



Warszawa, dnia 17 kwietnia 2025 r.

**Szanowny Pan Krzysztof Bolesta**

**Sekretarz Stanu**

**Ministerstwo Klimatu i Środowiska**

**ul. Wawelska 52/54**

**00-922 Warszawa**

Z zadowoleniem przyjęliśmy zapowiedzi Ministerstwa Klimatu i Środowiska dotyczące planowanych zmian w programie „NaszEauto”, które mają zostać przedstawione jeszcze przed wakacjami. Szczególnie istotna jest informacja, że rozważają Państwo włączenie aut dostawczych kategorii N1 oraz rewizję Krajowego Planu Odbudowy (KPO), będącego źródłem finansowania programu, co otwiera realną możliwość rozszerzenia programu o przedsiębiorstwa (niebędące jednoosobowymi działalnościami gospodarczymi) – w tym podmioty korzystające z leasingu i wynajmu długoterminowego.

W związku z tym ponawiamy i wzmacniamy nasz apel o rozszerzenie możliwości uzyskania dofinansowania również na samochody elektryczne kategorii N1 oraz o uwzględnienie przedsiębiorstw (niebędących jednoosobowymi działalnościami gospodarczymi) w katalogu beneficjentów dopłat do pojazdów elektrycznych w Polsce.

Podkreślamy jak ważnym aspektem jest fakt, że wykluczenie przedsiębiorców z dopłat znacząco ogranicza potencjał realizacji głównych celów programu – rozwoju elektromobilności w Polsce oraz redukcji emisji CO<sub>2</sub>.

## Najistotniejsze w naszej ocenie konsekwencje wykluczenia przedsiębiorstw:

1. **Oslabienie transformacji flot firmowych** – Przedsiębiorstwa są motorem rozwoju elektromobilności. Masowe zakupy pojazdów elektrycznych, rozwój infrastruktury i edukacja klientów to działania, które przekładają się na realną transformację rynku motoryzacyjnego.
2. **Spadek dostępności samochodów używanych** – firmy flotowe są głównym źródłem pojazdów elektrycznych na rynku wtórnym. Ograniczenie dopłat wpłynie negatywnie na odnowę flot, a w efekcie ograniczy dostęp klientów indywidualnych do przystępnych cenowo używanych samochodów elektrycznych.
3. **Ryzyko niewykorzystania środków publicznych** – W poprzedniej edycji programu firmy leasingowe i wynajmu długoterminowego odpowiadały za 80% wykorzystanych funduszy. Bez ich udziału trudno będzie zagospodarować całą pulę dostępnych środków w nowej odsłonie programu.

W świetle najnowszych zapowiedzi dotyczących zmian w KPO i programie „NaszEauto” apelujemy o:

- **Uwzględnienie przedsiębiorców (także niebędących osobami fizycznymi)** w projektowanych zmianach do KPO lub innych źródłach finansowania (np: ze Społecznego Funduszu Klimatycznego) i programu dopłat, tak aby mogli oni ponownie korzystać z systemu wsparcia.
- **Zachowanie równowagi w systemie wsparcia**, który obejmie zarówno konsumentów, jak i przedsiębiorców. Synergia tych grup znacząco przyspieszy transformację transportu w Polsce.

Decyzja o wykluczeniu przedsiębiorstw z dopłat stoi w sprzeczności z celami środowiskowymi Polski i Unii Europejskiej. Wspólna praca nad zmianami w KPO i programie „NaszEauto” to szansa na osiągnięcie realnych korzyści dla środowiska, gospodarki i polskich konsumentów.

Temat ten uważamy za szczególnie istotny, dlatego w imieniu Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów, Związku Polskiego Leasingu, Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności, Związku Dealerów Samochodów oraz Związku Przedsiębiorców i Pracodawców **zwracamy się z uprzejmą prośbą o wyznaczenie terminu spotkania, podczas którego moglibyśmy przedyskutować możliwe kierunki zmian w Krajowym Planie Odbudowy (KPO)**, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeby włączenia przedsiębiorców innych niż JDG do grona beneficjentów programu „NaszEauto”. Również chcielibyśmy omówić możliwość uzyskania dopłat dla przedsiębiorców innych niż jednoosobowe działalności gospodarcze z innego źródła finansowania, tj. Społecznego Funduszu Klimatycznego.

Dodatkowo zwracamy uwagę na problem z uzyskiwaniem wsparcia dla pojazdów z przebiegiem do 6000 km w kontekście branży dealerskiej oraz pojazdów demonstracyjnych. Wskazujemy, że praktycznie żaden dealer pojazdów osobowych w Polsce nie stosuje profesjonalnej rejestracji wobec samochodów demonstracyjnych. Wynika to z faktu, że firmy raportujące dane o rynku samochodów w Polsce podają dane rynkowe jako liczbę rejestracji. Proces ten ma miejsce ze względu na polityki importerów. W związku z czym, żeby liczyć auta demonstracyjne do puli aut sprzedanych są one rejestrowane w tradycyjnej formie. W związku z tym, aby wsparcie mogły uzyskiwać także pojazdy z przebiegiem do 6000 km, w tym pojazdy demonstracyjne, program powinien dopuszczać także pojazdy zarejestrowane.

Liczymy na konstruktywny dialog, który pozwoli wypracować rozwiązania wspierające rozwój elektromobilności w Polsce oraz efektywne wykorzystanie dostępnych środków publicznych.

*Z poważaniem,*

Monika Constant

Robert Antczak

Prezes Zarządu Związku Polskiego Leasingu

Prezes Zarządu Polskiego Związku Wynajmu i  
Leasingu Pojazdów

Maciej Mazur

Paweł Tuzinek

Prezes Polskiego Stowarzyszenia Nowej  
Mobilności

Prezes Związku Dealerów Samochodów

Maciej Drozd

Dyrektor Forum Energii i Klimatu Związku  
Przedsiębiorców i Pracodawców