



Minister Finansów i Gospodarki

Warszawa, 10 kwietnia 2026 roku

Sprawa: Interpelacja nr 14978 Pana Posła Janusza Kowalskiego w sprawie udziału użytkowników pojazdów elektrycznych w kosztach utrzymania infrastruktury drogowej
Znak sprawy: DTS6.054.3.2026
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 odpowiedzi na interpelację Pana Posła Janusza Kowalskiego nr 14978 w sprawie *udziału użytkowników pojazdów elektrycznych w kosztach utrzymania infrastruktury drogowej*, uprzejmie proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

1. Czy w Ministerstwie Finansów prowadzone są obecnie jakiegokolwiek analizy, prognozy lub prace koncepcyjne dotyczące długoterminowych skutków fiskalnych wynikających z faktu, że pojazdy elektryczne nie uczestniczą w finansowaniu infrastruktury drogowej w sposób analogiczny do pojazdów spalinowych?
2. Czy zdaniem Ministerstwa Finansów obecny stan rzeczy – w którym część użytkowników dróg (pojazdy elektryczne) nie ponosi ciężarów publicznych związanych z ich utrzymaniem – jest zgodny z konstytucyjną zasadą równości i powszechności ponoszenia danin publicznych?
4. Czy Ministerstwo Finansów traktuje obecny brak udziału pojazdów elektrycznych w finansowaniu infrastruktury drogowej jako rozwiązanie docelowe, czy jako stan przejściowy, który w przyszłości będzie wymagał decyzji systemowych – a jeżeli brak jest stanowiska w tym zakresie, to kiedy planowane jest jego wypracowanie?

Transport drogowy stanowi istotne źródło emisji tlenków azotu oraz cząstek stałych w gospodarce, które mają negatywny wpływ na zdrowie ludzi i środowisko naturalne. Analizując kształt systemu podatkowego, należy brać pod uwagę całą

tel.: +48 22 694 55 55

ul. Świętokrzyska 12

fax: +48 22 694 36 84

00-916 Warszawa

gov.pl/finanse

e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

zakres oddziaływań danej działalności na zdrowie i życie ludzi, a nie tylko wybrany fragment dotyczący finansowania utrzymania czy rozwoju infrastruktury drogowej.

Chcąc poprawiać jakość powietrza w kraju, jak również wzmacniać rodzime firmy transportowe, które są dominującą siłą na rynku europejskim, istotne jest stworzenie takich warunków regulacyjno-podatkowych, szczególnie w początkowym etapie, gdzie wybór zeroemisyjnych napędów będzie korzystny. Taki wybór powinien przekładać się na niższe wydatki na leczenie chorób, jak również na wzmacnianie konkurencyjności polskich przewoźników na rynku unijnym, gdzie opłaty dla takich pojazdów nie są wprowadzane, a obniżane. Posiadanie odpowiedniej floty pojazdów nisko i zeroemisyjnych przez firmy transportowe będzie kluczowe dla utrzymania dominującej pozycji na rynkach europejskich.

Wsparcie dla elektromobilności znajduje swoje umocowanie m.in. w celach strategicznych przyjętych na poziomie krajowym oraz unijnym, w tym w ramach pakietu „Fit for 55” oraz zobowiązań wynikających z członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej. Instrumenty fiskalne stanowią jedno z narzędzi realizacji tych celów. Tytułem przykładu istotą funkcjonowania preferencji podatkowych w podatku akcyzowym dla samochodów osobowych elektrycznych napędzanych wodorem, jest wspieranie wzrostu użytkowania samochodów zero i niskoemisyjnych, przyspieszenie transformacji rynkowej w kierunku dalszego rozwoju rynku pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, a w konsekwencji ograniczenie emisji szkodliwych substancji i poprawa jakości powietrza.

Preferencje te stanowią element szerszych działań państwa ukierunkowanych na rozwój niskoemisyjnego transportu oraz realizację krajowych i unijnych celów klimatycznych. Kształtując rozwiązania w obszarze podatku akcyzowego, Ministerstwo Finansów uwzględnia kierunki polityki państwa dotyczące transformacji energetyczno-klimatycznej, w tym cele i założenia wynikające z Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021–2030 oraz Polityki energetycznej Polski do 2040 r.

Obecny brak obciążenia energii elektrycznej wykorzystywanej do ładowania pojazdów podatkiem analogicznym do akcyzy od paliw silnikowych nie jest jednak traktowany jako rozwiązanie o charakterze definitywnym, lecz jako element przejściowego modelu wspierania rozwoju rynku elektromobilności. Realizując założenia ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych¹, ustawodawca przyjął podejście etapowe, w pierwszej kolejności koncentrując się na stymulowaniu popytu i podaży pojazdów zeroemisyjnych oraz rozwoju infrastruktury ładowania. Na obecnym etapie rozwoju rynku, udział pojazdów elektrycznych w całkowitej liczbie pojazdów zarejestrowanych w kraju pozostaje relatywnie niski, co oznacza, że ich wpływ na strukturę dochodów związanych z opodatkowaniem paliw ma charakter ograniczony.

¹ Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289 z późn. zm.).

Wypracowanie docelowego, technologicznie neutralnego i stabilnego systemu finansowania infrastruktury drogowej będzie przedmiotem dalszych prac analitycznych na poziomie rządowym, uwzględniających tempo rozwoju elektromobilności oraz uwarunkowania fiskalne państwa. Zaznaczam także, że jakiegokolwiek próby przedwczesnego obciążenia użytkowników EV daninami analogicznymi do akcyzy mogłyby zostać uznane za sprzeczne z unijnymi celami redukcji emisji w transporcie i narazić Polskę na ryzyko niewywiązania się z celów wyznaczonych w rozporządzeniu o limitach emisji dla nowych samochodów osobowych.

Warto również wskazać, że uzyskiwane przez budżet państwa dochody z podatku akcyzowego od paliw silnikowych nie są przeznaczane na infrastrukturę transportu lądowego (drogi i koleje), o której mowa w art. 2 ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego². Wydatki na infrastrukturę transportu lądowego ustalane są w relacji do planowanych wpływów z tego podatku. Zgodnie bowiem z art. 5 ww. ustawy wydatki związane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu lądowego, finansowaną lub dofinansowaną przez ministra właściwego do spraw transportu ustala się w ustawie budżetowej w wysokości nie niższej niż 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych.

Podkreślenia wymaga ponadto fakt, że użytkownicy pojazdów elektrycznych nie są całkowicie wyłączeni z systemu danin publicznych związanych z infrastrukturą drogową. Uczestniczą oni w finansowaniu infrastruktury m.in. poprzez podatki ogólne, opłaty rejestracyjne, ubezpieczeniowe oraz – w zakresie dróg płatnych – system opłat drogowych, jeżeli znajduje on zastosowanie.

Tytułem przykładu ustawa o VAT³ nie przewiduje szczególnych preferencji podatkowych dla samochodów tzw. zeroemisyjnych (w tym elektrycznych). Dostawa samochodów zeroemisyjnych, w tym samochodów elektrycznych, opodatkowana jest podstawową stawką VAT w wysokości 23%. Przepisy nie różnicują ponadto zasad odliczania VAT z tytułu nabycia i eksploatacji pojazdów samochodowych wykorzystywanych w działalności gospodarczej ze względu na rodzaj napędu tych pojazdów.

Ciężarowe pojazdy elektryczne objęte są z kolei opłatą elektroniczną⁴ w ramach Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, tzw. systemu e-TOLL. Oznacza to, że użytkownicy tych pojazdów nie są zwolnieni z opłat i w przypadku przejazdu po drogach krajowych klasy A i S oraz G i GP lub ich odcinkach objętych opłatą elektroniczną zobowiązani są do uiszczenia tej opłaty zgodnie z obowiązującymi

² Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2021 r. poz. 688).

³ Ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2025 r. poz. 775 z późn. zm.).

⁴ Opłata elektroniczna to opłata pobierana za przejazd po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej (art. 13ha ust. 1 u.d.p.).

stawkami⁵. Tym samym użytkownicy ciężarowych pojazdów elektrycznych korzystający z sieci dróg płatnych w systemie e-TOLL partycypują w kosztach związanych z utrzymaniem dróg.

3. Czy Ministerstwo Finansów analizowało dotychczas potencjalne ryzyka budżetowe związane z dalszym wzrostem udziału pojazdów elektrycznych w ruchu drogowym, w szczególności w kontekście finansowania budowy, utrzymania i modernizacji infrastruktury drogowej, a jeżeli nie – z jakiego powodu?

5. Czy Ministerstwo Finansów przewiduje konieczność dostosowania systemu podatkowego do zmian strukturalnych w transporcie drogowym, wynikających z rozwoju elektromobilności, a jeżeli nie – to jakie mechanizmy mają zapewnić stabilność dochodów publicznych w tym obszarze?

Zgodnie z danymi Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego na koniec grudnia 2025 r. po polskich drogach jeździło 237 649 samochodów osobowych z napędem elektrycznym. Liczba samochodów dostawczych i ciężarowych z napędem elektrycznym wynosiła 11 672 szt. Stale rośnie flota elektrycznych motorowerów i motocykli, która na koniec grudnia składała się z 28 456 szt., jak również liczba osobowych i dostawczych aut hybrydowych, która powiększyła się do 1 274 287 szt., udział park autobusów zeroemisyjnych w Polsce wzrósł do 1854 szt. (z czego pojazdy całkowicie elektryczne stanowiły 1 731 szt., zaś wodorowe – 123 szt.).

Na koniec 2025 r. w Polsce zarejestrowanych było ok. 133 000 pojazdów całkowicie elektrycznych (BEV), podczas gdy cały park pojazdów w kraju wynosi ok. 27-28 mln. Oznacza to, że udział tych pojazdów jest nadal bardzo niewielki, co sugeruje, że na obecnym etapie trudno jest mówić o istotnych nierównościach w systemie finansowania infrastruktury drogowej lub o znaczących brakach w dochodach publicznych przeznaczanych na budowę i utrzymanie dróg.

Zgodnie z założeniami Wieloletniej Projekcji Przepływów Finansowych KFD wpływy z opłaty paliwowej będą kształtować się na przybliżonym, stabilnym poziomie przez najbliższe 12 lat.

W momencie istotnej zmiany struktury rynku pojazdów i większej adopcji pojazdów nisko i zeroemisyjnych, zasadne będzie natomiast przeprowadzenie analizy dotyczącej wpływu tych pojazdów na infrastrukturę poprzez przyjęcie odpowiednich kryteriów odnoszących się do specyfiki tych pojazdów, gdzie promowane będą te najbardziej efektywne oraz lekkie.

⁵ Od 1 lutego 2026 r. wysokość stawki opłaty elektronicznej określają przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 2026 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz.U. z 2026 r. poz. 33).

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki

Jarosław Neneman
Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Finansów