

# Rozwój elektromobilności w Polsce



# Katalog zachęt dla nabywców samochodów elektrycznych stosowanych w wybranych krajach europejskich

Kraje	Austria	Niemcy
<b>Dopłaty do zakupu</b>	Firmy mogą otrzymać dopłatę: do 1.500 EUR dla samochodu elektrycznego i 750 EUR dla hybrydy typu „plug-in”. Do 31.12.2016 r. funkcjonował również program dofinansowań do zakupu pojazdów elektrycznych przez gminy.	Program dofinansowań do zakupu 400.000 pojazdów: dla aut elektrycznych do wysokości 4.000 EUR oraz dla hybryd do 3.000 EUR, przy czym cena pojazdu nie może przekraczać 60.000 EUR. Program trwa do 2020 r.
<b>Ulgi w opłatach za rejestrację</b>	Zwolnienie z opłaty rejestracyjnej.	
<b>Ulgi w opłatach /podatkach ponoszonych przez właściciela</b>	Zwolnienie z podatku samochodowego dla elektrycznych samochodów osobowych, którego wysokość uzależniona jest od pojemności silnika.	Zwolnienie z podatku samochodowego dla samochodów elektrycznych przez 10 lat, okres liczony od daty rejestracji.
<b>Dodatkowe ulgi w podatkach/opłatach ponoszonych przez przedsiębiorstwa</b>		Ograniczenie niekorzystnego opodatkowania przychodu z tytułu wykorzystywania pojazdu służbowego do celów prywatnych bazującego na cenie samochodu elektrycznego.
<b>Ulgi w VAT</b>		
<b>Inne ulgi o charakterze finansowym</b>	Zwolnienie z opłaty od emisji CO <sub>2</sub> , którą firmy ponoszą w przypadku wykorzystywania samochodu służbowego do celów prywatnych.	
<b>Ulgi przyznawane lokalnie np. w gminach</b>	Darmowe parkowanie.	Darmowe parkowanie. Wydzielone miejsca parkingowe. Możliwość korzystania z buspasów.
<b>Dopłaty do inwestycji w infrastrukturę</b>	Dofinansowanie do budowy instalacji stacji ładowania przeznaczonych do użytku komercyjnego.	Dofinansowanie do budowy stacji ładowania (wartość programu to 300 mln EUR).

# Katalog zachęt dla nabywców samochodów elektrycznych stosowanych w wybranych krajach europejskich

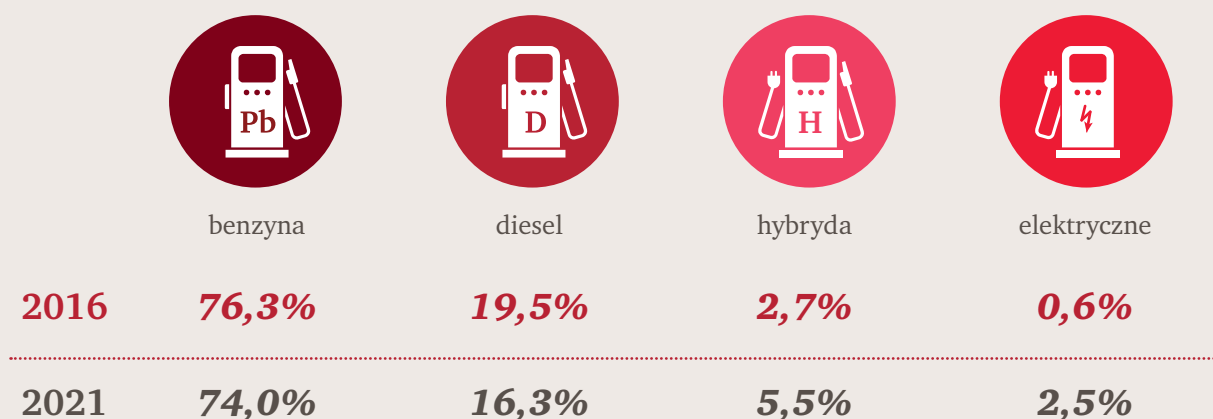
Kraje	Norwegia	Wielka Brytania
<b>Dopłaty do zakupu</b>		<p>Dopłaty do zakupu pojazdów elektrycznych oraz hybryd (plug-in):</p> <p>Pojazdy o emisyjności poniżej 50g CO<sub>2</sub>/km oraz zasięgu pow. 70 mil mogą otrzymać dofinansowanie pokrywające 35% kosztów zakupu samochodu osobowego, do 4.500 GBP lub 25.000 GBP (w zależności od kategorii pojazdu) oraz 20% kosztów zakupu samochodu typu van, ale nie więcej niż 8.000 GBP.</p> <p>Pojazdy hybrydowe o zasięgu poniżej 70 mil oraz emisyjności CO<sub>2</sub> 50g/km-75g/km mogą otrzymać dofinansowanie do zakupu w wysokości 2.500 GBP (o ile cena pojazdu nie przekroczy 60.000 GBP).</p>
<b>Ulgi w opłatach za rejestrację</b>	Zwolnienie z opłaty rejestracyjnej.	Zwolnienie z opłaty rejestracyjnej.
<b>Ulgi w opłatach /podatkach ponoszonych przez właściciela</b>	Zwolnienie z podatku od zakupu pojazdu elektrycznego (co oznacza również zwolnienie z podatku od importu) oraz ulgi dla pojazdu hybrydowego (do 10.000 EUR).	Zwolnienie z podatku drogowego.
<b>Dodatkowe ulgi w podatkach/opłatach ponoszonych przez przedsiębiorstwa</b>	Zmniejszony o połowę podatek od elektrycznych samochodów firmowych.	Zwolnienie podatku akcyzowego dla samochodów elektrycznych i niektórych hybrydowych. Zwolnienie z podatku dochodowego od samochodów firmowych, obliczanego w oparciu o emisyjność CO <sub>2</sub> .
<b>Ulgi w VAT</b>	Zwolnienie z 25% VAT przy leasingu pojazdu elektrycznego.	
<b>Inne ulgi o charakterze finansowym</b>	Zwolnienie z corocznej opłaty za przejazd drogami dla samochodów elektrycznych.	Zerowa stawka podatku od samochodów elektrycznych.
<b>Ulgi przyznawane lokalnie np. w gminach</b>	Zwolnienie z opłat za przejazd drogami miejskimi (urban toll). Darmowe parkowanie. Możliwość korzystania z buspasów Darmowe stacje ładowania (3.200 stacji) w biurach, centrach handlowych i parkingach	W Londynie samochody elektryczne zwolnione są z opłaty za przejazd drogami, w niektórych dzielnicach, ich właściciele ponoszą niższe opłaty za parkowanie.
<b>Dopłaty do inwestycji w infrastrukturę</b>	Dofinansowania do budowy stacji szybkiego ładowania, zlokalizowanych co 50 m na głównych drogach.	Dopłata 500 GBP do pokrycia kosztów instalacji stacji ładowania samochodów elektrycznych w domach.

# Rozwój elektromobilności w Polsce

Według naszych prognoz<sup>1</sup> w kolejnych latach podstawowym rodzajem napędu wykorzystywanym w samochodach pozostaną silniki benzynowe, ich udział będzie jednak systematycznie spadał (podobnie będzie z pojazdami napędzanymi silnikiem Diesla). Zmniejszenie udziału pojazdów napędzanych tymi rodzajami paliwa zostanie zastąpione wzrostem udziału pojazdów napędzanych alternatywnymi źródłami energii. Obecnie w Europie obserwujemy silny trend do wspierania rozwiązań z zakresu elektromobilności. Wiele krajów wprowadziło instrumenty zachęcające do nabywania i posiadania samochodów elektrycznych. W większości przypadków mają one postać zachęt o charakterze podatkowym (zwolnień lub ulg), często występują też w formie dopłat bezpośrednich do zakupu pojazdów. W tabeli przedstawiliśmy szeroki katalog różnorodnych zachęt dla nabywców samochodów elektrycznych stosowanych w wybranych krajach europejskich. Zachęty te zostały przez nas skatalogowane na podstawie kryteriów przyjętych przez *European Alternative Fuels Observatory*<sup>2</sup>.

Norwegia, lider rozwoju samochodów elektrycznych, pierwszy program zachęt do samochodów bezemisyjnych opracowała już w 1990 roku, (obejmował on zwolnienie z podatku od zakupu lub importu samochodów elektrycznych) i od tego czasu sukcesywnie go rozbudowuje. Zgodnie z informacjami prasowymi, w nadchodzących latach ulegnie on modyfikacjom. Zachęty o charakterze podatkowym mają jednak zostać utrzymane. Doświadczenia norweskie pokazują, że konsument wybierając samochód bezemisyjny, w dużej mierze kieruje się korzystnymi czynnikami ekonomicznymi (co jest efektem wprowadzenia zasady „zanieczyszczający płaci” zgodnie, z którą wykorzystujący instalacje emitujące więcej zanieczyszczeń ponosi wyższe opłaty)<sup>3</sup>. Z tego powodu zachęty o charakterze podatkowym są istotnym narzędziem polityki, ponieważ kształtują zachowania konsumentów, co wpływa na kształtowanie się rynku, w szczególności w jego początkowej fazie rozwoju.

## Alternatywne źródła napędu 2016 vs. 2021 (prognoza dla świata)<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Źródło: PwC Autofacts\* 2017

<sup>2</sup> European Alternative Fuels Observatory Celem tego obserwatorium jest m. in. monitorowanie rozwoju i dobrych praktyk wspierających elektromobilność (o potrzebie utworzenia obserwatorium mowa jest w motywie 53 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, Dz.U. UE L 307/1 z dnia 28.10.2014 r.). <http://www.eafo.eu/incentives-legislation>

<sup>3</sup> <http://elbil.no/english/norwegian-ev-policy/>

# Rozwój elektromobilności w Polsce

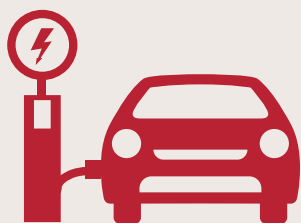
W Polsce zgodnie ze *Strategią na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*, do 2025 roku po polskich drogach ma jeździć milion pojazdów elektrycznych, co ma napędzać rozbudowę innowacyjnego przemysłu. Rozwój elektromobilności do 2020 roku ma pochłonąć około 19 mld złotych, dalszych 40 mld na rozwój sieci przeznaczą spółki energetyczne. Dodatkowo rząd powołał do życia program e-bus, w ramach, którego rada ministrów zamierza wesprzeć zakup autobusów elektrycznych przez władze lokalne. Już teraz samorzady zadeklarowały zainteresowanie pozyskaniem 780 pojazdów do 2020 roku. Zgodnie z planami, wart 2,5 mld złotych rocznie program ma zapewnić funkcjonowanie 5 tysięcy miejsc pracy, oraz doprowadzić do powstania rozpoznawalnej globalnie, polskiej marki sprzedającej około 1.000 autobusów rocznie.

Aby tak duża liczba pojazdów elektrycznych mogła poruszać się po polskich drogach niezbędna będzie rozbudowa infrastruktury ładowającej. Po pierwsze – infrastruktura wytwórcza – rozwój elektromobilności na szeroką skalę

może doprowadzać do konieczności rozbudowy mocy wytwórczych lub zwiększenia ich wykorzystania. Po drugie – infrastruktura sieciowa – istotne zwiększenie obciążeń sieci, w szczególności w obszarach miejskich, może doprowadzić do całkowitej zmiany potrzeb i sposobu zarządzania sieciami elektroenergetycznymi przez operatorów sieci. Po trzecie – infrastruktura ładowania – rozwiązanie specyficzne dla samej elektromobilności, będzie stanowić jedno z największych wyzwań i inwestycji dla wdrożenia elektromobilności na szeroką skalę.

Rozwój rynku elektromobilności będzie generował liczne możliwości biznesowe obejmujące: rozbudowę i utrzymanie infrastruktury ładowającej, sprzedaż energii elektrycznej, dystrybucję energii, produkcję i sprzedaż lub dzierżawę ładowarek, wynajmem gruntów lub nieruchomości pod stacje ładowania, sprzedaż pojazdów i części do samochodów elektrycznych, rozwój aplikacji mobilnych lokalizujących pobliskie punkty ładowania, oraz związanych ze współdzieleniem pojazdów.

W sytuacji zakupu nowego samochodu, mając do wyboru auto elektryczne lub spalinowe, tej samej klasy i marki, w tej samej cenie



**40%**

badanych  
wybrałoby elektryczny

**44%**

badanych  
wybrałoby spalinowy

**64%**

badanych byłoby  
gotowych zapłacić

**do 70 tys. złotych**

za nowy  
pojazd elektryczny

# Rozwój elektromobilności w Polsce

Postrzeganie samochodu elektrycznego, w stosunku do spalinowego (plusy i minusy):



**+83%**

bardziej ekologiczny

**+57%**

niższy koszt paliwa/energii

**+57%**

mniejszy poziom hałasu wewnątrz

**-92%**

dostępność infrastruktury do ładowania

**-91%**

szybkość ładowania

**-85%**

zasięg na jednym ładowaniu

Na potrzeby naszego raportu: „Czym i jak chcą jeździć Polacy? Trendy w branży motoryzacyjnej” przeprowadziliśmy badanie konsumenckie, którego celem było między innymi poznanie opinii obecnych i potencjalnych użytkowników pojazdów na temat wad i zalet samochodów elektrycznych w porównaniu do aut spalinowych, a także ocena stopnia gotowości polskich użytkowników dróg do przestawienia się na pojazdy elektryczne. Uczestnikami naszej ankiety byli w większości aktywni użytkownicy samochodów. Z 1.000 przebadanych osób, aż 96% posiadało w swoim gospodarstwie domowym samochód spalinowy. 63% badanych używało samochodu codziennie lub prawie codziennie, a 91% co najmniej kilka razy w tygodniu. Respondenci średnio pokonują dziennie 36 kilometrów.

Trzema najważniejszymi parametrami decydującymi o wyborze samochodu podczas zakupu są zdaniem ankietowanych: niezawodność (87% wskazań), bezpieczeństwo pasażerów (85%) oraz koszt zakupu (84%). Niebagatelne znaczenie ma także zasięg, oraz dostępność infrastruktury do tankowania lub ładowania. Większość respondentów jest przekonana, że ich oczekiwania lepiej spełnią pojazdy z napędem spalinowym. W porównaniu z pojazdami spalinowymi, pojazdy elektryczne są w przekonaniu pytanych bardziej ekologiczne (83% wskazań), cechuje je niższy koszt paliwa/energii (57%) oraz mniejszy

poziom hałasu w kabinie (57%). Za wady pojazdów elektrycznych ankietowani uznali kłopoty związane z dostępem do infrastruktury umożliwiającej ładowanie akumulatorów (92%). Dla 91% problem stanowi czas potrzebny na naładowanie pojazdu, 85% jest zdania, że pojazdy tego typu mają zbyt ograniczony zasięg na jednym ładowaniu, mimo, że większość badanych przez nas osób przebywa średnio 36 km dziennie, co przy obecnej pojemności akumulatorów instalowanych w pojazdach elektrycznych nie jest problemem. Innym mankamentem obecnej oferty rynkowej w przypadku aut elektrycznych jest koszt ich zakupu – zbyt wysoki zdaniem 75% ankietowanych.

Pomimo faktu, że ankietowani uznają wyższość samochodu spalinowego w większości istotnych dla nich aspektów, to w hipotetycznej sytuacji zakupu nowego auta, tylko niewiele mniejszy odsetek badanych wskazał, że w przypadku porównywalnej ceny, klasy oraz marki przy zakupie wybrałby pojazd zasilany energią elektryczną (44% zakupiłoby auto spalinowe, 40% elektryczne). Co ciekawe aż 50% respondentów byłoby gotowych zapłacić za samochód elektryczny więcej niż za pojazd spalinowy, z czego znaczna większość (45%) jest gotowa zaakceptować różnicę nie większą niż 30%. **64% respondentów zadeklarowało, że za nowe auto elektryczne byłoby w stanie zapłacić do 70 tysięcy złotych.** 7,3% rozważyłoby zakup używanego.



# Rozwój elektromobilności w Polsce

Wśród parametrów najmniej istotnych przy wyborze samochodu, aż 41% badanych wskazało ekologię. Prawie 65% respondentów nie interesowało się samochodami elektrycznymi, ani nie szukało wcześniej informacji na ich temat.

60% z tych, którzy interesowali się samochodami elektrycznymi swoją wiedzę czerpało z czasopism i portali o tematyce motoryzacyjnej, zaś co czwarty ankietowany z reklam tych samochodów. Biorąc pod uwagę te wskaźniki oraz niektóre wady przypisywane samochodom elektrycznym wbrew stanowi faktycznemu, kluczową rolę w rozwijaniu elektromobilności w Polsce mogłaby odegrać odpowiednia edukacja.

Badani, którzy obecnie wybraliby samochód spalinowy, mogli wskazać cechy aut elektrycznych oraz warunki ich użytkowania lub zakupu, które powinny ich zdaniem ulec poprawie, aby skłonić ich do zmiany decyzji. Większa pojemność akumulatorów, niższa cena zakupu oraz niższe koszty użytkowania to trzy najistotniejsze czynniki, które skłoniłyby ankietowanych do zakupu samochodu elektrycznego. Generalnie, jako ważniejsze wskazywane były cechy bezpośrednio związane z samym samochodem lub jego zakupem. Za mniej istotne uznawane są przez ankietowanych potencjalne udogodnienia, których wprowadzenie zależy od decyzji władz, jak na przykład: zakaz wjazdu do miast dla samochodów spalinowych, dostęp do buspasów, czy bezpłatne miejsca postojowe. **Odpowiedzi te wskazują, że najbardziej efektywną metodą wsparcia publicznego dla zakupu samochodów elektrycznych w Polsce byłoby rozwiązanie obniżające ich cenę.** Inne czynniki, takie jak wzrost pojemności akumulatorów, czy krótszy czas ładowania są uzależnione głównie od producentów aut i infrastruktury wspierającej.

Pomimo znacznego odsetka osób, dla których istniejące w ich przekonaniu wady samochodów elektrycznych czynią je nieatrakcyjnym wyborem, należy uznać otrzymanie wyników za dobry prognostyk z punktu widzenia producentów aut i decydentów. Atrybuty, w których przewagę miały samochody spalinowe, takie jak: dostępność infrastruktury do tankowania, szybkość tankowania, zasięg na jednym tankowaniu to parametry związane z infrastrukturą umożliwiającą korzystanie z pojazdów elektrycznych, która obecnie jest w Polsce niedostępna, lecz zgodnie z planami ma zostać rozwinięta w najbliższym czasie.

Dla ponad 60% badanych samochody elektryczne są na tyle atrakcyjną opcją, że gotowi byłiby zapłacić za nie co najmniej tyle co za samochód spalinowy, a aż 40% kupiłoby samochód elektryczny już w tej chwili.

W Polsce w przeciwieństwie do wielu krajów europejskich udogodnienia dla posiadaczy samochodów elektrycznych i hybrydowych są jeszcze bardzo skromne. Obecnie większość z nich to inicjatywy samorządowe takie jak np. wprowadzone w Gdańsku ogólnodostępne i bezpłatne ładowarki czy zwolnienia z opłat w strefach płatnego parkowania. Dlatego też, z uwagi na wysoki koszt zakupu i niski dostęp do infrastruktury, obecnie samochody elektryczne wybierane są głównie ze względu na niskie koszty eksploatacji lub przez osoby świadome ekologicznie czy pasjonatów nowych technologii.

Niemniej jednak, sytuacja ta może się zmienić w najbliższym czasie. Trwają ostatnie prace nad projektem ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

W projekcie przewidziano szereg zachęt dla nabywców pojazdów elektrycznych m.in. zwolnienie z akcyzy czy zwiększenie kwoty odpisu amortyzacyjnego. Przewiduje on także udogodnienia dla podmiotów rozbudowujących infrastrukturę niezbędną do rozwoju elektromobilności oraz dla samych użytkowników pojazdów elektrycznych takie jak m.in. bezpłatne parkowanie w strefach płatnego parkowania czy możliwość korzystania z buspasów. Jeżeli ustawa wejdzie w życie w obecnym kształcie, powinna stać się istotnym bodźcem do dynamicznego rozwoju elektromobilności oraz infrastruktury wspierającej w naszym kraju.

# Kontakty



## **Piotr Michalczyk**

Partner w PwC, lider zespołu doradztwa dla branży motoryzacyjnej

E: [piotr.michalczyk@pwc.com](mailto:piotr.michalczyk@pwc.com)



## **Michał Zwyrtek**

Dyrektor, doradztwo podatkowe

E: [michal.zwyrtek@pwc.com](mailto:michal.zwyrtek@pwc.com)

[pwc.pl/motoryzacja](http://pwc.pl/motoryzacja)

© 2017 PwC Polska Sp. z o.o. Wszystkie prawa zastrzeżone. PwC może odnosić się zarówno do spółki członkowskiej w Polsce jak również do sieci PwC. Każda ze spółek stanowi odrębny i niezależny podmiot prawny.

W PwC naszym celem jest budowanie zaufania wśród społeczeństwa i odpowiadanie na kluczowe wyzwania współczesnego świata. Jesteśmy siecią firm działającą w 157 krajach. Zatrudniamy ponad 223 tysiące osób, dostarczających naszym klientom najwyższą jakość usług w zakresie audytu, doradztwa biznesowego oraz doradztwa podatkowego i prawnego. Dowiedz się więcej na [www.pwc.pl](http://www.pwc.pl)