



Minister Finansów i Gospodarki

Warszawa, 12 czerwca 2026 roku

Sprawa: Interpelacja nr 17371 w sprawie możliwości zastosowania preferencyjnej stawki podatku VAT w przypadku usług publicznego transportu zbiorowego oraz wpływu polityki podatkowej na ceny biletów
Znak sprawy: PT1.054.12.2026
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 Pana Posła Marcina Józefaciuka z 26 maja 2026 r. nr 17371 w sprawie możliwości zastosowania preferencyjnej stawki podatku VAT w przypadku usług publicznego transportu zbiorowego oraz wpływu polityki podatkowej na ceny biletów, 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%. Preferencja w postaci obniżonej stawki VAT na usługi transportu pasażerskiego ma charakter stały i obowiązuje od ponad 20 lat.

Ministerstwo Finansów analizuje również możliwości jeszcze bardziej niż obecnie preferencyjnego traktowania usług transportu pasażerskiego tj. kwestię obniżenia

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.).

– z 8% do 0% – stawki VAT dla określonych kategorii usług transportu pasażerskiego.

Rozwiązanie takie jest możliwe w świetle przepisów unijnych w zakresie VAT³, tj. dyrektywy VAT, która nakreśla zasady funkcjonowania systemu VAT wskazując m.in. zakres stosowania stawek obniżonych oraz limity kategorii towarów i usług, do których mogą być stosowane przez państwa członkowskie stawki obniżone. Na mocy art. 98 tej dyrektywy, państwa członkowskie mogą stosować stawkę VAT w wysokości 0% (zwolnienie z prawem do odliczenia) m. in. do przewozu osób i transportu towarzyszących im towarów, takich jak bagaż, rowery, w tym rowery elektryczne, pojazdy silnikowe lub inne, lub świadczenie usług związanych z przewozem osób⁴.

Oznacza to, że prawo unijne dopuszcza stosowanie stawki 0% dla usług transportu pasażerskiego, jednak decyzja o jej wprowadzeniu należy do państw członkowskich, które przy podejmowaniu takich działań zwykle uwzględniają warunki gospodarcze i społeczne oraz skutki fiskalne proponowanych preferencji.

Ewentualne obniżenie stawki VAT na transport pasażerski wiązałoby się z istotnymi konsekwencjami dla finansów publicznych naszego kraju. W warunkach zwiększonych wydatków państwa, w szczególności na obronność, jak również objęcia Polski procedurą nadmiernego deficytu, decyzja ta musi być 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.

Jak wskazano powyżej, analizowana jest możliwość obniżenia stawki VAT na określone usługi z obszaru transportu pasażerskiego, jednak wprowadzenie takiej obniżki powodowałoby ujemne skutki budżetowe, których wysokość szacuje się na ok. -1,9 mld zł rocznie⁵ (szacunki w warunkach 2026 roku).

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.

Odnosząc się do kwestii wpływu potencjalnego obniżenia stawki VAT na ceny biletów oraz – co za tym idzie – dostępność transportu publicznego, podkreślić należy, że nie ma pewności, że obniżenie stawki VAT z 8% do 0% wpłynęłoby na adekwatne obniżenie cen biletów. Obniżenie ceny biletów pozostaje bowiem co do zasady decyzją przedsiębiorców wykonujących przewozy pasażerskie. Na ceny biletów, poza podatkami, wpływ mają również inne czynniki, takie jak ceny paliw i energii, koszty wynagrodzeń czy koszty utrzymania taboru.

³ Dyrektywa 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE L Nr 347 z 11.12.2006, str. 1, z późn. zm.).

⁴ Art. 98 i następne dyrektywy VAT w zw. z poz. 5 załącznika III.

⁵ 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.

Odnosząc się do pytania o wpływy budżetu państwa z podatku VAT od usług transportu publicznego w latach 2022-2025 uprzejmie informuję, że z uwagi na charakter i sposób poboru podatku VAT oraz klasyfikację budżetową, nie jest możliwe precyzyjne wyodrębnienie wysokości wpływów podatku VAT od usług transportu publicznego. Podatek VAT jest podatkiem wielofazowym, który pobierany jest na wszystkich szczeblach obrotu, przy czym podatek ten zapłacony u jednego podatnika jest odliczany lub zwracany podatnikowi w następnej fazie obrotu, co oznacza, że dopiero ostateczna konsumpcja podlega obciążeniu tym podatkiem. Czynny podatnik VAT rozlicza podatek VAT w deklaracji podatkowej. W przypadku powstania nadwyżki podatku należnego nad naliczonym, dokonuje on wpłaty tej nadwyżki do urzędu skarbowego lub, jeżeli kwota podatku naliczonego jest wyższa od kwoty podatku należnego – otrzymuje jej zwrot. Zarówno wpłaty, jak i zwroty podatku VAT, są dokonywane w jednej kwocie zbiorczej bez możliwości co do zasady precyzyjnego określenia z jakich transakcji one pochodzą, w tym jakie stawki podatku były „przypisane” do tych transakcji.

Odnosząc natomiast do kwestii wykluczenia komunikacyjnego oraz wspierania częstszego korzystania z transportu zbiorowego jako alternatywy dla transportu indywidualnego, ewentualne wprowadzenie w tym zakresie instrumentów o charakterze pozapodatkowym pozostaje w zakresie właściwości Ministra Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki

Jarosław Neneman
Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Finansów