



Warszawa, dnia 16 września 2026 r.

Łukasz M. Mikosz

Europejskie Stowarzyszenie Przedsiębiorców Turystycznych

**Szanowny Pan
Donald Tusk
Premier
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Al. Ujazdowskie 1/3
00-583 Warszawa**

do wiadomości: Minister Sportu i Turystyki, Minister Infrastruktury, Minister Finansów

Dotyczy: potrzeby podjęcia na forum Unii Europejskiej skoordynowanych działań w związku ze wzrostem cen paliw

Szanowny Panie Premierze,

w związku z wypowiedziami Pana Premiera dotyczącymi gwałtownego wzrostu cen paliw oraz zapowiedzią podjęcia dalszych działań ośłonowych Europejskie Stowarzyszenie Przedsiębiorców Turystycznych zwraca się z apelem o równoległe podjęcie przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej inicjatywy na forum Unii Europejskiej zmierzającej do wypracowania wspólnego, skoordynowanego mechanizmu reagowania na nadzwyczajne wzrosty cen paliw.

W pełni dostrzegamy potrzebę ochrony konsumentów przed gwałtownym wzrostem kosztów paliwa i konsekwencjami obecnego kryzysu energetycznego. Z perspektywy przedsiębiorców, w szczególności działających w sektorze turystycznym i transportowym, problem jest jednak znacznie szerszy niż cena jednego litra benzyny lub oleju napędowego widoczna na stacji paliw. Dotyczy rzeczywistych kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw, konkurencyjności polskiej gospodarki, kosztów transportu osób i towarów, a w konsekwencji także cen dóbr i usług ponoszonych przez konsumentów.

Jednym z instrumentów wykorzystywanych w przeszłości w celu obniżenia cen paliw była czasowa obniżka stawki podatku VAT. Rozwiązanie takie może przynosić bezpośrednią korzyść konsumentowi, dla którego ekonomicznym kosztem zakupu paliwa jest jego cena brutto. Sytuacja przedsiębiorcy będącego czynnym podatnikiem VAT i posiadającego pełne prawo do odliczenia podatku naliczonego jest jednak zasadniczo inna. Dla niego rzeczywistym kosztem paliwa jest co do zasady cena netto. Samo obniżenie stawki VAT nie oznacza więc odpowiadającego mu obniżenia kosztu prowadzenia działalności gospodarczej. Doświadczenia z okresu obowiązywania obniżonej stawki VAT na paliwa pokazały ponadto, że spadkowi

Europejskie Stowarzyszenie Przedsiębiorców Turystycznych z siedzibą w Warszawie
ul. Hoża 86 lok. 410, 00-682 Warszawa, KRS 0001168358, NIP 7011256391, REGON 541502725

www.espt.pl



ceny brutto nie musi odpowiadać proporcjonalny spadek ceny netto. Z punktu widzenia profesjonalnego transportu zasadnicze znaczenie ma zatem rzeczywista cena paliwa bez podatku podlegającego odliczeniu, a nie wyłącznie cena brutto prezentowana konsumentowi na stacji.

Problem ten ma szczególne znaczenie ze względu na strukturę kosztów działalności transportowej. Według danych Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) paliwo stanowi ponad **jedną trzecią kosztów operacyjnych przedsiębiorstwa transportu drogowego**, podczas gdy wielu przewoźników funkcjonuje przy marżach wynoszących zaledwie około **1–3%**. W takich warunkach gwałtowny wzrost ceny paliwa nie jest wzrostem jednego z wielu marginalnych kosztów działalności, ale dotyczy jednego z jej podstawowych składników. Dane z drugiego kwartału 2026 r. pokazują już praktyczne konsekwencje tego zjawiska: średnia cena oleju napędowego w UE była o 27% wyższa niż rok wcześniej, koszty operacyjne transportu długodystansowego wzrosły o blisko 10% rok do roku, a IRU wskazuje, że wzrost kosztów paliwa jest przenoszony na stawki transportowe, ponieważ przedsiębiorcy nie są w stanie samodzielnie go absorbować.

Z perspektywy reprezentowanej przez nas branży ma to bezpośrednie znaczenie. Transport jest jednym z podstawowych elementów wielu imprez turystycznych. Wzrost cen oleju napędowego przekłada się na koszt przewozów autokarowych i transferów, natomiast sytuacja na rynku paliwa lotniczego wpływa na koszt transportu lotniczego. Komisja Europejska jeszcze 8 września 2026 r. wskazywała, że utrzymująca się globalna niepewność geopolityczna powoduje znaczną zmienność cen produktów naftowych, w szczególności właśnie oleju napędowego i paliwa lotniczego. W przypadku organizatorów turystyki znaczenie ma dodatkowo szczególnie charakter zawieranych umów. Możliwość przenoszenia wzrostu kosztów na podróży podlega ograniczeniom wynikającym z przepisów regulujących imprezy turystyczne, wobec czego część gwałtownie rosnących kosztów może bezpośrednio obciążać przedsiębiorcę. Nieprzypadkowo Komisja Europejska w maju wydała specjalne wytyczne dotyczące skutków obecnego kryzysu właśnie dla europejskiego sektora **transportu i turystyki**.

Nie jest to jednak wyłącznie problem turystyki. Profesjonalny transport drogowy pozostaje jednym z podstawowych elementów europejskich łańcuchów dostaw. Wzrost kosztu paliwa ponoszonego przez przewoźnika transportującego żywność, materiały budowlane, produkty przemysłowe czy towary konsumpcyjne nie pozostaje kosztem przedsiębiorstwa transportowego. Jeżeli przewoźnik nie jest w stanie go zaabsorbować, zostaje on przeniesiony na kolejne ogniwa łańcucha gospodarczego, a ostatecznie może znaleźć odzwierciedlenie w cenach płaconych przez konsumentów. Wzrost cen paliw oznacza więc nie tylko wyższy rachunek przy dystrybutorze, ale również presję na wzrost kosztów transportu, produkcji i dystrybucji, a w konsekwencji cen towarów i usług.

Z tego względu szczególnie istotne jest spojrzenie na obecny problem nie tylko z perspektywy krajowej. Polski autokar wykonujący imprezę turystyczną może podczas jednej podróży przejechać przez kilka państw członkowskich i tankować w różnych częściach Europy. Polski przewoźnik drogowy wykonujący transport międzynarodowy ponosi koszty na całej trasie wykonywanego przewozu. Transport lotniczy ze swojej natury funkcjonuje na rynku ponadnarodowym. Obniżenie ceny paliwa wyłącznie w Polsce nie rozwiązuje zatem problemu kosztowego przedsiębiorcy, którego działalność wykonywana jest na obszarze całego jednolitego rynku.

Istnieje przy tym również druga strona tego problemu. Znaczące obniżenie ceny detalicznej paliwa w jednym państwie członkowskim, finansowane ze środków publicznych tego państwa, przy utrzymywaniu się istotnie wyższych cen w państwach sąsiednich może zwiększać transgraniczny popyt na paliwo. W rezultacie część kosztu ponoszonego przez polskie finanse publiczne może służyć finansowaniu korzyści ekonomicznej odnoszonej przez osoby i przedsiębiorstwa z innych państw członkowskich. Ryzyko to nie jest wyłącznie teoretyczne. IRU wskazywała już w związku z obecnym kryzysem na występowanie zjawiska określanego jako „**tank tourism**”, które może pogłębiać lokalne nierównowagi i osłabiać skuteczność



krajowych instrumentów pomocowych. Nie postulujemy oczywiście ograniczania swobody przepływu osób, usług czy towarów. Przeciwnie, właśnie funkcjonowanie jednolitego rynku przemawia za tym, aby problem o charakterze ponadnarodowym rozwiązywać w możliwie największym zakresie na poziomie ponadnarodowym.

Ma to znaczenie również dla finansów publicznych. Szerokie obniżki podatków pośrednich oznaczają znaczący koszt budżetowy, który przy przedłużającym się kryzysie narasta z każdym miesiącem. Nie jest to wyłącznie polski problem. Według Komisji Europejskiej działania fiskalne przyjęte lub wiarygodnie zapowiedziane przez państwa członkowskie w odpowiedzi na obecny szok energetyczny osiągnęły do początku maja wartość około **14,5 mld euro**, a gdyby zostały utrzymane do końca 2026 r., ich koszt wzrósłby do około **38,6 mld euro**. Komisja zwróciła jednocześnie uwagę, że większość przyjętych środków nie jest kierowana do najbardziej narażonych gospodarstw domowych lub przedsiębiorstw oraz wskazała na potrzebę stosowania rozwiązań ukierunkowanych, podejmowanych we właściwym czasie i mających charakter tymczasowy, również ze względu na ograniczoną przestrzeń fiskalną państw członkowskich.

Co szczególnie istotne, potrzeba wspólnej odpowiedzi europejskiej nie jest wyłącznie postulatem przedsiębiorców. Komisja Europejska już 31 marca 2026 r. wezwała państwa członkowskie do skoordynowanego działania w związku z sytuacją na rynku ropy i produktów naftowych. Komisarz ds. energii i mieszkalnictwa Dan Jørgensen wskazał wówczas, że Unia musi „**act together, as a true Union**”, podkreślając, że wspólne działanie pozwala skuteczniej chronić zarówno obywateli, jak i przedsiębiorstwa. Komisja zwróciła jednocześnie uwagę na konieczność konsultowania działań z państwami sąsiednimi oraz zachowania spójności na poziomie całej Unii i prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Stanowisko to pozostaje aktualne. Jeszcze 8 września Komisja potwierdziła, że będzie nadal oceniać wpływ sytuacji globalnej na Europę oraz wspierać skoordynowane działania w razie potrzeby.

Unia Europejska podjęła już zresztą pierwsze działania zmierzające w tym kierunku. Przyjęte przez Komisję 29 kwietnia 2026 r. tymczasowe ramy pomocy państwa METSAF umożliwiają państwom członkowskim udzielanie przedsiębiorstwom transportowym pomocy pokrywającej do **70% dodatkowych kosztów wynikających ze wzrostu cen paliw**, a w uproszczonym mechanizmie do 50 000 euro dodatkowych kosztów paliwa. Instrument obejmuje między innymi transport drogowy, kolejowy, śródlądowy i określony transport morski. Sam fakt ustanowienia takiego mechanizmu potwierdza, że Komisja Europejska dostrzega zarówno ponadnarodowy charakter obecnego problemu, jak i szczególną ekspozycję sektora transportowego na skutki wzrostu cen paliw.

W naszej ocenie Polska powinna wykorzystać ten kierunek i podjąć aktywną inicjatywę na forum Unii Europejskiej zmierzającą do wypracowania dalej idącego, wspólnego mechanizmu reagowania na nadzwyczajne wzrosty cen paliw. Nie przesądzamy, że powinien on przybrać postać jednego konkretnego instrumentu ani że możliwe jest administracyjne ustalenie jednolitej europejskiej ceny paliwa. Przedmiotem prac powinny być natomiast możliwości koordynacji instrumentów podatkowych i akcyzowych, wykorzystania rezerw strategicznych, ukierunkowanego wsparcia profesjonalnego transportu, mechanizmów przeciwdziałających gwałtownym zaburzeniom rynku oraz innych rozwiązań, które pozwolą ograniczyć ekonomiczne skutki kryzysu bez przerzucania całego ciężaru interwencji na budżety poszczególnych państw członkowskich.

Zwracamy się zatem do Pana Premiera o rozważenie przedstawienia tej kwestii na forum Rady Europejskiej oraz właściwych formacji Rady Unii Europejskiej, a także podjęcia rozmów z Komisją Europejską i pozostałymi państwami członkowskimi. W naszej ocenie Polska może być inicjatorem dyskusji o rozwiązaniu odpowiadającym rzeczywistej skali problemu. Jeżeli bowiem źródła obecnego wzrostu cen mają charakter międzynarodowy, rynek paliw jest rynkiem europejskim i globalnym, a transport osób i towarów funkcjonuje w ramach jednolitego rynku, również odpowiedź na nadzwyczajny wzrost cen paliw powinna być w możliwie największym stopniu odpowiedzią wspólną.



Europejskie Stowarzyszenie Przedsiębiorców Turystycznych deklaruje gotowość do przedstawienia doświadczeń przedsiębiorców turystycznych, w tym organizatorów turystyki, oraz do udziału w dalszych pracach i konsultacjach dotyczących rozwiązań ograniczających wpływ wzrostu cen paliw na turystykę, transport i gospodarkę.

Z wyrazami szacunku,

Łukasz M. Mikosz
Prezes Zarządu