

Polska Sieć
Ekonomii

Zanieczyszczającym dopłacamy – jak rząd subsyduje luksusowe SUVy dla firm i sabotuje elektromobilność

dr Maciej Grodzicki, Jakub Smelkowski

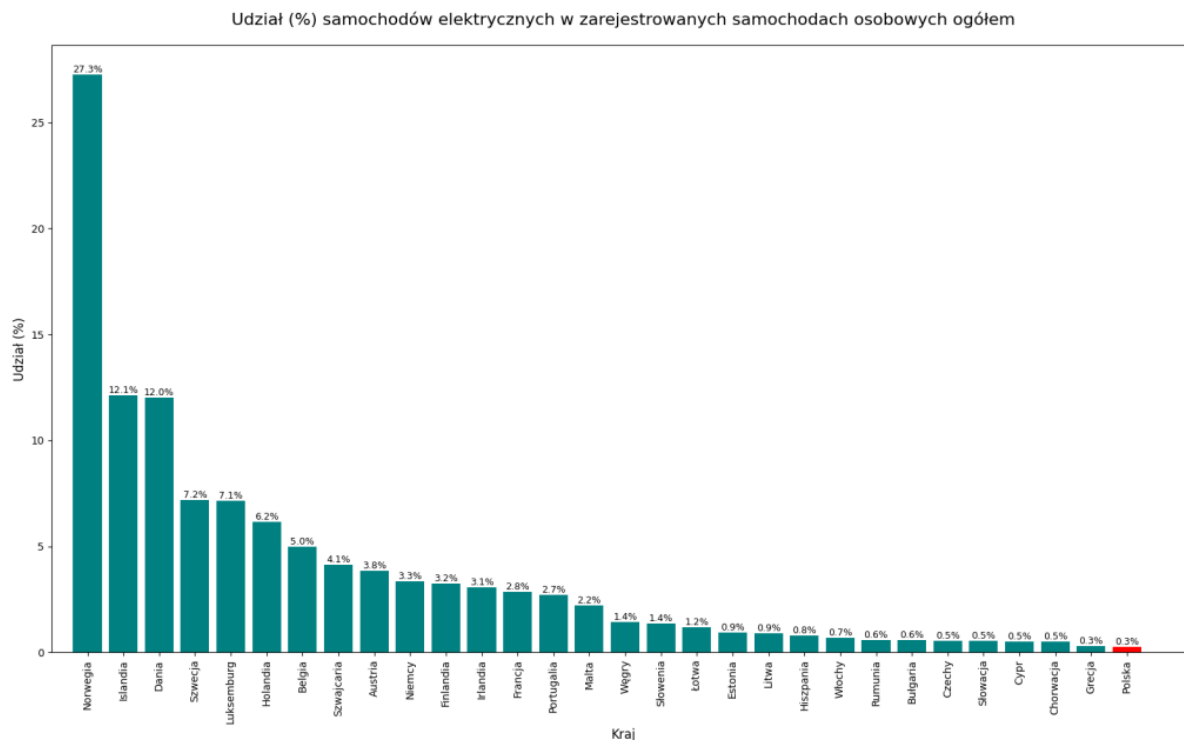
Najważniejsze wnioski:

- Polska jest na ostatnim miejscu w UE pod względem elektryków, a transport to druga najbardziej emisyjna branża – bardziej niż przemysł.
- Na rynku nowych aut dominują firmy, a nie gospodarstwa domowe, odpowiadając za blisko 70% wszystkich rejestracji.
- Polska dopłaca do ciężkich aut spalinowych (SUVów) zamiast je opodatkowywać jak niemal wszystkie pozostałe kraje Europy.
- Ponad 60% dotacji na elektryki (NaszEAuto) trafia do JDG, a system refundacyjny wyklucza uboższe osoby ze wsparcia.

Wycofanie się polskiego rządu z kamieni milowych KPO przełoży się na wzrost zgonów spowodowanych zanieczyszczeniami, wzrost niesprawiedliwości podatkowej i spadek bezpieczeństwa na drogach.

Transport i mobilność, jako sektory historycznie oparte na paliwach kopalnych, są jednymi z kluczowych obszarów dekarbonizacji i transformacji energetycznej. Osiągnięcie neutralności klimatycznej wymaga m.in. szybkiego odejścia od dominacji samochodów osobowych opartych na silnikach spalinowych (benzynowych, diesli i wykorzystujących gaz ziemny) oraz zastąpienia ich samochodami elektrycznymi i powszechnie dostępnym transportem publicznym. Patrząc na dynamikę rynku motoryzacyjnego w ostatnich latach, elektryki to nie futurystyczna fantazja – już dziś jest to wiodący segment rynku, kluczowy także dla konkurencyjności przemysłu.

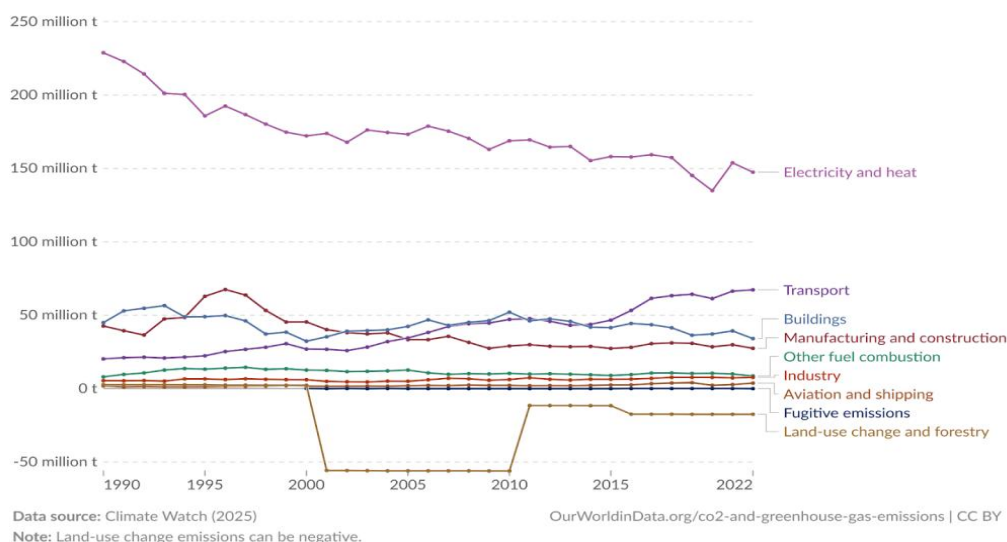
Niestety, nie w Polsce. Nasz rodzimy rynek samochodowy, nomen omen, nie dowozi, jeśli chodzi o segment elektryków. Jesteśmy krajem o najniższym w całej Unii Europejskiej udziale tego rodzaju aut w ogólnej liczbie zarejestrowanych samochodów – stanowią one jedynie 0,27%, podczas gdy średnia dla UE wynosi 2,2%, a w krajach nordyckich – 10%.



Źródło: Eurostat, „Passenger cars, by type of motor energy” (road_eqs_carpda), dane za 2023 rok. Opracowanie własne.

Oparcie transportu samochodowego na ropie i gazie powoduje, że emisje gazów cieplarnianych w tym sektorze w Polsce stale rosną. W 2022 roku przekroczyły one dwukrotnie emisje w całym przetwórstwie przemysłowym, czyniąc z transportu drugiego największego emitenta – po konsumpcji prądu i ciepła. Bez fundamentalnej zmiany w strukturze silników samochodowych, możemy zapomnieć o zbliżeniu się do celów neutralności klimatycznej.

Emisje dwutlenku węgla różnych sektorów gospodarki w Polsce



Źródło: Climate Watch (2025).

Jednocześnie dekarbonizacja transportu jest w Polsce – delikatnie mówiąc – tematem mało popularnym. Dowodzą tego choćby kontrowersje towarzyszące postulatowi wprowadzenia stref czystego transportu w największych miastach kraju. Raport PSNM¹ wskazuje, że tylko 44% respondentek i respondentów popiera wprowadzenie Stref Czystego Transportu (SCT) w miastach, w których żyją. Polki i Polacy są przywiązani do samochodów spalinowych, a mimo stopniowo rosnącej popularności aut elektrycznych odsetek osób rozważających zakup takiego pojazdu to w Polsce nadal jedynie 24% (wzrost z 7% cztery lata wcześniej).

Poglądy te wpisują się w szerszy sceptycyzm polskiego społeczeństwa wobec postulatów transformacji energetycznej. Ogólnie **52% Polek i Polaków** ma negatywne skojarzenia z hasłem „Europejski Zielony Ład”, podczas gdy pozytywne ma tylko 14%². Z kolei inne badanie wskazuje, że **74% respondentek i respondentów** uważa, że Zielony Ład przyniesie Polsce więcej strat niż korzyści³. Wydaje się, że to właśnie na fali tych nastrojów społecznych **polski rząd próbuje porzucić kamienie milowe KPO** (E3G i E4G) dotyczące wprowadzenia podatku od rejestracji i posiadania aut spalinowych.

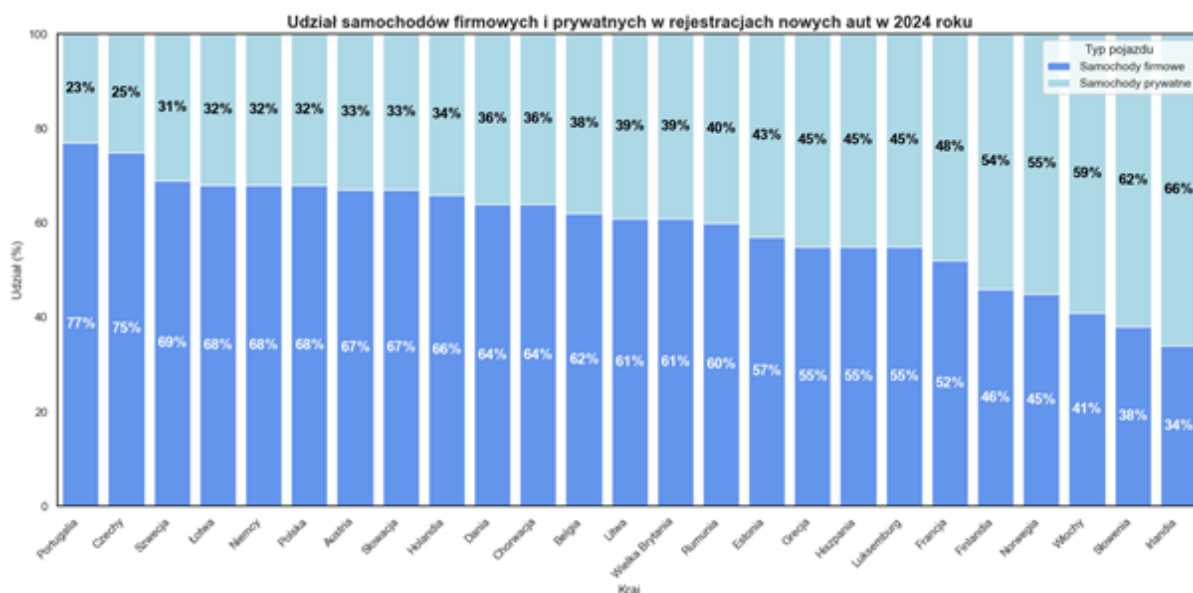
Naszym zdaniem jest to naiwna i niebezpieczna polityka, sprowadzająca się do chowania głowy w piasek w obliczu trudności na horyzoncie. Elektromobilność i dekarbonizacja powinny pozostać priorytetem politycznym najbliższej dekady. Fundamentem dekarbonizacji transportu musi być jednak **sprawiedliwość społeczna**, zgodnie z którą koszty projektowanych polityk spadają na faktycznie zanieczyszczających, zaś państwo skutecznie łagodzi wpływ polityk na biedniejsze warstwy społeczeństwa. Bez tego zmiany będą nieskuteczne, niepopularne i mogą zostać szybko podważone przez reakcyjne partie polityczne. W poniższym tekście skupiamy się na jednym z obszarów dekarbonizacji transportu, czyli na systemie opodatkowania samochodów w Polsce. Pokażemy, że obecny system podatkowy dla aut spalinowych jest regresywny i tworzy patologiczne bodźce – wspiera rozwój segmentu luksusowych aut spalinowych zamiast stopniową elektryfikację transportu. Temat ten jest jak dotąd zaskakująco nieobecny w polskiej debacie publicznej, a ma poważne skutki społeczne, środowiskowe i gospodarcze.

O niesprawiedliwości podatkowej słów kilka

Faktyczna regresywność polskiego systemu podatkowego jest faktem dobrze udokumentowanym i ugruntowanym w debacie ekonomicznej. Najważniejszą furtką do ominięcia 32% PIT jest dla najlepiej zarabiających Polek i Polaków jednoosobowa działalność gospodarcza (JDG) z jej formami liniowego (19%) lub ryczałtowego opodatkowania dochodów. Forma ta, oryginalnie stworzona dla drobnej przedsiębiorczości, dziś obejmuje przedstawicieli i przedstawicielki świetnie wynagradzanych „wolnych” zawodów czy kadry menadżerskiej – zatrudnionych na kontraktach B2B⁴. Prowadzenie JDG daje im możliwość obniżania nie tylko stawki, ale i samej podstawy opodatkowania za sprawą wpisywania w koszty uzyskania przychodu szeregu wydatków natury konsumpcyjnej – w tym kosztów paliwa oraz leasingu samochodów osobowych. W rezultacie Polska cechuje się jednym z najwyższych w UE udziałem samozatrudnienia w ogólnej liczbie pracujących, z czego spora część ma charakter „fikcyjny”, motywowany omijaniem opodatkowania wysokich dochodów⁵. Polska Sieć Ekonomii konsekwentnie krytykuje taką konstrukcję systemu podatkowego, jako niesprawiedliwą społecznie i nieefektywną ekonomicznie.

Jak się okazuje, problem ten jest dodatkowo potęgowany przez system opodatkowania – co pokażemy poniżej, odwołując się do analiz m.in. organizacji Transport & Environment(T&E)⁶.

Po pierwsze, głównymi nabywcami nowych samochodów w Polsce są osoby prowadzące działalność gospodarczą. W 2024 roku prawie siedem na dziesięć (68%) nowych pojazdów w Polsce rejestrowały firmy (przy średniej w UE-27 wynoszącej 59%). Największy udział samochodów firmowych w nowych rejestracjach posiadają: Portugalia (77%) i Czechy (75%), a najmniejszy Włochy (41%), Słowenia (38%) i Irlandia (34%). Samo w sobie nie jest to jeszcze problemem, choć liczba ta wskazuje nam, że to właśnie segment aut “na firmę” powinien być w centrum uwagi decydentów.



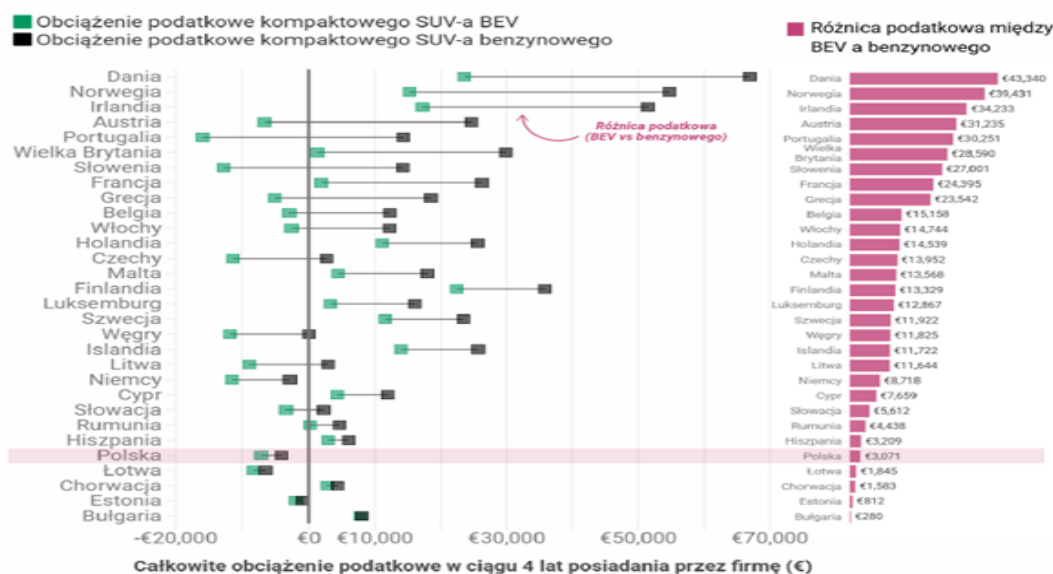
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych przez T&E o rejestracjach nowych samochodów w 2024 roku zebranych przez Dataforce (2025).

Po drugie, Polska jest jednym z zaledwie czterech krajów Europy, w których zakup kompaktowego benzynowego SUV-a prowadzi do oszczędności firm na podatkach. Jak już wspomnieliśmy w punkcie (1) – to głównie przedsiębiorstwa odpowiadają za popyt na auta, zatem są one kluczowe dla skutecznej transformacji. Niestety, system opodatkowania nie zachęca polskich firm do przyspieszonej elektryfikacji, a raczej do jej spowolnienia. Jest tak za sprawą:

1. braku podatku od nabycia (za wyjątkiem 2% PCC) i podatku od posiadania samochodu spalinowego;
2. korzystnych zasad odliczania VAT (50% lub 100%) i możliwości dokonywania odpisów amortyzacyjnych, które *de facto* subsydują zakup pojazdów.

W rezultacie – jak obliczyli eksperci T&E – czteroletnie posiadanie kompaktowego, spalinowego SUV-a przez firmę w Polsce wiąże się z ujemnym opodatkowaniem — firma oszczędza na podatkach prawie 4 tys. EUR. **Jest to dokładne przeciwieństwo zasady „zanieczyszczający płaci”!**

Podobna oszczędność dla samochodu elektrycznego jest niewiele większa (ok. 7 tys. EUR), a różnica między tymi dwiema kwotami jest jedną z najniższych w całej UE. Skala tej anomalii jest ogromna, gdy porównamy ją z drugim co do wielkości rynkiem UE, Francją. Ten sam typ pojazdu generuje tam dla firmy koszt podatkowy netto w wysokości 26 261 EUR netto.



Źródło: T&E na podstawie krajowych źródeł informacji podatkowej – kwiecień 2025. Uwaga: Obciążenie podatkowe obejmuje podatek od nabycia, podatek od posiadania, BIK (benefit-in-kind) pracownika i pracodawcy oraz korzyści w postaci odliczeń VAT, odpisów amortyzacyjnych i dotacji na zakup. BIK obliczane dla pracownika rozliczającego się samodzielnie, bez dzieci, wynosi 167 (% AW).

Po trzecie, obecny rząd blokuje wprowadzenie podatków od rejestracji i posiadania aut spalinowych, do których Polska zobowiązała się w ramach kamieni milowych Krajowego Planu Odbudowy (KPO). Ustalane w 2022 roku przez polski rząd i Komisję Europejską obowiązki zakładały wprowadzenie:

- Kamień Milowy E3G:** nowej opłaty rejestracyjnej uzależnionej od poziomu emisji CO₂ i NO_x i wzmocnienie działań w obszarze amortyzacji pojazdów elektrycznych.
- Kamień Milowy E4G:** podatku od posiadania pojazdów spalinowych, którego wysokość powinna być powiązana z emisją CO₂ i NO_x

Ponadto ustalono, że „środki z reform powinny być przeznaczone na ograniczanie negatywnych efektów zewnętrznych oraz rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich”.

Niestety obecny rząd zdecydował się wycofać z podjętych zobowiązań i we wrześniu 2025 roku zgłosił do Komisji Europejskiej „addendum” – propozycję zmian w kamieniach milowych⁷. E3G i E4G mają zostać zastąpione działaniami w zupełnie innych obszarach (ciepłownictwa, biogazów i rynków energii elektrycznej). Przedstawiciele koalicji rządzącej argumentowali, że podatki te „uderzyłyby w najmniej zamożnych”, a transformację energetyczną trzeba wdrażać metodą zachęt, zamiast „kija i marchewki”⁸. Jak jednak pokazują powyższe dane, obecne rozwiązania podatkowe (lub ich brak) sprzyjają przede wszystkim już i tak dobrze usytuowanej części społeczeństwa.

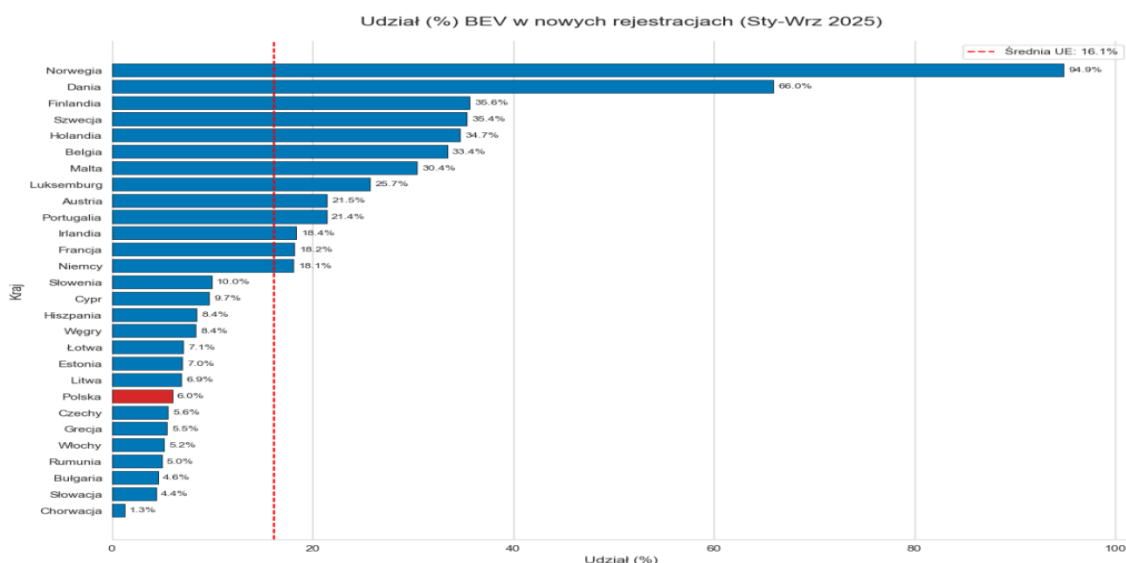
Skutki niesprawiedliwości podatkowej: zanieczyszczający... dostaje dopłatę

Wadliwa polityka fiskalna wpływa na: sprawiedliwość społeczną, konkurencyjność przemysłu, stan środowiska i klimatu, oraz – co w naszej opinii najistotniejsze – na **zdrowie mieszkańców i mieszkańek Polski**. Zasady opodatkowania pojazdów oddziałują nie tylko na właścicieli samochodów, ale pośrednio na wszystkie obywatelki i wszystkich obywateli. Brak mechanizmów internalizacji kosztów zewnętrznych generowanych przez posiadaczy aut (szczególnie z silnikami o pojemności 2 000 cm³ i większej), zaprojektowanych zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” tworzy koszty w postaci np. zwiększonych nakładów finansowych na ochronę zdrowia i *de facto* subsydiuje zanieczyszczenia.

Skutek 1.: Struktura rynku nowych samochodów

Polska pozostaje w ogonie adaptacji aut elektrycznych (dalej: „BEV”). Na poniższym wykresie przedstawiono udział BEV w nowych zarejestrowanych autach od stycznia do września 2025 roku. Kraje skandynawskie, które są liderami w zestawieniu, czyli Norwegia i Dania osiągnęły kolejno udział: 94.9% i 66.0% BEV w nowych rejestracjach. Średni ich udział dla UE wyniósł 16,13%. Niestety Polska, posiadając udział na poziomie 6%, należy do grupy krajów o najniższym udziale BEV w nowych rejestracjach samochodów od początku roku. Stawkę zamykają Włochy (5,2%), Słowacja (4,4%) i Chorwacja (1,3%). Ostatni wrześniowy odczyt wskazuje na istotną poprawę – wzrost udziału samochodów elektrycznych w nowych rejestracjach w Polsce do rekordowego poziomu 8,7%⁹. Dane te warto uzupełnić o strukturę nabywców BEV – w 2024 roku zaledwie 3,9% nowych aut zarejestrowanych przez przedsiębiorców lub przedsiębiorczynię było autami elektrycznymi¹⁰.

Warto podkreślić, że to właśnie spójna, wieloletnia polityka fiskalna prowadzona przez kraje skandynawskie skutecznie kształtuje zachowania konsumpcyjne, zniechęcając do zakupu pojazdów spalinowych. Działania te niewątpliwie powodują w tych krajach szybsze przejście z transportu spalinowego na elektryczny.



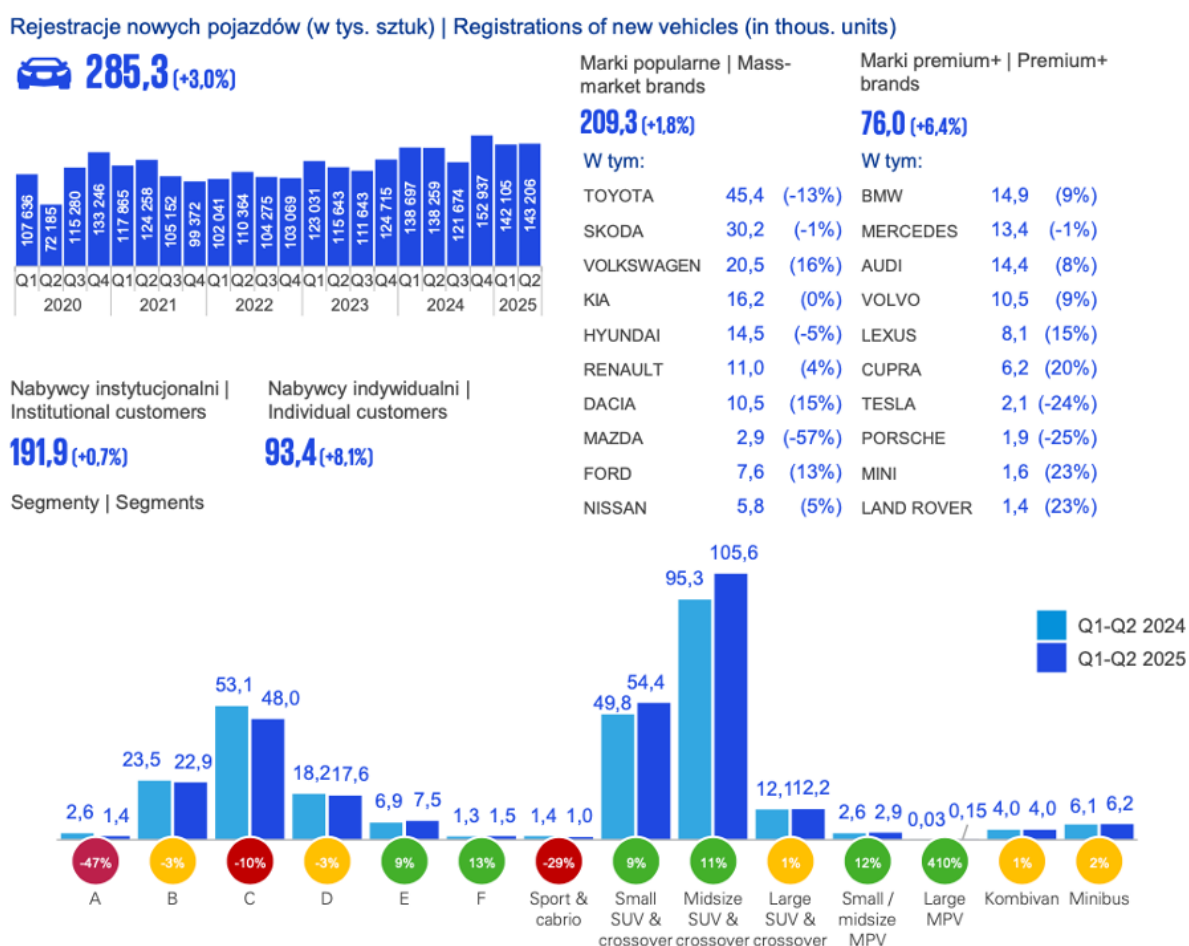
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych publikowanych przez ACEA.

Polski rynek samochodowy wyróżnia się nie tylko dominacją aut spalinowych. **Jesteśmy również liderem europejskim, jeśli chodzi o segmenty dużych i ciężkich SUV-ów oraz silników spalinowych o wysokiej pojemności:**

1. Duże SUV-y (segmenty od D do G): stanowią **18,4%** wszystkich rejestracji samochodów spalinowych w segmencie firmowym i posiadają znacznie większy udział niż średnia unijna dla firm (10,3%). W segmencie prywatnym odsetek ten jest **ponad dwukrotnie niższy** i wynosi **8,6%**.

2. Ciężkie SUV-y (segmenty od E do G): stanowią **5,4%** wszystkich spalinowych rejestracji firmowych i ich udział jest **ponad dwukrotnie wyższy** niż średnia dla firm w UE (2,5%). W przypadku klientów prywatnych jest to marginalny udział **1,4%** (co oznacza, że udział w segmencie firmowym jest **3,9 razy wyższy**)¹¹.

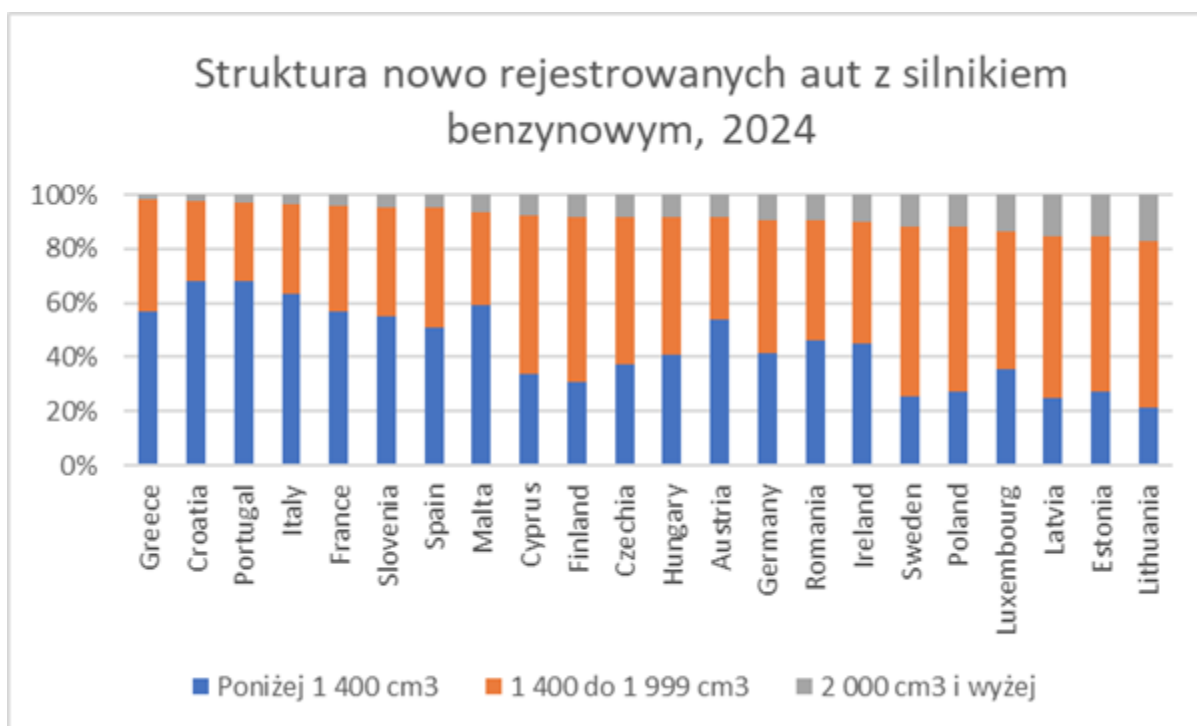
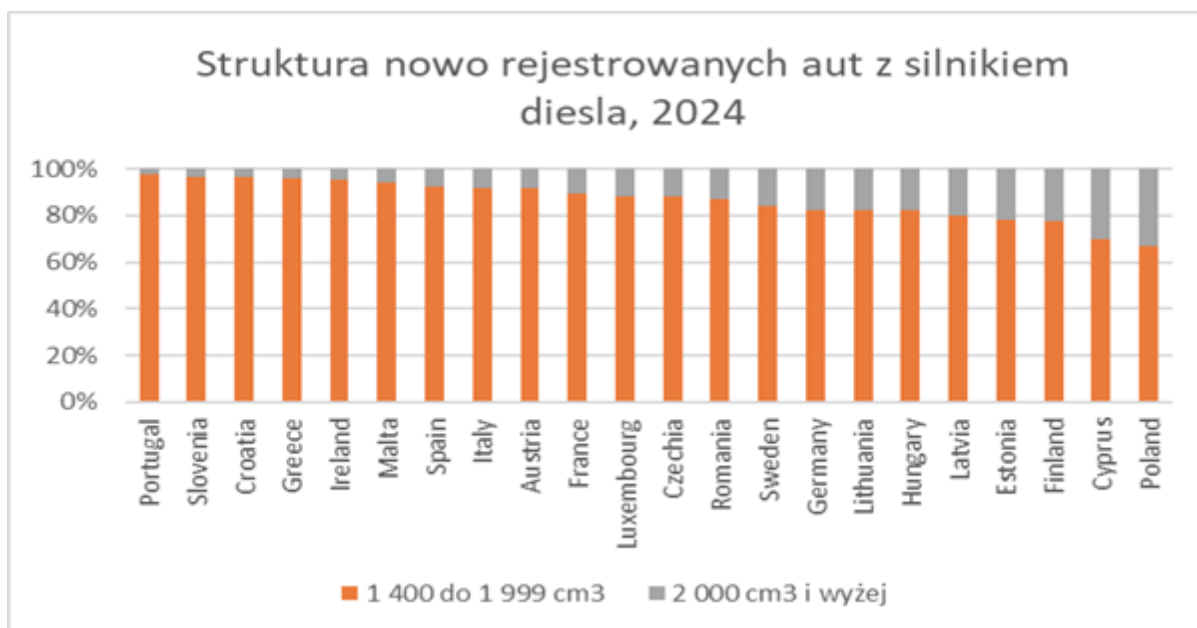
Poniższa infografika przygotowana w ramach raportu Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) we współpracy z KPMG, dotycząca I. połowy 2025 roku wydaje się dobrze obrazować powyższe dane.



Źródło: KPMG, PZPM (2025) Branża motoryzacyjna. Podsumowanie danych za Q1-Q3 2025.

<https://www.pzpm.org.pl/pl/content/download/21006/256326/file/Raport%20KPMG%20w%20Polsce%20i%20PZPM%20Bran%C5%BCa%20motoryzacyjna.pdf>

3. Silniki spalinowe o wysokiej pojemności nadal mają się dobrze: na poniższych wykresach możemy zobaczyć, że Polska jest niechlubnym **liderem** wśród krajów UE, jeśli chodzi o auta z silnikiem diesla o pojemności 2 000 cm³ i więcej. W przypadku samochodów benzynowych plasujemy się na **5 miejscu** pod względem udziału zarejestrowanych aut z silnikiem o pojemności 2 000 cm³ i więcej.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat (road_eqr_carmot).

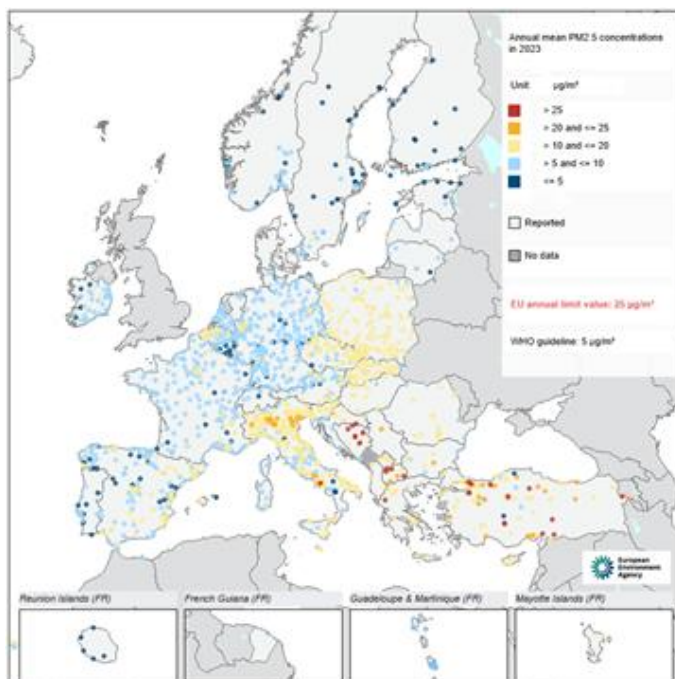
Skutek 2.: Wpływ na zdrowie i stan środowiska i klimatu

Pojazdy spalinowe emitują pyły zawieszone (PM_{2,5}) i tlenki azotu (NO_x), które są najbardziej szkodliwymi składnikami spalin. Najwięcej z nich generowanych jest przez samochody z silnikiem diesla. Z raportu Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBiZE)¹² wynika, że w 2023 roku transport (kategoria 1A3) był odpowiedzialny za emisję:

- 32,27% tlenków azotu (NO_x);
- 23,57% sadzy (BC – ang. *black carbon*);
- 17,76% tlenku węgla (CO);
- 6,66% lotnych związków organicznych (NMLZO);
- 4,51% pyłu zawieszonego PM₁₀;
- 4,09% pyłu zawieszonego PM_{2.5}.

Z kolei z raportu inwentaryzacyjnego przygotowanego przez KOBiZE w 2024 roku wynika, że emisje te są bezpośrednią przyczyną chorób układu oddechowego, chorób krążenia, nowotworów oraz wyższych wskaźników przedwczesnych zgonów w aglomeracjach miejskich. Europejska Agencja Środowiska (EAA) szacuje, że w 2019 roku pyły zawieszone odpowiadały za ok. 39 300 zgonów w Polsce. Jakość polskiego powietrza jest jedną z najgorszych w krajach Unii Europejskiej. Z danych EEA wynika, iż Polska jest na 9 miejscu pod względem stężenia PM_{2,5} wśród krajów, które raportują do tej agencji.

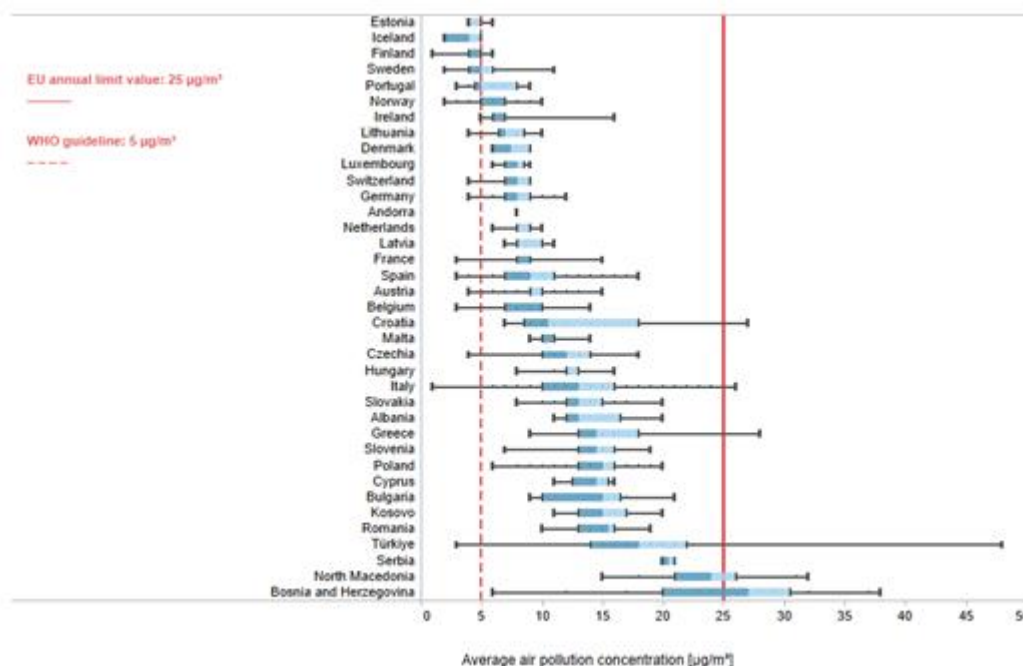
Stężenia PM_{2,5} w latach 2023-2024 w krajach europejskich w odniesieniu do rocznej wartości dopuszczalnej UE i rocznego poziomu wytycznych WHO.



Źródło: EEA. Raport o stanie jakości powietrza: cząstki stałe PM_{2.5}. 9.04.2025

<https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/air-quality-status-report-2025/particulate-matter-pm2.5>

Średnie stężenie zanieczyszczeń powietrza [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] w krajach europejskich latach w 2023 roku w odniesieniu do rocznej wartości dopuszczalnej UE i rocznego poziomu wytycznych WHO.



Źródło: EEA. Raport o stanie jakości powietrza: cząstki stałe PM_{2.5}. 9.04.2025

<https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/air-quality-status-report-2025/particulate-matter-pm2.5>

Jak wynika z badania „Pełną piersią? Polki i Polacy o smogu i jakości powietrza”¹³, świadomość społeczna dotycząca negatywnego wpływu transportu na jakość powietrza jest wysoka. Smog emitowany przez pojazdy, w przeciwieństwie do sezonowego ogrzewania, jest postrzegany jako problem całoroczny. Spaliny samochodowe są uznawane za znaczący problem, szczególnie dotkliwy dla osób z dużych miast. Warto przytoczyć garść wyników badań:

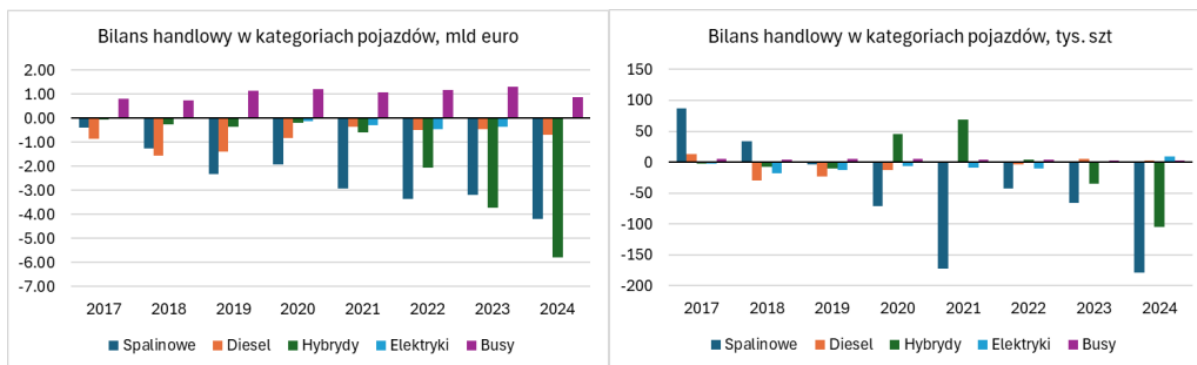
- Świadomość szkodliwości oddychania zanieczyszczonym powietrzem jest powszechna i wyniosła 87%. Aż 67% respondentek i respondentów przyznało, że oni lub ich bliscy doświadczyli dolegliwości zdrowotnych związanych ze złym stanem powietrza.
- Za główne źródła miejskiego smogu uznawane są **stare samochody i silniki diesla, kolejno: 46% i 39% wskazań**. Ponad 1/3 pytanym wskazuje na większe i cięższe samochody spalinowe.
- W największych miastach problem jest postrzegany jako poważniejszy. Aż **57%** mieszkańców i mieszanek metropolii uznaje spaliny za **główne źródło zanieczyszczeń**. Wskazują, że olbrzymim wyzwaniem w miastach są toksyczne tlenki azotu (NO_x) pochodzące z rur wydechowych.
- Pomimo, że jest to temat polaryzujący w debacie publicznej, wprowadzenie **Stref Czystego Transportu (SCT)** w dużych miastach ma więcej głosów poparcia niż sprzeciwu – jest ich ok. 63%, a 56% wśród ogółu Polek i Polaków. Konkretnie korzyści z wprowadzenia SCT zauważa 85% ogółu odpowiadających.

- Osoby badane wyraziły silne poparcie dla konkretnych działań systemowych. Aż 86% respondentów i respondentek domaga się lepszej komunikacji miejskiej; **68% chce ograniczenia importu starych, używanych pojazdów.**
- W raporcie odnotowywano wysokie poparcie (70-90%) dla rozbudowy infrastruktury rowerowej oraz rozwoju transportu publicznego i wyznaczania buspasów. **Sprawnie działająca komunikacja publiczna** jest wskazywana jako najlepsza zachęta do rezygnacji z używania samochodu na co dzień (49%). Należy wspomnieć, że obawa, którą dostrzega najwyższy odsetek badanych (45%), dotyczy tego, że **tylko osoby zamożne będą w stanie poruszać się nowymi samochodami po mieście.**

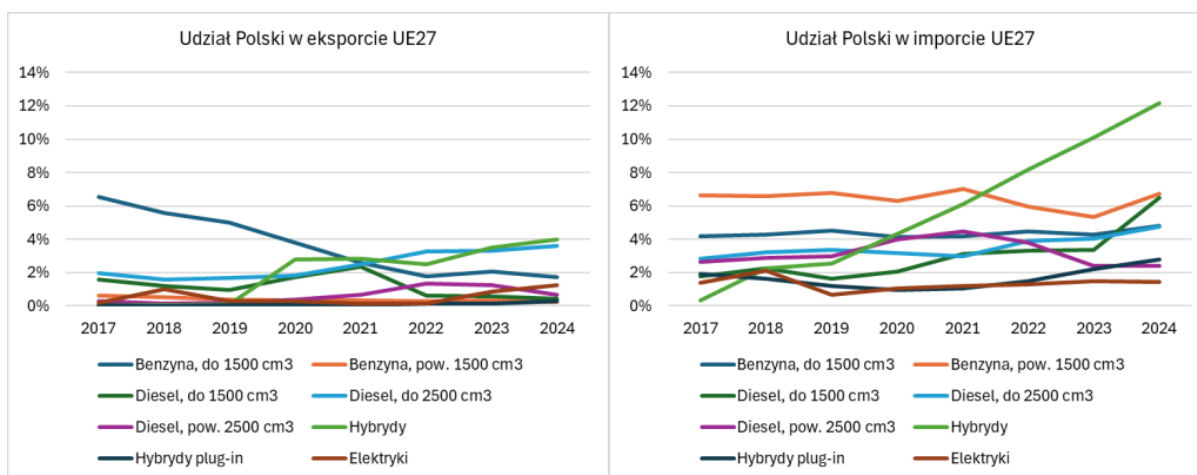
Skutek 3.: Luksusowy import i utrata konkurencyjności

Struktura rynku samochodowego w Polsce – z wysokimi udziałami drogich, ciężkich samochodów spalinowych, nabywanych przez firmy – ma istotne przełożenie na relacje w handlu międzynarodowym, a przez to również na bilans płatniczy całej gospodarki. Analiza precyzyjnych danych z Eurostatu dowodzi, że:

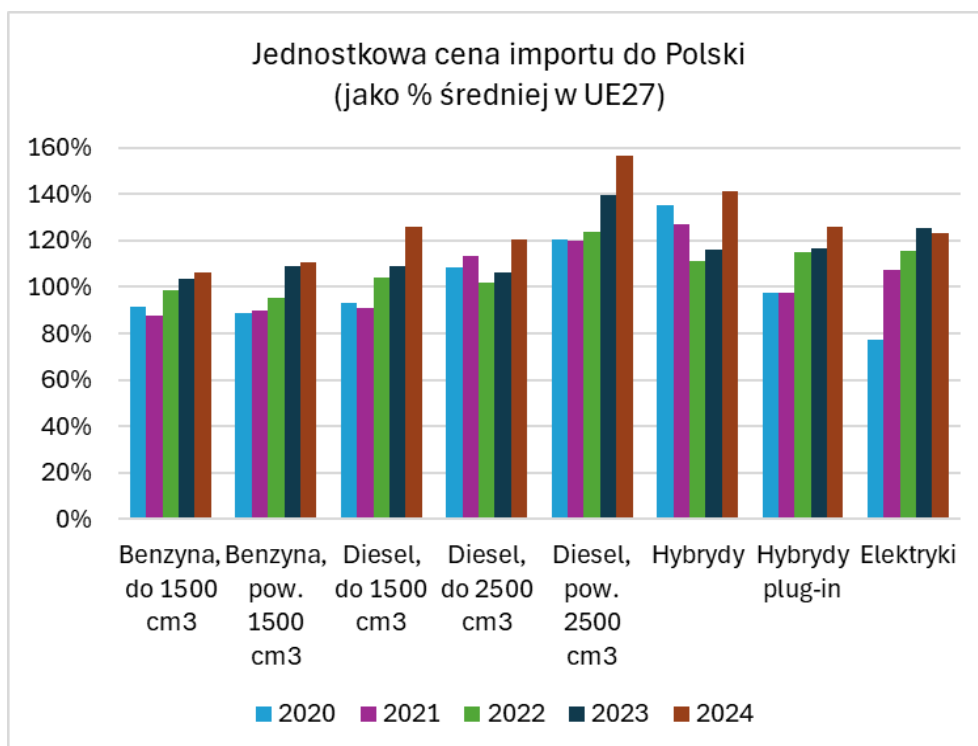
- obserwujemy stopniowe pogorszenie bilansu handlowego Polski w obszarze gotowych samochodów osobowych. W 2024 roku łączny deficyt handlowy przekroczył 10 mld EUR i 270 tys. sztuk samochodów. Jedyne kategorie, w których Polska notowała nadwyżki to busy oraz elektryki (eksport netto 10 tys. aut, blisko 8 mln EUR);
- ta niekorzystna dynamika jest napędzana łącznie przez trzy efekty:
 - coraz słabszy eksport (wynikający ze słabości wybranych koncernów posiadających fabryki w Polsce, w tym VW, Opla i Fiata);
 - nadal mocny import aut spalinowych (wśród tych o dużym silniku Polska stanowi ok. 7% rynku europejskiego!)
 - bardzo dynamicznie rosnący import hybryd. W tej ostatniej kategorii Polska odpowiada za 12% importu w całej UE.
- Nakłada się na to dynamika cen importowanych aut. Polska w wielu kategoriach znacznie przekracza średnią unijną: jest tak przede wszystkim w segmencie drogich aut hybrydowych i aut z silnikiem diesla powyżej 2500 cm³.



Źródło: Eurostat, „Sold production, exports and imports” (ds-059358). Opracowanie własne.



Źródło: Eurostat, „Sold production, exports and imports” (ds-059358). Opracowanie własne.



Źródło: Eurostat, „Sold production, exports and imports” (ds-059358). Opracowanie własne.

Podsumowując, w Polsce mamy do czynienia z dynamicznym wzrostem popytu na auta luksusowe, a wśród nich przede wszystkim spaliny i hybrydowe. Dynamika ta jest napędzana nierównościami dochodowymi i podatkowymi, a także efektywnym subsydiowaniem luksusowej konsumpcji aut przez fiskusa. Do kosztów społecznych, zdrowotnych i środowiskowych dochodzą również makroekonomiczne: obciążenie bilansu płatniczego i wspieranie zagranicznego – zamiast krajowego – przemysłu motoryzacyjnego. Tymczasem nadwyżka handlowa w segmencie elektryków wynika paradoksalnie właśnie ze słabości rynku krajowego.

Dopłaty do elektryków — powielanie błędów?

Na marginesie dyskusji o rozwiązaniach podatkowych, przyjrzelśmy się również głównemu programowi wsparcia zakupu i wynajmu długoterminowego/leasingu aut elektrycznych — czyli programowi „NaszEauto” (realizowanemu ze środków KPO i Zwiększenia Odporności Polski). Program został uruchomiony wiosną 2025 roku jako następcą „Mojego elektryka”. Jego budżet wynosi prawie 1,2 mld PLN¹⁴, a środki można otrzymać na zakup własnego samochodu, jak i wynajem lub leasing. Do głównych zasad programu należą następujące:

- Beneficjentem programu mogą być osoby fizyczne, osoby prowadzące działalność gospodarczą oraz wybrane podmioty sektora publicznego, w tym parki narodowe. Z dotacji wyłączone są spółki kodeksu handlowego.
- Pojazdy kwalifikujące się do programu nie mogą być wcześniej zarejestrowane przed zakupem, a ich dopuszczalny przebieg musi wynosić do 6 tys. km.
- Pojazdy muszą być elektryczne. Z programu wyłączone są pojazdy z napędem hybrydowym i na wodór.
- Maksymalna kwota wsparcia dla pojazdów osobowych wynosi 40 tys. PLN, a cena pojazdu nie może przekroczyć **225 tys. PLN netto (bez VAT)**. Osobne limity obowiązują dla busów i aut dostawczych.
- W przypadku zawarcia umowy leasingu lub wynajmu wymagane jest, by obowiązywała ona minimum przez następne **2 lata**.
- Program ten działa na zasadzie **refundacji**.

Może to tworzyć fundamentalną **barierę płynnościową**. Gospodarstwo domowe o niższych lub średnich dochodach, nawet jeśli teoretycznie posiada chęć zakupu BEV, w rzeczywistości musi dysponować znaczną ilością środków płynnych (kilkadziesiąt tysięcy złotych na opłatę wstępną), aby wyłożyć gotówkę i czekać na zwrot. Dodatkowo wypłaty dokonywane są z ogromnymi opóźnieniami (obecnie procedowane są wnioski z kwietnia 2025 roku). Problem ten pogłębia fakt, że w aktualnej wersji programu zlikwidowano planowaną wcześniej premię za niski dochód.

Niestety, przyjęcie takiej polityki może mieć skutki zupełnie odwrotne do pożądaných. Borenstein i Davis (2025)¹⁵ na podstawie danych podatkowych wykazali, że większość z 47 mld USD ulg przeznaczonych w USA na pompy ciepła, panele słoneczne i pojazdy elektryczne w latach 2006-2021 trafiła do gospodarstw domowych o wyższych dochodach. Największa koncentracja występowała właśnie w ulgach na BEV: górne 20% otrzymało ponad 80% wszystkich ulg, najwyższe 5% około 50% wszystkich ulg, a dolne trzy kwintyle otrzymały mniej niż 3% wszystkich ulg na pojazdy elektryczne!

Ze statystyk złożonych i zatwierdzonych wniosków (stan na koniec października) wynika, że wśród beneficjentów i beneficjentek programu dominują JDG (ponad 60% liczby i wartości przyznanych dotacji). Okazuje się, że to tę grupę stać na wkład własny, przy niepewnym finansowaniu i okresie oczekiwania na decyzję wynoszącym ponad sześć miesięcy (a jeszcze dłużej na wypłaconą dotację). Jednocześnie jest to grupa społeczna, która – przeciętnie rzecz biorąc – może pozwolić sobie na zakup samochodu bez dotacji. Tymczasem państwo finansuje im w praktyce darmowy samochód (przy najmie szacunkowe miesięczne opłaty mogą być równe oszczędnościom na kosztach paliwa w porównaniu z samochodem spalinowym). Co więcej, dominacja wynajmu w przyznanych dotacjach stwarza ryzyko dla trwałości rozwiązań. Nie wiadomo bowiem, co stanie się z pojazdami elektrycznymi po zakończeniu dwuletniego okresu wynajmu.

Zatwierdzone — liczba (na dzień 31.10.2025)	Wszystkie	Osoby fizyczne	JDG	%JDG
Zakup	766	630	136	18%
Leasing/Wynajem	1248	109	1139	91%
Razem	2014	739	1275	63%
% Leasing/Wynajem	62%	15%	89%	

Źródło: naszeauto.gov.pl

Zatwierdzone – wartość (na dzień 31.10.2025)	Wszystkie	Osoby fizyczne	JDG	%JDG
Zakup	25 003 750	20 693 750	4 310 000	17%
Leasing/Wynajem	36 248 873	3 276 190	32 972 683	91%
Razem	61 252 623	23 969 940	37 282 683	61%
% Leasing/Wynajem	59%	14%	88%	

Źródło: naszeauto.gov.pl

Rekomendacje

W Polsce stworzono system fiskalny, który stymuluje konsumpcję luksusowych samochodów spalinowych, często pochodzących z importu. Miliardy złotych z budżetu państwa idą co roku na subsydiowanie aktywności *de facto* szkodliwej społecznie i środowiskowo. Niestety, zasady programu NaszEAuto powielają część z tych wadliwych uregulowań. Trudno się dziwić, że społeczeństwo nie popiera tak zorganizowanej transformacji energetycznej, ani że emisje CO₂ w polskim transporcie ciągle rosną.

Potrzebujemy reformy systemu podatków i subwencji, aby ten:

- skutecznie penalizował zachowania szkodliwe społecznie i środowiskowo (koszty zewnętrzne emisji i zanieczyszczeń) – m.in. podatkami uwzględniającymi rozmiar silnika spalinowego nowo nabywanych aut;
- był dostosowany do możliwości finansowych osób płacących podatki (w tym za sprawą progresji podatkowej i braku premii dla JDG);
- wspierał możliwości zaspokojenia podstawowych potrzeb transportowych ludności, dążąc do eliminacji wykluczenia transportowego;
- gwarantował środki finansowe na rozwój infrastruktury elektromobilności i transportu publicznego;
- był przejrzysty i przewidywalny zarówno dla klientek oraz klientów, jak i dla krajowego przemysłu motoryzacyjnego.

Analiza powstała przy współpracy z Fundacją im. Heinrich Boella

Przypisy:

1. Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności. (2025). Barometr Nowej Mobilności 2025. https://psnm.org/wp-content/uploads/2025/01/PSNM_Barometr_Nowej_Mobilnosci_2025_Raport.pdf [dostęp: 22.11.2025].
2. CBOS. (2024). Europejski Zielony Ład – z czym kojarzy się Polakom?. CBOS Flash, nr 23/2024. https://www.cbos.pl/PL/publikacje/flashy/pliki/2024/fl_023_2024.pdf [dostęp: 22.11.2025].
3. Fundacja More in Common Polska. (2024). Polityka klimatyczna z ludzką twarzą. Oczekiwania Polek i Polaków wobec zielonej transformacji. <https://klimatycznabazawiedzy.org/raport/polityka-klimatyczna-z-ludzka-twarza-oczekiwania-polek-i-polakow-wobec-zielonej-transformacji> [dostęp: 22.11.2025].
4. Analizy Ministerstwa Finansów pokazują, że populacja osób na JDG w Polsce jest bardzo zróżnicowana wewnątrz (Chrostek, Krawczyk 2022), niemniej jednak obejmuje ona znakomitą większość najlepiej zarabiających Polaków. W 2018 roku dochody z działalności gospodarczej stanowiły 71,6% dochodów najbogatszego 1% oraz 41,1% najbogatszego decyla.
Chrostek, P., Klejdysz, J., Skawiński, M. (2022). Wybrane aspekty systemu podatkowo-składkowego na podstawie danych administracyjnych 2018. MF Opracowania i Analizy, 7, 2022. <https://www.gov.pl/web/finanse/no-72022-p-chrostek-j-klejdzysz-m-skawinski-wybrane-aspekty-systemu-podatkowo-skladkowego-na-podstawie-danych-administracyjnych-2018> [dostęp: 22.11.2025]
Chrostek, P., Krawczyk, A. (2022). Klasteryzacja jednoosobowych działalności gospodarczych 2018. MF Opracowania i Analizy, 6, 2022. <https://www.gov.pl/web/finanse/no-6-2022-p-chrostek-a-krawczyk-klasteryzacja-jednoosobowych-dzialalnosci-gospodarczych-2018> [dostęp: 22.11.2025]
5. Krajewska, A., Krajewski, P. (2021). Taxation of the Self-employed in Poland and other EU Countries—a Comparative Analysis. *Comparative Economic Research. Central and Eastern Europe*, 24(2), 69-85.
6. Transport & Environment. (2022). Boom na rejestrację samochodów luksusowych w Polsce przez system podatkowy, który faworyzuje samochody zanieczyszczające środowisko (informacja prasowa, 27.10.2022). <https://www.transportenvironment.org/te-polska/articles/boom-na-rejestracje-samochodow-luksusowych-w-polsce-przez-system-podatkowy-ktory-faworyzuje-zanieczyszczajace-pojazdy> [dostęp: 21.11.2025]
7. Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. (2024). Addendum do KPO (IV rewizja). <https://www.kpo.gov.pl/media/158350/AddendumIVrewizjaKPOto.docx> [dostęp: 21.11.2025]
8. Gadawa, M. (2025). Tusk składa deklarację. Rząd odchodzi od „podatku Morawieckiego”. Money.pl. <https://www.money.pl/podatki/donald-tusk-podatek-morawieckiego-do-kosza-7204056057674528a.html> [dostęp: 21.11.2025]
9. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. (2025). Informacja o rejestracjach samochodów osobowych i dostawczych – styczeń 2025. https://www.pzpm.org.pl/pl/content/download/20253/249135/file/PZPM_CEP_Info_SOiSD_01_2025.pdf [dostęp: 21.11.2025]
10. European Automobile Manufacturers' Association. (2025). New car registrations: +0.9% in September 2025; battery electric 16.1% market share. <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-0-9-in-september-2025-year-to-date-battery-electric-16-1-market-share> [dostęp: 22.11.2025]
11. Transport & Environment. (2025). Polska dopłaca do trujących SUV-ów.
12. KOBiZE. (2025). Krajowy bilans emisji SO₂, NO_x, CO, NH₃, NMLZO, pyłów, metali ciężkich i TZO za lata 1990-2023. https://www.kobize.pl/uploads/materialy/materialy_do_pobrania/aktualnosci/2025/55_Krajowy_bilans_emisji_pylow_metali_ciezkich.pdf [dostęp: 21.11.2025]
13. Fundacja More in Common Polska. (2025). Pełną piersią? Polki i Polacy o smogu i jakości powietrza. <https://www.moreincommon.pl/nasze-projekty/pelna-piersia-polki-i-polacy-o-smogu-i-jakosci-powietrza> [dostęp: 13.11.2025]
14. NaszEauto. (2025). O programie. <https://naszeauto.gov.pl/o-programie> [dostęp: 06.11.25]
15. Borenstein, S., Davis, L.W. (2025). The Distributional Effects of US Tax Credits for Heat Pumps, Solar Panels, and Electric Vehicles. *National Tax Journal*, 78(1), 263–288. University of Chicago Press.