SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja

Druk nr 3089

Warszawa, 2 lipca 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

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

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Zbigniewa Krzysztofa Kuźmiuka.

(-) Waldemar Andzel; (-) Ryszard Bartosik; (-) Barbara Bartuś; (-) Mariusz Błaszczak; (-) Joanna Borowiak; (-) Kamil Bortniczuk; (-) Bożena Borys-Szopa; (-) Lidia Burzyńska; (-) Artur Chojecki; (-) Kazimierz Bogusław Choma; (-) Anna Ewa Cicholska; (-) Lidia Czechak; (-) Katarzyna Czochara; (-) Zbigniew Dolata; (-) Elżbieta Duda; (-) Anna Gembicka; (-) Kazimierz Gwiazdowski; (-) Norbert Jakub Kaczmarczyk; (-) Łukasz Kmita; (-) Leonard Krasulski; (-) Wioletta Maria Kulpa; (-) Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk; (-) Ewa Leniart; (-) Krzysztof Lipiec; (-) Antoni Macierewicz; (-) Ewa Malik; (-) Grzegorz Matusiak; (-) Marek Matuszewski; (-) Anna Milczanowska; (-) Jan Mosiński; (-) Aleksander Mikołaj Mrówczyński; (-) Bogumiła Olbryś; (-) Anna Paluch; (-) Piotr Polak; (-) Marcin Porzucek; (-) Zbigniew Rau; (-) Urszula Rusecka; (-) Sławomir Skwarek; (-) Kazimierz Smoliński; (-) Marek Suski; (-) Paweł Szrot; (-) Stanisław Szwed; (-) Jacek Świat; (-) Krzysztof Tchórzewski; (-) Robert Telus; (-) Włodzimierz Tomaszewski; (-) Robert Warwas; (-) Jan Warzecha; (-) Grzegorz Woźniak; (-) Michał Wójcik.

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Projekt

U S T A W A

z dnia …

o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw[1)]

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 obowiązujące 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 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.

Projekt przewiduje również czasowe obniżenie stawek akcyzy dla benzyn silnikowych, olejów napędowych, biokomponentów oraz gazów wykorzystywanych do napędu silników spalinowych, które będą obowiązujące 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

KANCELARIA SEJMU
BIURO EKSPERTYZ I OCENY SKUTKÓW REGULACJI

Warszawa, 14 lipca 2026 r.

BEOS-WOSF/WPEiM-1691/26

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L.dz. SPS-III.020.213.11.2026
Data wpływu 14. 07. 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2026 r. poz. 573, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

I. Przedmiot projektu ustawy

Przedmiotem poselskiego projektu jest nowelizacja ustaw:

1) z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2025 r. poz. 775, ze zm.; dalej: u.p.t.u.) – art. 1 projektu;
2) z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 412, ze zm.; dalej: u.p.akc.) – art. 2 projektu;
3) z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 148, ze zm.; dalej: u.p.sp.det.) – art. 3 projektu.

Ad 1)

Projekt przewiduje obniżenie w okresie od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r. stawki podatku od towarów i usług 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.

W obecnym stanie prawnym towary te są opodatkowane stawką podstawową, która wynosi 23% (zob. art. 146ef ust. 1 pkt 1 u.p.t.u.).

W projekcie proponuje się czasowe obniżenie, na okres od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r., stawki podatku od towarów i usług na te towary do 8% (nowy art. 146dd u.p.t.u. – art. 1 projektu).

Ad 2)

Projekt przewiduje obniżenie w okresie od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r. stawek podatku akcyzowego dla (nowy art. 164d w u.p.akc. – art. 2 projektu):

1) benzyn silnikowych o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – z 1 529,00 zł/1 000 litrów do 1 239 zł/1 000 litrów;
2) olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – z 1 160,00 zł/1 000 litrów do 880 zł/1 000 litrów;
3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN – z 1 160,00 zł/1 000 litrów do 880 zł/1 000 litrów;
4) przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych objętych pozycją CN 2711 oraz gazowych węglowodorów alifatycznych objętych pozycją CN 2901 – skroplonych – z 659,00 zł/1 000 kg do 364 zł/1 000 kg.

Ad 3)

W projekcie proponuje się zwolnienie w okresie od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r. od podatku o od sprzedaży detalicznej (nowy art. 11c w u.p.sp.det. – art. 3 projektu):

1) benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 u.p.akc., tj. benzyn silnikowych o kodach 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, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 u.p.akc., tj. olejów napędowych o kodzie 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, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 u.p.akc., tj. biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN;
4) gazów przeznaczonych do napędu silników spalinowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a-b u.p.akc., tj. gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych objętych pozycją CN 2711 oraz gazowych węglowodorów alifatycznych objętych pozycją CN 2901 – skroplonych i w stanie gazowym, gazu ziemnego o kodach CN 2711 11 00 i 2711 21 00 oraz wyprodukowanych w składzie podatkowym i spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach: biogazu, bez względu na kod CN, wodoru i biowodoru o kodzie CN 2804 10 00.

Projekt nakłada także obowiązek zamieszczania przez sprzedawców, dokonujących sprzedaży paliw silnikowych objętych obniżoną stawką podatku od towarów i usług na podstawie nowego art. 146dd u.p.t.u., przy kasie rejestrującej w lokalu przedsiębiorstwa, w którym dokonywana jest sprzedaż tych paliw silnikowych, czytelnej informacji, że od dnia 3 lipca 2026 r. do dnia 30 września 2026 r. sprzedaż tych paliw jest objęta stawką podatku od towarów i usług obniżoną do wysokości 8% (art. 4 projektu).

Projektowana ustawa miałaby wejść w życie z dniem 3 lipca 2026 r. (art. 5 projektu).

II. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

W zakresie odnoszącym się do przedmiotu projektu zastosowanie mają:
1) w zakresie podatku od towarów i usług – dyrektywa 2006/112/WE Rady w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE L 347 z 11.12.2006, s. 1, ze zm.; dalej: dyrektywa VAT lub dyrektywa 2006/112/WE);
2) w zakresie podatku akcyzowego – dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz. Urz. UE L 283 z 31.10.2003, s. 51, ze zm.; dalej: dyrektywa 2003/96/WE).

Podatek od sprzedaży detalicznej nie jest w obecnym stanie prawnym objęty harmonizacją w Unii Europejskiej na podstawie art. 113 lub art. 115 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TfUE).

Zgodnie z art. 401 dyrektywy VAT, bez uszczerbku dla innych przepisów prawa wspólnotowego, dyrektywa 2006/112/WE nie uniemożliwia żadnemu

państwu członkowskiemu utrzymywania lub wprowadzania podatków od umów ubezpieczeniowych, podatków od gier i zakładów, podatków akcyzowych, opłat skarbowych lub, w ujęciu bardziej ogólnym, wszelkich podatków, ceł i należności, które nie mają charakteru podatków obrotowych, pod warunkiem że pobór tych podatków, ceł i należności nie wiąże się w wymianie handlowej między państwami członkowskimi z formalnościami przy przekraczaniu granic.

Ad 1)

Zgodnie z art. 96 dyrektywy VAT państwa członkowskie stosują stawkę podstawową VAT, która jest określana przez każde państwo członkowskie jako procent podstawy opodatkowania i która jest jednakowa dla dostaw towarów i świadczenia usług.

Zgodnie z art. 97 dyrektywy VAT stawka podstawowa nie może być niższa niż 15%. Zgodnie natomiast z art. 98 ust. 1 dyrektywy 2006/112/WE w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 6 dyrektywy 2022/542 [1] państwa członkowskie mogą stosować nie więcej niż dwie stawki obniżone, przy czym stawki obniżone ustalane są jako procent podstawy opodatkowania, który nie może być niższy niż 5%, i są stosowane wyłącznie do dostaw towarów i świadczenia usług wymienionych w załączniku III dyrektywy VAT (art. 98 ust. 1 akapit pierwszy i drugi). Zgodnie z art. 98 ust. 1 akapit trzeci dyrektywy VAT państwa członkowskie mogą stosować stawki obniżone do dostaw towarów lub świadczenia usług ujętych w maksymalnie 24 punktach (spośród 32) w załączniku III dyrektywy VAT.

Obecnie stawki obniżone mogą być stosowane m.in. na dostawę energii elektrycznej, ciepła sieciowego i chłodzenia sieciowego oraz biogazu produkowanego z surowców wymienionych w części A załącznika IX do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001 [2] ; dostawę i instalowanie wysoce wydajnych, niskoemisyjnych systemów ogrzewania, które nie przekraczają poziomów odniesienia dotyczących emisji cząstek stałych określonych w załączniku V do rozporządzenia Komisji (UE) 2015/1189 [3] i w załączniku V do rozporządzenia Komisji (UE) 2015/1185 [4] i którym przyznano etykietę energetyczną UE, aby pokazać, że kryterium, o którym

[1] Dyrektywa Rady (UE) 2022/542 z dnia 5 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany dyrektyw 2006/112/WE i (UE) 2020/285 w zakresie stawek podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE L 107 z 6.04.2022, s. 1).

[2] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE L 328 z 21.12.2018, s. 82, ze zm.).

[3] Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/1189 z dnia 28 kwietnia 2015 r. w sprawie wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/125/WE w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla kotłów na paliwo stałe (Dz. Urz. UE L 193 z 21.07.2015, s. 100, ze zm.).

[4] Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/1185 z dnia 24 kwietnia 2015 r. w sprawie wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/125/WE w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwo stałe (Dz. Urz. UE L 193 z 21.07.2015, s. 1, ze zm.).

mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1369[5], zostało spełnione; oraz, do dnia 1 stycznia 2030 r. gazu ziemnego i drewna opałowego (pkt 22 załącznika III).

Dodatkowo, zgodnie z art. 98 ust. 2 dyrektywy VAT, w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 6 dyrektywy 2022/542, oprócz dwóch stawek obniżonych, o których mowa w art. 98 ust. 1 dyrektywy VAT, państwa członkowskie mogą stosować stawkę obniżoną niższą niż stawka minimalna 5% oraz zwolnienie z prawem do odliczenia VAT zapłaconego na poprzednim etapie do dostaw towarów lub świadczenia usług ujętych w maksymalnie siedmiu punktach w załączniku III dyrektywy VAT (akapit pierwszy). Stawka obniżona niższa niż stawka minimalna 5% oraz zwolnienie z prawem do odliczenia VAT zapłaconego na poprzednim etapie mogą być stosowane m.in. w odniesieniu do dostaw towarów lub świadczenia usług ujętych w pkt 1-6 oraz pkt 10c załącznika III dyrektywy VAT (akapit drugi lit. a). Tym samym art. 98 ust. 2 akapit drugi lit. a dyrektywy VAT w brzmieniu nadanym dyrektywą 2022/542 dopuszcza możliwość zastosowania niższej od 5% obniżonej stawki podatku VAT lub zwolnienia od podatku z prawem do odliczenia VAT zapłaconego na poprzednim etapie m.in. do: a) dostaw środków spożywczych (łącznie z napojami, ale z wyłączeniem napojów alkoholowych) przeznaczonych do spożycia przez ludzi i zwierzęta, żywe zwierzęta, nasiona, rośliny oraz składników zwykle przeznaczonych do produkcji środków spożywczych; produktów zwykle przeznaczone do użytku jako dodatek lub substytut środków spożywczych (pkt 1 załącznika III); b) wody (pkt 2 załącznika III); c) produktów farmaceutycznych do celów medycznych i weterynaryjnych, w tym produktów używanych do celów antykoncepcyjnych, higieny osobistej dla kobiet oraz chłonnych środków higienicznych (pkt 3 załącznika III); d) sprzętu medycznego, medycznych urządzeń wspomagających, wyrobów medycznych, przedmiotów medycznych i sprzętu pomocniczego oraz sprzętu ochronnego (w tym masek ochronnych), przeznaczonych zwykle do użytku w opiece zdrowotnej lub do użytku osób z niepełnosprawnościami, towarów niezbędnych do kompensowania i przezwyciężania niepełnosprawności, jak również dostosowania, naprawy, wynajmu i dzierżawy takich towarów (pkt 4 załącznika III); e) przewozu osób i transportu towarzyszących im towarów, takich jak bagaż, rowery, w tym rowery elektryczne, pojazdy silnikowe lub inne, lub świadczenia usług związanych z przewozem osób (pkt 5 załącznika III); f) dostawy, w tym w formie wypożyczeń w bibliotekach, książek, gazet i czasopism na nośnikach fizycznych lub drogą elektroniczną albo na oba sposoby (łącznie z broszurami, ulotkami i podobnymi materiałami drukowanymi, książeczkami obrazkowymi, do rysowania lub kolorowania dla dzieci, nutami drukowanymi lub w postaci rękopisu, mapami, mapami

[5] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1369 z dnia 4 lipca 2017 r. ustanawiające ramy etykietowania energetycznego i uchylające dyrektywę 2010/30/UE (Dz. Urz. UE L 198 z 28.07.2017, s. 1).

hydrograficznymi lub podobnymi), innych niż publikacje, które w całości lub w przeważającej mierze służą celom reklamowym, oraz innych niż publikacje, które w całości lub w przeważającej mierze składają się z treści wideo lub możliwej do odsłuchania muzyki; produkcji publikacji dla organizacji nienastawionych na osiąganie zysku oraz świadczenie usług związanych z taką produkcją (pkt 6 załącznika III); g) dostawy i instalacji paneli słonecznych na prywatnych budynkach mieszkalnych, budynkach mieszkalnych oraz na budynkach publicznych i innych budynkach wykorzystywanych w interesie publicznym, a także w sąsiedztwie takich budynków (pkt 10c załącznika III).

Stawka obniżona niższa niż stawka 5% oraz zwolnienie z prawem do odliczenia mogą być stosowane również w odniesieniu do innych punktów załącznika III, ale tylko w zakresie objętym możliwościami przewidzianymi w art. 105a ust. 1 dyrektywy VAT, a więc w odniesieniu do dostaw towarów i świadczenia usług, na które stawka obniżona niższa niż 5% lub zwolnienie z prawem do odliczenia stosowane były – zgodnie z prawem UE – w dniu 1 stycznia 2021 r.

Ad 2)

Dyrektywa 2003/96/WE swoim zakresem przedmiotowym obejmuje m.in. wyroby objęte kodami CN[6] (zob. art. 2 ust. 1 lit. b):

a) 2710, w tym benzynę o liczbie oktanowej (RON) 95 lub większej, ale mniejszej niż 98 (CN 2710 12 45) i benzynę o liczbie oktanowej (RON) 98 lub większej (CN 2710 12 49) oraz oleje ciężkie napędowe o zawartości siarki nieprzekraczającej 0,001% masy (CN 2710 19 43)[7] i oleje napędowe o zawartości siarki nieprzekraczającej 0,001% masy (CN 2710 20 11);
b) 2711 – gaz ziemny (mokry) i pozostałe węglowodory gazowe.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 2003/96/WE od dnia 1 stycznia 2010 r. na wyroby te obowiązują minimalne poziomy opodatkowania ustalone w załączniku I tabela A, i tak minimalna stawka podatku akcyzowego na:

a) benzynę bezołowiową oznaczoną kodami CN 2710 12 45 i 2710 12 49 wynosi 359 EUR za 1 000 l;
b) olej gazowy oznaczony kodami CN 2710 19 43 i 2710 20 11 wynosi 330 EUR za 1 000 l;
c) gaz płynny (CN 2711 12 11 do 2711 19 00) wynosi 125 EUR za 1 000 kg.

Zgodnie z art. 2 ust. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2003/96/WE w przypadku przeznaczenia do wykorzystania, oferowania na sprzedaż lub wykorzystywania jako paliwo silnikowe lub paliwo do ogrzewania, produkty energetyczne inne niż te, których poziom opodatkowania został określony

---

[6] Zob. rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/1926 z dnia 22 września 2025 r. zmieniające załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz. Urz. UE L 2025/1926 z 31.10.2025).

[7] Obecnie CN 2710 19 35.

w dyrektywie 2003/96/WE, podlegają podatkowi zgodnie z wykorzystaniem, według stawki przyjętej dla równoważnego paliwa do ogrzewania lub paliwa silnikowego. Zgodnie natomiast z art. 2 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2003/96/WE oprócz podlegających opodatkowaniu produktów wymienionych w art. 2 ust. 1 tej dyrektywy, wszelkie produkty przeznaczone do wykorzystania, oferowane na sprzedaż lub wykorzystywane jako paliwo silnikowe, lub jako dodatek lub rozcieńczalnik do paliw silnikowych, podlegają opodatkowaniu według stawki przyjętej dla równoważnego paliwa silnikowego.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 dyrektywy 2003/96/WE dla państw członkowskich, które nie przyjęły euro, wartość euro wyrażona w walutach krajowych mająca zastosowanie do wartości poziomów opodatkowania jest ustalana raz w roku, przy czym stosuje się kursy obowiązujące w pierwszym dniu roboczym października i opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej; kursy te stosuje się od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego. Jednocześnie w ust. 2 tego artykułu postanowiono, że państwa członkowskie mogą zachować kwoty opodatkowania obowiązujące w czasie waloryzacji rocznej przewidzianej w ust. 1, jeśli przeliczenie kwot poziomu opodatkowania wyrażonych w EUR skutkowałaby podwyższeniem o mniej niż 5% lub 5 EUR, w zależności od tego, która z tych kwot jest niższa, w poziomie opodatkowania wyrażonego w walucie krajowej.

Kurs EUR/PLN obowiązujący w dniu 1 października 2025 r. (pierwszy dzień roboczy tego miesiąca) wynosił 4,2583[8].

Zgodnie z art. 19 ust. 1 dyrektywy 2003/96/WE, oprócz odstępstw od ogólnych zasad opodatkowania wyrobów energetycznych określonych w dyrektywie, Rada, stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżek na podstawie szczególnych rozważań politycznych (akapit pierwszy). Państwo członkowskie pragnące wprowadzić taki środek powiadamia o tym Komisję oraz dostarcza Komisji wszelkie właściwe i konieczne informacje (akapit drugi). Komisja bada wniosek, biorąc pod uwagę, między innymi, prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, konieczność zapewnienia uczciwej konkurencji oraz politykę zdrowotną, środowiska, energetyczną i transportową Wspólnoty (akapit trzeci). W terminie trzech miesięcy od otrzymania wszystkich właściwych i koniecznych informacji, Komisja przedstawia propozycję upoważnienia takiego środka przez Radę, albo powiadamia Radę o przyczynach dla jakich nie przedstawiła propozycji upoważnienia takiego środka (akapit czwarty). Zgodnie z art. 19 ust. 2 dyrektywy 2003/96/WE upoważnienia określone w jej art. 19 ust. 1 są

[8] Dz. Urz. UE C/2025/5258 z 2.10.2025.

przyznawane maksymalnie na okres 6 lat, z możliwością odnowienia zgodnie z procedurą przedstawioną w jej art. 19 ust. 1[9].

III. Analiza projektu ustawy pod kątem prawa Unii Europejskiej

Projektowana ustawa:

1) obniża do 8% (z obecnych 23%) stawkę podatku od towarów i usług dla:
   a) 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;
   b) 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;
   c) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych – bez względu na kod CN;
   d) 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;
2) obniża stawki podatku akcyzowego dla:
   a) benzyn silnikowych o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – z 1 529,00 zł/1 000 litrów do 1 239 zł/1 000 litrów, tj. według kursu obowiązującego w dniu 1 października 2025 r. – 290,96 EUR/1 000 litrów;
   b) olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – z 1 160,00 zł/1 000 litrów do 880 zł/1 000 litrów, tj. 206,66 EUR/1 000 litrów;
   c) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN – z 1 160,00 zł/1 000 litrów do 880 zł/1 000 litrów, tj. 206,66 EUR/1 000 litrów;
   d) przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych objętych pozycją CN 2711 oraz gazowych węglowodorów alifatycznych objętych pozycją CN

[9] O taką derogację wystąpiły Szwecja (zob. COM (2026) 189 final) oraz Chorwacja (zob. COM (2026) 285 final). W przypadku Szwecji upoważnienie ma obowiązywać przez pięć miesięcy, natomiast w przypadku Chorwacji przez sześć miesięcy.

2901 – skroplonych – z 659,00 zł/1 000 kg do 364 zł/1 000 kg, tj. 85,48 EUR/1 000 kg;

3) zwalania z podatku od sprzedaży detalicznej:

a) benzyny silnikowe, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 u.p.akc., tj. 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;

b) oleje napędowe, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 u.p.akc., tj. 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;

c) biokomponenty stanowiące samoistne paliwa, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 u.p.akc., tj. biokomponenty stanowiące samoistne paliwa, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN;

d) gazy przeznaczone do napędu silników spalinowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a-b u.p.akc., tj. gaz ziemny (mokry) i pozostałe węglowodory gazowe objęte pozycją CN 2711 oraz gazowe węglowodory alifatyczne objęte pozycją CN 2901 – skroplone i w stanie gazowym, gaz ziemny o kodach CN 2711 11 00 i 2711 21 00 oraz wyprodukowane w składzie podatkowym i spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach: biogaz, bez względu na kod CN, wodór i biowodór o kodzie CN 2804 10 00.

Obniżenie stawek podatku od towarów i usług i podatku akcyzowego oraz zwolnienie z podatku od sprzedaży detalicznej ma charakter czasowy i ma obowiązywać w okresie od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r.

Ad 1)

Zgodnie z art. 98 ust. 1 dyrektywy 2006/112/WE w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 6 dyrektywy 2022/542 państwa członkowskie mogą stosować nie więcej niż dwie stawki obniżone, przy czym stawki obniżone ustalane są jako procent podstawy opodatkowania, który nie może być niższy niż 5%, i są stosowane wyłącznie do dostaw towarów i świadczenia usług wymienionych w załączniku III dyrektywy VAT (art. 98 ust. 1 akapit pierwszy i drugi). Stawka obniżona, nie niższa niż 5%, może być stosowana m.in. do dostaw energii elektrycznej, ciepła sieciowego i chłodzenia sieciowego oraz biogazu produkowanego z surowców wymienionych w części A załącznika IX do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001; dostawy i instalowania wysoce wydajnych, niskoemisyjnych systemów ogrzewania, które nie przekraczają poziomów odniesienia dotyczących emisji cząstek stałych określonych w załączniku V do rozporządzenia Komisji (UE) 2015/1189 i w załączniku V do rozporządzenia Komisji (UE) 2015/1185 i którym

przyznano etykietę energetyczną UE, aby pokazać, że kryterium, o którym mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1369, zostało spełnione; oraz, do dnia 1 stycznia 2030 r. gazu ziemnego i drewna opałowego (pkt 22 załącznika III). Dyrektywa VAT nie zezwala natomiast na stosowanie stawki obniżonej do dostaw benzyn silnikowych i olejów opałowych oraz innych produktów wykorzystywanych jako paliwa silnikowe.

Należy również zauważyć, że projektowana ustawa nie ogranicza stosowania stawki 8% do biogazu wyprodukowanego wyłącznie z surowców wymienionych w części A załącznika IX do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001, obejmując tą stawką wszystkie biokomponenty stanowiące samoistne paliwa, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczone do napędu silników spalinowych (bez względu na CN).

Tym samym należy uznać, że projektowana ustawa, w zakresie, w jakim ustala na okres od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r. stawkę podatku od towarów i usług w wysokości 8% dla benzyn silnikowych (CN 2710 12 45 lub 2710 12 49) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, olejów napędowych (CN 2710 19 43 i 2710 20 11) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, 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, o których mowa w projektowanym art. 146dd u.p.t.u., jest niezgodna z art. 98 ust. 1 w związku z załącznikiem III dyrektywy VAT.

Ad 2)

Zgodnie z art. 7 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 2003/96/WE od dnia 1 stycznia 2010 r. na wyroby akcyzowe, o których mowa w projektowanym art. 164aa u.p.akc. (art. 2 projektu), obowiązują minimalne poziomy opodatkowania ustalone w załączniku I tabela A, i tak minimalna stawka podatku akcyzowego na:

a) benzynę bezołowiową oznaczoną kodami CN 2710 12 45 i 2710 12 49 wynosi 359 EUR za 1 000 l;
b) olej gazowy oznaczony kodami CN 2710 19 43 i 2710 20 11 wynosi 330 EUR za 1 000 l;
c) gaz płynny (CN 2711 12 11 do 2711 19 00) wynosi 125 EUR za 1 000 kg.

Takie same stawki obowiązują, zgodnie z art. 2 ust. 3 akapit pierwszy i drugi dyrektywy 2003/96/WE, na wszystkie inne produkty przeznaczone do

wykorzystania, oferowane na sprzedaż lub wykorzystywane jako paliwo silnikowe, lub jako dodatek lub rozcieńczalnik do paliw silnikowych.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 dyrektywy 2003/96/WE dla państw członkowskich, które nie przyjęły euro, wartość euro wyrażona w walutach krajowych mająca zastosowanie do wartości poziomów opodatkowania jest ustalana raz w roku, przy czym stosuje się kursy obowiązujące w pierwszym dniu roboczym października i opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej; kursy te stosuje się od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego.

Biorąc pod uwagę kurs EUR/PLN obowiązujący w dniu 1 października 2025 r. (pierwszy dzień roboczy tego miesiąca), opublikowany w Dzienniku Urzędowym UE (C/2025/5258), minimalne poziomy opodatkowania wyrażone w PLN powinny wynosić, dla:

a) benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 u.p.akc. – 1 528,73 zł/1 000 litrów;
b) oleju gazowego, o którym mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 u.p.akc. – 1 405,24 zł/1 000 litrów;
c) biokomponentów, stanowiących samoistne paliwo, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 u.p.akc. – 1 405,24 zł/1 000 litrów,
d) gazu płynnego, o którym mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a u.p.akc. – 532,29 zł/1 000 kg.

Zgodnie z art. 13 ust. 2 dyrektywy 2003/96/WE państwa członkowskie, które nie przyjęły euro, mogą zachować kwoty opodatkowania obowiązujące w czasie waloryzacji rocznej przewidzianej w art. 13 ust. 1 tej dyrektywy, jeśli przeliczenie kwot poziomu opodatkowania wyrażonych w EUR skutkowałaby podwyższeniem o mniej niż 5% lub 5 EUR, w zależności od tego, która z tych kwot jest niższa, w poziomie opodatkowania wyrażonego w walucie krajowej.

Biorąc pod uwagę minimalne poziomy opodatkowania paliw silnikowych wynikające z art. 7 ust. 1 akapit pierwszy i załącznika I, tabela A dyrektywy 2003/96/WE oraz kurs EUR/PLN, obowiązujący w pierwszym dniu roboczym października 2025 r. i mający zastosowanie do ustalania stawek podatku akcyzowego na paliwa silnikowe od 1 stycznia 2026 r. (art. 13 ust. 1 dyrektywy 2003/96/WE), wysokość stawek podatku akcyzowego na paliwa silnikowe obowiązujących w 2025 r. oraz dyspozycję art. 2 ust. 3 akapit pierwszy i drugi i art. 13 ust. 2 dyrektywy 2003/96/WE, a także brak upoważnienia do obniżenia stawek podatku akcyzowego, o którym mowa w art. 19 ust. 1 dyrektywy 2003/96/WE, należy stwierdzić, że projektowana ustawa, w zakresie, w jakim ustala na okres od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r. stawki podatku akcyzowego dla: a) benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 u.p.akc. – w wysokości 1 239 zł/1 000 litrów; b) olejów napędowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 u.p.akc. – w wysokości 880 zł/1 000 litrów; c) biokomponentów stanowiących samoistne paliwo, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 u.p.akc. – w wysokości 880 zł/1 000 litrów oraz d) gazu do napędu

silników spalinowych, o którym mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a u.p.akc. – w wysokości 364 zł/1 000 kg, jest niezgodna z art. 7 ust. 1 w związku z załącznikiem I, tabela A dyrektywy 2003/96/WE.

Ad 3)

Podatek od sprzedaży detalicznej nie jest w obecnym stanie prawnym objęty harmonizacją w Unii Europejskiej na podstawie art. 113 lub art. 115 TfUE.

IV. Konkluzje

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw w zakresie, w jakim ustala na okres od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r.:

1) stawkę podatku od towarów i usług w wysokości 8% dla paliw silnikowych, o których mowa w projektowanym art. 146dd u.p.t.u. (art. 1 projektu) – jest niezgodny z art. 98 ust. 1 w związku z załącznikiem III dyrektywy VAT;

2) stawki podatku akcyzowego od paliw silnikowych, o których mowa w projektowanym art. 164d u.p.akc. (art. 2 projektu) – jest niezgodny z art. 7 ust. 1 w związku z załącznikiem I, tabela A dyrektywy 2003/96/WE.

W pozostałym zakresie projekt ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Autor:
dr Jacek Kulicki
specjalista ds. finansów publicznych
w Biurze Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:
Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik
/podpisano elektronicznie/

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
KANCELARIA SEJMU
BIURO EKSPERTYZ I OCENY SKUTKÓW REGULACJI

Warszawa, 14 lipca 2026 r.

BEOS-WOSF/WPEiM-1692/26

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L.dz. SPS III.020.213.12.2026
Data wpływu 14. 07. 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a ust. 1 regulaminu Sejmu

Przedmiotem poselskiego projektu jest nowelizacja ustaw:
1) z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2025 r. poz. 775, ze zm.; dalej: u.p.t.u.) – art. 1 projektu;
2) z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 412, ze zm.; dalej: u.p.akc.) – art. 2 projektu;
3) z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 148, ze zm.; dalej: u.p.sp.det.) – art. 3 projektu.

Ad 1)

Projekt przewiduje obniżenie w okresie od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r. stawki podatku od towarów i usług 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.

W obecnym stanie prawnym towary te są opodatkowane stawką podstawową, która wynosi 23% (zob. art. 146ef ust. 1 pkt 1 u.p.t.u.).

W projekcie proponuje się czasowe obniżenie, na okres od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r., stawki podatku od towarów i usług na te towary do 8% (nowy art. 146dd u.p.t.u. – art. 1 projektu).

Ad 2)

Projekt przewiduje obniżenie w okresie od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r. stawek podatku akcyzowego dla (nowy art. 164d w u.p.akc. – art. 2 projektu):

1) benzyn silnikowych o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – z 1 529,00 zł/1 000 litrów do 1 239 zł/1 000 litrów;
2) olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – z 1 160,00 zł/1 000 litrów do 880 zł/1 000 litrów;
3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN – z 1 160,00 zł/1 000 litrów do 880 zł/1 000 litrów;
4) przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych objętych pozycją CN 2711 oraz gazowych węglowodorów alifatycznych objętych pozycją CN 2901 – skroplonych – z 659,00 zł/1 000 kg do 364 zł/1 000 kg.

Ad 3)

W projekcie proponuje się zwolnienie w okresie od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r. od podatku o od sprzedaży detalicznej (nowy art. 11c w u.p.sp.det. – art. 3 projektu):

1) benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 u.p.akc., tj. benzyn silnikowych o kodach 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, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 u.p.akc., tj. olejów napędowych o kodzie 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, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 u.p.akc., tj. biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN;
4) gazów przeznaczonych do napędu silników spalinowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a-b u.p.akc., tj. gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych objętych pozycją CN 2711 oraz gazowych węglowodorów alifatycznych objętych pozycją CN 2901 – skroplonych i w stanie gazowym, gazu ziemnego o kodach CN 2711 11 00 i 2711 21 00 oraz wyprodukowanych w składzie podatkowym i spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach: biogazu, bez względu na kod CN, wodoru i biowodoru o kodzie CN 2804 10 00.

Projekt nakłada także obowiązek zamieszczania przez sprzedawców, dokonujących sprzedaży paliw silnikowych objętych obniżoną stawką podatku od towarów i usług na podstawie nowego art. 146dd u.p.t.u., przy kasie rejestrującej w lokalu przedsiębiorstwa, w którym dokonywana jest sprzedaż tych paliw silnikowych, czytelnej informacji, że od dnia 3 lipca 2026 r. do dnia 30 września 2026 r. sprzedaż tych paliw jest objęta stawką podatku od towarów i usług obniżoną do wysokości 8% (art. 4 projektu).

Projekt ustawy nie zawiera przepisów, które mają na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw **nie stanowi projektu ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej** w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Autor:
dr Jacek Kulicki
specjalista ds. finansów publicznych
w Biurze Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:
Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik
/podpisano elektronicznie/

Klub Parlamentarny
Prawo i Sprawiedliwość

Warszawa, dnia 20 lipca 2026 r.

Zbigniew Kuźmiuk
Poseł na Sejm RP

RPW/25033/2026 – 1P
EZD RP KS
(GMS – WSU)
Data rejestracji: 2026 – 07 – 20
Data wpływu: 2026 – 07 – 20

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Jako reprezentant wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw, złożonego do Laski Marszałkowskiej w dniu 2 lipca br., informuję Pana Marszałka, w ślad za uzasadnieniem i deklarowanymi skutkami regulacji do projektu ustawy, że celem projektu jest ułatwienie prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorców poprzez obniżenie stawek VAT na paliwa, podatku akcyzowego, a także czasowe wyłączenie z opodatkowania podatkiem od sprzedaży detalicznej, a tym samym dostosowanie obecnych przepisów podatkowych do zmieniających się warunków gospodarczych i zapobiegnięcie znacznemu wzrostowi inflacji oraz poprawienie konkurencyjności polskiej gospodarki. Projekt ustawy wywiera pozytywny wpływ na mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Nakładane obowiązki informacyjne mają charakter ograniczony, są niezbędne dla zapewnienia przejrzystości obrotu oraz właściwego poinformowania konsumentów o czasowym stosowaniu preferencji podatkowych.

Projekt nie wprowadza zbędnych barier administracyjnych dla przedsiębiorców, a przewidziane rozwiązania mają charakter przejściowy i służą realizacji ważnego interesu publicznego poprzez ograniczenie wzrostu cen paliw oraz zmniejszenie obciążeń fiskalnych związanych z ich sprzedażą.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SPS-III.020.213.14.2026
Data wpływu 20.07.2026 r.

Obniżenie stawek VAT i podatku akcyzowego na paliwa, a także ich czasowe wyłączenie z opodatkowania podatkiem od sprzedaży detalicznej ma na celu ograniczenie negatywnych skutków wzrostu cen paliw dla gospodarstw domowych oraz przedsiębiorstw, co powinno przyczynić się do stabilizacji cen na rynku wewnętrznym, a także do poprawy kondycji finansowej małych i średnich przedsiębiorstw działających w tym sektorze. Ponadto obniżenie stawek VAT i podatku akcyzowego na paliwa, a także ich czasowe wyłączenie z opodatkowania podatkiem od sprzedaży detalicznej może wpłynąć pozytywnie na konkurencyjność polskich przedsiębiorstw na rynkach międzynarodowych, poprzez zmniejszenie kosztów produkcji i transportu. Tak określony cel nie może być zrealizowany za pomocą innych środków niż zaproponowane w projekcie ustawy, to jest przez zmniejszenie stawki VAT i podatku akcyzowego, a także czasowe wyłączenie z opodatkowania podatkiem od sprzedaży detalicznej paliw. Nie ulega także wątpliwości, że projektowana zmiany są zgodne z przepisami oraz zasadami określonymi w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców, w szczególności z zasadą proporcjonalności, pewności prawa.



Warszawa, 20 lipca 2026 r.

L.DZ.FZZ/96/20/07/2026

Szanowny Pan

Dariusz Salamończyk

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Forum Związków Zawodowych, w nawiązaniu do otrzymanego projektu ustawy w sprawie zmiany ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw dot. projektu poselskiego przedstawiciela wnioskodawców posła Zbigniewa Kuźmiuka, przesyła opinię Związku Zawodowego Celnicy PL, organizacji zrzeszonej w FZZ do ww. projektu.

Z poważaniem

Dorota Gardias

Dorota Gardias

Przewodnicząca
Forum Związków Zawodowych

Załącznik:
1. Opinia Związku Zawodowego Celnicy PL

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
Nr SPS-III.090.213.16.2026
Data wpływu 22.07.26 r.

www.fzz.org.pl biuro@fzz.org.pl
www.fb.com/ForumZZ @ForumZZ
FORUM ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH
Jana III Sobieskiego 102A, Lokal U7, 00-764 Warszawa
Tel. +48 22 628 73 75

Związek Zawodowy
Celnicy PL
Adres do doręczeń:
01-433 Warszawa
ul. Erazma Ciołka 14a e-mail:
biurozg@celnicy.pl
tel.: 784 341 012

Warszawa 17 lipca 2026 roku

Pismo ZZ CELNICY PL ZG-31/2026
(tylko elektronicznie)

Pani Dorota Gardias
Przewodnicząca
FORUM Związków Zawodowych

Szanowna Pani Przewodnicząca,

Szanowni Państwo,

przedstawiamy poniżej stanowisko Zarządu Związku Zawodowego ZZ CELNICY PL do przesłanego za pismem nr SPS-III.020.213.8.2026 dot. RPW/22692/2026 z 9 lipca 2026 roku poselskiego projektu ustawy **o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw dot. projektu poselskiego przedstawiciela wnioskodawców posła Zbigniewa Kuźmiuka.**

Opinia ogólna przesłanego projektu który w głównych założeniach ma na celu czasowe obniżenie cen paliw poprzez:

1. obniżenie stawki VAT na paliwa do 8%
2. obniżenie stawek akcyzy,
3. wyłączenie sprzedaży paliw z podatku od sprzedaży detalicznej w okresie od 3 lipca 2026 r. do 30 września 2026 r.

Cel projektu – ograniczenie skutków wzrostu cen paliw dla konsumentów i przedsiębiorców – należy ocenić pozytywnie. Wysokie ceny paliw wpływają na koszty transportu, produkcji oraz poziom cen wielu towarów i usług, dlatego działania osłonowe mogą przynieść krótkookresowe korzyści gospodarcze i społeczne. **Jednocześnie projekt zawiera szereg słabości merytorycznych, legislacyjnych i finansowych, które wymagają dopracowania przed ewentualnym uchwaleniem ustawy.**

Najważniejsze uwagi to min. wątpliwości dotyczące zgodności z prawem UE

Najpoważniejszym problemem projektu jest kwestia zgodności proponowanej stawki VAT 8% na paliwa z przepisami unijnymi. Sami projektodawcy wskazują w uzasadnieniu, że: *„prawo UE nie przewiduje wprost*

możliwości zastosowania obniżonych stawek VAT na produkty energetyczne takie jak benzyny silnikowe, oleje napędowe, biokomponenty". **W ocenie ZZ CELNICY PL oznacza to, że projektodawcy dostrzegają potencjalny problem prawny, jednak nie przedstawiają:**

1. szczegółowej analizy zgodności z dyrektywą VAT,
2. podstawy prawnej umożliwiającej zastosowanie stawki 8%,
3. oceny ryzyka wszczęcia przez Komisję Europejską postępowania przeciwko Polsce.

Dlatego uzasadnienie powinno zostać uzupełnione o szczegółową analizę zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej oraz stanowisko Ministerstwa Finansów w tym zakresie - brak pełnej oceny skutków finansowych. Projekt szacuje ubytki dochodów budżetu państwa na:

1. około 3,8 mld zł VAT,
2. około 800 mln zł akcyzy,
3. około 100 mln zł podatku od sprzedaży detalicznej.

Łącznie oznacza to spadek dochodów budżetowych o około **4,7 mld zł.** Jednocześnie wskazuje się jedynie ogólnie, że wzrosną wpływy z podatków dochodowych. Nie przedstawiono jednak:

1. wyliczeń,
2. modeli ekonomicznych,
3. prognoz,
4. źródeł danych.

Ocena skutków regulacji nie spełnia w pełni standardów rzetelnej analizy finansowej. Konieczne jest przedstawienie konkretnych wyliczeń kompensujących ubytek dochodów budżetowych.

Brak wskazania źródeł finansowania w projekcie przewiduje znaczne zmniejszenie wpływów budżetowych, ale nie wskazuje konkretnych źródeł pokrycia ubytku dochodów. W punkcie dotyczącym źródeł finansowania powtórzono jedynie założenie, że część strat zostanie zrekompensowana wyższymi wpływami z podatków dochodowych. **W tej sytuacja należy wskazać:**

1. źródło pokrycia ubytku dochodów,
2. wpływ na deficyt sektora finansów publicznych,
3. wpływ na realizację budżetu państwa.

Brak gwarancji przeniesienia obniżki podatków na ceny paliw - projekt zakłada, że obniżki podatków przełożą się na ceny detaliczne paliw. Nie wprowadzono jednak żadnych mechanizmów:

1. monitorowania cen,
2. kontroli marż,
3. weryfikacji efektywności działań.

W praktyce część korzyści może zostać zatrzymana przez uczestników rynku, dlatego też warto rozważyć:

1. obowiązek raportowania cen przez największych sprzedawców,
2. monitoring prowadzony przez UOKiK,
3. analizę efektów po zakończeniu obowiązywania ustawy.

Niewystarczające uzasadnienie okresu obowiązywania - projekt obejmuje okres od 3 lipca do 30 września 2026 r. W uzasadnieniu wskazano głównie:

1. sezon wakacyjny,
2. zwiększoną mobilność obywateli.

Nie przedstawiono natomiast:

3. prognoz cen ropy,
4. prognoz cen paliw,
5. analiz rynkowych uzasadniających akurat trzymiesięczny okres obowiązywania.

W ocenie ZZ CELNICY PL należy przedstawić ekonomiczne przesłanki przyjęcia właśnie takiego horyzontu czasowego.

Niezasadny obowiązek informacyjny dla sprzedawców - projekt nakłada na sprzedawców obowiązek umieszczania przy kasach informacji o obniżonej stawce VAT i wyłączeniu z podatku od sprzedaży detalicznej. Cel informacyjny jest zrozumiały, jednak:

1. nie określono wzoru informacji,
2. nie wskazano organu kontrolującego,
3. nie przewidziano sankcji ani zasad egzekwowania obowiązku.

Przepis wymaga doprecyzowania albo rozważenia jego usunięcia jako mało istotnego z punktu widzenia skuteczności regulacji.

Brak oceny wpływu na politykę klimatyczną - projekt zakłada wsparcie konsumpcji paliw kopalnych poprzez ich podatkowe preferencje. Nie zawiera natomiast:

1. analizy wpływu na emisję CO_2,
2. wpływu na cele klimatyczne UE,
3. wpływu na rozwój alternatywnych źródeł napędu.

Należy uzupełnić ocenę skutków regulacji o wpływ na politykę klimatyczną i energetyczną państwa.

Uwagi legislacyjne

1. W uzasadnieniu wielokrotnie powtarzane są identyczne fragmenty dotyczące celu projektu i wpływu na gospodarkę, co ogranicza przejrzystość dokumentu.
2. W projekcie nie przewidziano mechanizmu sprawozdawczego pozwalającego ocenić skuteczność regulacji po jej zakończeniu.

3. Przy tak krótkim okresie obowiązywania przepisów warto rozważyć dodanie obowiązku przygotowania raportu przez Ministra Finansów po zakończeniu działania ustawy.

Reasumując w ocenie zarządu ZZ CELNICY PL projekt realizuje społecznie zrozumiały cel obniżenia kosztów paliw dla obywateli i przedsiębiorców. Należy pozytywnie ocenić dążenie do ograniczenia skutków wysokich cen energii oraz wsparcia sektora transportowego. Jednocześnie projekt w obecnym kształcie budzi istotne wątpliwości dotyczące:

1. zgodności obniżonej stawki VAT z prawem UE,
2. rzetelności oceny skutków finansowych,
3. braku wskazania źródeł pokrycia ubytku dochodów budżetowych,
4. braku gwarancji przełożenia obniżek podatków na ceny paliw,
5. pominięcia wpływu na politykę klimatyczną i energetyczną.

Rekomendacja: projekt wymaga istotnego uzupełnienia i dopracowania przed dalszym procedowaniem, zwłaszcza w zakresie zgodności z prawem UE oraz analizy skutków dla finansów publicznych.

Z wyrazami szacunku
za Zarząd

Przewodnicząca
Związku Zawodowego
Celnicy PL
Jolanta Karon

RPW/26729/2026 – 1P
EZD RP KS
(BPK – III)
Data rejestracji: 2026 – 08 – 04
Data wpływu: 2026 – 08 – 04

Prezes
Adam Glapiński

Warszawa, 30 lipca 2026 r.

DP.IV.024.108.2026.MJ

Minister
D. Solorowicz
4.08.2026

Pan

Marek Siwiec

Szef Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie,

W nawiązaniu do pisma z dnia 9 lipca 2026 r. (znak: SPS-III.020.213.8.2026) dotyczącego *poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw*, uprzejmie informuję, że Narodowy Bank Polski nie zgłasza uwag do powyższego dokumentu.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SPS-III.020.213.19.2026
Data wpływu 05.08.2026r.

Z poważaniem

Prezes
Narodowego Banku Polskiego
Adam Glapiński

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
KOMISJA USTAWODAWCZA

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L.dz. SPS-III.020.213.20.2026
Data wpływu 04. 09. 2026

Warszawa, 3 września 2026 r.

Pan Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 34 ust. 8 regulaminu Sejmu – przedkładam opinie nr 338 i nr 339 Komisji Ustawodawczej uchwalone na posiedzeniu 3 września 2026 r. o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy o przeciwdziałaniu nieuczciwym praktykom rynkowym (przedstawiciel wnioskodawców poseł Zbigniew Kuźmiuk) oraz o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców poseł Zbigniew Kuźmiuk).

Z poważaniem

Przewodniczący Komisji

Marek Ast

RPW/29762/2026 – 1P
EZD RP KS
(GMS – WSU)
Data rejestracji: 2026 – 09 – 04
Data wpływu: 2026 – 09 – 04

OPINIA nr 338
Komisji Ustawodawczej

w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw

przyjęta na posiedzeniu
w dniu 3 września 2026 r.

dla Marszałka Sejmu

Komisja Ustawodawcza, na posiedzeniu w dniu 3 września 2026 r., rozpatrzyła skierowany przez Marszałka Sejmu – w trybie art. 34 ust. 8 regulaminu Sejmu, celem wyrażenia opinii w świetle zgłoszonych wątpliwości w sprawie zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej – poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw. Komisja, po przedstawieniu projektu i wysłuchaniu ekspertów, przeprowadziła dyskusję. W wyniku głosowania Komisja

- **uznała ten projekt za dopuszczalny.**

Przewodniczący Komisji

Marek Ast