



Redakcja: Grzegorz Gil (dyrektor IEŚ), Anton Saifullayeu (zastępca dyrektora IEŚ), Agnieszka Zajdel (sekretarz redakcji), Spasimir Domaradzki, Aleksandra Kuczyńska-Zonik, Damian Szacawa, Agata Tatarenko

Nr 1718 (223/2026) | 09.10.2026

ISSN 2657-6996

© IEŚ

Szczepan Czarnecki, Łukasz Lewkowicz,
Robert Rajczyk, Agata Tatarenko

Wzrost cen paliw w Europie Środkowej: jak reaguja Austria, Czechy, Słowacja i Węgry

Wzrost cen paliw ponownie wystawia na próbę politykę gospodarczą państw Europy Środkowej. We wrześniu i październiku 2026 r. wzrost ten, napędzany napięciami geopolitycznymi na Bliskim Wschodzie, skłonił Austrię, Czechy, Słowację i Węgry do ponownej ingerencji w rynek paliw. Państwa regionu nie sięgają jednak po te same instrumenty: od administracyjnego limitowania cen, przez ograniczanie marż i obciążeń podatkowych, po bezpośrednie rekompensaty dla wybranych grup. Różnice te pokazują nie tylko odmienne sposoby łagodzenia skutków kryzysu, lecz także różne podejścia do kwestii zakresu ingerencji państwa w rynek w celu ochrony konsumentów przed szokiem cenowym.

Słowa kluczowe: kryzys paliwowy, Austria, Czechy, Słowacja, Węgry

Wzrost cen paliw ponownie stał się istotnym problemem gospodarczym i politycznym w Europie Środkowej. We wrześniu i październiku 2026 r. presję na ceny benzyny i oleju napędowego zwiększyła przede wszystkim napięta sytuacja geopolityczna na Bliskim Wschodzie oraz wzrost cen ropy naftowej i produktów rafineryjnych. Rządy poszczególnych państw regionu zdecydowały się na różne formy interwencji, których wspólnym celem jest ograniczenie wpływu wysokich cen paliw na gospodarstwa domowe i przedsiębiorstwa.

Austria: obniżka podatków i ograniczenia podwyżek cen. W odpowiedzi na wyraźny wzrost cen paliw w 2026 r. rząd federalny zdecydował się na wprowadzenie czasowych instrumentów mających ograniczyć skalę podwyżek dla konsumentów. Zamiast administracyjnego zamrożenia cen zastosowano rozwiązania podatkowe i regulacyjne, które mają obniżyć koszty paliw oraz ograniczyć możliwość ich gwałtownego zwiększania przez sprzedawców.

Od 1 października obowiązuje obniżka podatku od olejów mineralnych o 6,7 centa na litrze benzyny i oleju napędowego. Jednocześnie wprowadzono ograniczenie marż przedsiębiorstw działających w łańcuchu sprzedaży paliw o kolejne 3,5 centa na litrze. Łącznie rozwiązania te mają zmniejszyć obciążenia ponoszone przez kierowców i ograniczyć wpływ wysokich cen paliw na koszty transportu oraz inflację.

Istotnym elementem pakietu jest również ograniczenie częstotliwości podwyższania cen na stacjach paliw. Podwyżki mogą być dokonywane wyłącznie w określone dni, podczas gdy obniżanie cen pozostaje możliwe w dowolnym momencie. Mechanizm ten ma zwiększyć przewidywalność cen dla konsumentów i ograniczyć możliwość szybkiego przenoszenia wzrostów cen hurtowych na ceny detaliczne.

Rozwiązania mają charakter czasowy i są ukierunkowane przede wszystkim na złagodzenie skutków obecnego wzrostu cen, a nie na trwałą regulację rynku paliw. Austriackie przepisy przewidują możliwość stosowania części instrumentów również w listopadzie.

Republika Czeska: regulacja cen i obniżenie akcyzy. W reakcji na wzrost cen paliw związany z eskalacją konfliktu na Bliskim Wschodzie, ograniczeniem dostaw saudyjskiej ropy do europejskich rafinerii oraz presją na ceny hurtowe i detaliczne, koalicyjny rząd Republiki Czeskiej (ANO, SPD, Zmotoryzowani) wprowadził regulację cen paliw od 1 do 31 października 2026 r.

Ministerstwo Finansów każdego dnia roboczego ogłasza maksymalne ceny benzyny i oleju napędowego obowiązujące następnego dnia, natomiast w dni wolne od pracy stosowana jest ostatnia opublikowana cena. Maksymalna cena jest wyliczana na podstawie trzydniowej średniej kroczącej cen hurtowych pochodzących z czterech źródeł referencyjnych



– PKN ORLEN/Unipetrol, MOL/MOLIN, ČEPRO oraz kalkulacji opartych na notowaniach Platts – do której doliczana jest maksymalna regulowana marża sprzedawców w wysokości 2,50 CZK za litr. Regulacja nie obejmuje paliw premium.

Równocześnie rząd obniżył na okres jednego miesiąca podatek akcyzowy od oleju napędowego z 9,95 do 8,011 CZK za litr, czyli o 1,939 CZK bez VAT, co po uwzględnieniu podatku VAT ma oznaczać obniżkę ceny o 2,35 CZK za litr. Według rządu działania te mają ograniczać presję inflacyjną, zmniejszać koszty ponoszone przez gospodarstwa domowe i przedsiębiorstwa, szczególnie przez firmy transportowe, oraz utrzymywać ceny paliw na relatywnie korzystnym poziomie.

Szacowany negatywny wpływ samej obniżki akcyzy na finanse publiczne wynosi ok. 1,1 mld CZK. Regulacja cen paliw nie jest przy tym rozwiązaniem nowym: podobne środki obowiązywały już od połowy kwietnia do połowy lipca 2026 r., a ich koszt dla budżetu państwa Ministerstwo Finansów szacowało na ok. 1 mld CZK miesięcznie.

Słowacja: ograniczenie marż i tańszy transport publiczny. We wrześniu 2026 r. ceny paliw stały się jednym z istotnych problemów gospodarczych i politycznych na Słowacji. Według danych Urzędu Statystycznego Słowacji w 38. tygodniu roku cena podstawowego diesla osiągnęła najwyższy poziom w historii prowadzenia tygodniowych statystyk, a benzyna 95 również wyraźnie drożała. W 39. tygodniu sytuacja nadal była trudna: benzyna 95 kosztowała średnio 1,853 EUR/l, a diesel 1,978 EUR/l. Ceny oleju napędowego rosły przez 13 z ostatnich 14 tygodni i utrzymywały się na historycznie wysokim poziomie. Jednocześnie słowackie paliwa nadal były tańsze niż średnia unijna – benzyna o ok. 25 centów, a diesel o ok. 26 centów na litrze.

Pierwszym elementem strategii rządu Roberta Fico (Smer-SSD) była próba przedstawienia kryzysu cen paliw jako problemu całej UE, a nie wyłącznie problemu słowackiej polityki gospodarczej. 22 września premier zażądał zwołania nadzwyczajnego szczytu UE dotyczącego wysokich cen paliw. Krytykował Brukselę za – jego zdaniem – niewystarczającą reakcję na wzrost kosztów energii i argumentował, że państwa członkowskie nie powinny być zmuszane do finansowania skutków kryzysu kosztem wydatków społecznych, takich jak emerytury czy ochrona zdrowia.

23 września rząd przyjął pakiet działań związanych z cenami paliw. Najważniejszym instrumentem skierowanym bezpośrednio na rynek paliw stało się ograniczenie marży detalicznej stacji benzynowych do maksymalnie 10 centów za litr. Rozwiązanie weszło w życie 1 października 2026 r. na podstawie rozporządzenia Ministerstwa Finansów. Regulacja obejmuje benzynę silnikową oraz olej napędowy.

Mechanizm jest istotny, ponieważ rząd nie wprowadził sztywnej ceny detalicznej benzyny czy diesla. Zamiast tego ograniczył jeden z elementów ceny końcowej – marżę sprzedawcy. Fico sam zaznaczył, że limit marży nie oznacza zatrzymania wzrostu cen. Jeżeli będzie rosła cena ropy lub cena produktu rafineryjnego, cena na stacji nadal może się zwiększać. Limit ma natomiast ograniczać możliwość zwiększania ceny poprzez marżę detaliczną.

Drugim filarem odpowiedzi rządu jest subsydiowanie transportu publicznego w celu ograniczenia wpływu wysokich cen paliw na obywateli. Od 1 października rząd wprowadził 50-procentową obniżkę cen biletów drugiej klasy w pociągach objętych usługą publiczną. Początkowo rozwiązanie zostało zaplanowane na 30 dni, z możliwością dalszego comiesięcznego przeglądu. Robert Fico zapowiedział również ok. 30-procentową obniżkę cen biletów w regionalnym transporcie autobusowym oraz ok. 50-procentową obniżkę cen komunikacji miejskiej. W przypadku autobusów i komunikacji miejskiej potrzebne będzie jednak porozumienie z samorządami regionalnymi i miejskimi. Państwo zadeklarowało rekompensowanie samorządom utraconych dochodów.

Węgry: odejście od regulacji cen i bezpośrednie wsparcie kierowców. Węgierski rząd zdecydował się na inne rozwiązanie. Prawie milion właścicieli samochodów z silnikami Diesla o mocy do 150 koni mechanicznych ma otrzymać do grudnia miesięcznie po 5000 forintów, łącznie 20 tys. HUF. Rolnicy natomiast będą mogli odzyskać do końca tego roku akcyzę wliczoną w cenę oleju napędowego, co – zdaniem premiera Pétera Magyara – ma ograniczyć wzrost cen żywności. Kwota dotacji wynika z różnicy między kosztem pojedynczego tankowania po cenie regulowanej, obowiązującej do 27 czerwca, a kosztem tankowania przy cenie rynkowej paliwa.

Cena regulowana została zniesiona na mocy nowelizacji ustawy o ustalaniu cen i magazynowaniu produktów naftowych, ponieważ ceny rynkowe spadły poniżej poziomu ceny regulowanej.

Według Pétera Magyara ponowne wprowadzenie ceny regulowanej kosztowałoby budżet ok. 50–100 mld forintów miesięcznie i mogłoby prowadzić do niedoborów paliw na rynku. O przywrócenie regulowanych cen paliw wnioskował w parlamencie opozycyjny klub Fidesz.



Wnioski

Reakcje Austrii, Czech, Słowacji i Węgier pokazują, że kryzys cen paliw nie prowadzi w Europie Środkowej do jednego modelu interwencji. Różnice dotyczą przede wszystkim tego, na którym etapie kształtowania ceny państwo decyduje się ingerować. Austria łączy obniżenie obciążeń podatkowych z ograniczeniem marż i kontrolą częstotliwości podwyżek, Czechy stosują bezpośredni limit ceny detalicznej, Słowacja ingeruje w marżę sprzedawców, a Węgry przesuwają ciężar z regulacji cen na selektywne rekompensaty.

Porównanie wskazuje również na odmienny sposób dzielenia kosztów kryzysu. Austria i Czechy angażują przede wszystkim instrumenty fiskalne, Słowacja część kosztów przenosi na sektor paliwowy i transport publiczny, natomiast Węgry kierują wsparcie bezpośrednio do wybranych grup. Wspólnym mianownikiem pozostaje czasowość interwencji, ale różna jest skala ingerencji w rynek: od regulowania ceny końcowej, przez ograniczanie jej poszczególnych składników, po rekompensowanie konsumentom skutków cen rynkowych.

Najważniejsza różnica dotyczy więc relacji między ochroną konsumenta a zachowaniem mechanizmu rynkowego. Austria i Słowacja próbują ograniczać poszczególne źródła wzrostu ceny bez jej administracyjnego zamrażania, Czechy zdecydowały się na silniejszą kontrolę rynku, natomiast Węgry – po odejściu od ceny regulowanej – wybrały bardziej selektywne wsparcie dochodowe.