



RYNEK SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I DOSTAWCZYCH W POLSCE

WPROWADZENIE

W 2023 r. Polska zajmowała piąte miejsce w Unii Europejskiej zarówno pod względem zarejestrowanych pojazdów osobowych, jak i dostawczych¹. Kryzysy gospodarcze, inflacja, polityka miast zachęcająca do korzystania z transportu zbiorowego, rowerów czy hulajnóg – to wszystko nie jest w stanie trwale zmniejszyć zapotrzebowania Polaków na auta. W 2024 r. w naszym kraju było zarejestrowanych 20 497 600 samochodów osobowych, co oznacza, że prawie jeden przypadał na każdego Polaka w wieku produkcyjnym². Według prognoz do końca 2025 r. w Polsce zostanie zarejestrowanych 565 tys. aut osobowych i kolejne 67,5 tys. dostawczych³ – to tak, jakby cztery kółka zdecydował się nabyć prawie każdy mieszkaniec Łodzi.

Samochód zapewnia użytkownikom niezależność i swobodę przemieszczania się, a równocześnie umożliwia funkcjonowanie wielu przedsiębiorstw, co istotnie przyczynia się do tworzenia polskiego PKB. Wybór konkretnego modelu może być podyktowany względami czysto praktycznymi, jak sposób użytkowania, koszty czy wygoda, ale też chęcią zaznaczenia swojego statusu czy troską o środowisko.

W jakim kierunku zmierza rynek pojazdów osobowych i dostawczych w Polsce? Czy Polacy skłaniają się ku nowościom? Jakie znaczenie ma leasing i jakie korzyści oferuje użytkownikom? Wreszcie – jaką rolę odgrywa technologia nie tylko w samych pojazdach, ale też sposobie ich nabywania i finansowania? Te tematy poruszymy w niniejszym raporcie.



¹ ACEA, raport „Vehicles on European roads”, styczeń 2025.

² Źródło: Park pojazdów w Polsce – bez pojazdów archiwalnych („martwych dusz”), PZPM, kwiecień 2025; liczba ludności Polski według GUS w 2023 r. to 37 637 000 i wykazuje tendencję spadkową.

https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5501/14/17/1/polska_w_liczbach_2024_pl_pi.pdf [dostęp 15.05.2025].

³ https://www.samar.pl/rynek-w-liczbach/rejestracje-nowych-samochodow-osobowych-i-dostawczych-2025-2025?news_id=124332 [dostęp 15.05.2025].



POLSKA NIE ZWALNIA TEMPA, UE NA WSTECZNYM

RYNEK SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I DOSTAWCZYCH W POLSCE

Unia Europejska nie ma raczej powodów do zadowolenia. W pierwszym kwartale 2025 r. odnotowano 2 714 390 rejestracji aut osobowych⁴ i 352 490 dostawczych⁵, czyli odpowiednio 1,9% i aż 12,2% mniej niż w analogicznym okresie 2024 r. Na tym tle Polska wypada całkiem dobrze: w okresie styczeń – marzec br. zarejestrowano 142 105 pojazdów osobowych, co przekłada się na wzrost o 2,5% względem pierwszych trzech miesięcy ubiegłego roku. W segmencie aut dostawczych wzrost był niewielki – o 1%, przy liczbie rejestracji 16 288 szt.⁶ Tradycyjnie już dominowali klienci instytucjonalni, którzy zarejestrowali 65% aut; za 35% odpowiadają osoby fizyczne. W prawie 50% przypadków wykorzystano narzędzia finansowe⁷.

KWIECIEŃ 2025 – miesiąc rekordów na polskim rynku⁸

52 512

rejestracje aut osobowych
i dostawczych, najlepszy
kwietniowy wynik w historii
notowań

26,4 %

udział segmentu premium,
najwyższy w historii rejestracji

6,8 %

udział marek chińskich
w rejestracjach

5,4 %

udział nowych elektrycznych
samochodów osobowych (BEV)
w rejestracjach

4

najwyższe jak dotąd miejsce
modelu segmentu premium
w ogólnym rankingu

40

rejestracje samochodów
klasy super premium

⁴ <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-1-9-in-q1-2025-battery-electric-15-2-market-share/> [dostęp 15.05.2025].

⁵ <https://www.acea.auto/cv-registrations/new-commercial-vehicle-registrations-vans-12-2-trucks-16-buses-1-8-in-q1-2025/> [dostęp 15.05.2025].

⁶ <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-Pojazdow/OSOBOWE-i-DOSTAWCZE/Marzec-2025r2> [dostęp 15.05.2025].

⁷ <https://www.samar.pl/rynek-w-liczbach/rynek-i-kwartal-2025-2025> [dostęp 15.05.2025]. W grupie „osoby fizyczne” mieszczą się także osoby prowadzące działalność gospodarczą i spółki cywilne, więc realnie liczba aut wykorzystywanych przez firmy może być większa.

⁸ https://www.samar.pl/rynek-w-liczbach/rejestracje-nowych-samochodow-osobowych-i-dostawczych-2025-2025?news_id=124332 [dostęp 15.05.2025].

Dane dotyczące aut osobowych zarejestrowanych w Polsce w kwietniu 2025 r. pokazują wzrost względem ubiegłego roku (+5,82%) i spadek względem poprzedniego miesiąca (-11,47%). Spośród 46 968 rejestracji 67,51% przypada na klientów instytucjonalnych, zaś 32,49% – na klientów indywidualnych.

W pierwszym kwartale 2025 r. wciąż królowały SUV-y, mające łącznie niemal 60% udziału w rejestracjach. Obok segmentu C SUV (26,6%) i D SUV (14,9%), w pierwszej trójce typów nadwozia plasuje się C Podstawa (16,7%).

Polacy są raczej zachowawczy w swych wyborach, stawiają na sprawdzone marki, dlatego czołówka najczęściej kupowanych aut zmienia się tylko w szczegółach. Jednak czuć powiew zmian: w kwietniowym zestawieniu znalazły się dwie marki z Chin. Dodatkowo ponad ¼ wszystkich rejestracji stanowiły modele z segmentu premium⁹.

Jeszcze większą rewolucję widać w dziedzinie napędów. W ciągu pierwszych czterech miesięcy 2025 r. najwyższą sprzedaż odnotowały auta z napędem alternatywnym (w tym LPG), z czego największym zainteresowaniem cieszyły się hybrydy (HEV i MHEV), które łącznie osiągnęły udział przekraczający 51%¹⁰.

Benzyna traci pozycję – udział napędu w nowych rejestracjach aut osobowych

	Unia Europejska	Polska
2024	33,3%	37,4%
I kwartał 2025	28,7%	30,9%



⁹ <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-Pojazdow/OSOBOWE-i-DOSTAWCZE/Kwiecien-2025r2> [dostęp 15.05.2025].
¹⁰ Tamże.



POJAZDY DOSTAWCZE – DIESEL MA SIĘ DOBRZE

W statystykach dotyczących wolumenu samochodów dostawczych widoczne są tendencje podobne do segmentu pojazdów osobowych. W kwietniu 2025 r. zarejestrowano 5 536 dostawczaków – więcej o 5,61% niż w kwietniu 2024 r., ale mniej o 13,35% niż w marcu br. Skumulowana liczba rejestracji w ciągu czterech pierwszych miesięcy 2025 r. wyniosła 21 826 aut dostawczych, czyli 2,15% więcej w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku.

Proporcje między klientami indywidualnymi i instytucjonalnymi dość istotnie różnią się od ogólnych i tych dotyczących konkretnie aut osobowych. W segmencie aut użytkowych do 3,5 t w kwietniu br. udział rejestracji na firmę wyniósł aż 89,47%, na dane osobowe – tylko 10,53%¹¹.

Najchętniej kupowane marki i modele to niezmiennie produkty europejskiego, amerykańskiego i japońskiego przemysłu motoryzacyjnego, z koreańskim akcentem. Konserwatywne – a może po prostu pragmatyczne – jest też podejście Polaków do kwestii napędu. W pierwszym kwartale 2025 r. 93,2% z zarejestrowanych aut dostawczych miało silnik diesla, a 3,7% – benzynowy.auta z wtyczką (ECV) stanowiły 2,3%, zaś hybrydowe (HEV) – 0,8%. Dla porównania w UE w analizowanym okresie diesel odpowiadał za 82,5% rejestracji, auta na benzynę – 5,2%, elektryki ładowane z gniazdka – 8,7%, zaś klasyczne hybrydy – 2,5%¹².

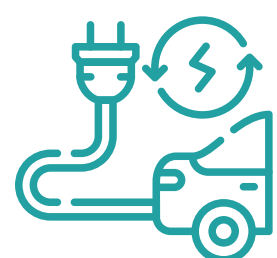
¹¹ https://www.samar.pl/rynek-w-liczbach/rejestracje-nowych-samochodow-osobowych-i-dostawczych-2025-2025?news_id=124332 [dostęp 15.05.2025].

¹² <https://www.acea.auto/cv-registrations/new-commercial-vehicle-registrations-vans-12-2-trucks-16-buses-1-8-in-q1-2025/> [dostęp 15.05.2025].

W pierwszym kwartale 2025 r. w UE liczba rejestracji samochodów osobowych w pełni elektrycznych zwiększyła się o 23,9%, co przełożyło się na udział w rynku na poziomie 15,2%¹³. Był to podobno wynik poniżej oczekiwań, jednak Polska nie może konkurować nawet z tymi rzekomo skromnymi statystykami. Choć wzrost rejestracji aut BEV wyniósł w naszym kraju 21,9% rok do roku, to w ciągu pierwszych trzech miesięcy 2025 r. miały one zaledwie 3,6% udziału¹⁴. Jednocześnie od stycznia do kwietnia 2025 r. w Polsce zarejestrowano 8 366 hybryd plug-in – niemal 70% więcej niż rok wcześniej, co oznacza 4,4% nowych rejestracji¹⁵.

W pełni elektryczne auta osobowe w Polsce (kwiecień 2025)¹⁶

81 997
szt.



ok. **0,4%**

wszystkich aut osobowych
w Polsce

Auta z napędem alternatywnym są elementem polityki flotowej wielu firm, jednak brak dofinansowania ich zakupu może spowolnić rozwój tego segmentu rynku. W lutym 2025 r. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Ministerstwo Klimatu i Środowiska uruchomiły program „NaszEauto”, który zastąpił program „Mój elektryk”. Przeznaczono w nim 1,6 mld zł na dopłaty do zakupu, leasingu lub wynajmu długoterminowego samochodów elektrycznych kategorii M1 – nowych, wcześniej niezarejestrowanych, o cenie nieprzekraczającej 225 tys. zł netto. O dotacje mogą ubiegać się osoby fizyczne, także prowadzące jednoosobową działalność gospodarczą. To oznacza, że z programu wyłączone są auta dostawcze jako przedmiot wsparcia i sektor MŚP jako potencjalni beneficjenci. Organizacje branżowe apelują o zmianę takiego stanu rzeczy.

¹³ <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-1-9-in-q1-2025-battery-electric-15-2-market-share/> [dostęp 15.05.2025].

¹⁴ <https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-Pojazdow/OSOBOWE-i-DOSTAWCZE/Marzec-2025r2> [dostęp 15.05.2025].

¹⁵ <https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-Pojazdow/OSOBOWE-i-DOSTAWCZE/Kwiecien-2025r2> [dostęp 15.05.2025].

¹⁶ <https://www.pzpm.org.pl/Elektromobilnosc/Licznik-Elektromobilnosci/Kwiecien-2025> [dostęp 15.05.2025]



**POJAZDY ELEKTRYCZNE
CORAZ BARDZIEJ
ROZPĘDZONE**

**LEASING
NAJEM
ROZWÓJ**

TU KORZYŚCI NAPĘDZAJĄ TWÓJ BIZNES

Pobierz aplikację i nadaj sobie dostęp do Strefy Biznesu.
Tutaj łatwo skorzystasz z leasingu EFL, a wszystko, czego potrzebujesz do rozwoju firmy, masz w zasięgu kursora.



Strefa
Biznesu

SPRAWDŹ >



POJAZDY LEKKIE MOTOREM POLSKIEGO LEASINGU

Statystyki programów „Mój Elektryk” (70% dotacji wynoszącej 960 mln zł wykorzystane przez przedsiębiorców w ścieżce leasingowej) i „NaszEauto” (65% wniosków złożonych w ciągu pierwszych dwóch miesięcy dotyczyło leasingu lub wynajmu) pokazują, jak istotna jest ta forma finansowania na rynku pojazdów, zarówno osobowych, jak i dostawczych.

Potwierdzają to dane samych organizacji branżowych. Związek Polskiego Leasingu donosi, że w 2024 r. w Polsce udzielono finansowania w tej formie w wysokości 96,9 mld zł (+12% rok do roku), a na pierwszym miejscu wśród finansowych przedmiotów znalazły się pojazdy lekkie z udziałem 59,3%¹⁷. Tempo rozwoju dla tego segmentu jest nieco niższe niż w dwóch poprzednich latach, ale są szanse na odbicie. W czasie pierwszych czterech miesięcy 2025 r. finansowanie pojazdów lekkich zwiększyło się o 6,3% rok do roku. Tylko w kwietniu dynamika wzrostu wyniosła 11,6% rok do roku, zaś wartość finansowania tego segmentu ruchomości – 5,6 mld zł. W tym miesiącu 93,9% aut sfinansowano klasycznym leasingiem, zaś pozostałe 6,1% pożyczką leasingową. W strukturze finansowania samochodów do 3,5 t dominowały osobowe – aż 88,4%, dostawcze to zaledwie 11,6%.

Polski leasing w liczbach¹⁸

66%

tyle małych i średnich firm w Polsce uważa leasing za najważniejsze źródło finansowania (badania Komisji Europejskiej SAFE 2024)

45%

wskaźnik penetracji leasingiem w rynku ruchomości w Polsce, a zarazem najwyższy w Europie (dane Leaseurope)

73%

udział MŚP wśród klientów firm leasingowych w Polsce (dane ZPL)

5

miejsce Polski w Europie pod względem wartości nowych sfinansowanych inwestycji (dane ZPL, 2024 r.)

1 mln

liczba klientów korzystających z leasingu w Polsce (dane GUS, 2023 r.)

62%

tyle małych i mikro firm w Polsce poleciłoby leasing jako formę finansowania (dane ZPL, 2025 r.)¹⁹

¹⁷ <https://www.leasing.org.pl/Bran%C5%BCa+leasingowa+zako%C5%84czy%C5%82a+2024+rok+dwucyfrowym+wzrostem> [dostęp 15.05.2025].

¹⁸ Tamże.

¹⁹ <https://www.leasing.org.pl/Mikro+i+ma%C5%82e+firmy+zadowolone+z+leasingu> [dostęp 3.06.2025].



LEASING – KORZYSTNY DLA KLIENTÓW I BRANŻY MOTORYZACYJNEJ

Leasing samochodu to atrakcyjna opcja dla biznesu. Płatność w ratach pozwala nie tylko rozwijać firmę bez konieczności ponoszenia wysokich kosztów na starcie albo jednorazowych wydatków, ale także zdecydować się na droższe auto: nowsze, lepiej wyposażone, z segmentu premium lub z napędem alternatywnym.

Klienci w Polsce mają do wyboru leasing operacyjny lub finansowy. Główne różnice między nimi dotyczą kwestii amortyzacji, podatku VAT i wykupu pojazdu po zakończeniu umowy.

- ✓ **Leasing operacyjny** zakłada, że pojazd jest składnikiem majątku firmy leasingowej, która dokonuje odpisów amortyzacyjnych. W polskim prawie traktowany jest jako usługa, dlatego VAT w wysokości 23% wartości przedmiotu płacony jest w każdej racie leasingowej. Po wygaśnięciu umowy leasingobiorca może zdecydować się na wykup auta po preferencyjnej cenie albo wymienić je na nowe, w ramach kolejnej umowy.
- ✓ W ramach **leasingu finansowego** przedsiębiorca od razu po zawarciu umowy może wpisać auto do rejestru środków trwałych i na bieżąco amortyzować. Leasing finansowy ma status dostawy towaru, co wiąże się z koniecznością zapłacenia VAT-u w całości z góry. Po opłaceniu ostatniej raty, która ma moc przeniesienia własności, pojazd automatycznie staje się mieniem leasingobiorcy.

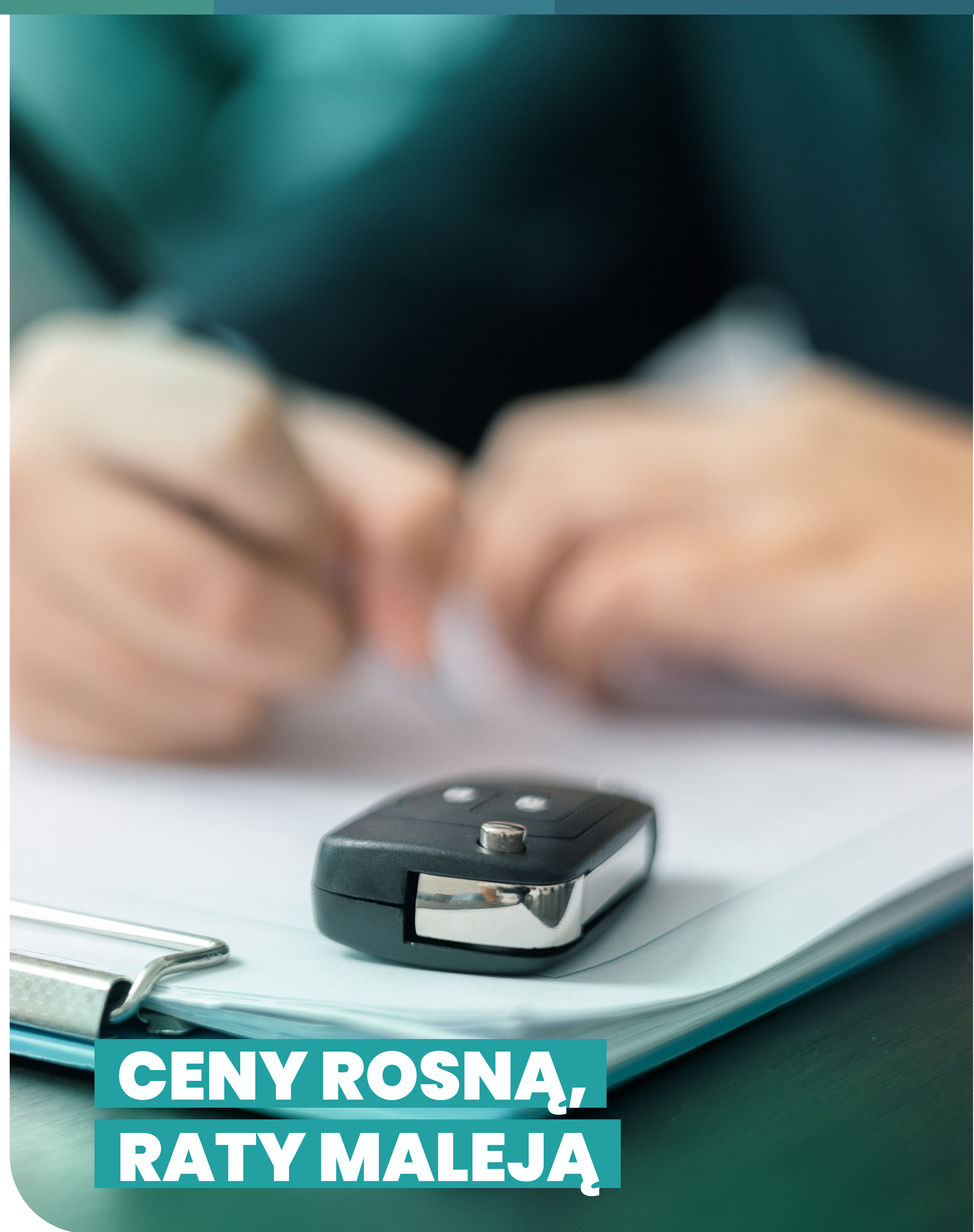
Zalety leasingu:

- + Możliwość finansowania szerokiego spektrum pojazdów: osobowych, dostawczych i ciężkich, z napędem konwencjonalnym i alternatywnym, nowych i używanych, z rynku krajowego i z zagranicy (w tym ostatnim przypadku z opcją dopełnienia wszelkich formalności przez firmę leasingową).
- + Finansowanie często na podstawie uproszczonej procedury lub bez czynszu inicjalnego; na określonych warunkach dostępne także dla firm nowych (start-upów) i z krótkim stażem, bez udokumentowanej zdolności leasingowej.
- + Duża elastyczność i możliwość dopasowania do potrzeb firmy, m.in. długość umowy, opcja wcześniejszej spłaty leasingu lub rezygnacji z leasingowanego auta na zasadzie cesji.

Prognozy dla branży leasingowej w Polsce są dość optymistyczne, bo wiele wskazuje na to, że w najbliższym czasie ta forma finansowania może być jeszcze chętniej wybierana przez przedsiębiorców. Źródłem tego są zarówno krajowe przepisy, jak i unijne dyrektywy.

W 2025 r. wciąż obowiązują limity amortyzacyjne w wysokości 150 tys. zł dla aut osobowych spalinowych i 225 tys. zł dla elektryków. Jednak począwszy od 1 stycznia br. przedsiębiorca, który sprzeda samochód wykupiony z leasingu, nie musi naliczać składki zdrowotnej od dochodu z tej transakcji. Z kolei zapowiedź obniżenia stóp procentowych może spowodować obniżenie wysokości rat leasingowych, a co za tym idzie – kosztów ponoszonych przez firmy.

Równocześnie nowe przepisy obowiązujące w Unii Europejskiej mogą podnieść koszty produkcji aut, co producenci zapewne przerzucą na klientów końcowych. Dyrektywa Clean Air for Europe (tzw. dyrektywa CAFE), która ma wspierać poprawę jakości powietrza, 1 stycznia 2025 r. wprowadziła nowe normy emisji dwutlenku węgla. Średnią emisję CO₂ ustalono na poziomie 93,6 g/km dla każdego sprzedanego pojazdu osobowego (wcześniej było to 95 g/km), według restrykcyjnej skali WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure). Nowy limit obliuguje producentów do zastosowania skutecznych rozwiązań redukujących emisje. Natomiast obowiązujące już od połowy 2024 r. rozporządzenie General Safety Regulation (GSR2) ma zwiększyć bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. Z myślą o tym producenci mają wyposażać pojazdy w zaawansowane systemy bezpieczeństwa, takie jak kamery na podczerwień oraz tzw. czarne skrzynki. Zdaniem ekspertów może to skutkować wzrostem cen aut nawet o 15%.



**CENY ROSNĄ,
RATY MALEJĄ**



TECHNOLOGIA ZMIENIA WSZYSTKO

Nie ulega wątpliwości, że technologia ma ogromny wpływ na rozwój motoryzacji, a co za tym idzie – decyzje zakupowe kierowców i menedżerów floty w przedsiębiorstwach. Jednak postęp technologiczny odgrywa znaczącą rolę nie tylko w samych pojazdach, ale także w sposobie ich nabywania.

Rosnące zainteresowanie samochodami o napędzie alternatywnym to już megatrend. Kierowcy decydują się na nie w trosce o środowisko, ale także z powodu komfortu, niezawodności i niskich kosztów eksploatacji. Wyposażenie współczesnych aut, nie tylko z segmentu premium, wygląda jak zaczerpnięte z filmów i książek s.f.: systemy wspomagania kierowcy i kolejne poziomy jazdy autonomicznej, kamery 360° i cyfrowe lusterka, rozszerzona rzeczywistość i sztuczna inteligencja, systemy biometryczne i możliwość personalizacji ustawień, samochody komunikujące się ze sobą, infrastrukturą drogową i pieszymi, zdalna aktualizacja oprogramowania i systemy zarządzania energią w elektrykach. To wszystko czyni jazdę coraz bezpieczniejszą, bardziej wydajną i komfortową, a przy okazji generuje popyt na nowe modele.

Również proces sprzedaży wykorzystuje nowinki technologiczne. Coraz popularniejsze są platformy sprzedażowe, auta niektórych marek można skonfigurować, zarezerwować i kupić bez wychodzenia z domu. Światowy potentat na rynku elektryków oferuje zakup wyłącznie online. Branża leasingowa również stawia na cyfryzację. Trwają prace nad umożliwieniem zawierania umowy leasingu w pełni zdalnie, potwierdzanej nie tylko podpisem elektronicznym, ale także przez SMS lub e-mail. Pozwoli to zmniejszyć ilość formalności i obniżyć koszty całego procesu, co z pewnością doceni ponad milion klientów firm leasingowych w Polsce.

