



Minister Finansów i Gospodarki

Warszawa, 24 września 2025 roku

Sprawa: Interpelacja nr 11803 w sprawie działalności koncernu Amazon w Polsce w sprawie skutków gospodarczych i społecznych wprowadzenia nowych ograniczeń podatkowych oraz opłaty środowiskowej dla przedsiębiorców korzystających z samochodów spalinowych
Znak sprawy: DD6.054.7.2025
Kontakt: Kancelaria MF
tel.: +48 22 694 55 55
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

Pan Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Odpowiedź na interpelację poselską nr 11803 w sprawie skutków gospodarczych i społecznych wprowadzenia nowych ograniczeń podatkowych oraz opłaty środowiskowej dla przedsiębiorców korzystających z samochodów spalinowych

Szanowny Panie Marszałku,

W związku z interpelacją nr 11803 Pana Posła Janusza Kowalskiego w sprawie skutków gospodarczych i społecznych wprowadzenia nowych ograniczeń podatkowych oraz opłaty środowiskowej dla przedsiębiorców korzystających z samochodów spalinowych, uprzejmie przekazuję stanowisko w sprawie następujących pytań:

1. Jakie dokładnie limity odliczeń kosztów związanych z użytkowaniem samochodów firmowych wejdą w życie od 1 stycznia 2026 roku?
2. Na jakiej podstawie dokonano wyliczeń dotyczących nowych limitów i jakie kryteria zastosowano przy ich ustalaniu?
3. Czy rząd przeprowadził analizy wpływu nowych przepisów na sektor mikro, małych i średnich przedsiębiorstw oraz osoby samozatrudnione, a jeśli tak – jakie są wyniki tych analiz?

4. Jakie przewidywane są skutki gospodarcze wprowadzenia nowej opłaty środowiskowej dla przedsiębiorców z poszczególnych branż, zwłaszcza transportowej, usługowej i handlowej?
5. Czy rząd planuje wprowadzenie mechanizmów ochronnych dla najmniejszych firm, które w praktyce nie mają możliwości rezygnacji z użytkowania samochodu spalinowego?
6. Jakie są zakładane cele środowiskowe wprowadzenia ograniczeń i opłat i w jaki sposób będzie oceniana ich skuteczność w zakresie redukcji emisji CO i innych zanieczyszczeń?
7. Czy przewidziane jest stopniowe wprowadzanie nowych regulacji, aby przedsiębiorcy mieli czas na dostosowanie się do zmienionych zasad?
8. Czy rząd planuje wprowadzenie systemu wsparcia, np. dopłat lub ulg podatkowych, umożliwiających przedsiębiorcom zakup samochodów niskoemisyjnych lub elektrycznych?
9. Czy rozważano alternatywne rozwiązania, które pozwoliłyby na realizację celów środowiskowych bez nadmiernego obciążania przedsiębiorców, np. system bonusów za stopniowe wycofywanie starszych aut?
10. W jaki sposób nowe przepisy będą egzekwowane i jakie procedury kontrolne zostaną wdrożone wobec przedsiębiorców?
11. Czy rząd planuje konsultacje społeczne z przedstawicielami sektora MSP przed wejściem w życie nowych przepisów, aby uwzględnić głos przedsiębiorców w ostatecznym kształcie regulacji?

Ad 1

Na wstępie uprzejmie informuję, że ustawa z dnia 2 grudnia 2021 r. o *zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw*¹, wprowadziła zmiany w zakresie limitu wydatków na samochód osobowy zaliczanych do kosztów podatkowych poprzez odpisy amortyzacyjne. Limit wysokości odpisów amortyzacyjnych, będzie uzależniony od wielkości emisji dwutlenku węgla CO₂ silnika spalinowego samochodu osobowego. Zmiany te wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.

Zatem limit 150 000 zł będzie dotyczył odpisów amortyzacyjnych, jeżeli emisja CO₂ silnika spalinowego samochodu osobowego, będzie wynosiła mniej niż 50g na kilometr. Jeżeli emisja CO₂ silnika spalinowego samochodu osobowego będzie równa lub wyższa niż 50g na kilometr, limit odpisów amortyzacyjnych będzie wynosił 100 000 zł. Na niezmienionym poziomie w wysokości 225 000 zł pozostanie limit odpisów amortyzacyjnych dla samochodów osobowych będących pojazdami

¹ Dz. U. z 2021 r. poz. 2269, z późn. zm.

elektrycznymi oraz samochodów osobowych napędzanych wodorem (art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy PIT² oraz art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy CIT³).

Analogiczne limity znajdą zastosowanie do dotyczących samochodu osobowego opłat wynikających z umowy leasingu, najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze (art. 23 ust. 1 pkt 47a ustawy PIT oraz art. 16 ust. 1 pkt 49a ustawy CIT).

Ponadto należy podkreślić, że nowe regulacje znajdą zastosowanie do pojazdów wprowadzonych do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych podatnika od 1 stycznia 2026 r. Natomiast do samochodów osobowych wprowadzonych do ewidencji przed 1 stycznia 2026 r. będą miały zastosowanie dotychczasowe regulacje⁴.

Ad 2

W pierwszej kolejności należy podkreślić, że wskazane przepisy w zakresie zasad amortyzacji pojazdów niskoemisyjnych zostały uchwalone już w 2021 r. Powołując się na uzasadnienie dla niniejszych rozwiązań, celem ustawodawcy przy określeniu zasad korzystniejszej amortyzacji dla pojazdów niskoemisyjnych, w których przewidziano uzależnienie wysokości limitu amortyzacji od wielkości emisji przez pojazd dwutlenku węgla CO₂, jest przede wszystkim promowanie nisko emisyjnych środków transportu.

Jak wynika z uzasadnienia, zaproponowane rozwiązanie wprowadzają zachętę dla przedsiębiorców do sukcesywnej wymiany flot pojazdów spalinowych na pojazdy niskoemisyjne. Jak wskazano w uzasadnieniu, przepisy wprowadzają czytelne, długofalowe rozwiązanie, które gwarantuje pewność prawną i ułatwia zarządzanie flotami przez przedsiębiorców. Jednocześnie ustawa, daje podatnikom czas na dostosowanie procesu przechodzenia na transport niskoemisyjny, do swoich strategii prowadzenia działalności gospodarczej. Dodatkowo, preferencyjny sposób traktowania pojazdów niskoemisyjnych ma na celu zrównoważenie ich wyższej ceny w stosunku do pojazdów spalinowych. Jak wskazał projektodawca, działania te przyczynią się do szybszego tempa rozwoju nisko emisyjnego transportu, a pojazdy te staną się realną alternatywą pod względem finansowym do wyposażonych w silniki spalinowe.

Ad 3

W procesie opracowywania założeń takie analizy zostały przeprowadzone. W kontekście opłaty środowiskowej wskazują one, że jej wysokość będzie niewielka i nie będzie znacznym obciążeniem finansowym dla przedsiębiorców, zwłaszcza w porównaniu z całkowitymi kosztami eksploatacji pojazdu. Przyjęto rozwiązania minimalizujące wpływ na mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa.

Ad 4

² Ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 163, z późn. zm.), w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2026 r.

³ Ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 278, z późn. zm.), w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2026 r.

⁴ Art. 30 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw.

Aktualnie nie są prowadzone prace nad wprowadzaniem nowej opłaty środowiskowej. Istniejąca opłata, jeśli będzie zmieniona, została tak skonstruowana, aby jej wpływ na koszty działalności gospodarczej był minimalny. Jednocześnie dochody z niej będą przeznaczone na finansowanie rozwoju transportu niskoemisyjnego. W dłuższej perspektywie przyczyni się to do obniżenia kosztów działalności przedsiębiorców i zwiększenia ich konkurencyjności.

Ad 5

Ze względu na fakt, że opłata środowiskowa od pojazdów już obowiązuje, jej modyfikacje, jeśli zostaną wprowadzone, zostaną ustalone na takim poziomie, aby były akceptowalne dla najmniejszych firm. Nie jest przewidziane wprowadzanie dodatkowych mechanizmów ochronnych.

Ad 6

Zmiany w istniejącej opłacie środowiskowej od pojazdów spalinowych, jeśli będą wdrożone, realizować będą zasadę „zanieczyszczający płaci”. Opłata ma na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych (CO₂) oraz takich substancji jak tlenek węgla (CO), węglowodory (HC) i cząstki stałe (PN), pochodzących z transportu drogowego. Jest ona elementem polityki środowiskowej, mającym na celu m.in. poprawę jakości powietrza.

Skuteczność nowych przepisów będzie oceniana na podstawie danych z badań technicznych pojazdów, wskaźników jakości powietrza oraz postępów w realizacji celów klimatycznych i rozwoju elektromobilności. Środki z opłaty będą przeznaczone np. na programy wspierające wymianę flot na pojazdy niskoemisyjne, co w dłuższej perspektywie przełoży się na poprawę jakości powietrza i konkurencyjność polskich przedsiębiorstw.

Dochód z opłaty, zgodnie z założeniem kamienia milowego E4G, zostanie przeznaczony na ograniczenie negatywnych efektów zewnętrznych transportu oraz rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego zarówno w miastach, jak i na obszarach wiejskich. Będzie on wspierał m.in. zakup autobusów zeroemisyjnych, rozwój infrastruktury ładowania oraz doposażenie stacji kontroli pojazdów.

Ad 7

Informacje na temat zmianach w systemie opłat będą podane z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym, tak aby przedsiębiorcy mogli przygotować się do zmian.

Ad 8

Środki z opłaty zostaną przeznaczone m.in. na finansowanie programów wsparcia zakupu zeroemisyjnych pojazdów dla przedsiębiorców.

Ad 9

Planowany sposób realizacji kamienia milowego został zakwalifikowany jako optymalny. Łączy on modyfikację istniejącej opłaty środowiskowej, znanej przedsiębiorcom, z możliwością przeznaczenia większych środków z tych opłat na programy wsparcia w tym m.in. dofinansowania zakupu pojazdów zeroemisyjnych czy budowy infrastruktury ładowania.

Ad 10

Aktualnie trwają prace nad zakresem zmian w przepisach. Modyfikacja istniejącego systemu opłaty umożliwi minimalizację zmian w procedurach po stronie przedsiębiorców.

Ad 11

Planowane są konsultacje społeczne z udziałem organizacji reprezentujących mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa, a także przedstawicieli branż transportowej, usługowej i handlowej. Ich celem jest wypracowanie ostatecznego kształtu regulacji w sposób uwzględniający głos sektora MŚP.

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki

Jarosław Neneman
Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Finansów