



Minister Finansów i Gospodarki

Warszawa, 5 czerwca 2026 roku

Sprawa: Interpelacja nr 17097 w sprawie możliwości zastosowania zerowej stawki VAT na bilety w publicznym transporcie zbiorowym
Znak sprawy: PT1.054.11.2026
Kontakt: Kancelaria MF
tel.: +48 22 694 55 55
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

Pan Włodzimierz Czarzasty

**Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do interpelacji posła Janusza Kowalskiego z 15 maja 2026 r. nr 17097 w sprawie możliwości zastosowania zerowej stawki VAT na bilety w publicznym transporcie zbiorowym, przedstawiam następujące wyjaśnienia.

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami w zakresie VAT usługi transportu pasażerskiego wymienione w poz. 38 – 43 oraz 45 załącznika nr 3¹ do ustawy o VAT² objęte są obniżoną stawką tego podatku w wysokości 8%.

Ministerstwo Finansów analizuje również możliwości jeszcze bardziej niż obecnie preferencyjnego traktowania usług transportu pasażerskiego tj. kwestię obniżenia – z 8% do 0% – stawki VAT dla określonych kategorii usług transportu pasażerskiego.

¹ W poz. tych wymieniono:

- Transport kolejowy pasażerski międzymiastowy (PKWiU 49.10)
- Transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski (PKWiU 49.31)
- Usługi taksówek (PKWiU 49.32)
- Pozostały transport lądowy pasażerski, gdzie indziej niesklasyfikowany (PKWiU 49.39)
- Transport morski i przybrzeżny pasażerski, włączając żeglugę bliskiego zasięgu (PKWiU 50.10.1)
- Transport wodny śródlądowy pasażerski (PKWiU 50.30.1)
- Transport lotniczy pasażerski (PKWiU 51.10.1).

² Ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2025 r. poz. 775, z późn. zm.).

Ewentualne obniżenie stawki VAT na transport pasażerski wiązałoby się jednak z istotnymi konsekwencjami dla finansów publicznych. W warunkach zwiększonych wydatków państwa, w szczególności na obronność, jak również objęcia Polski procedurą nadmiernego deficytu, decyzja ta powinna zostać szczegółowo zbadana pod kątem m.in. zakresu zmian, korzyści dla poszczególnych uczestników rynku, a przede wszystkim potencjalnych skutków finansowych dla strony dochodowej i wydatkowej budżetu państwa.

Wprowadzenie wskazanej obniżki stawki VAT dla określonych usług transportu pasażerskiego będzie powodować ujemne skutki budżetowe, których wysokość szacuje się na ok. -1,9 mld zł rocznie³ (szacunki w warunkach 2026 roku).

Obecnie nie są prowadzone przez resort finansów (w tym również we współpracy z resortem infrastruktury) działania dotyczące wykorzystania instrumentów podatkowych w celu zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego.

Ewentualne działania w zakresie rozwiązań podatkowych, w tym obniżenia stawki VAT na transport pasażerski, mogłyby zostać podjęte, zaś odpowiednie rozwiązania wdrożone, jak tylko znajdzie się przestrzeń w budżecie do ich sfinansowania.

Niezależnie od powyższego zauważam, że rozwiązania fiskalne wprowadzone w zakresie podatku VAT w ramach programu Ceny Paliw Niżej (CPN) polegają na obniżeniu do 8% stawki tego podatku dla określonych paliw silnikowych, bez względu na status ich nabywców. Z preferencji programu CPN korzystają zarówno odbiorcy indywidualni, jak i firmy prowadzące działalność w obszarze transportu publicznego, które oferują przejazdy pasażerom korzystającym z takiego transportu.

Ponadto, należy zwrócić uwagę, że preferencje podatkowe w ramach programu CPN mają charakter czasowy i wyjątkowy, a preferencja w postaci stawki VAT w wysokości 8% dla transportu pasażerskiego ma charakter stały i obowiązuje od ponad 20 lat.

W tym kontekście niezrozumiały jest postulat wprowadzenia w odniesieniu do transportu pasażerskiego preferencyjnych rozwiązań podatkowych analogicznych do tych, które zostały zastosowane wobec paliw silnikowych.

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki

Jarosław Neneman
Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Finansów

³ Skutki obniżenia stawki VAT usług transportu publicznego zbiorowego, oszacowano na podstawie zwaloryzowanych danych spożycia gospodarstw domowych i zużycia pośredniego z 2022 r. oraz danych z deklaracji VAT wybranych przewoźników za 2025 r. według PKD:

- 49.10.Z Transport kolejowy pasażerski międzymiastowy;
- 49.31.Z Transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski;
- 49.39.Z Pozostały transport lądowy pasażerski, gdzie indziej niesklasyfikowany.