczenie negatywnych skutków wzrostu cen paliw dla gospodarstw domowych oraz przedsiębiorstw, co powinno przyczynić się do stabilizacji cen na rynku wewnętrznym. Ponadto obniżenie stawek VAT może wpłynąć pozytywnie na konkurencyjność polskich przedsiębiorstw na rynkach międzynarodowych, poprzez zmniejszenie kosztów produkcji, kosztów prowadzenia działalności gospodarczej i transportu, a także do poprawy kondycji finansowej małych i średnich przedsiębiorstw działających w tym sektorze. Projektowana zmiana jest zgodna z ustawą z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480), gdyż prowadzi ona m.in. do pobudzenia rozwoju gospodarczego.

W konsekwencji proponowane zmiany pozytywnie wpłyną na sytuację finansową gospodarstw domowych oraz przedsiębiorstw. Pozytywne skutki gospodarcze odczuje również sektor turystyczny i branża usług związanych z sezonem wakacyjnym. Niższe koszty podróży samochodowych mogą przyczynić się do zwiększenia mobilności konsumentów, wzrostu liczby wyjazdów krajowych oraz większego popytu na usługi hotelarskie, gastronomiczne, rekreacyjne i handlowe.

Projekt ustawy ma pozytywny wpływ na działalność przedsiębiorstw, w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (MŚP). Projektowana ustawa nie dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców. Projekt ustawy nie dotyczy praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej. Projekt ustawy nie zawiera przepisów określających zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej.

Żadna norma ustawy - Prawo przedsiębiorców nie stoi w sprzeczności z proponowanymi rozwiązaniami, natomiast projekt ustawy stanowi odpowiedź na rosnące ceny surowców energetycznych na rynkach światowych, które mają bezpośredni wpływ na koszty produkcji i transportu, a w konsekwencji na ceny towarów i usług dla konsumentów.

[6] Jakie są przewidywane skutki finansowe projektowanych rozwiązań, w szczególności wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego?

Przedmiotowy projekt będzie miał wpływ dla budżetu państwa poprzez mniejsze dochody z podatku VAT, akcyzy, podatku od sprzedaży detalicznej, niemniej poprzez zwiększenie obrotów i zysków ze sprzedaży przez podmioty handlowe, ich kontrahentów, dostawców i producentów, większe będą dochody z podatków dochodowych do budżetu państwa.

Proponowana obniżka stawek podatku VAT będzie skutkowała obniżeniem dochodów budżetu państwa z tytułu podatku od towarów i usług o ok. 3,8 mld zł.

Koszt wprowadzenia obniżek akcyzy to ok. 800 mln zł mniejsze wpływy do budżetu państwa.

Z kolei proponowana obniżka stawek podatku od sprzedaży detalicznej będzie skutkowała obniżeniem dochodów budżetu państwa o ok. 100 mln zł.

Projekt ustawy nie będzie miał wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

[7] Wykaz źródeł finansowania, jeśli projekt ustawy pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Przedmiotowy projekt będzie miał wpływ dla budżetu państwa poprzez mniejsze dochody z podatku VAT, akcyzy, podatku od sprzedaży detalicznej, niemniej poprzez zwiększenie obrotów i zysków ze sprzedaży przez podmioty handlowe, ich kontrahentów, dostawców i producentów, większe będą dochody z podatków dochodowych do budżetu państwa.

Proponowana obniżka stawek podatku VAT będzie skutkowała obniżeniem dochodów budżetu państwa z tytułu podatku od towarów i usług o ok. 3,8 mld zł.

Koszt wprowadzenia obniżek akcyzy to ok. 800 mln zł mniejsze wpływy do budżetu państwa.

Z kolei proponowana obniżka stawek podatku od sprzedaży detalicznej będzie skutkowała obniżeniem dochodów budżetu państwa o ok. 100 mln zł.

Projekt ustawy nie będzie miał wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

➤ Nie

III. Wymogi określone w art. 34 ust. 2a i 2b regulaminu Sejmu

[9] Czy projekt ustawy zawiera przepisy określające zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

[10] Czy wdrożenie projektowanych przepisów spowoduje obciążenia administracyjne mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

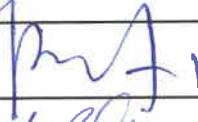
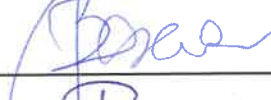
➤ Nie

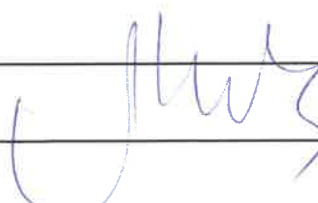
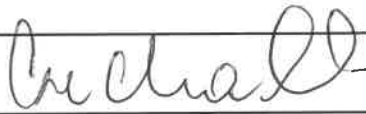
[11] Czy projekt ustawy zawiera przepisy regulacyjne lub określa wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (art. 34 ust. 2b regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

Lista posłów Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość

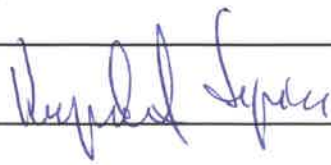
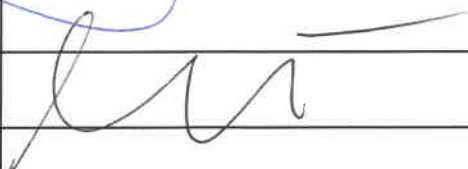
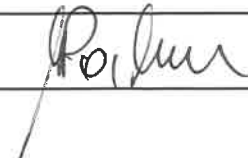
popierających projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw

L.p.	Imię i nazwisko	Podpis
1.	Andrzej Adamczyk	
2.	Waldemar Andzel	
3.	Dorota Arciszewska-Mielewczyk	
4.	Iwona Arent	
5.	Marek Ast	
6.	Piotr Babinetz	
7.	Anna Baluch	
8.	Ryszard Bartosik	
9.	Barbara Bartuś	
10.	Mariusz Błaszczak	
11.	Rafał Bochenek	
12.	Jacek Bogucki	
13.	Joanna Borowiak	
14.	Kamil Bortniczuk	
15.	Bożena Borys-Szopa	
16.	Lidia Burzyńska	
17.	Zbigniew Chmielowiec	
18.	Artur Chojecki	
19.	Kazimierz Choma	
20.	Dominika Chorościńska	

21.	Tadeusz Chrzan	
22.	Anna Cicholska	
23.	Krzysztof Cieciora	
24.	Janusz Cieszyński	
25.	Michał Cieślak	
26.	Krzysztof Czarnecki	
27.	Witold Czarnecki	
28.	Przemysław Czarnek	
29.	Arkadiusz Czartoryski	
30.	Lidia Czechak	
31.	Anita Czerwińska	
32.	Katarzyna Czochara	
33.	Władysław Dajczak	
34.	Anna Dąbrowska-Banaszek	
35.	Zbigniew Dolata	
36.	Bartłomiej Dorywalski	
37.	Przemysław Drabek	
38.	Elżbieta Duda	
39.	Jan Dziedziczak	
40.	Magdalena Filipek-Sobczak	
41.	Radosław Fogiel	
42.	Andrzej Gawron	
43.	Grzegorz Gaża	
44.	Anna Gembicka	

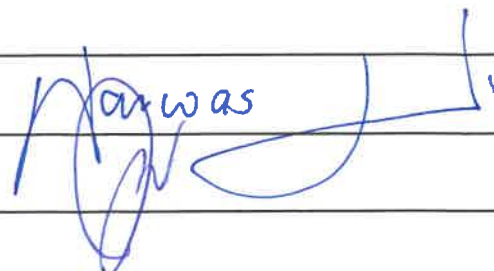
45.	Szymon Giżyński	
46.	Piotr Gliński	
47.	Małgorzata Golińska	
48.	Kazimierz Gołojuch	
49.	Robert Gontarz	
50.	Mariusz Gosek	
51.	Agnieszka Górską	
52.	Marcin Grabowski	
53.	Marek Gróbarczyk	
54.	Andrzej Gut-Mostowy	
55.	Kazimierz Gwiazdowski	
56.	Marcin Gwóźdź	
57.	Czesław Hoc	
58.	Zbigniew Hoffmann	
59.	Marcin Horala	
60.	Paweł Hreniak	
61.	Paweł Jabłoński	
62.	Michał Jach	
63.	Norbert Kaczmarczyk	
64.	Filip Kaczyński	
65.	Jarosław Kaczyński	
66.	Piotr Kaleta	
67.	Sebastian Kaleta	
68.	Mariusz Kałużny	

69.	Jan Kanthak	
70.	Fryderyk Kapinos	
71.	Łukasz Kmita	
72.	Maria Koc	
73.	Andrzej Kosztowniak	
74.	Henryk Kowalczyk	
75.	Michał Kowalski	
76.	Bartosz Kownacki	
77.	Jarosław Krajewski	
78.	Wiesław Krajewski	
79.	Leonard Krasulski	
80.	Piotr Król	
81.	Anna Krupka	
82.	Andrzej Kryj	
83.	Mariusz Krystian	
84.	Krzysztof Kubów	
85.	Marek Kuchciński	
86.	Wioletta Maria Kulpa	
87.	Maria Kurowska	
88.	Władysław Kurowski	
89.	Zbigniew Kuźmiuk	
90.	Anna Kwiecień	
91.	Ewa Leniart	
92.	Joanna Lichocka	

93.	Krzysztof Lipiec	
94.	Grzegorz Lorek	
95.	Sebastian Łukaszewicz	
96.	Marzena Machałek	
97.	Antoni Macierewicz	
98.	Grzegorz Macko	
99.	Ewa Malik	
100.	Maciej Małecki	
101.	Dariusz Matecki	
102.	Jerzy Materna	
103.	Grzegorz Matusiak	
104.	Marek Matuszewski	
105.	Anna Milczanowska	
106.	Daniel Milewski	
107.	Mateusz Morawiecki	
108.	Jan Mosiński	
109.	Michał Moskal	
110.	Aleksander Mrówczyński	
111.	Marcin Ociepa	
112.	Bogumiła Olbryś	
113.	Jacek Osuch	
114.	Anna Paluch	
115.	Teresa Pamuła	
116.	Monika Pawłowska	

117.	Bolesław Piecha	
118.	Grzegorz Piechowiak	
119.	Anna Pieczarka	
120.	Dariusz Piontkowski	
121.	Kacper Płażyński	
122.	Szymon Pogoda	
123.	Jerzy Polaczek	
124.	Piotr Polak	
125.	Marcin Porzucek	VP
126.	Grzegorz Puda	
127.	Zbigniew Rau	
128.	Marcin Romanowski	
129.	Rafał Romanowski	
130.	Urszula Rusecka	U. Rusecka
131.	Paweł Rychlik	
132.	Paweł Sałek	
133.	Jacek Sasin	
134.	Anna Schmidt	
135.	Łukasz Schreiber	
136.	Jarosław Sellin	
137.	Olga Semeniuk-Patkowska	
138.	Edward Siarka	
139.	Sławomir Skwarek	
140.	Kazimierz Smoliński	

141.	Krzysztof Sobolewski	
142.	Agnieszka Soin	
143.	Katarzyna Sójka	
144.	Mirosława Stachowiak-Różecka	
145.	Dariusz Stefaniuk	
146.	Marek Subocz	
147.	Marek Suski	Marek Suski
148.	Artur Szałabawka	
149.	Wojciech Szarama	
150.	Krzysztof Szczucki	
151.	Józefa Szczurek-Żelazko	
152.	Paweł Szrot	
153.	Stanisław Szwed	
154.	Szymon Szynkowski vel Sęk	
155.	Agnieszka Ścigaj	
156.	Andrzej Śliwka	
157.	Jacek Świat	
158.	Krzysztof Tchórzewski	
159.	Robert Telus	
160.	Ryszard Terlecki	
161.	Włodzimierz Tomaszewski	
162.	Sylwester Tułajew	
163.	Piotr Uruski	
164.	Piotr Uściński	

165.	Marcin Warchoń	
166.	Robert Warwas	
167.	Jan Warzecha	
168.	Małgorzata Wassermann	
169.	Rafał Weber	
170.	Marek Wesoly	
171.	Patryk Wicher	
172.	Jarosław Wieczorek	
173.	Teresa Wilk	
174.	Elżbieta Witek	
175.	Agnieszka Wojciechowska van Heukelom	
176.	Agata Wojtyszek	
177.	Michał Woś	
178.	Grzegorz Woźniak	
179.	Tadeusz Woźniak	
180.	Michał Wójcik	
181.	Bartłomiej Wróblewski	
182.	Jarosław Zieliński	
183.	Tomasz Zieliński	
184.	Zbigniew Ziobro	
185.	Wojciech Zubowski	
186.	Ireneusz Zyska	
187.		
188.		