



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.18.2026

Warszawa, 16 września 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16340 pani Pauliny Matysiak – Posłanki na Sejm RP, przedstawiam następujące wyjaśnienia.

W odniesieniu do kwestii wprowadzenia zerowej stawki podatku VAT na bilety w transporcie publicznym należy wskazać, że zagadnienia związane z kształtowaniem stawek podatku od towarów i usług pozostają we właściwości Ministra Finansów.

Organizatorami publicznego transportu zbiorowego, na mocy przepisów art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹, są jednostki samorządu terytorialnego i ich związki. Maksymalne ceny za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich, powiatowych przewozach pasażerskich, wojewódzkich przewozach pasażerskich ustala odpowiednio rada gminy, rada powiatu, sejmik województwa (art. 50a ust. 1 – 3 oraz art. 50b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

Minister Infrastruktury jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. W związku z powyższym Ministerstwo Infrastruktury podejmowało działania mające na celu umożliwienie wprowadzenia stawki 0% VAT dla usług kolejowego przewozu osób, w szczególności w związku ze zmianą

¹ Dz. U. z 2025 r. poz. 285, z późn. zm.

przepisów unijnych dopuszczających takie rozwiązanie. W wystąpieniach kierowanych do Ministra Finansów wskazywano, że obniżenie stawki VAT mogłoby przyczynić się do zwiększenia dostępności transportu kolejowego, ograniczenia presji na wzrost cen biletów, a także wzmocnienia konkurencyjności kolei jako środka transportu, w szczególności w kontekście rosnących kosztów energii oraz realizacji celów polityki klimatycznej.

Niezależnie od powyższego należy podkreślić, że Minister Infrastruktury, jako organizator międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, oddziałuje na poziom cen biletów w ramach umowy o świadczenie usług publicznych (umowa PSC). Ostatnia trwała podwyżka cen bazowych w tym segmencie miała miejsce w styczniu 2022 r. W efekcie realny poziom cen bazowych dla pasażerów pociągów uruchamianych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej pozostaje zasadniczo na poziomie z początku 2022 r., pomimo występującej inflacji. Jednocześnie oferta przewozowa realizowana w ramach umowy PSC pozostaje konkurencyjna cenowo względem innych środków transportu publicznego, przy zapewnieniu korzystnych parametrów podróży, w tym czasu przejazdu i standardu usług.

Należy również wskazać, że w zakresie przewozów kolejowych realizowanych na zasadach komercyjnych, w tym na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, Minister Infrastruktury nie posiada kompetencji do kształtowania polityki cenowej PKP Intercity S.A., ponieważ przewoźnik w tym zakresie działa na własne ryzyko ekonomiczne. Polityka cenowa przewoźników regionalnych kształtowana jest przez marszałków jako ustawowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich kolejowych przewozach pasażerskich.

Minister Infrastruktury nie posiada również uprawnień do narzucania polityki cenowej w przewozach autobusowych działających na zasadach komercyjnych. Natomiast w przypadku przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jak wskazano na wstępie, ceny maksymalne ustalają właściwe organy stanowiące danych jednostek samorządu terytorialnego.

W dniu 9 kwietnia 2026 r. w Ministerstwie Infrastruktury zorganizowane zostało spotkanie z przedstawicielami organizacji zrzeszających polskich przewoźników drogowych dotyczące bieżących wyzwań, przed jakimi stoi branża w obliczu konfliktu na Bliskim Wschodzie. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele resortu finansów i gospodarki oraz spółki Orlen S.A. Na spotkaniu omówiono trudną sytuację ekonomiczną sektora transportu drogowego wynikającą z wysokich i niestabilnych cen paliw, rosnących kosztów działalności oraz niekorzystnych uwarunkowań geopolitycznych. Po spotkaniu skierowane zostały wystąpienia do resortu energii, resortu finansów i gospodarki, resortu rodziny, pracy i polityki społecznej, Zakładu Ubezpieczeń Społecznych oraz do Orlen S.A.

o współpracę i rozważenie wprowadzenia działań osłonowych w zakresie wypracowania i wdrożenia instrumentów stabilizujących sytuację branży.

Niezależnie od powyższego należy zwrócić uwagę na rządowy program tzw. CPN („Ceny Paliw Niżej”). Powyższy pakiet interwencyjny funkcjonował od 31 marca do 30 czerwca 2026 r. i został wprowadzony przez rząd w odpowiedzi na kryzys paliwowy wywołany konfliktem na Bliskim Wschodzie. Składał się z trzech elementów: obniżki VAT na paliwa z 23% do 8%, redukcji akcyzy do minimum unijnego oraz codziennie ustalanych maksymalnych cen na stacjach. Dzięki temu ostatniemu działaniu, w trakcie trwania programu CPN wysokość ceny za benzynę i olej napędowy na stacjach benzynowych w kraju była jedną z najniższych w Europie. Celem wdrożenia pakietu stabilizacyjnego, było bowiem ograniczenie presji cenowej oraz zwiększenie przewidywalności kosztów paliwowych dla podmiotów gospodarczych oraz gospodarstw domowych.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu