

# **Ekonomiczna dezinformacja – front paliwowy**

Autor: **Mateusz Benedyk, analityk ekonomiczny Instytutu Misesa**

Polski rząd (we współpracy z parlamentem i prezydentem) postanowił zainterweniować na rynku paliw w związku z rosnącymi cenami ropy i paliw po ataku Izraela i Stanów Zjednoczonych na Iran. Interwencja ta składa się z trzech zasadniczych składników:

- obniżka akcyzy i VATu na olej napędowy i benzynę;
- ustalenie maksymalnych cen paliw liczonych w drodze dodania sztywnej marży detalicznej do średniej cen hurtowych;
- zapowiedziany – choć jeszcze nie wdrożony – podatek od nadzwyczajnych zysków branży paliwowej.

Przy okazji tej interwencji wielu komentujących działanie rządu popełnia różnego rodzaju błędy w rozumowaniu ekonomicznym. W ramach tak modnych ostatnio działań walczących z dezinformacją chciałbym zatem dołożyć tutaj kilka uwag, które różnego rodzaju mity, błędy czy niedomówienia prostują. Zaczynamy!

## **1. Od obniżki podatków nie przybędzie nam paliw**

Chociaż może to wydawać się nieintuicyjne, to paliwo będzie w Polsce łatwiej dostępne, jeśli obniżymy podatki nałożone na paliwa – jak np. akcyzę i VAT. Stanie się tak z dwóch głównych powodów. Po pierwsze, rafinacja paliwa stanie się bardziej opłacalna względem innych możliwych zastosowań ropy naftowej. Po drugie, polscy handlarze paliwami będą w stanie zaoferować wyższe ceny na rynkach międzynarodowych i tym samym przebić oferty innych nabywców.

Z ropy naftowej można uzyskać całą paletę produktów – paliwa to jeden z najbardziej znanych produktów rafinacji ropy, ale z ropy tworzy się też tworzywa sztuczne czy asfalt. Nowoczesne zakłady petrochemiczne potrafią zmieniać proporcje finalnych produktów między sobą i np. produkować nieco więcej paliwa, jeśli krańcowe marże na jego produkcji staną się wyższe od alternatyw. Obniżka podatków na jeden z efektów działalności rafinerii – w tym przypadku na paliwa – oznacza właśnie taki wzrost marży, bo odpada nam nagle część kosztu podatkowego związanego z produkcją paliw. Taka zmiana rentowności zachęci

rafinerii do zwiększenia udziału paliw w finalnym miksie końcowych produktów rafinacji.

Obniżkę podatku odczują nie tylko zakłady rafineryjne, ale też handlarze paliw. Jeśli nie zakładamy, że nagle krzywa popytu na paliwa jednocześnie także wyraźnie się zmieniła, to spadek akcyzy i VATu doprowadzi do większej opłacalności importu paliw i sprzedaży ich w Polsce względem stanu sprzed obniżki podatków. Oba te efekty sprawią łącznie, że rynkowa podaż paliw przesunie się w prawo – dostępnych będzie więcej paliw.

Z czasem obniżka podatków na produkty rafinacji ropy naftowej przełoży się też oczywiście na większą chęć zakupów samej ropy. To z kolei sprawi, że więcej odwiertów ropy będzie rentownych (w miejscach nie dotkniętych problemami logistycznymi związanymi z trwającym konfliktem zbrojnym). Ta imputacja podatkowego sygnału wstecz struktury produkcji także przyczyni się do zwiększenia dostępności paliw, choć będzie to efekt bardziej odległy w czasie.

## **2. Obniżka podatków to subsydiowanie popytu na paliwa**

Wiele osób sugeruje także, że obniżanie podatków na paliwa to de facto subsydiowanie konsumpcji paliw. Takie zdania sugerują pomieszanie różnych znanych dobrze studentom mikroekonomii – pomiędzy zmianą kształtu krzywej popytu a przesunięciem po tej krzywej na skutek zmiany krzywej podaży. Krzywa popytu ma obrazować hipotetyczny rozkład pomiędzy ceną dobra a ilością, którą przy danej cenie będą chcieli nabyć konsumenci. Czy zmiana podatków wpłynie na kształt tej krzywej? Nie. Zmiana podatków wpłynie na to, jaka będzie podaż dobra na rynku, co zostało opisane w punkcie pierwszym. Ludzie nagle nie zechcą nabywać więcej przy tej samej cenie, popyt pozostanie bez zmian. Tak, dzięki wzrostowi podaży cena równowagi ustali się niżej i nabyta ilość będzie dzięki temu większa, ale będzie to wynik zmian podażowych, nie popytowych.

Subsydiowanie popytu miałyby miejsce, gdyby rząd dawał dodatkowe środki ludziom chcącym nabyć paliwa. Z taką sytuacją mieliśmy np. do czynienia po agresji Rosji na Ukrainę w 2022 roku, kiedy postanowiono w Polsce wprowadzić osobny dodatek na zakup węgla. Dodatkowe środki na zakup konkretnego produktu to właśnie najczęściej przyjęta definicja subsydium. I wspieranie popytu – subsydiowanie – ma odmienne skutki dla procesu rynkowego niż obniżanie podatku. O ile obniżanie podatków zwiększa podaż i powoduje presję na spadek ceny, to subsydiowanie popytu powoduje przesunięcie krzywej popytu w prawo, co skutkuje większymi cenami na rynku, a nie mniejszymi. I ze wzrostem cen

względem możliwych do osiągnięcia mamy do czynienia wszędzie tam, gdzie subsydia są rozdawane (w Polsce np. obecnie: samochody elektryczne, magazyny energii, ogrzewanie domów itd.). W przypadku paliw interwencja skutkowałą spadkiem cen, nie ich wzrostem, i nie subsydiowałą popytu.

### **3. Obniżka podatków na paliwa nie jest prorozwojowa**

Na portalu X trafiłem też na opinię, że obniżenie podatków na paliwa nie jest rozwojowe (w domyśle w przeciwieństwie do obniżek innych podatków). Nie można się zgodzić z takim punktem widzenia. Każdy podatek oznacza obciążenie jakiejś produktywnej działalności – i jak to było wyjaśnione w punkcie pierwszym – zmniejszenie podaży pożądanego na rynku dobra. Tym samym wzór rynkowej alokacji czynników produkcji do najbardziej poświadanych przez konsumentów dóbr zostaje zaburzony. Szczególnie dotkliwie te wzory alokacji zaburzają wszelkiego rodzaju podatki branżowe, dlatego w literaturze ekonomicznej można się spotkać z tezami, że podatki powszechne, niskie i liniowe/ryczałtowe będą w mniejszym stopniu zniekształcać strukturę produkcji niż zbierający analogiczną kwotę podatek nałożony tylko na konkretną branżę. Akcyza, opłata paliwowa, opłata emisyjna czy opłata zapasowa w połączeniu z VATem stanowią o tym, że branża paliwowa jest szczególnie silnie obłożona podatkami. To sprawia, że czynniki produkcji nie trafiają do tej branży, pomimo że znalazłyby tam bardziej produktywne zastosowania niż te, do których trafiają ostatecznie pod wpływem wysokiego opodatkowania branży paliwowej. Zmniejszenie tej bardzo wysokiej skali opodatkowania w stronę bardziej średniego opodatkowania charakterystycznego dla innych branż sprawia, że czynniki produkcji mogą zostać przeniesione do bardziej produktywnych zastosowań. Obniżka opodatkowania paliw jest zatem jak najbardziej prorozwojowa.

Inną kwestią podnoszoną w tym kontekście jest uwzględnienie w cenie paliw kosztów zewnętrznych zmian klimatycznych, do których przyczyniają się emisje gazów cieplarnianych powstających przy spalaniu paliw w silnikach samochodów czy innych pojazdów. Krótkie spojrzenie na dostępne liczby sugeruje, że obecne opodatkowanie paliw znacznie przekracza te koszty zewnętrzne. Zaznaczam jednak od razu, że tutaj dużo zależy od przyjętej w obliczeniach stopy procentowej. Dla adeptów austriackiej szkoły ekonomii podstawowym rynkiem czasowym, na którym wyznaczana jest stopa procentowa, jest struktura produkcji. I za stopę procentową uznamy przeciętny/standardowy zwrot z kapitału osiągnany w działalności przedsiębiorczej. To odzwierciedla nam, jaka jest rzeczywista

rzadkość oszczędności i jakie są alternatywne koszty ich inwestowania w innym miejscu. I szacunki tego standardowego zwrotu z kapitału to raczej 5-7%. Według strony <https://costofcarbon.org/calculator>, która agreguje wyniki różnych szacunków „kosztu zewnętrznego”, mamy jeden szacunek dla stopy procentowej rzędu 5% — pochodzący z 2021 roku. Późniejsze szacunki tworzono już tylko dla dużo niższych stóp procentowych, bo wyniki dla wyższych stóp procentowych są po prostu niskie i nie pasują do narracji o potrzebie nagłych i radykalnych działań. Jak pokazuje poniższy zrzut ekranu ze wspomnianej strony, dla obecnego roku tzw. społeczny koszt wyemitowania tony dwutlenku węgla to około 21 dolarów z 2024 roku. Przy spalaniu litra benzyny lub diesla emituje się pomiędzy 2 a 3 kg dwutlenku węgla (ok. 2,3 kg dla benzyny, ok. 2,7 kg dla diesla). To by oznaczało, że „klimatyczny” koszt, jaki trzeba uwzględnić, to raczej okolice 20 groszy na litr. Obecne opodatkowanie paliwa po ostatnich obniżkach (akcyza, opłata drogowa, emisyjna, VAT) to około 2 zł za litr. Nawet obecnie jest to zatem poziom opodatkowania wielokrotnie większy od tego, czego wymagałoby uwzględnienie kosztów zewnętrznych emisji dwutlenku węgla.

METRIC TONS OF EMISSIONS ⓘ	GREENHOUSE GAS ⓘ	VALUE
<input type="text" value="1"/>	Carbon Dioxide ▾	IWG ▾
DISCOUNT RATE ⓘ	YEAR OF ANALYSIS ⓘ	YEAR OF EMISSIONS
5% Average ▾	2026 ▾	2026 ▾
<b>\$21</b> 2024\$ <b>CALCULATE</b>		

Jeśli obniżenie opodatkowania oznaczałoby konieczność dodatkowego zadłużenia się państwa, to pozytywne efekty zmniejszenia opodatkowania byłyby częściowo „zjedzone” przez koszty związane ze zwiększonym długiem publicznym, który oznacza mniejsze zasoby kapitału dostępnego na prywatne inwestycje. Rozstrzygnięciu tej kwestii poświęcę kolejny punkt.

#### **4. Obniżka podatków w Polsce nie przekłada się na mniejsze wydatki państwa**

Często podnoszonym głosem jest także obawa o to, że obniżka podatków nie zostanie skompensowana obniżeniem wydatków publicznych i przez to wzrośnie deficyt finansów publicznych i dług publiczny. W polskich warunkach działają jednak mechanizmy, które sprawiają, że strategia „zagłodzenia bestii” – czyli promowania działań mających obniżyć dochody państwa, żeby wymusić

zmniejszenie jego wydatków i ograniczenie liczby spraw, którymi się zajmuje – może być skuteczna.

Po pierwsze, mamy w Polsce stabilizującą regułę wydatkową (SRW). Na mocy tej reguły wyznaczany jest maksymalny poziom wydatków państwa (także z uwzględnieniem funduszy celowych czy samorządów), którego nie można przekroczyć. Mechanizm wyliczania tego limitu jest złożony; opiera się m.in. na prognozowanej dynamice PKB, celu inflacyjnym oraz korekcie wynikającej z różnicy między rzeczywistym a docelowym deficytem. Zgodnie z konstrukcją SRW każda systemowa obniżka podatków bezpośrednio wpływa na obniżenie dopuszczalnego pułapu wydatków. Oznacza to, że ubytek dochodów z akcyzy czy VAT-u wymusza większą wstrzeźliwość budżetową. Choć jednostki sektora finansów publicznych rzadko wykorzystują 100% planowanych kwot, to długofalowe utrzymywanie niższych stawek podatkowych na paliwa realnie zaostrza dyscyplinę wydatkową państwa. Rządzącym na tyle zaczyna przeszkadzać funkcjonowanie tej reguły, że [próbują ją „uelastyczyć” i zmieścić dodatkowe wydatki w roku wyborczym](#).

Po drugie, mamy konstytucyjny limit długu publicznego i progi ostrożnościowe w finansach publicznych, które działają po przekroczeniu określonych kwot długu względem PKB. Chociaż około 400 mld zł [zostało wypchniętych w oficjalnych statystykach poza krajową definicję długu publicznego](#) przez transfer do funduszy celowych, to oficjalny dług publiczny nadal rośnie i na koniec 2025 roku był już w okolicach 50% PKB. Droga do limitów 55% i 60% z ustawy o finansach publicznych i konstytucji to przy obecnym tempie zadłużania ledwie rok i dwa lata. Mówiąc inaczej – już za rok i za dwa lata obniżki podatków podnoszące deficyt finansów publicznych musiałyby skutkować cięciami wydatków.

## **5. Potrzebujemy cen maksymalnych, żeby obniżki podatków przelożyły się na niższe ceny paliw**

Mieszkam w okolicy Wrocławia dość dobrze „uzbrojonej” w stacje paliw. W promieniu mniej więcej 500 metrów w linii prostej od mojego mieszkania mam 6 stacji benzynowych. Trzy z nich regularnie sprzedają paliwo poniżej ceny maksymalnej ustanowionej przez rząd. Trzy kolejne zwykle sprzedają po cenie maksymalnej lub bardzo do niej zbliżonej. I ta struktura cen utrzymywała się wcześniej – są trzy „tańsze” stacje i trzy „droższe” – i kierowcy wybierają, komu bardziej ufają w kwestii dostarczania paliw. Pomimo szeregu wymogów regulacyjnych detaliczny handel paliwami ciągle znajduje przedsiębiorców

chcących spróbować swoich sił w tym biznesie (mieszkam w tym miejscu sześć i pół roku; liczba czynnych stacji i ich szyldy zmieniały się lekko w tym czasie).

Nic nie wskazuje na to, że handel detaliczny paliwami to ciągłe źródło nadzwyczajnych zysków, które trzeba wziąć w karby państwową regulacją. Ceny paliw na sąsiadujących ze sobą stacjach potrafią się wyraźnie różnić i widać, że sposób konkurencji dotyczy nie tylko ceny na liczniku, ale też programów lojalnościowych, dodatkowych usług dostępnych na stacji czy renomy/jakości paliwa.

Regulacja cen paliw nie rozwiązuje zatem żadnego istniejącego problemu, a tworzy kilka nowych, którym przyjrę się w kolejnym punkcie.

## **6. Ceny maksymalne należy wprowadzić na dłużej**

Zaburzenie sygnałów cenowych dekretemi rządowymi może mieć dobrze znane negatywne skutki. Ceny nie są jakimiś arbitralnymi parametrami, które można sobie wymyślić i dowolnie ustalić. To efekt ścierania się wizji sprzedających i kupujących, którzy cały czas próbują zdobyć dla siebie możliwie najlepszy zestaw dóbr, lub tak zorganizować produkcję dóbr, by zaoferować konsumentom to, czego potrzebują bardziej pilnie. Ustalenie ceny maksymalnej poniżej ceny rynkowej może skutkować niedoborami. Obecny układ ustalania cen maksymalnych, przy którym nie próbuje się majstrować przy cenach hurtowych paliwa, a jedynie ogranicza się marże detaliczne, nie doprowadzi raczej szybko do braku paliw na stacjach. Jak już wspominałem – i tak wiele stacji sprzedaje paliwa po cenach niższych od tych maksymalnych.

Długotrwałe utrzymywanie przy życiu tej regulacji będzie jednak uruchamiało kolejne efekty, które zaczną negatywnie rzutować na dobrobyt konsumentów. Po pierwsze, stacje benzynowe często udostępniają nieodpłatnie szereg „usług publicznych” – jak możliwość skorzystania z toalety, przemycia szyb i reflektorów czy napompowania kół. I wiele z tych tańszych stacji takich usług nie oferuje. Dbanie o stan urządzeń czy zapewnianie sprzętu i środków do przemycia szyb jest jak najbardziej kosztowne. Dla stacji, które mają ograniczone możliwości podnoszenia marży przy lepszej dbałości o jakość doświadczenia konsumenta, coraz powszechniejszym wyborem będzie wstrzymanie się ze świadczeniem niektórych usług lub wprowadzenie odpłatności za nie. Po drugie, zaniknąć może rynek paliw podwyższonej jakości. Obecne ceny maksymalne są ustalana ogólnie dla np. benzyny 95 i nie ma znaczenia, że producent doda do niej np. substancje podnoszące osiągi silnika czy sprawiające, że będzie się on wolniej zużywał. Takie

paliwa może nie są szczególnie popularne, ale istnieją. Teraz ich dalszy byt jest zagrożony. Po trzecie, dystrybucja w niektórych miejscach przy obecnych marżach będzie się nie opłacała i zmniejszy się liczba stacji paliw. Szczególnie zagrożone są miejsca muszące płacić bardzo wysokie czynsze za najem – np. przy MOP-ach na autostradach – i te w miejscach trudniej dostępnych, gdzie koszty zapewnienia dostaw paliw są po prostu wyższe.

Utrzymywanie dłużej tej regulacji będzie zatem skutkowało: pogorszeniem oferty usług towarzyszących sprzedaży paliw, mniejszym wyborem dostępnych paliw, spadkiem liczby dostępnych punktów tankowania.

## **7. Nadmiarowe zyski rafinerii/ producentów ropy nie mają uzasadnienia ekonomicznego i należy je opodatkować**

Poza obniżeniem podatków i wprowadzeniem cen maksymalnych rząd zapowiedział też działania mające na celu opodatkowanie nadmiarowych zysków koncernów paliwowych. Warto tu przypomnieć, że księgowy i ekonomiczny pojęcie zysku to różne zjawiska. Zysk w ekonomii to coś ponadnormatywnego – to zwrot z kapitału przedsiębiorstwa wyższy od przeciętnego zwrotu z kapitału w gospodarce. Przedsiębiorstwo wykazujące księgowy zysk może odnosić ekonomiczną stratę, jeśli rentowność jego kapitału jest mniejsza niż przeciętna w gospodarce. Jak pisał Ludwig von Mises w [Zysku i stracie](#):

*Zyski nigdy nie są czymś normalnym. Pojawiają się tylko tam, gdzie występuje niedostosowanie, rozbieżność między rzeczywistą produkcją a produkcją taką, jaka powinna być, aby wykorzystać dostępne zasoby materialne i umysłowe dla jak najlepszego zaspokojenia pragnień społeczeństwa. Są one nagrodą dla tych, którzy usuwają to niedostosowanie, i znikają, gdy tylko niedostosowanie zostanie całkowicie usunięte.*

Pojęcie nadzwyczajnych czy nadmiernych zysków jest ekonomicznie puste – zyski z definicji są właśnie czymś nadmiernym czy nadzwyczajnym – innych zysków nie ma. Ale to właśnie te zyski i możliwość ich zdobycia sprawia, że przedsiębiorcy co chwila eksperymentują ze sposobami produkcji i próbują znaleźć takie kombinacje czynników produkcji, które najlepiej zaspokoją przyszłe potrzeby konsumentów. Posiadanie rafinerii paliw albo szybów naftowych było ryzykowną decyzją inwestycyjną, którą podjęły konkretne przedsiębiorstwa. Popyt na paliwa czy ropę mógł być mniejszy, bo np. samochody elektryczne mogły jeszcze szybciej zdobywać rynek. Albo mógł je zniszczyć jakiś zabłąkany dron. Karanie firm za to,

że podjęły słuszną decyzję inwestycyjną, jest drogą do braku inwestycji i coraz gorszego przygotowania na przyszłe kryzysy. Najgorsze, że już ten scenariusz przerabialiśmy po agresji Rosji na Ukrainę.

Wtedy wzrost cen gazu i węgla przełożył się m.in. na wzrost giełdowych cen energii elektrycznej. Beneficjentem tego wzrostu cen byłiby wszyscy ci sprzedawcy, którzy sprzedawali na tym rynku giełdowym, ale ich koszty nie wzrosły – przede wszystkim wytwórcy energii z odnawialnych źródeł energii, które często mają krańcowe koszty produkcji energii bliskie zera. Wówczas jednak rząd postanowił ustanowić maksymalną cenę na rynku energii i nakazał przekazywać nadwyżki kontraktów powyżej tej ceny maksymalnej na osobny państwowy fundusz, z którego z kolei dopłacano do rachunków energii gospodarstw domowych – którym zamrożono cenę energii. Tym samym przedsiębiorstwa silnie inwestujące w nowe źródła wytwarzania energii zostały ukarane. Bez tych dodatkowych przychodów ich zyski były dużo mniejsze. Oznaczało to, że ich kapitały własne rosły dużo wolniej. To z kolei oznacza, że przedsiębiorstwo ma mniej źródeł finansowania kolejnych inwestycji i jest mniej wiarygodne dla banków. Mówiąc inaczej – gdyby nie interwencje czasu kryzysu energetycznego po wybuchu wojny na Ukrainie mielibyśmy dzisiaj więcej inwestycji, dzięki którym polska energetyka byłaby lepiej przygotowana na kolejny kryzys związany z brakiem paliw kopalnych. Żeby cała sprawa wyglądała jeszcze gorzej z ekonomicznego punktu widzenia, to zamiast dać zarobić tym, którzy produkują to, czego chcą konsumenci, skierowano całe nowe strumienie pieniędzy na subsydia do wytwarzania energii z OZE (np. nisko oprocentowane pożyczki czy kontrakty różnicowe dla morskich farm wiatrowych). Zamiast więc dać zarobić tym, którzy w krytycznym czasie pozwolili na sprawne działanie systemu energetycznego politycy wolą ręcznie wybierać firmy, które lepiej wypełnią wnioski o granty.

Ropę w Polsce rafinuje oczywiście praktycznie tylko Orlen – spółka notowana na giełdzie z częściowym prywatnym akcjonariatem i kontrolnym pakietem akcji w rękach państwa. Próbę nadzwyczajnego opodatkowania zysków tej firmy należy traktować jako chęć zagarnięcia przez największego akcjonariusza zysków firmy z pozbyciem się partycypacji akcjonariuszy mniejszościowych w zyskach.

Takie traktowanie akcjonariuszy mniejszościowych i karanie firm, dzięki którym gospodarka może sobie radzić w kryzysowych sytuacjach to prosta droga do dalszego zmniejszania udziału prywatnych inwestycji w gospodarce i

podtrzymywanie trendu najwolniejszego ożywienia gospodarczego w XXI wieku w Polsce, z jakim mamy do czynienia w ostatnich latach.

### **8. Wzrost cen paliw przełoży się na wzrost cen wszystkich dóbr**

To chyba najbardziej powszechna opinia, którą można było usłyszeć z ust ekonomistów, dziennikarzy, polityków czy zwykłych ludzi dzwoniących do radia, żeby się wypowiedzieć na temat działań rządu. Tymczasem siła nabywcza pieniądza – czy patrząc z drugiej strony poziom cen w gospodarce – zależy od zmian zasobu pieniądza i popytu na pieniądź w gospodarce. Obecnie zasób pieniądza w gospodarce rośnie dużo wolniej, niż miało to miejsce podczas pandemii (mniej więcej o 10% rok do roku, podczas gdy w czasie pandemii rozpędzono tę maszynę do 30-40% rok do roku). Z tej strony presja inflacyjna istnieje, ale jest generalnie dużo mniejsza niż przy agresji Rosji na Ukrainę. Wtedy wstrząsy na rynkach surowców spadły na żyzną inflacyjną glebę silnie powiększonego w krótkim czasie zasobu pieniądza. Teraz sytuacja wydaje się zupełnie inna.

Zasadniczo wzrost cen jednego dobra i wzrost wydatków na to dobro, jeśli popyt na to dobro jest nieelastyczny musi prowadzić do spadku wydatków na inne dobra w gospodarce, jeśli popyt na pieniądź nie ulegnie jednocześnie zmianie. Wymusza raczej zmianę układu cen względnych, a nie zmianę poziomu cen w ogóle. Generalnie negatywny szok podażyowy – jak zniszczenie instalacji do wydobycia, przewozu czy przerobu ropy – sprawia że w gospodarce mamy mniej dóbr niż poprzednio. To powinno lekko zmniejszyć popyt na pieniądź, bo krańcowe jednostki pieniądza spadną nieco niżej na skalach wartości ludzi przy spadku ilości innych dóbr w gospodarce. Jednocześnie jednak działają ciągle inne procesy zwiększające produktywność w gospodarce. Dopóki spodziewamy się, że pomimo surowcowego szoku wzrost gospodarczy będzie dodatni, to powinniśmy spodziewać się lekkiego wzrostu popytu na pieniądź, równoważącego w jakimś stopniu wzrost zasobu pieniądza. Stąd proste przekładanie wzrostu cen paliw na długotrwałe trendy inflacyjne nie jest właściwe. Można też argumentować, że wszelkie kryzysowe sytuacje – jak np. widmo wojny czy racjonowania dóbr – będą podnosić popyt na gotówkę, jeszcze bardziej zwiększając tendencje antyinflacyjne.

### **Podsumowanie**

Niestety widzimy, że siły zaciemniające obraz naszej gospodarczej rzeczywistości są aktywne i produkują dużo fake'ów (być może głębokich), przeinaczeń czy niedomówień, żeby osłabić poparcie dla ekonomicznie korzystnych obniżek

podatków i zwiększyć poparcie dla ekonomicznie szkodliwych kontrol cen i podatków od zysków „nadzwyczajnych”. Mam nadzieję, że pomogłem niektórym z Was uporządkować myślenie co do skutków niedawnej i zapowiedzianej interwencji rządu w rynek paliw. Jeśli tak było, to prośba z mojej strony. Jakiegokolwiek rytuały uznaje się dziś za skuteczne w kontekście rozpowszechniania treści (udostępnianie, komentowanie, subskrybowanie, zapis na newsletter, republika z click-baitowym tytułem etc.), proszę czuć się wezwanym do działania w tę stronę. Walczmy z dezinformacją. Jak mawiał klasyk we wrocławskich tramwajach: „Chroń siebie i innych. To jest nasz obywatelski obowiązek!”. Od siebie dodałbym tylko, że to obowiązek równie silny, co dołączenie do [Klubu Przyjaciół Instytutu Misesa](#).