

EV Z DRUGIEJ RĘKI

RAPORT

Wsparcie rynku używanych samochodów elektrycznych szansą na przyspieszenie dekarbonizacji sektora transportu w Polsce



Szanowni Państwo,

nabywcy nowych pojazdów zeroemisyjnych mogą już korzystać z wsparcia ze środków publicznych w ramach programu „Mój Elektryk”. Analogiczny system wsparcia powinien zostać adresowany do nabywców elektrycznych samochodów używanych. Wszystko po to, aby już teraz budować efekt skali – bez stworzenia masowego rynku elektromobilności, dekarbonizacja sektora transportu w Polsce nie będzie możliwa. Wobec licznych zalet użytkowych EV, ich stosunkowo wyższe ceny mogą zostać skutecznie zrównoważone poprzez wprowadzenie programu subsydiów. Ten fakt dostrzegły już inne państwa członkowskie Unii Europejskiej. Nabywcy używanych samochodów elektrycznych mogą korzystać z dofinansowania w Niderlandach, w Niemczech, we Francji oraz na Liwie, która – podobnie jak Polska – znajduje się na bardzo wczesnym etapie rozwoju elektromobilności.

Chcielibyśmy, żeby niniejszy raport stanowił wstęp do dyskusji nad wprowadzeniem analogicznego systemu również w Polsce. Naszym zdaniem subsydia ze środków publicznych stanowią klucz do przyspieszenia popularyzacji elektromobilności wśród mniej zamożnej części społeczeństwa, dla przedstawicieli której zakup nowego samochodu elektrycznego jest nieosiągalny. Ponadto przyczynią się do odmłodzenia polskiego parku pojazdów – wiek importowanych EV jest ponad dwukrotnie niższy niż wiek sprowadzanych pojazdów używanych.

Łukasz Lewandowski
Koordynator EV Klub Polska



Szanowni Państwo,

sprzedaż pojazdów z napędem elektrycznym w Europie systematycznie rośnie. Na koniec 2021 r. udział BEV i PHEV na rynku nowych samochodów osobowych osiągnął 19%. Ogłoszony w lipcu 2021 r. pakiet legislacyjny „Fit for 55” jest potencjalnym „game changerem” dla całego europejskiego rynku motoryzacyjnego, mogącym doprowadzić w praktyce do końca silnika spalinowego na Starym Kontynencie. Dynamicznie postępująca elektryfikacja sektora transportu w krajach Europy Zachodniej stwarza zarówno szanse, jak i wyzwania dla rynku polskiego. Coraz większa popularność samochodów z napędem elektrycznym wpływa na proporcjonalne obniżenie zainteresowania pojazdami z silnikami spalinowymi. To trend, który będzie miał coraz większe znaczenie również na rynku wtórnym. Znaczna część wiekowych pojazdów spalinowych trafi do państw regionu CEE – przede wszystkim do Polski, która jest największym importem samochodów używanych w Europie. W ciągu ostatnich 20 lat Polacy sprowadzili z zagranicy niemal 16 mln pojazdów, których średni wiek wynosił 11,9 lat. W konsekwencji park pojazdów w Polsce jest jednym z najstarszych w Unii Europejskiej. Przyczyna tego stanu rzeczy jest prosta – zdecydowanej większości Polaków po prostu nie stać na samochody nowe. Za 2/3 rejestracji w naszym kraju odpowiadają pojazdy używane. Rynek wtórny ma i jeszcze przez długi czas będzie mieć decydujący wpływ na emisyjność polskiego transportu. Musimy zatem dołożyć wszelkich starań, aby zdecydowanie zwiększyć w nim udział samochodów z napędem elektrycznym.

Opracowanie skupia się przede wszystkim na wsparciu w postaci dofinansowania ze środków publicznych, jednak dotacje nie stanowią jedynej instrumentu zachęt proponowanego przez EV Klub Polska. Równie istotne jest wdrożenie odpowiednich zmian w systemie podatkowym stymulujących popyt na samochody elektryczne przy jednoczesnym ograniczeniu rejestracji najbardziej emisyjnych pojazdów. Dokonamy szerszej analizy tej kwestii i przedstawimy odpowiednie postulaty w tym zakresie w kolejnych raportach merytorycznych PSPA. A tymczasem – serdecznie zapraszam do lektury.

Maciej Mazur

Dyrektor Zarządzający, PSPA



Szanowni Państwo,

Europa stawia coraz odważniejsze kroki w kierunku zrewolucjonizowania rynku motoryzacji. Jesteśmy w trakcie realizacji normy Euro 7 i coraz gorętszej dyskusji wokół Fit for 55. Stary Kontynent w 2035 r. ma stać się zeroemisyjny na rynku pierwotnym branży automotive. Niespełna 13 lat przed “dniem zero” przygotowania do tej niezwyklej zmiany pełną parą idą tylko na trzech europejskich rynkach: francuskim, holenderskim i niemieckim. Według danych ACEA, pozostała część Unii Europejskiej, czyli 77% jej powierzchni, odpowiada za zaledwie 30% infrastruktury ładowania – kluczowej z perspektywy konsumenta i każdego kierowcy rozważającego przesiadkę na pojazd elektryczny. To jej brak uznawany jest za największą przeszkodę w masowej popularyzacji elektromobilności. Polski rynek pojazdów z napędem alternatywnym od lat bardzo dynamicznie rośnie. Oferta dilerów sprzedających nowe hybrydy i „elektryki” od 2018 do 2020 r. powiększyła się ponad 10-krotnie, natomiast w 2021 r. możemy mówić o niemal 25-krotnym wzroście podaży w tym okresie! Próżno szukać takiej dynamiki w jakiegokolwiek innej kategorii aut osobowych.

Bardzo interesująco wyglądają też liczby na rynku wtórnym. Przez pięć lat (2016-2020) wolumen oferowanych na rynku hybryd z drugiej ręki urósł ponad 5-krotnie, a elektryków było niespełna 8 razy więcej. Rok 2021 był rekordowy – w serwisie OTOMOTO dostępnych było ok. 30 tys. używanych samochodów z napędem hybrydowym i ponad 5 tysięcy „elektryków”. Za wzrostem podaży idzie też wzrost popytu, choć warto tu wspomnieć że dotyczy on przede wszystkim rynku pierwotnego. To na nim niemal co dziesiąte poszukiwane auto to hybryda. Zaledwie dwie oferty na sto przeglądanych dotyczą elektryków. Większe wyzwanie jednak stanowi rynek samochodów używanych. Spośród 10 000 ogłoszeń sprzedaży przeglądanych na OTOMOTO średnio 152 dotyczą hybryd i tylko 38 – elektryków. To mniej niż 2% całego popytu, którego zdecydowana większość (92%) konsumentów koncentruje się na pojazdach z napędem konwencjonalnym – benzynowym i Diesla. Mowa zatem o olbrzymim wyzwaniu dla Polski – i większości pozostałych krajów Unii Europejskiej - by powyższe trendy odwrócić. Biorąc pod uwagę fakt, że od lat rokrocznie importujemy około miliona aut używanych, niestety coraz starszych i potencjalnie w coraz gorszym stanie, a zachód Europy znacznie szybciej elektryfikuje swój car park, krajowy rynek automotive skazany jest na przyjęcie olbrzymiego kontyngentu “spalinówek” z drugiej ręki. Alternatywą może być tylko i wyłącznie podjęcie próby zmiany potrzeb konsumenta. A to nastąpi dzięki poprawie infrastruktury, postrzegania i wiedzy na temat samochodów z napędem alternatywnym, odpowiedniej legislacji i dostępowi do bogatej oferty, która jest w zasięgu zarówno kupujących pojazdy nowe, jak i używane.

Agnieszka Czajka

General Manager, OTOMOTO



PIERWSZY W POLSCE KLUB WŁAŚCICIELI I UŻYTKOWNIKÓW
SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH

**DOŁĄCZ
DO SPOŁECZNOŚCI.
WŁĄCZ KORZYŚCI!**

**ZNIŻKI NA ŁADOWANIE W SIECI GREENWAY
DARMOWE AUTOSTRADY
KOLEJNE KORZYŚCI JUŻ WKRÓTCE!**

EVklub.pl

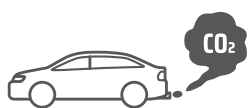
SPIIS TREŚCI

1	Dlaczego wsparcie rynku używanych samochodów elektrycznych w Polsce jest tak ważne?	07
2	System wsparcia rynku używanych samochodów elektrycznych w Polsce – rekomendacje	13
3	EV Panel. Opłaty do używanych EV okiem użytkowników samochodów elektrycznych	17
4	Dofinansowanie do zakupu używanych samochodów elektrycznych – europejskie case studies	22
5	Sektor transportu a klimat i środowisko	32
6	Polski rynek motoryzacyjny	36
7	Polski rynek elektromobilności	39
	ZAŁĄCZNIK 1	43
	Rekomendacje legislacyjne	

1

DLACZEGO WSPARCIE RYNKU UŻYWANYCH SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH W POLSCE JEST TAK WAŻNE?

1 DLACZEGO WSPARCIE RYNKU UŻYWANYCH SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH W POLSCE JEST TAK WAŻNE?



Transport pozostaje jednym z głównych emitentów gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń oraz hałasu w państwach członkowskich Unii Europejskiej. W Polsce ten problem jest szczególnie dotkliwy. Bez obniżenia emisji z sektora transportu, osiągnięcie celów „European Green Deal” nie będzie możliwe.

Pojazdy spalinowe przyspieszają zmiany klimatu

15%

emisji CO₂ w Unii Europejskiej generują samochody osobowe i dostawcze – to najwyższy udział w sektorze transportu

Pojazdy spalinowe przyczyniają się do powstania smogu

29/100

europejskich miast najbardziej zanieczyszczonych szkodliwym pyłem PM_{2.5} znajduje się w Polsce

Pojazdy spalinowe zanieczyszczają środowisko hałasem

Na

92%

polskich dróg poziom emisji hałasu przekraczają 60 dB w dzień.
Na 85% polskich dróg poziom emisji hałasu przekracza 55 dB w nocy

Emisje z sektora transportu w Polsce wzrastają bardzo szybko

206%

Wzrost emisji z sektora transportu w Polsce w latach 1990-2017 wg danych EEA. Średnia unijna była wielokrotnie niższa – 28%



Główną przyczyną wysokich emisji z polskiego sektora transportu jest bardzo liczny i stary park pojazdów. Z uwagi na uwarunkowania ekonomiczne zdecydowana większość Polaków posiada samochody pochodzące z rynku wtórnego. Wielu nabywców decyduje się na zakup wiekowych, importowanych pojazdów z silnikami benzynowymi oraz Diesla. W konsekwencji polski park samochodów jest jednym z największych i najstarszych w Europie.

Polska dysponuje jednym z największych i najstarszych parków samochodowych w Unii Europejskiej

18,6 mln

Wielkość polskiego parku samochodów

5.

miejsce w Unii Europejskiej zajmuje Polska pod względem liczby samochodów osobowych i dostawczych

+22%

Wzrost liczby samochodów w Polsce od 2015 r.

14,3 lat

Średni wiek samochodu poruszającego się po polskich drogach

Na polskim rynku motoryzacyjnym dominują samochody używane – znaczna część z nich pochodzi z importu

68%

Udział pojazdów używanych w łącznej sprzedaży samochodów osobowych i dostawczych w Polsce w 2021 r.

16 mln

samochodów importowano do Polski od momentu wejścia do Unii Europejskiej



Coraz ostrzejsze normy emisji spalin i bardzo dynamiczny rozwój elektromobilności w państwach Europy Zachodniej mogą sprawić, że import starych, najbardziej emisyjnych pojazdów do Polski jeszcze się zwiększy. Polacy zarabiają zdecydowanie mniej niż obywatele większości krajów członkowskich UE i w kolejnych latach nadal będą nabywać pojazdy pochodzące z rynku wtórnego.

19%

Udział BEV i PHEV na unijnym rynku nowych samochodów osobowych w 2021 r.

100%

Docelowa redukcja emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dostawczych oferowanych w Unii Europejskiej od 2035 r., zgodnie z założeniami „Fit for 55”.

W praktyce oznacza to wprowadzenie zakazu sprzedaży pojazdów z silnikami spalinowymi na unijnym rynku pierwotnym.

10300 EUR

Średnie wynagrodzenie netto w Polsce w 2019 r. wg danych Eurostat. Średnia unijna to 25,3 tys. EUR.

Rozwój elektromobilności jest skutecznym narzędziem prowadzącym do dekarbonizacji sektora transportu, przeciwdziałaniu zmianom klimatu i zanieczyszczeniu środowiska. Rynek samochodów elektrycznych w Polsce wciąż pozostaje w bardzo wstępnej fazie rozwoju. Mimo wprowadzenia dotacji z programu „Mój Elektryk” zdecydowanej większości Polaków wciąż nie stać na kupno nowego EV. Jednocześnie – biorąc pod uwagę dane zgromadzone przez partnera niniejszego raportu – OTOMOTO – używane samochody elektryczne w Polsce wciąż cieszą się niską popularnością wśród nabywców – przede wszystkim ze względu na wysokie ceny w odniesieniu do pojazdów konwencjonalnych.



0g/km

Emisja gazów cieplarnianych (w tym CO₂) oraz tlenków azotu (NO_x) i tlenków siarki (SO_x) samochodów całkowicie elektrycznych podczas jazdy. BEV w znaczącym stopniu ograniczają również zanieczyszczenie środowiska pyłami (PM) oraz hałasem.

38 001

Wielkość polskiego parku dostawczych i osobowych samochodów z napędem elektrycznym pod koniec 2021 r.

0,2%

Udział samochodów z napędem elektrycznym w polskim parku pojazdów osobowych w 2021 r.

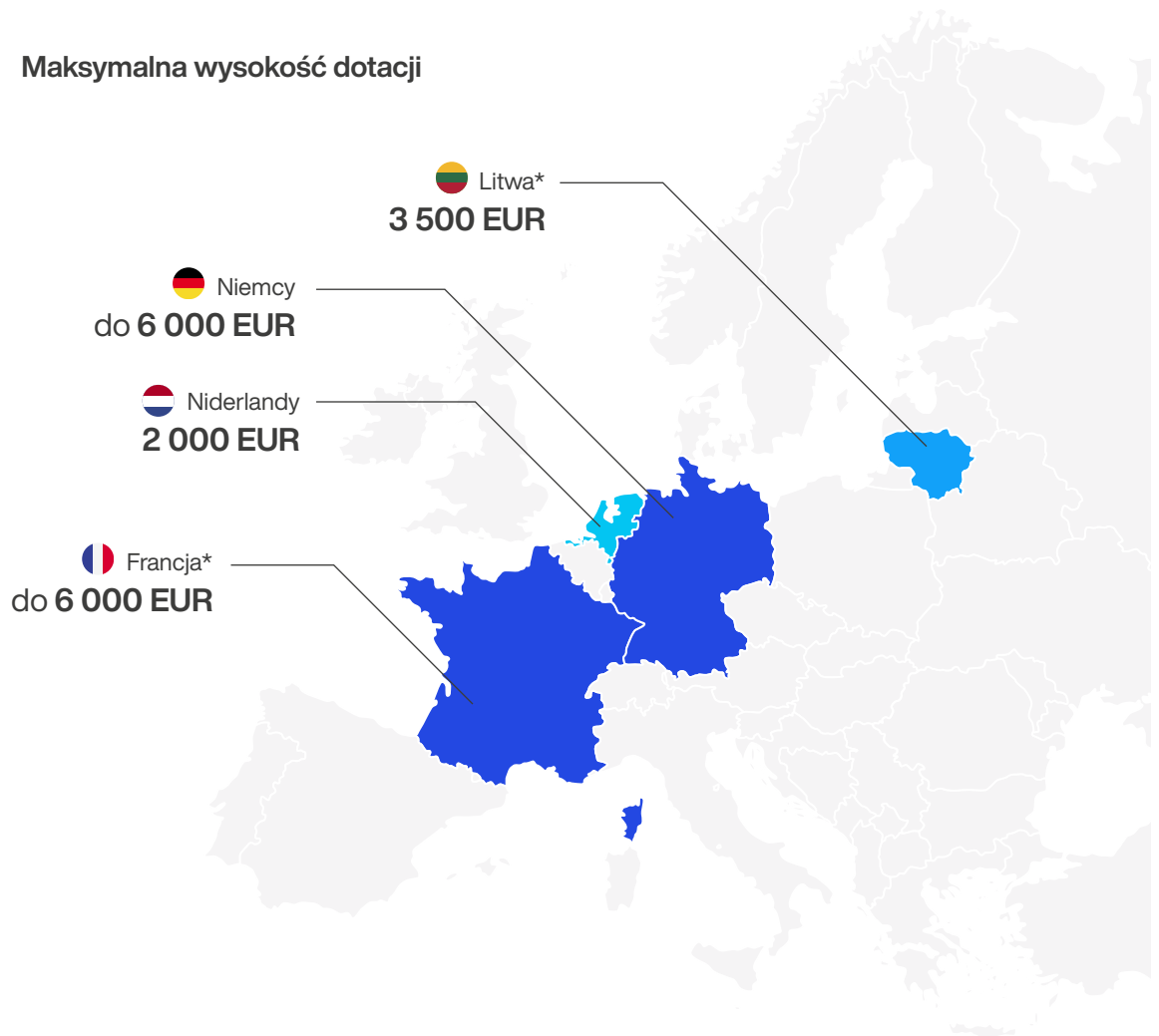
3x

więcej wynosi średnia cena całkowicie elektrycznego samochodu osobowego na polskim rynku wtórnym w porównaniu do średniej ceny pojazdu z silnikiem Diesla (dane OTOMOTO)



Systemy wsparcia nabywców używanych samochodów elektrycznych w szeregu państw członkowskich Unii Europejskiej są postrzegane jako skuteczny instrument przyczyniający się popularyzacji zeoremisyjnego transportu w społeczeństwie. Pozwalają na znaczą redukcję ICE pochodzących z rynku wtórnego, stanowiąc uzupełnienie programów dofinansowania nowych pojazdów z napędem elektrycznym. Subsydia tego rodzaju funkcjonują zarówno w krajach o zdecydowanie bardziej rozwiniętym segmencie elektromobilności niż Polska (Niderlandy, Francja, Niemcy), jak i państwach znajdujących się w podobnej fazie wdrażania zeoremisyjnego transportu (Litwa).

Maksymalna wysokość dotacji



* Uwzględniając premię za złomowanie starego samochodu spalinowego

POLSKA

Konieczność obniżenia wysokiego poziomu emisji z sektora transportu

Jeden z największych i najstarszych parków samochodów w Europie

Wysoki udział samochodów używanych na rynku motoryzacyjnym, zarówno obecnie, jak i w kolejnych latach

Niewielki park samochodów elektrycznych

Wtórny rynek samochodów elektrycznych w początkowej fazie rozwoju

Spodziewany, dalszy wzrost importu używanych samochodów spalinowych związany z rozwojem elektromobilności w państwach Europy Zachodniej

Konieczność wprowadzenia systemu wsparcia rynku używanych samochodów elektrycznych

PRZEWIDYWANE KORZYŚCI

RYNKOWE

Ułatwienie i obniżenie kosztów importu samochodów elektrycznych

Obniżenie kosztów nabycia samochodów elektrycznych na rynku wtórnym

Obniżenie kosztów użytkowania samochodów elektrycznych

Ograniczenie importu najstarszych, najbardziej emisyjnych samochodów spalinowych

Podwyższenie kosztów użytkowania najstarszych, najbardziej emisyjnych samochodów spalinowych

Ograniczenie łącznej liczby rejestracji najstarszych, najbardziej emisyjnych samochodów spalinowych

Obniżenie średniej wieku polskiego parku samochodowego

SPOŁECZNE

Popularyzacja elektromobilności w społeczeństwie na szeroką skalę

Wzrost świadomości społecznej w zakresie zeroemisyjnego transportu

EKOLOGICZNE

Obniżenie emisji pochodzących z sektora transportu w zakresie:

- > CO₂
- > Zanieczyszczeń (PM, SO_x, NO_x)
- > Hałasu

2

SYSTEM WSPARCIA RYNKU UŻYWANYCH SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH W POLSCE – REKOMENDACJE

2

SYSTEM WSPARCIA RYNKU UŻYWANYCH SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH W POLSCE – REKOMENDACJE

Rekomendujemy wdrożenie nowego programu priorytetowego Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, którego środki zostaną przeznaczone na dotacje do nabywania używanych samochodów elektrycznych.

Dysponent
środków
przeznaczonych
na wsparcie

Podstawowe założenia programu

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

Biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy ustawy Prawo o ochronie środowiska naturalnym dysponentem środków finansowanych przeznaczonych na wsparcie nabywania używanych samochodów elektrycznych pozostaje Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Beneficjenci

Osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej

Nadrzędnym celem wprowadzenia systemu zachęt jest zwiększenie dostępności do pojazdów elektrycznych dla mniej zamożnej części społeczeństwa oraz równoległe obniżenie zainteresowania zakupem importowanych samochodów z silnikami spalinowymi. Obecnie, zdecydowanie największym udziałem na wtórnym rynku motoryzacyjnym w Polsce dysponują osoby fizyczne (wg danych IBRM Samar w 2020 r. wyniósł 81%) i to one powinny stać się w pierwszej kolejności beneficjentami proponowanego instrumentu dofinansowania. Ponadto, wsparcie udzielane osobom fizycznym nie wiąże się z koniecznością spełniania wymogów pozwalających na uznanie odpowiedniego programu za zgodny z zasadami udzielenia pomocy publicznej w Unii Europejskiej.

Forma
dofinansowania

Dotacja

Analogicznie do zasad funkcjonowania programu NFOŚiGW „Mój Elektryk” wsparcie finansowe nabywców używanych samochodów elektrycznych byłoby udzielane w formie dotacji, a konkretniej refundacji części kosztów uprzednio zakupionego pojazdu.

Pojazdy objęte
dofinansowaniem

Samochody kategorii M1

– całkowicie elektryczne (BEV) oraz zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi (FCEV)

Analogicznie do zasad funkcjonowania programu NFOŚiGW „Mój Elektryk” wsparcie finansowe nabywców używanych samochodów elektrycznych w przypadku osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej objęłoby osobowe samochody całkowicie elektryczne oraz wodorowe, których popularyzacja przynosi największe korzyści środowiskowe. Co więcej, pojazdy kategorii M1 cieszą się zdecydowanie wyższą popularnością wśród osób fizycznych niż samochody kategorii N1. Regulacje zapewniające możliwość dofinansowania samochodu zasilanego wodorowymi ogniwami paliwowymi (FCEV) miałyby charakter przyszłościowy – z uwagi na brak niezbędnej infrastruktury rynek wtórny pojazdów tego typu w Polsce obecnie nie istnieje.

Podstawowe założenia programu *c.d.*

Maksymalny wiek

4 lata od daty pierwszej rejestracji

Postulowany, maksymalny wiek pojazdu objętego wsparciem (4 lata od terminu pierwszej rejestracji) jest niższy niż średni wiek samochodów elektrycznych importowanych do Polski w 2021 r. (5,21 lat).

Maksymalny przebieg

60 tys. km

Wyznaczenie limitu przebiegu na poziomie do 60 tys. km koresponduje natomiast ze średnim przebiegiem samochodu w państwach członkowskich Unii Europejskiej w okresie 5 lat od rozpoczęcia użytkowania. Warto podkreślić, że proponowany limit wieku gwarantuje, że dofinansowaniem zostaną objęte pojazdy znacznie młodsze w odniesieniu do średniego wieku importowanych do Polski samochodów, który wynosi niemal 12 lat. Co istotne, w przeciwieństwie do pojazdów spalinowych, starzenie się podzespołów BEV nie wpływa na zwiększenie ich emisyjności podczas jazdy. Jednocześnie ograniczenie limitu dotowanego pojazdu do 60 tys. zapobiegnie dotowaniu najstarszych i najbardziej wyeksploatowanych samochodów elektrycznych, które potencjalnie mogłyby być importowane do Polski w celu utylizacji lub składowania częściowo zużytych akumulatorów litowo-jonowych.

Maksymalna cena

125 000 zł

Postulowana, maksymalna cena pojazdu objętego wsparciem koresponduje ze średnią ceną używanych samochodów osobowych z napędem elektrycznym (BEV) oferowanych w 2021 r. na polskim rynku (117 244 zł). Jednocześnie, stanowi znacznie niższą kwotę (o 100 tys. zł) w odniesieniu do analogicznego limitu obowiązującego będących osobami fizycznymi nieprowadzącymi działalności gospodarczej beneficjentów programu NFOŚiGW „Mój Elektryk”. Z analizy ogłoszeń BEV dostępnych na polskim rynku wtórnym wynika, że ustanowienie maksymalnej ceny dotowanego pojazdu na poziomie 125 tys. pozwoli na objęcie wsparciem przede wszystkim pojazdów miejskich oraz kompaktowych z wyłączeniem segmentu premium.

Minimalna wysokość dofinansowania

9 000 zł / 13 000 zł w przypadku posiadaczy Karty Dużej Rodziny

Postulowana, minimalna wysokość subsydiów adresowanych do nabywców używanych samochodów elektrycznych jest ponad dwukrotnie niższa niż przewidziana dla osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej w ramach programu „Mój Elektryk”. Jednocześnie, uwzględnia proporcję przyjętą w ww. programie dla posiadaczy Karty Dużej Rodziny i osób nie posiadających przedmiotowego dokumentu. Wysokość dotacji ustalono w taki sposób, aby z jednej strony stanowiła realne wsparcie finansowe, zaś z drugiej, nie sprzyjała nabywaniu pojazdów używanych zamiast nowych, objętych dofinansowaniem ze środków programu „Mój Elektryk”. Postulowaną kwotę oparto m.in. na analizie różnic cenowych oferowanych na polskim rynku wtórnym używanych samochodów o napędzie elektrycznym i spalinowym (w maksymalnym wieku 5 lat). Przykładowo, cena zeroemisyjnego Nissana Leaf drugiej generacji (ok. 105 tys. zł) jest średnio o ok. 15% wyższa niż spalinowego Nissana Qashqai (91 500 zł). Rekomendowana wysokość dofinansowania w wielu przypadkach uczyni samochody elektryczne rzeczywistą alternatywą dla pojazdów spalinowych pod względem kosztów zakupu, które stanowią kluczowe kryterium wyboru dla zdecydowanej większości nabywców na rynku wtórnym. Kwota wsparcia jest ponadto zbliżona do wysokości dopłat do nabycia zeroemisyjnych pojazdów pochodzących z rynku wtórnego na Litwie i w Niderlandach.

Minimalny budżet programu

250 mln zł

Rekomendowany, minimalny budżet nowego instrumentu wsparcia jest dwukrotnie mniejszy niż zarezerwowany na potrzeby pierwszego naboru w ramach programu „Mój Elektryk”. Kwota 250 mln zł (przy założeniu, że dotacje na rzecz posiadaczy Karty Dużej Rodziny skonsumują ok. 1/5 łącznego budżetu) wystarczy na objęcie dofinansowaniem ok. 25,7 tys. używanych samochodów całkowicie elektrycznych. Na podstawie danych z prowadzonego przez PSPA i PZPM „Licznika Elektromobilności” dotowane pojazdy doprowadziły do powiększenia parku osobowych BEV w Polsce (wg stanu na koniec 2021 r.) o ok. 137%.

Wprowadzenie systemu wsparcia rynku używanych samochodów elektrycznych w Polsce w postaci dotacji z programu priorytetowego NFOŚiGW wymaga nowelizacji ustawy Prawo ochrony środowiska

Dodanie w **art. 401c** po **ust. 9b** **ust. 9ba** w brzmieniu:

„Środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż [...] % kwoty przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 15, po pomniejszeniu o koszty obsługi tych przychodów, przeznacza się na dofinansowanie zakupu i innych form pozyskania tytułu do używanych pojazdów elektrycznych.”

→ Szczegółowe informacje dotyczące rekomendacji legislacyjnych zawiera Załącznik nr 1 do niniejszego raportu.

Wdrożenie programu priorytetowego NFOŚiGW stanowi dopiero pierwszy krok na drodze do wprowadzenia efektywnego systemu wsparcia rynku używanych samochodów elektrycznych w Polsce i zahamowania importu pojazdów spalinowych.

Dalsze działania powinny objąć:

1

PREMIA ZA ZŁOMOWANIE STAREGO POJAZDU

Wprowadzenie systemu dotacji za jednoczesne nabycie samochodu elektrycznego oraz wyrejestrowanie i zezłomowanie starego pojazdu z silnikiem spalinowym

2

AKCYZA

Wprowadzenie akcyzy opartej na parametrach ekologicznych oraz wyłączenie z niej samochodów elektrycznych w miejsce dotychczas obowiązującego zwolnienia

3

PODATEK ZALEŻNY OD POZIOMU EMISJI CO₂

Ustanowienie podatku od nabycia oraz użytkowania pojazdów opartego na stawce progresywnej uzależnionej od poziomu emisji CO₂

4

OPŁATA RECYKLINGOWA

Przywrócenie opłaty recyklingowej od każdego pojazdu osobowego i dostawczego importowanego na terytorium Polski

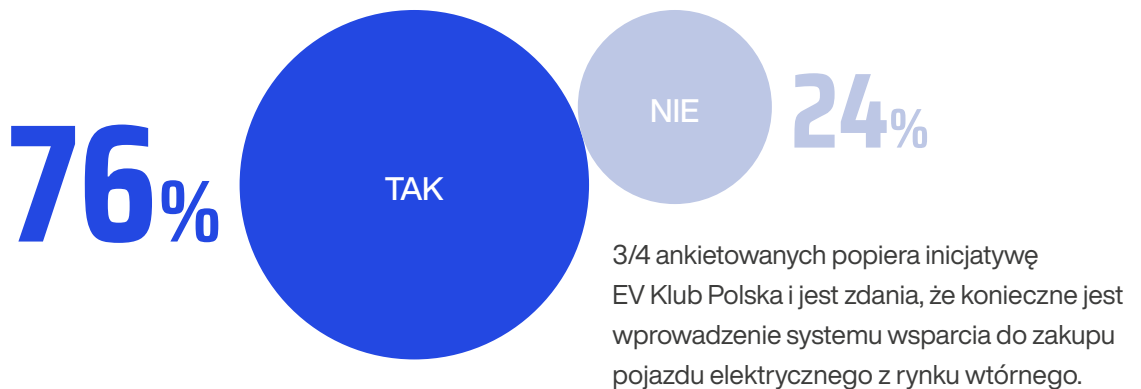
3

EV PANEL. OPŁATY DO UŻYWANYCH EV OKIEM UŻYTKOWNIKÓW SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH

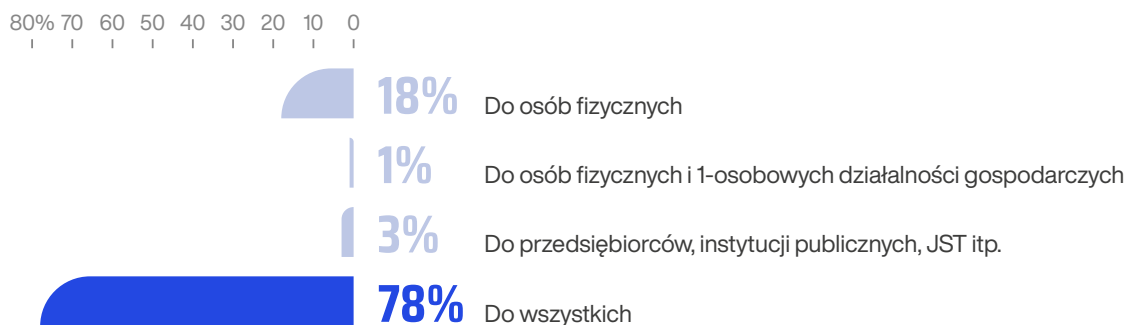
3 EV PANEL. OPŁATY DO UŻYWANYCH EV OKIEM UŻYTKOWNIKÓW SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH

Sprawdziliśmy, co na temat wdrożenia systemu wsparcia nabywców używanych samochodów elektrycznych w Polsce sądzą sami zainteresowani. W tym celu EV Klub Polska, największy w Polsce i regionie CEE ruch użytkowników samochodów elektrycznych, przeprowadził ankietę w internetowym panelu badawczym. Badanie potwierdza zasadność wprowadzenia dopłat oraz wskazuje kluczowe założenia funkcjonowania systemu.

Czy zasadne jest wprowadzenie dopłat do używanych samochodów elektrycznych?

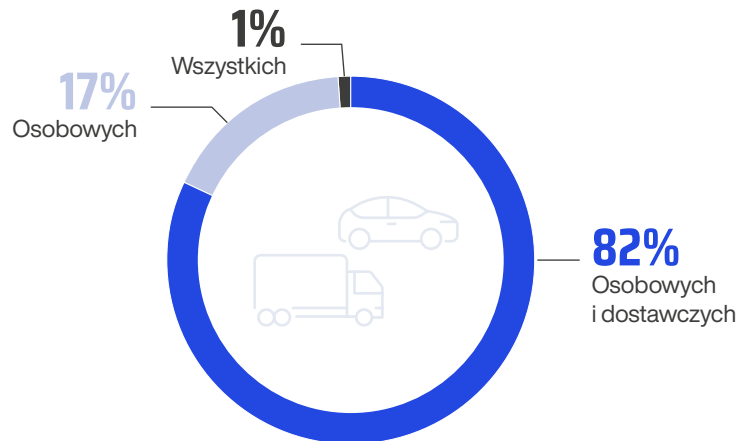


Do kogo powinny być skierowane dopłaty?



Respondenci wykazali znacznie bardziej liberalne podejście w kwestii identyfikacji beneficjentów dopłat. Postulowany program zakłada wsparcie jedynie osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej, których udział we wtórnym rynku motoryzacyjnym stanowi 81%.

Jakich pojazdów elektrycznych powinny dotyczyć dopłaty?



Również w przypadku rodzaju pojazdów klasyfikujących się do programu dopłat respondenci wskazali szerszy zakres od proponowanego. Postulowana forma ogranicza program jedynie do pojazdów kategorii M1, które cieszą się największą popularnością wśród osób fizycznych, a ich popularyzacja przynosi największe korzyści środowiskowe.

Jaki powinien być maksymalny wiek pojazdu?

4,1 lat

Średnia wartość uzyskana w badaniu niemal pokrywa się z podstawowymi założeniami programu zaproponowanymi przez EVKP, które określają maksymalny wiek dotowanego pojazdu na 4 lata.

Ile powinien wynosić maksymalny przebieg używanego samochodu elektrycznego objętego dopłatą?

69 000 km

Maksymalny przebieg pojazdu określony na podstawie odpowiedzi respondentów jedynie w niewielkim stopniu przekracza wstępnie zaproponowaną wartość 60 000 km, która stanowiła średni przebieg samochodu w państwach członkowskich Unii Europejskiej w okresie 5 lat eksploatacji.

Jaka powinna być maksymalna cena zakupu używanego pojazdu elektrycznego?

146 000 PLN

Kwota wskazana przez badanych jako maksymalna cena zakupu znacznie przekracza średnią wartość nowego auta osobowego dostępnego w Polsce, która w 2021 r. wynosiła 129 058 PLN. Wartość ta rodzi obawy przed dotowaniem pojazdów z segmentu premium, co sprzeczne jest z głównym celem programu dążącym do zwiększenia dostępności pojazdów elektrycznych dla mniej zamożnej części społeczeństwa oraz równoległe obniżenie zainteresowania zakupem importowanych samochodów z silnikami spalinowymi.

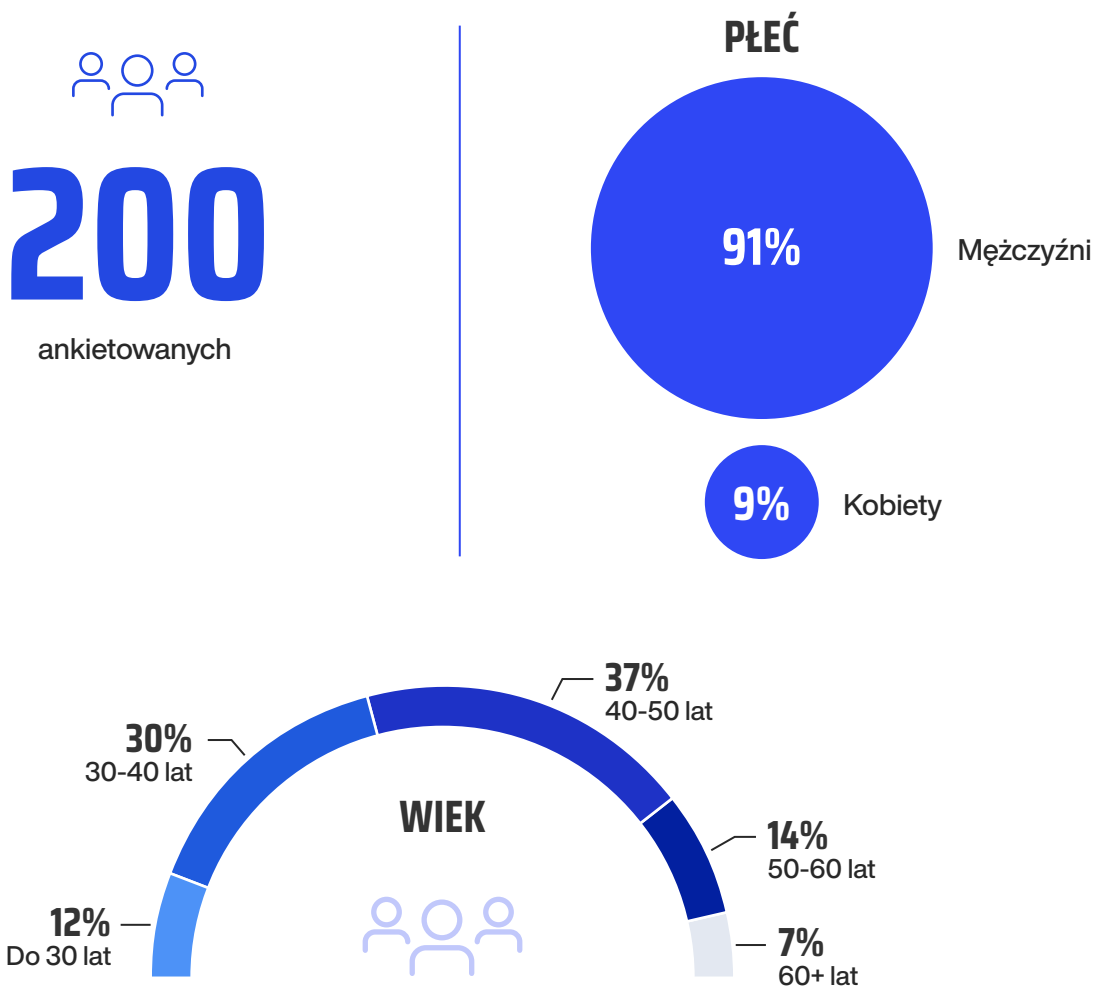
Ile powinna wynosić maksymalna wysokość dopłaty?

15 788 PLN

88% ankietowanych zaproponowało określoną kwotę dopłaty do zakupu, której średnia wartość wyniosła 15 788 PLN zrównując się niemal z kwotami dofinansowania możliwymi do uzyskania w przypadku zakupu nowego pojazdu zeroemisyjnego. 12% badanych uznało natomiast, iż kwota wsparcia powinna być określana procentowo od ceny zakupu pojazdu.

Demografia badania

Kwestionariusz badania opracowany został przez EV Klub Polska w internetowym panelu badawczym (evklub.pl). Badanie odbyło się metodą on-line i zrealizowane zostało w terminie 1/07/2021 r. – 31/09/2021 r. W ankiecie wzięło udział 200 użytkowników EV zarejestrowanych w EV Klub Polska.



4

DOFINANSOWANIE DO ZAKUPU UŻYWANYCH SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH – EUROPEJSKIE CASE STUDIES

4 DOFINANSOWANIE DO ZAKUPU UŻYWANYCH SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH – EUROPEJSKIE CASE STUDIES

Szansę na przyspieszenie rozwoju elektromobilności i zachęcenie mniej zamożnej części społeczeństwa na przesiadkę do nisko- oraz zeroemisyjnych samochodów poprzez wdrożenie instrumentów wsparcia rynku wtórnego EV dostrzegły takie kraje jak Niderlandy, Niemcy, Francja oraz Litwa. Dofinansowanie w tym zakresie co do zasady oferowane jest przez administrację centralną, jednak w niektórych państwach (w Niemczech, Niderlandach oraz we Francji) programy subsydiów udostępniły również władze lokalne.

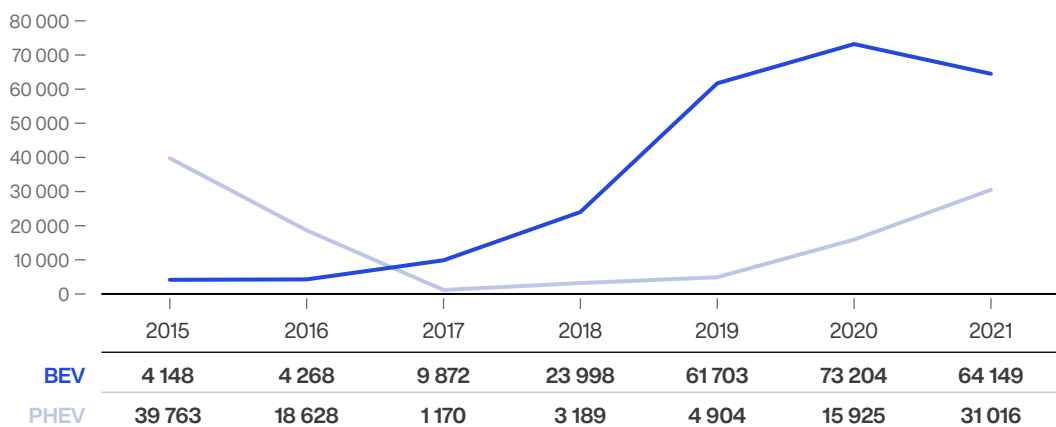
NIDERLANDY



Cele administracji rządowej w zakresie elektromobilności

2020	10% zarejestrowanych samochodów wyposażona w napęd elektryczny
2025	50% zarejestrowanych samochodów wyposażona w napęd elektryczny, z czego co najmniej 30% (15% ogólnej liczby) ma być zeroemisyjne (BEV lub FCEV)
2030	100% zarejestrowanych samochodów ma być zeroemisyjne

Rejestracje samochodów z napędem elektrycznym*



* Nowe samochody osobowe, dane ACEA

NIDERLANDY**System wsparcia nabywania używanych samochodów elektrycznych**

4 czerwca 2020 r. w Niderlandach wdrożono nowy program wsparcia zakupu samochodów elektrycznych dla osób prywatnych, obejmujący również pojazdy używane. W 2021 r. z subsydiów do pojazdów pochodzących z rynku wtórnego skorzystało 6750 beneficjentów.

Klimaatakoord**Budżet**

20 400 000 EUR (corocznie w latach 2020-2024)

Forma nabycia dotowanego pojazdu

Zakup / leasing

Wysokość dofinansowania

2 000 EUR

Beneficjenci

Osoby fizyczne

Forma dofinansowania

Dotacja

Warunki uzyskania wsparcia

Zasięg pojazdu: co najmniej 120 km na jednym ładowaniu

Cena katalogowa (nowego pojazdu): 12 000 – 45 000 EUR

Pojazd nie jest konwersją samochodu spalinowego

Pojazd nie był uprzednio zarejestrowany na nazwisko wnioskodawcy lub osoby posiadającej to samo miejsce zamieszkania

Umowa zakupu podpisana została 1 stycznia 2022 r. lub później (Umowa kupna samochodu musi być zawarta w roku kalendarzowym, w którym kupujący ubiega się o dotację)

Pojazd musi zostać zakupiony od dealera (firma posiada certyfikat RDW „Akcje Spółki”)

Umowa nabycia pojazdu, rejestracja oraz wnioski o dofinansowanie wystawione na tę samą osobę

Posiadanie miejsca zameldowania na terytorium Niderlandów

Minimalny okres niezbywania dotowanego pojazdu – 3 lata

Pozostałe instrumenty wsparcia nabywców/użytkowników samochodów elektrycznych

Poza dotacjami do nabycia, użytkownicy samochodów elektrycznych w Niderlandach mogą korzystać z szeregu przywilejów podatkowych. Obejmują one również pojazdy nabyte na rynku wtórnym.

BPM (Belasting van personenauto's en motorrijwielen)

Podatek naliczany przy nabyciu samochodu osobowego lub motocykla. Jego stawka jest progresywna i zależy od emisji CO₂. Do 2024 r. samochody całkowicie elektryczne (BEV) w Niderlandach zostały zwolnione z BPM, a w późniejszym okresie ich użytkownicy zostaną objęci niższą stawką BPM niż posiadacze pojazdów z silnikami spalinowymi.

MRB (Motorrijtuigenbelasting)

Podatek od posiadania samochodu lub motocykla. Jego stawka jest progresywna i zależy rodzaju paliwa, miejsca zamieszkania, emisji CO₂ oraz masy pojazdu). W zakresie MRB użytkownicy samochodów elektrycznych w Niderlandach mogą liczyć na następujące przywileje:

	BEV	PHEV
Do 2025 r.	Zwolnione	50% stawki
2025 r.	75% stawki	25% stawki
Od 2026 r.	Pełna stawka	Pełna stawka

NIDERLANDY**Instrumenty wsparcia przedsiębiorców użytkujących samochody elektryczne****VAT**

Przedsiębiorstwa promujące elektromobilność korzystają z niższej stawki podatku od towarów i usług – 2,7% zamiast 21%.

Bijtelling

Podatek naliczany w przypadku użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych. Jego stawka podstawowa wynosi 22%. W zakresie Bijtelling użytkownicy samochodów elektrycznych w Niderlandach mogą liczyć na następujące przywileje:

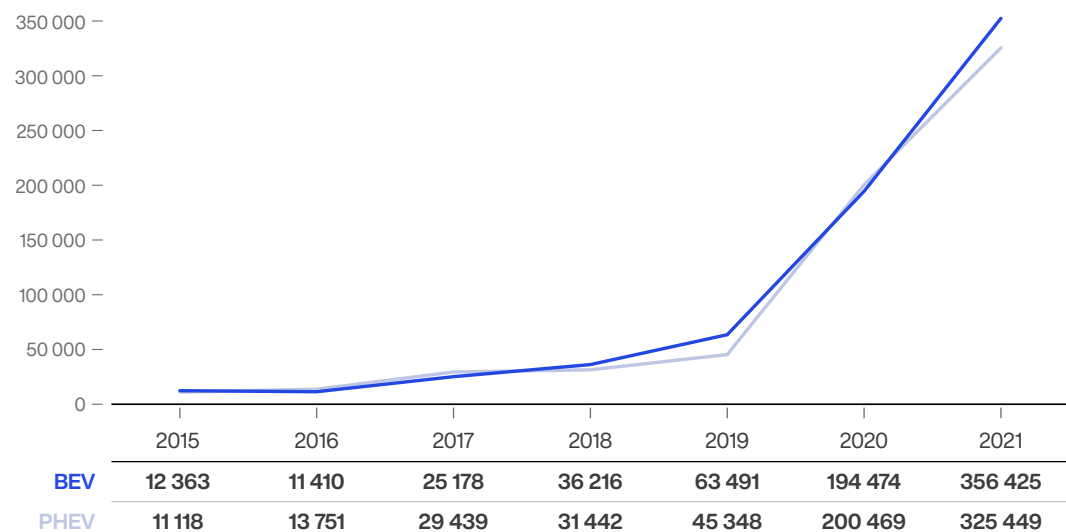
2021 r.	12%
2022-2024 r.	16%
2025 r.	17%

Regionalne instrumenty wsparcia nabywców/użytkowników samochodów elektrycznych

W Niderlandach programy wspierające rozwój elektromobilności funkcjonują zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym. Przykładowo, gmina Amsterdam od 5 grudnia 2019 r. przewiduje dotacje do nabycia samochodów zeroemisyjnych (zarówno nowych, jak i używanych). Wysokość dofinansowania wynosi do 3 000 EUR w przypadku taksówek oraz do 40 000 EUR w przypadku elektrycznych pojazdów dostawczych, ciężarowych lub autobusów (wysokość dotacji zależy od rodzaju pojazdu, jego wymiarów oraz wagi).

NIEMCY**Cele administracji rządowej w zakresie elektromobilności**

Do 2030 r.	1 mln punktów ładowania
	7-10 mln samochodów elektrycznych
	40-42% redukcji emisji CO₂ z sektora transportu w porównaniu do poziomu z 1990 r.

Rejestracje samochodów z napędem elektrycznym*

* Nowe samochody osobowe, dane ACEA

NIEMCY



System wsparcia nabywania używanych samochodów elektrycznych

Rząd w Berlinie wprowadził instrumenty dofinansowania nabywców nowych samochodów całkowicie elektrycznych, wodorowych oraz hybryd typu plug-in w kwietniu 2016 r. Na początku lutego 2020 r. system wsparcia rozszerzono na pojazdy używane.

Innovationsprämie (Premia za innowacyjność)

Budżet

4 090 000 000 EUR

Forma nabycia dotowanego pojazdu

Zakup / leasing

Beneficjenci

Osoby fizyczne
Przedsiębiorstwa
Fundacje
Korporacje
Stowarzyszenia

Forma dofinansowania

Dotacja

Wysokość dofinansowania (pojazdy używane zarejestrowane po 3/06/2020 r.)

		Zakup	Leasing		
			6-11 miesięcy	12-23 miesiące	Powyżej 24 miesięcy
BEV/FCEV	Cena katalogowa netto poniżej 40 000 EUR	6000 EUR	1500 EUR	3000 EUR	6000 EUR
	Cena katalogowa netto 40 000 – 65 000 EUR	5000 EUR	1250 EUR	2500 EUR	5000 EUR
PHEV	Cena katalogowa netto poniżej 40 000 EUR	4500 EUR	1125 EUR	2250 EUR	4500 EUR
	Cena katalogowa netto 40 000 – 65 000 EUR	3750 EUR	937,5 EUR	1875 EUR	3750 EUR

Warunki uzyskania wsparcia

Okres zarejestrowania pojazdu nieprzekraczający 12 miesięcy

Przebieg pojazdu nieprzekraczający 15 000 km

Model pojazdu uwzględniony na liście kwalifikującej BAFA

Pojazd nieobjęty wcześniej dofinansowaniem

Pierwsza rejestracja pojazdu po 4/11/2019 r.

Druga rejestracja pojazdu w okresie po 3/06/2020 r.

Maksymalny koszt kwalifikowany nie może przekroczyć 80% ceny katalogowej nowego pojazdu brutto (uwzględniając wyposażenie opcjonalne, nie uwzględniając zniżek). Od powyższej kwoty należy odjąć udział producenta pojazdu w dofinansowaniu

W przypadku PHEV – spełnianie wymagań co do poziomu emisji oraz zasięgu w trybie zeroemisyjnym:

Data nabycia	Poziom emisji CO ₂	Minimalny zasięg w trybie zeroemisyjnym
Do 31/12/2021 r.		40 km
1/01/2022 – 31/12/2024 r.	< 50 g CO ₂ /km	60 km
Po 1/01/2025 r.		80 km

Wniosek musi zostać złożony nie później niż 12 miesięcy po drugiej rejestracji

Wnioskodawca musi być właścicielem lub leasingobiorcą pojazdu

Pojazd musi być zarejestrowany w Niemczech od co najmniej 6 miesięcy na nazwisko wnioskodawcy – w przypadku leasingu minimalny okres posiadania wydłuża się do 12 miesięcy

NIEMCY



Pozostałe instrumenty wsparcia nabywców/użytkowników samochodów elektrycznych

Poza dotacjami do nabycia, użytkownicy samochodów elektrycznych w Niemczech mogą korzystać z szeregu przywilejów podatkowych. Obejmują one również pojazdy nabyte na rynku wtórnym.

Kfz-Steuer

Podatek od pojazdów mechanicznych. Jego zależy od emisji CO₂. Samochody całkowicie elektryczne zarejestrowane pomiędzy 2011 a 2030 r. zostały objęte 10-letnim zwolnieniem z podatku. W skali roku jest to równoznaczne z oszczędnością na poziomie ok. 194 EUR.

Podatek od samochodu służbowego

Całkowicie elektryczny samochód służbowy, którego cena katalogowa nie przekracza 60 000 EUR, podlega podatkowi w wysokości 0,25% ceny katalogowej miesięcznie. Stawka dla pojazdów hybrydowych wynosi 0,5%, natomiast dla spalinowych – 1%.

Regionalne instrumenty wsparcia nabywców/użytkowników samochodów elektrycznych

W Niemczech programy wspierające rozwój elektromobilności funkcjonują zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym. Poszczególne landy oferują do 1 500 EUR dofinansowania nabycia zeroemisyjnego pojazdu. Dotacje oferowane są również przez wybranych dostawców energii.

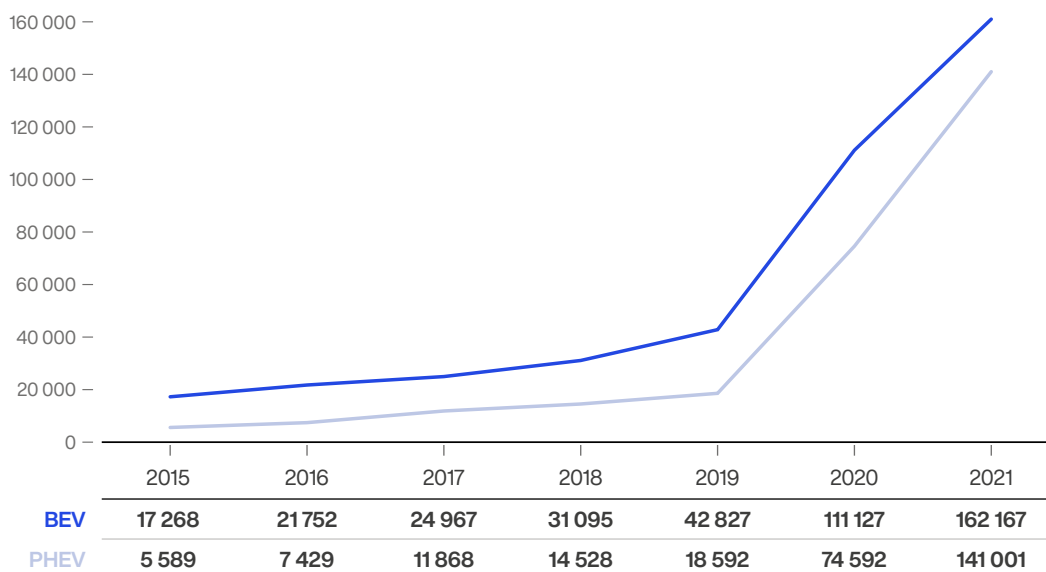
FRANCJA



Cele administracji rządowej w zakresie elektromobilności

Do 2025 r. 100 tys. punktów ładowania
1 mln samochodów elektrycznych

Rejestracje samochodów z napędem elektrycznym*



* Nowe samochody osobowe, dane ACEA

FRANCJA



System wsparcia nabywania używanych samochodów elektrycznych

We Francji funkcjonują obecnie dwa główne programy dopłat do nabycia używanych samochodów elektrycznych. Beneficjenci mogą skorzystać z bonusu ekologicznego oraz bonusu za konwersję.

Bonus Écologique (Bonus ekologiczny)

Budżet

623 000 000 EUR

Forma nabycia dotowanego pojazdu

Zakup / leasing

Wysokość dofinansowania

1 000 EUR

Beneficjenci

Osoby fizyczne

Forma dofinansowania

Dotacja

Warunki uzyskania wsparcia

Emisja CO₂ pojazdu nie może przekraczać 20 g/km

Pojazd musi być zarejestrowany we Francji

Okres użytkowania wynosi minimum 2 lata

Pierwsza rejestracja pojazdu nastąpiła nie wcześniej niż 2 lata przed złożeniem wniosku

Nabywany pojazd nie należał wcześniej do członka tego samego gospodarstwa domowego

La prime à la conversion (Bonus za konwersję)

Przy zakupie lub leasingu samochodu nisko- lub zeroemisyjnego (zarówno nowego, jak i używanego) przy jednoczesnym zezłomowaniu pojazdu z silnikiem spalinowym we Francji można uzyskać tzw. bonus za konwersję. La prime à la conversion stanowi uzupełnienie bonusu ekologicznego.

Budżet

800 000 000 EUR

Forma nabycia dotowanego pojazdu

Zakup / leasing

Beneficjenci

Osoby fizyczne / przedsiębiorcy

Forma dofinansowania

Dotacja

Wysokość dofinansowania (przy nabyciu osobowego BEV lub PHEV o emisji CO₂ nieprzekraczającej 50 g/km oraz zasięgu w trybie zeroemisyjnym większym niż 50 km)

2 500 – 5 000 EUR (m.in. w zależności od dochodu na osobę w gospodarstwie domowym wnioskodawcy, odległości pokonywanej co roku w drodze do pracy i odległości pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem pracy)

FRANCJA



Warunki uzyskania wsparcia (przy nabyciu osobowego BEV lub PHEV o emisji CO₂ nieprzekraczającej 50 g/km oraz zasięgu w trybie zeroemisyjnym większym niż 50 km*)

Dotowany pojazd:

Dotowany pojazd nie może być uznany za „uszkodzony”

Pojazd musi być zarejestrowany we Francji

Cena dotowanego pojazdu nie może przekraczać 60 000 EUR

Zasięg dotowanego pojazdu w trybie zeroemisyjnym musi przekraczać 50 km

Złomowany pojazd:

Jednoczesne złomowanie powinno objąć samochody osobowe lub dostawcze o DMC poniżej 3,5 t z silnikami benzynowymi (pojazdy zarejestrowane przed 2006 r.) lub Diesla (pojazdy zarejestrowane przed 2011 r.)

Złomowany pojazd musi być zarejestrowany we Francji

Wnioskodawca musi być właścicielem złomowanego pojazdu od co najmniej roku

Złomowany pojazd nie może być objęty zastawem

W przypadku pojazdu uznanego za uszkodzony musiał być on ubezpieczony w przeciągu roku od daty oddania do zniszczenia lub dnia nabycia nowego pojazdu

Złomowany pojazd musi być oddany do utylizacji w ciągu 3 miesięcy przed lub 6 miesięcy po nabyciu nowego pojazdu

* System francuski przewiduje bonus za konwersję również w przypadku nabycia osobowych PHEV o zasięgu mniejszym lub równym 50 km (1 500 – 3 000 EUR), dostawczych BEV i PHEV o zasięgu w trybie zeroemisyjnym powyżej 50 km (maksymalnie 5 000 – 9 000 EUR), a także dostawczych PHEV o zasięgu w trybie zeroemisyjnym mniejszym niż 50 km (1 500 – 3 000 EUR).

Pozostałe instrumenty wsparcia nabywców/użytkowników samochodów elektrycznych

Poza bonusem ekologicznym oraz bonusu za konwersję użytkownicy samochodów elektrycznych we Francji mogą korzystać z szeregu przywilejów podatkowych. Obejmują one również pojazdy nabyte na rynku wtórnym.

Podatek rejestracyjny

Samochody całkowicie elektryczne oraz hybrydy typu plug-in kwalifikują się do 50% niżki lub są całkowicie zwolnione z opłaty rejestracyjnej (carte grise).

Podatek od samochodów służbowych (taxe sur les véhicules des sociétés; TVS)

Samochody elektryczne emitujące mniej niż 60 g CO₂/km zwolnione z tego podatku.

Regionalne instrumenty wsparcia nabywców/użytkowników samochodów elektrycznych

We Francji programy wspierające rozwój elektromobilności funkcjonują zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym. Przykładem może być metropolia wielkiego Paryża, która oferuje dofinansowanie do 6 000 EUR przy nabyciu nowego lub używanego samochodowego elektrycznego, hybrydowego, wodorowego bądź napędzanego naturalnym gazem ziemnym.

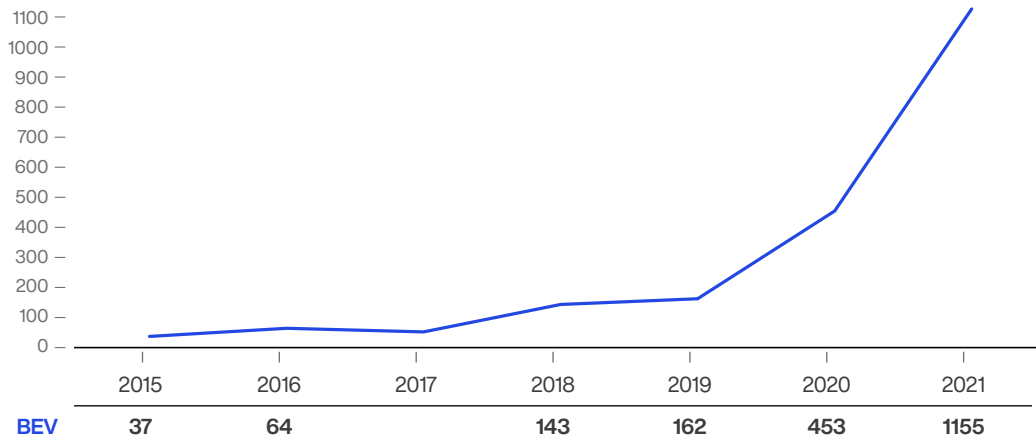
LITWA



Cele administracji rządowej w zakresie elektromobilności

2025	10% udział pojazdów elektrycznych w łącznej liczbie rejestracji 30% udział pojazdów elektrycznych w łącznej liczbie rejestracji samochodów dostawczych
2030	50% udział pojazdów elektrycznych w łącznej liczbie rejestracji 100% udział pojazdów elektrycznych w łącznej liczbie rejestracji samochodów dostawczych 60 tys. stacji ładowania

Rejestracje samochodów z napędem elektrycznym*



* Nowe samochody osobowe, dane ACEA

System wsparcia nabywania używanych samochodów elektrycznych

Obecnie na Litwie funkcjonują dwa instrumenty wsparcia dedykowane nabywcom używanych samochodów elektrycznych. Dostępne są zarówno subsydia przy nabyciu EV, jak i nabyciu EV oraz równoczesnym złomowaniu pojazdu spalinowego.

Dotacja do nabycia używanego samochodu elektrycznego

Budżet

6 000 000 EUR

Forma nabycia dotowanego pojazdu

Zakup / leasing

Wysokość dofinansowania

2 500 EUR

Beneficjenci

Osoby fizyczne

Forma dofinansowania

Dotacja

Warunki uzyskania wsparcia

Pierwsza rejestracja pojazdu nastąpiła po 2/04/2016 r.

Pojazd jest zasilany wyłącznie energią elektryczną

Pojazd został zarejestrowany na wnioskodawcę lub wnioskodawca jest wskazany jako jego użytkownik (w przypadku leasingu)

LITWA



Dotacja do nabycia używanego samochodu elektrycznego przy jednoczesnym zezłomowaniu pojazdu spalinowego

Budżet

3 000 000 EUR

Forma nabycia dotowanego pojazdu

Zakup / leasing

Wysokość dofinansowania

1 000 EUR

Beneficjenci

Osoby fizyczne

Forma dofinansowania

Dotacja

Warunki uzyskania wsparcia

Dotowany pojazd:

Emisja CO₂ dotowanego pojazdu nie może przekraczać 130 g/km

Dotowany pojazd może być zasilany wyłącznie energią elektryczną, benzyną, gazem lub etanolem

Data pierwszej rejestracji dotowanego pojazdu na terenie UE nie może być wcześniejsza niż rok 2014

Dotowany pojazd został zarejestrowany na wnioskodawcę lub wnioskodawca jest wskazany jako jego użytkownik (w przypadku leasingu)

Okres użytkowania dotowanego pojazdu wynosi minimum 2 lata

Złomowany pojazd:

Wnioskodawca musi posiadać złomowany pojazd przez co najmniej 12 miesięcy (do dnia 1/12/2021 r.)

Wnioskodawca musi zutylizować pojazd uzyskując zaświadczenie o jego niezdatności do dalszego użytku oraz go wyrejestrować

Utylizowany pojazd posiadał aktualne badanie techniczne w dniu w dniu 2/02/2020 r. bądź 13/03/2021 r.

5

SEKTOR TRANSPORTU A KLIMAT I ŚRODOWISKO

5 SEKTOR TRANSPORTU A KLIMAT I ŚRODOWISKO

Globalne ocieplenie

Zmiany klimatu stanowią czynnik bezpośrednio i negatywnie oddziałujący na życie i zdrowie ludzi oraz funkcjonowanie środowiska naturalnego. Działalność człowieka wynikająca ze znacznego wzrostu industrializacji zapoczątkowanej wraz z rewolucją przemysłową w XVIII wieku w znacznym stopniu przyczyniła się do przyspieszenia niekorzystnych zmian klimatu. Nadmierna eksploatacja zasobów naturalnych oraz postępujące uprzemysłowienie kolejnych państw poskutkowało znaczną emisją gazów cieplarnianych pogłębiających efekt globalnego ocieplenia.

Gazy cieplarniane, wytwarzane m.in. przez pojazdy spalinowe, przepuszczają do atmosfery ziemskiej promieniowanie słoneczne, ale nie wypuszczają z niego w wystarczającym stopniu promieniowania ciepłego. W rezultacie średnia temperatura na świecie jest coraz wyższa (o 0,91-0,96°C w porównaniu do temperatury pod koniec XIX w.), a ludzkość stanęła przed wielkim wyzwaniem – walką z efektem cieplarnianym. Wzrost temperatury o więcej niż 2°C znacząco zwiększy ryzyko wystąpienia nieodwracalnych zmian klimatycznych, niosących katastrofalne skutki dla globu. Bez obniżenia poziomu emisji GHG w ciągu najbliższych 80 lat średnia temperatura będzie o 4°C wyższa niż 200 lat temu. Poprzednio do tak dużej zmiany doszło 20 tysięcy lat temu.

Wzrost temperatury wywołuje katastrofalne zjawiska klimatyczne. Na skutek topnienia pokrywy lodowej systematycznie podnosi się poziom wody w morzach i oceanach: w latach 1961-2003 wzrastał w tempie 1,8 mm rocznie, a w latach 1993-2003 już 3,1 mm rocznie. Podniesienie się poziomu morza nawet o kilka metrów spowoduje zasadnicze zmiany linii brzegowej i zatopienie nisko położonych obszarów. Według prognoz, do 2100 r. powódzie mogą zredukować globalne PKB nawet o 20%, a zagrożenie powodziowe obejmie nawet połowę światowej populacji. Coraz częściej występują również susze, fale upałów, pożary oraz erozje obszarów nadmorskich i nizinnych. Jednocześnie w wielu regionach zasoby wody zmniejszają się. Poważne straty wywołują m.in. tornada, burze piaskowe, lawiny, osuwiska, ulewę i burze. Wiele gatunków roślin i zwierząt jest zagrożonych wyginieciem. Rozprzestrzeniają się choroby tropikalne.

Anomalie mają coraz większy wpływ na codzienne życie i zdrowie ludzi oraz na gospodarkę. Jak wynika z raportu FAO (Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Wyżywienia i Rolnictwa), w ciągu ostatnich 30 lat częstotliwość występowania katastrof naturalnych wzrosła o ok. 50%. W latach 2003-2013 straty ekonomiczne wywołane zjawiskami pogodowymi wyniosły aż 1,5 bln dolarów. W krajach rozwijających się ucierpiało z ich powodu ok. 2 mld ludzi. Skutki ocieplenia klimatu odczuwa również Polska, która od końca XIX w. odnotowuje systematyczny wzrost temperatury powietrza, szczególnie intensywny po roku 1989. Na skutek zmian klimatu obserwuje się m.in. zwiększenie występowania ekstremalnych temperatur, zmniejszenie poziomu opadów w okresie letnim, czy częstsze powódzie i pożary lasów.

Porozumienie paryskie, European Green Deal oraz Fit for 55

W celu przeciwstawienia się niekorzystnym skutkom globalnego ocieplenia w 2015 r. podczas Konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu przyjęto Porozumienie paryskie będące drugim, po protokole z Kioto z 1997 r., wiążącym dokumentem wypełniającym postulaty Ramowej Konwencji Klimatycznej. Głównym założeniem oraz celem długoterminowym Porozumienia Paryskiego jest utrzymanie globalnego ocieplenia poniżej wartości 2°C, a docelowo poniżej 1,5 °C w porównaniu z okresem sprzed industrializacji. Zakłada ono również osiągnięcie punktu zwrotnego w emisji gazów cieplarnianych i podjęcie działań na rzecz uzyskania równowagi między emisją, a pochłanianiem CO₂ w drugiej połowie XXI w.

W 2019 r. ogłoszono Europejski Zielony Ład, który ma przekształcić Europę w nowoczesną, oszczędną i konkurencyjną gospodarkę, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto stając się tym samym pierwszym na świecie kontynentem neutralnym dla klimatu. W celu wsparcia wysiłków na rzecz redukcji emisji 14 lipca 2020 r. Komisja Europejska przyjęła pakiet wniosków ustawodawczych mających dostosować unijną politykę klimatyczną, energetyczną, transportową i podatkową na potrzeby realizacji założeń Europejskiego Zielonego Ładu.

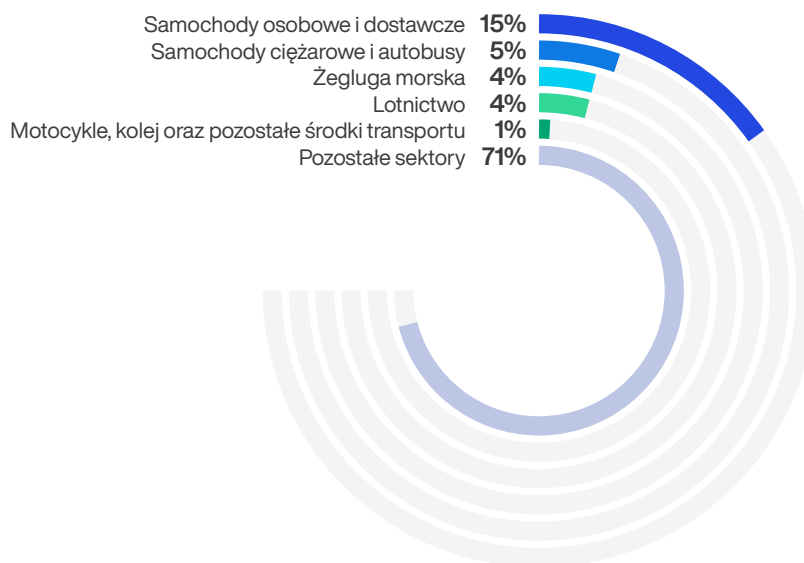
W myśl założeń „Fit for 55” do 2030 r. konsumpcja energii w UE zostanie oparta w 40% na OZE. Do 2030 r. znacząco ograniczone zostanie wytwarzanie energii z węgla, zaś do roku 2035 również z gazu ziemnego. Całkowite rezygnacja z korzystania z węglowodorów w celach energetycznych i przemysłowych ma nastąpić do 2040 r. „Fit for 55” przewiduje również wprowadzenie szeregu instrumentów sprzyjających dekarbonizacji sektora transportu. Przełomowym postulatem jest zobowiązanie koncernów motoryzacyjnych do obniżenia (względem roku 2021) emisji nowych samochodów o 55% (osobowe) i 50% (dostawcze) od 2030 r. Wszystkie nowo rejestrowane w Unii Europejskiej pojazdy osobowe i dostawcze musiałyby być zeroemisyjne od 2035 r. W konsekwencji doprowadzi to do obejmującego całą Wspólnotę wprowadzenia zakazu rejestracji nowych samochodów wyposażonych w silniki spalinowe.

Niezależnie od celów w zakresie redukcji emisji wyznaczanych zarówno przez organizacje międzynarodowe, jak i poszczególne państwa, problem globalnego ocieplenia narasta. W raporcie „Climate Change 2021: the Physical Science Basis” Międzynarodowy Zespół ds. Zmian Klimatu (IPCC) podkreśla, że konieczne jest natychmiastowe ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. Autorzy opracowania wskazują, że jeżeli nie nastąpi natychmiastowa, szybka i zakrojona na szeroką skalę, redukcja emisji gazów cieplarnianych w tym CO₂ i metanu, ograniczenie ocieplenia do poziomu zbliżonego do 1,5°C lub nawet 2°C będzie nieosiągalne.

Szkodliwe emisje z sektora transportu

Transport pozostaje jednym z głównych emitentów gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej, przyczyniając się do przyspieszania zmian klimatu i niekorzystnych skutków globalnego ocieplenia. Wg danych ICCT w 2018 r. emisje z tego obszaru stanowiły 29% łącznych emisji GHG w państwach członkowskich Wspólnoty. Udział samochodów osobowych i dostawczych wynosił aż 15% – był najwyższy w całym sektorze transportu.

Emisje gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej (2018 r.)

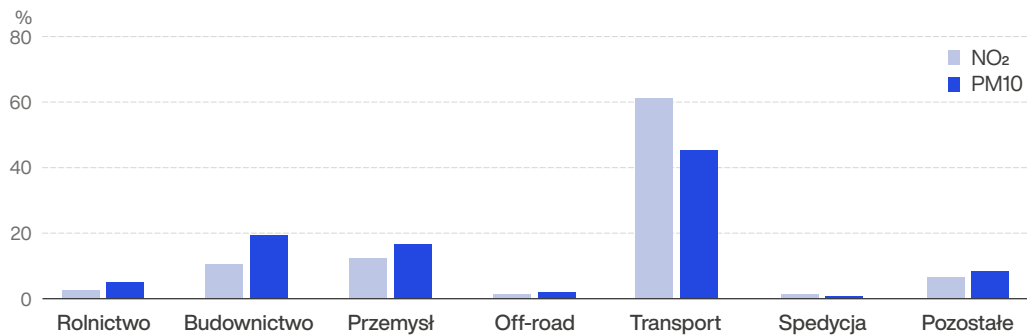


Źródło: ICCT

Na podstawie raportu „Polska Net-Zero 2050” opracowanego przez Centrum Analiz Klimatyczno-Energetycznych, w celu osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 r., Polska powinna zredukować emisje CO₂ w pasażerskim transporcie drogowym do poziomu 6,8 Mt CO₂, a w transporcie towarowym do poziomu 6,4 Mt CO₂ (co oznacza ograniczenie o 60% w stosunku do 2005 r.).

Pojazdy spalinowe niekorzystnie wpływają również na ludzkie zdrowie. Emitują one szereg szkodliwych związków takich jak toksyczne tlenki azotu, tlenki siarki oraz cząstki pyłu zawieszonoego (PM) przyczyniające się do powstawania smogu, który staje się coraz poważniejszym problemem w polskich miastach. Według danych IQAir z 2019 r., spośród stu europejskich miast najbardziej zanieczyszczonych pyłem PM 2.5 aż dwadzieścia dziewięć znajduje się w Polsce. Co więcej, Polska jest czwartym najbardziej zanieczyszczonym krajem PM 2.5 w Unii Europejskiej. Zanieczyszczenie powietrza, którego jednym z głównych źródeł jest transport drogowy, prowadzi do wielu groźnych schorzeń, negatywnie wpływając m.in. na układ nerwowy i oddechowy oraz stanowiąc przyczynę nowotworów.

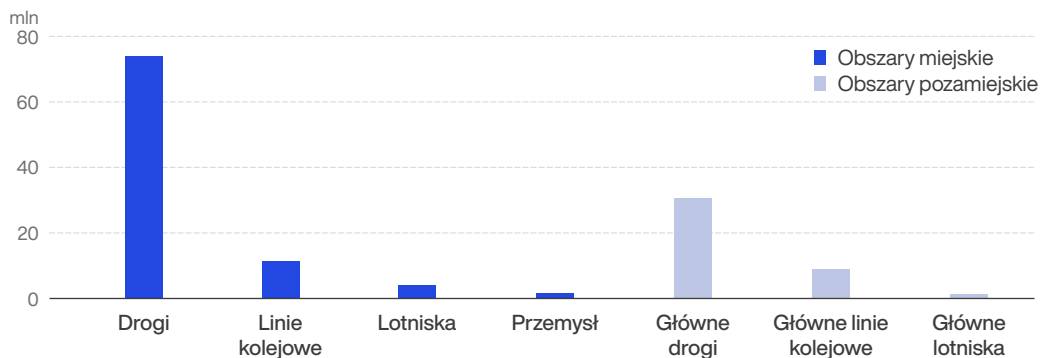
Główne źródła emisji dwutlenku azotu (NO₂ oraz cząstek pyłu zawieszonoego PM10) w Unii Europejskiej



Źródło: EEA, 2018 r.

Jednocześnie, spalinowy transport drogowy powoduje powszechne przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu. Ma to szczególnie negatywny wpływ na osoby najmłodsze. Dzieci przewlekle poddane ekspozycji na hałas mają kłopoty m.in. ze skupieniem uwagi i pamięcią. Europejska Agencja Środowiska (EEA) informuje, że narażenie na nadmierny hałas powoduje w Europie 12 tys. przedwczesnych zgonów rocznie i przyczynia się do 48 tys. przypadków choroby niedokrwiennej serca. Szacuje się również, że z powodu hałasu 22 mln ludzi cierpi na chroniczną irytację, a 6,5 mln na przewlekle zaburzenia snu. To poważny problem również w Polsce. Według danych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, w 2018 r. aż 92% przebadanych odcinków dróg w Polsce charakteryzowało się poziomem emisji hałasu przekraczającym 60 dB w porze dnia. Z kolei w nocy na 85% odcinkach dróg objętych badaniami odnotowano natężenie hałasu ponad 55 dB.

Liczba mieszkańców Unii Europejskiej narażona na hałas przekraczający dopuszczalne normy



Źródło: EEA, 2018 r.

Skutecznym narzędziem redukującym szkodliwy wpływ transportu drogowego na klimat, środowisko, a także ludzkie życie i zdrowie jest elektromobilność. Samochody całkowicie elektryczne (BEV) oraz hybrydy typu plug-in (PHEV) poruszające się w trybie elektrycznym są lokalnie zeroemisyjne w zakresie dwutlenku węgla. Podczas jazdy nie generują gazów cieplarnianych oraz w znacznym stopniu redukują wytwarzanie pyłów. Elektromobilność pozwala również na redukcję hałasu. Atutem pojazdów z napędem elektrycznym jest wyjątkowo cicha praca układu napędowego. Samochody elektryczne emitują średnio od 3 do 20 dB mniej niż porównywalne pojazdy spalinowe. W praktyce przekłada się to nawet na kilkukrotną redukcję poziomu hałasu.

6

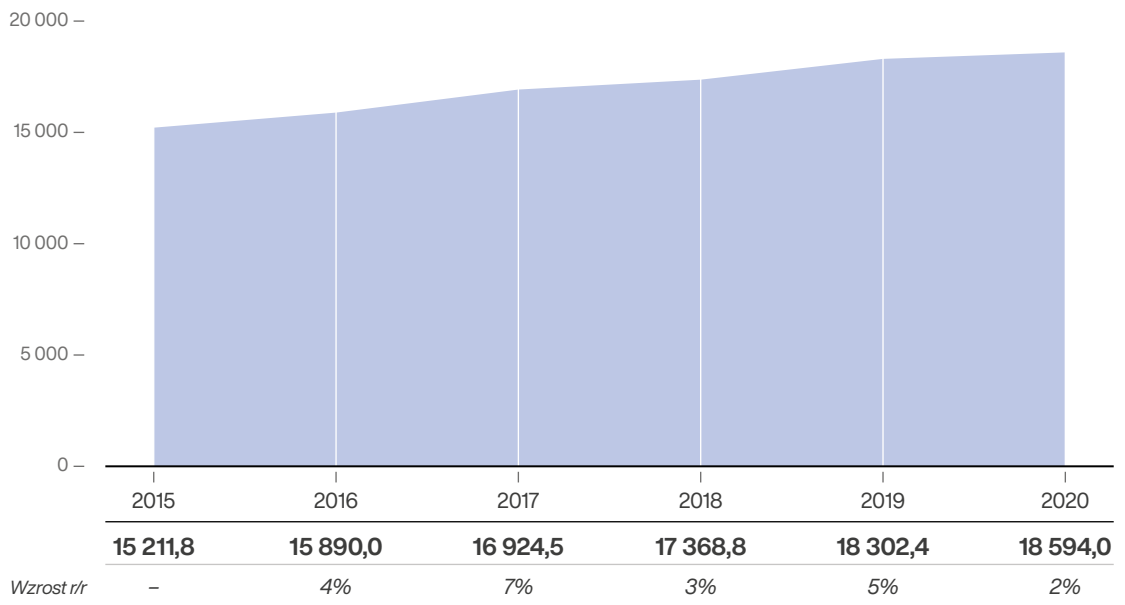
POLSKI RYNEK MOTORYZACYJNY

6 POLSKI RYNEK MOTORYZACYJNY

Park samochodów

Liczba pojazdów zarejestrowanych w Polsce systematycznie rośnie. Według danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, w 2020 r. polski park samochodów liczył 18 593 945 szt. (+2% r/r). Od 2015 r. powiększył się o ponad 1/5 (22%). Jak podaje ACEA, Polska zajmuje 5. miejsce w Unii Europejskiej zarówno pod względem liczby pojazdów osobowych, jak i dostawczych.

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych



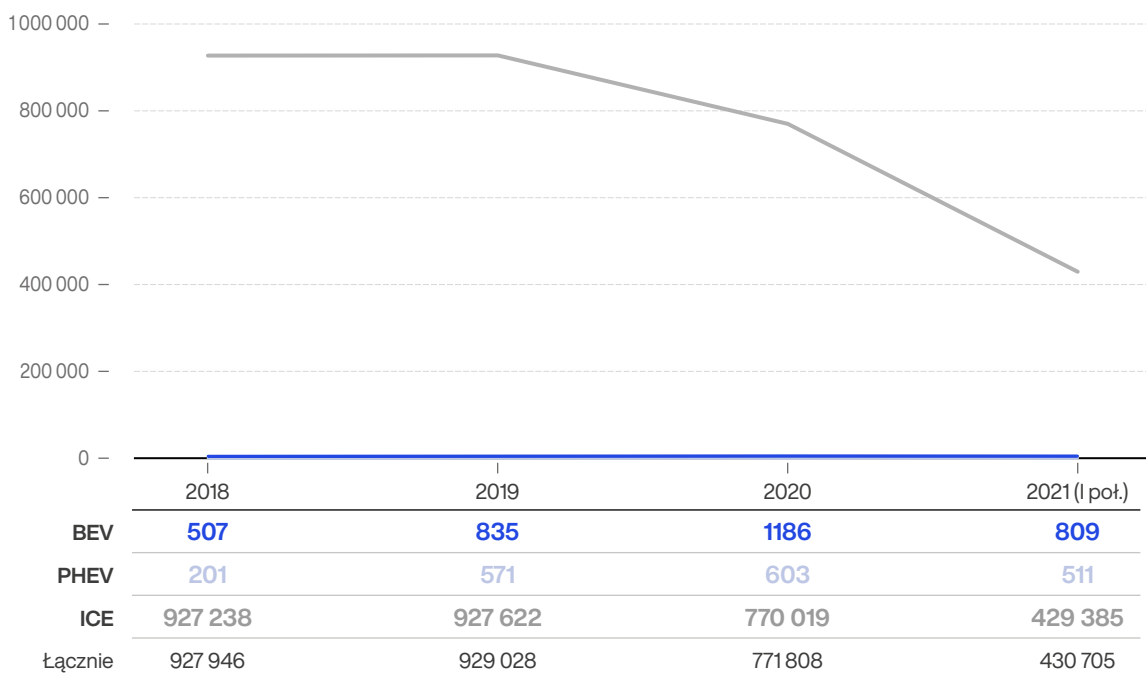
Źródło: PZPM na podstawie danych CEP

Zdecydowaną większość samochodów jeżdżących po polskich drogach stanowią pojazdy z silnikami spalinowymi. Jak wynika z opracowanego przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych raportu „Polish EV Outlook 2021” BEV i PHEV w 2020 r. stanowiły zaledwie 0,1% polskiego parku samochodów osobowych i niecałe 0,04% parku pojazdów dostawczych. Polska dysponuje nie tylko jedną z największych, ale również najstarszych flot na Starym Kontynencie. Przeciętny wiek samochodu poruszającego się po polskich drogach wynosi 14,3 lat, co jest wynikiem wyższym o niemal 3 lata od średniej odnotowywanej w Unii Europejskiej (11,5).

Rejestracje samochodów

Według danych PZPM, w 2019 r. w Polsce zarejestrowano 1 484 626 nowych i używanych samochodów osobowych i dostawczych. W roku 2020, w związku z pandemią COVID-19, ta liczba zmniejszyła się do 1 200 155 szt. Zdecydowaną większość z nich (odpowiednio 63 i 64%) stanowiły pojazdy używane. W ostatnich dwóch dekadach na polskim rynku motoryzacyjnym odnotowano prawdziwą rewolucję związaną z członkostwem w Unii Europejskiej. Wejście do Wspólnoty poskutkowało napływem znacznej liczby wiekowych samochodów używanych. W ciągu ostatnich 20 lat Polacy sprowadzili niemal 16 mln pojazdów, których średni wiek wynosił 11,9 lat. Napływ starych samochodów stanowi jeden z głównych czynników powodujących wzrost emisyjności sektora transportu drogowego w Polsce.

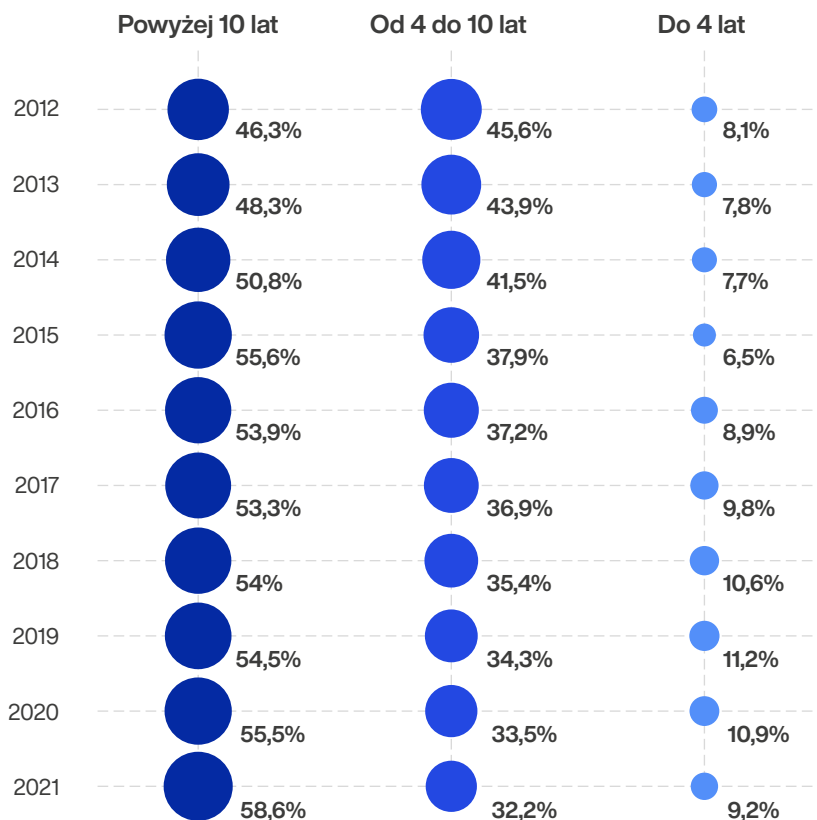
Liczba importowanych do Polski samochodów



Źródło: PZPM na podstawie danych CEP

Co istotne, udział najstarszych, liczących ponad 10 lat pojazdów importowanych do Polski wzrasta. W 2012 r. wynosił 46,3%, w 2015 r. 55,6%, zaś w roku 2021 – już 58,6%. To oznacza, że ponad połowa samochodów, które trafią do Polski z zagranicy została zarejestrowana po raz pierwszy przed rokiem 2011.

Wiek importowanych do Polski samochodów – udział



Źródło: PZPM na podstawie danych CEP



7

POLSKI RYNEK ELEKTROMOBILNOŚCI

7 POLSKI RYNEK ELEKTROMOBILNOŚCI

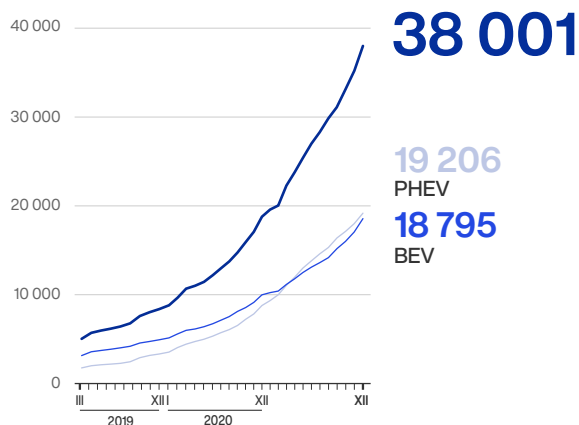
Park samochodów z napędem elektrycznym

Elektromobilność w Polsce pozostaje na znacznie bardziej początkowym etapie rozwoju niż w większości pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej, uwzględniając wielkość i potencjał polskiego rynku motoryzacyjnego. Na podstawie prowadzonego przez PSPA i PZPM „Licznika Elektromobilności”, pod koniec 2021 r. w Polsce było zarejestrowanych łącznie 38 001 samochodów osobowych z napędem elektrycznym. Pojazdy w pełni elektryczne (BEV, ang. battery electric vehicles) odpowiadały za 49% (18 795 szt.) tej części parku pojazdów, a pozostałą część (51%) stanowiły hybrydy typu plug-in (PHEV, ang. plug-in hybrid electric vehicles) – 19 206 szt. Wraz ze wzrostem liczby pojazdów z napędem elektrycznym, rozwija się również infrastruktura ładowania. Pod koniec 2021 roku w Polsce funkcjonowało 1 932 ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych. 30% z nich stanowiły szybkie stacje ładowania prądem stałym (DC), a 70% – wolne ładowarki prądu przemiennego (AC) o mocy mniejszej lub równej 22 kW..

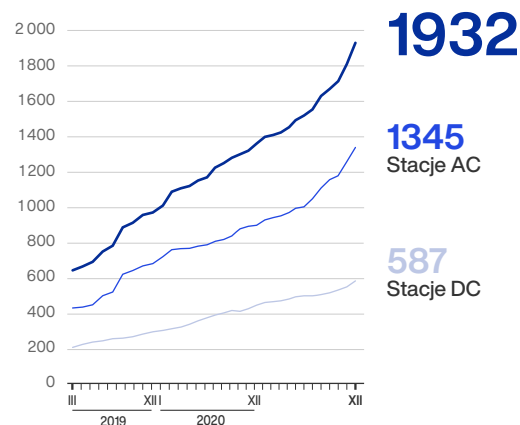
Liczba samochodów elektrycznych i stacji ładowania w Polsce

Stan na 31/12/2021 r.

SAMOCHODY ELEKTRYCZNE



STACJE ŁADOWANIA



Źródło: Licznik elektromobilności, PSPA/PZPM

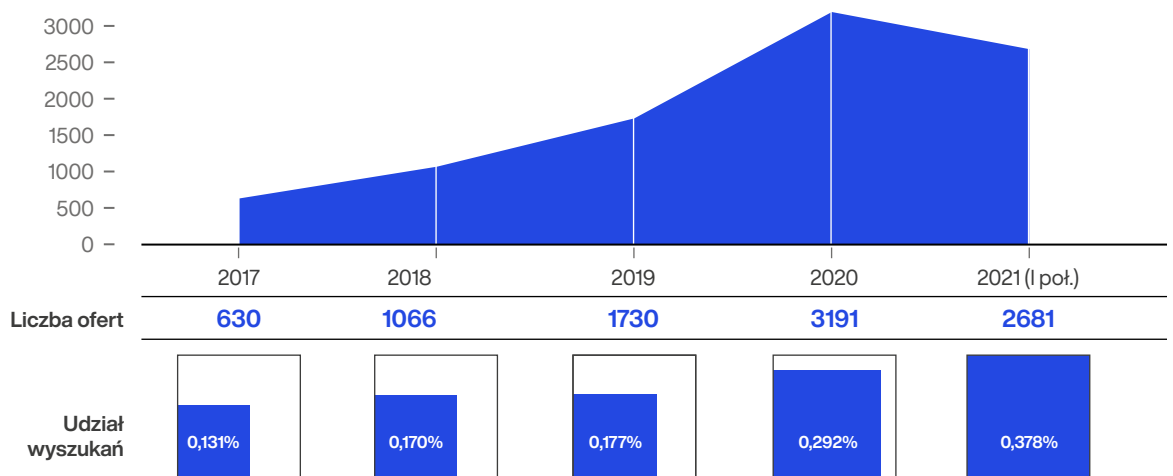
Struktura rejestracji w segmencie elektromobilności przedstawia się inaczej niż w obszarze motoryzacji konwencjonalnej. Zdecydowaną większość samochodów całkowicie elektrycznych (BEV) nabywanych w Polsce stanowią samochody nowe – w 2019 r. ich udział wynosił 62%, w 2020 r. wzrósł do 75%, zaś od stycznia do sierpnia 2021 r. do 76%. PSPA szacuje, że w kolejnych miesiącach udział pojazdów pochodzących z rynku pierwotnego jeszcze wzrośnie. Wpływ na taki stan rzeczy będzie miał przede wszystkim wdrożony przez NFOŚiGW program dofinansowania nabywców BEV „Mój Elektryk”, w ramach którego przewidziano dotacje dla szerokiego grona beneficjentów, w tym osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej, przedsiębiorców oraz jednostek samorządu terytorialnego.

Przegląd ogłoszeń samochodów elektrycznych na OTOMOTO

OTOMOTO to wiodąca w Polsce platforma umożliwiająca sprzedaż oraz poszukiwanie pojazdów. W każdym miesiącu na stronie publikowanych jest średnio około 200 tys. ogłoszeń motoryzacyjnych. W pierwszej połowie 2021 r. OTOMOTO było odwiedzane średniomiesięcznie przez ponad 8 mln internautów, którzy generowali średnio prawie 400 mln odsłon portalu w każdym miesiącu.

Analiza ogłoszeń na portalu OTOMOTO potwierdza, że rynek wtórny samochodów z napędem elektrycznym w Polsce znajduje się na bardzo wczesnym etapie rozwoju. Na taki stan rzeczy wpływa szereg czynników, w tym stosunkowo niewielki park BEV w Polsce, niewystarczająco rozbudowana sieć ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, odpowiednia mniejsza podaż używanych pojazdów elektrycznych w państwach Europy zachodniej oraz wyższe ceny samochodów zeroemisyjnych w odniesieniu do ich spalinowych odpowiedników.

Liczba ogłoszeń używanych samochodów elektrycznych



Źródło: OTOMOTO

Liczba ogłoszeń samochodów z napędem elektrycznym na OTOMOTO w 2020 r. była prawie ośmiokrotnie wyższa niż w roku 2016. Mimo to, zainteresowanie potencjalnych klientów używanymi pojazdami tego typu utrzymuje się na stosunkowo niskim poziomie i stanowi mniej niż pół procenta wszystkich wyszukań na portalu. Największy wybór ofert używanych samochodów elektrycznych jest odnotowywany wśród stosunkowo młodych pojazdów. Wiek 66% pojazdów całkowicie elektrycznych nie przekracza 4 lat. Ich średnia cena wynosiła ponad 130 tys. zł i była wyższa o 7% niż przeciętna cena nowych pojazdów nabywanych w polskich salonach, co stanowi czynnik znacznie ograniczający popyt na BEV pochodzące z rynku wtórnego.

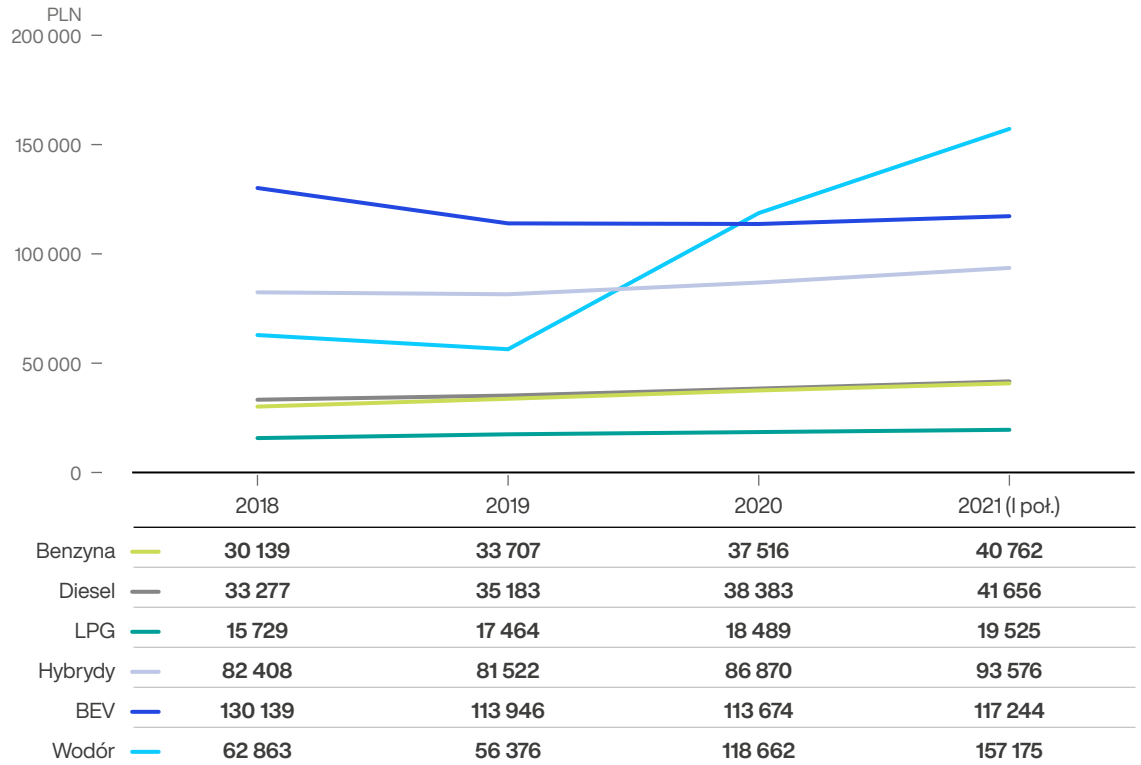
Przedział wiekowy samochodów całkowicie elektrycznych dostępnych na OTOMOTO

Wiek	Udział	Średnia cena
1-4 lata	66%	130 040 PLN
5-10 lat	33%	52 563 PLN
11-15 lat	1%	10 798 PLN

Źródło: OTOMOTO

Średnie ceny oferowanych na OTOMOTO samochodów całkowicie elektrycznych (BEV) są znacznie wyższe niż średnie ceny pojazdów spalinowych. Średnia cena BEV w 2021 r. wynosi 117 244 zł, co stanowi kwotę wyższą o 25% niż w przypadku hybryd (93 576 zł) oraz niemal trzykrotnie wyższą niż w przypadku pojazdu z silnikiem benzynowym lub Diesla.

Średnie ceny samochodów oferowanych na OTOMOTO według rodzaju napędu



Źródło: OTOMOTO

Biorąc pod uwagę polskie uwarunkowania ekonomiczne, w tym znacznie niższe PKB na jednego mieszkańca niż w większości państw Europy zachodniej (wg danych Eurostat stanowiące w 2019 r. zaledwie 73% unijnej średniej) oraz strukturę rynku motoryzacyjnego, na którym przeważają samochody nabywane „z drugiej ręki”, elektryfikacja sektora transportu w Polsce wymaga wdrożenia środków stymulujących popyt na używane pojazdy zeroemisyjne. Podobne instrumenty z powodzeniem funkcjonują w innych krajach członkowskich Wspólnoty. Jak wynika z najnowszej edycji cyklicznego raportu PSPA „Polish EV Outlook”, bez wprowadzenia dodatkowych zachęt, łączna liczba zarejestrowanych w Polsce używanych, osobowych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV) w latach 2021-2025 wyniesie ok. 51 tys. szt. To o wiele za mało, aby można było mówić o popularyzacji elektromobilności w społeczeństwie na szeroką skalę.

ZAŁĄCZNIK 1

REKOMENDACJE LEGISLACYJNE

ZAŁĄCZNIK NR 1

REKOMENDACJE LEGISLACYJNE

Rekomendacje legislacyjne – Aktualny stan prawny

W Polsce wraz z wycofaniem się ustawodawcy z rozbudowanych i kompleksowych regulacji prawnych odnoszących się do zasad finansowania i warunków udzielania wsparcia w ramach Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, który, choć jego zarząd został powierzony Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, był narzędziem odrębnym i dedykowanym do finansowania przedsięwzięć w obszarze niskoemisyjnego transportu, w tym elektromobilności, zdecydowano się pozostawić kwestie wsparcia tych obszarów, w tym elektromobilności, dotychczas obowiązującym przepisom ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (j.t. Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.) (dalej „Prawo ochrony środowiska”). Zadania z obszarów uregulowanych uprzednio w ramach Funduszu Niskoemisyjnego Transportu zostały powierzone do realizacji bezpośrednio Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, który ma je realizować w oparciu o środki gromadzone przez ten Fundusz. W konsekwencji Prawo ochrony środowiska w sposób kazuistyczny wskazuje, na jakie cele może być przeznaczona znaczna część przychodów Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej uzyskiwanych z konkretnych tytułów. Kwestie dofinansowania inwestycji w nisko- i zeroemisyjne środki transportu reguluje art. 401c ust. 9c pkt 9) i pkt 12) Prawa ochrony środowiska. Prawo ochrony środowiska przewiduje w tych wypadkach, że: 1) nie mniej niż 15% wpływów z tytułu opłaty emisyjnej, tj. opłaty uiszczanej w związku z wprowadzaniem na rynek paliw silnikowych, oraz 2) całość wpływów z tytułu opłaty zastępczej uiszczanej przez podmioty realizujące tzw. Narodowy Cel Wskaźnikowy w przypadku, gdy nie zrealizują one wymaganego ustawą udziału paliw odnawialnych lub biokomponentów w paliwach wprowadzanych przez nie na rynek i 3) całość środków przekazywanych Funduszowi przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego, po pomniejszeniu o koszty obsługi, przeznaczana jest m.in. na:

- 1/ dofinansowanie zakupu nowych pojazdów i jednostek pływających zasilanych biopaliwami ciekłymi, sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, lub wodorem, lub wykorzystujących do napędu energię elektryczną;
- 2/ dofinansowanie zakupu nowych pojazdów kategorii M1 o której mowa w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (j.t. Dz. U. z 2021 r., poz. 450 ze zm.), wykorzystujących do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych lub wykorzystujących do napędu wyłącznie energię elektryczną.

Przede wszystkim w oparciu o te przepisy i środki pochodzące z tych tytułów, tj. opłaty emisyjnej i opłaty zastępczej został uruchomiony program Mój Elektryk. Jednak jednym z warunków jakie muszą być spełnione do tego aby pojazd elektryczny był objęty wsparciem w ramach tego programu jest to, że nabywany pojazd musi być fabrycznie nowy. Program nie dotyczy zatem pojazdów pozyskanych z rynku wtórnego. O ile wskazany powyżej przepis może stanowić barierę w uruchomieniu w oparciu o wskazane tam środki analogicznego programu obejmującego używane pojazdy elektryczne, to w naszej ocenie, inne przepisy Prawa ochrony środowiska mogą posłużyć do objęcia również używanych pojazdów elektrycznych wsparciem Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Na realizację takiego programu mogłyby być przeznaczone również środki pochodzące ze wskazanej powyżej opłaty emisyjnej, gdyż zgodnie z art. 401c ust. 9b Prawa ochrony środowiska nie mniej niż 80% przychodów pochodzących z tej opłaty, po ich pomniejszeniu o koszty obsługi, Fundusz przeznacza na przedsięwzięcia mające na celu zmniejszenie lub uniknięcie szkodliwej emisji substancji gazowych, stałych lub ciekłych powodujących zanieczyszczenie powietrza. Przedsięwzięcie, o którym mowa w tym przepisie, jest tak szerokim pojęciem, że także zakup lub inna forma pozyskania tytułu do używanych pojazdów elektrycznych powinny być nim objęte.

Dodatkowo art. 401c ust. 12 Prawa ochrony środowiska przewiduje możliwość finansowania przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w oparciu o środki zgromadzone z powołanych tytułów (np. opłata emisyjna), przy założeniu, że przeznaczył co najmniej wskazany powyżej ich procent na wymienione przykłady celów, również innych celów choć wówczas wyłącznie w formie oprocentowanych pożyczek. Niezależnie od powyższego Prawo ochrony środowiska nie powinno stanowić przeszkody do tego, aby środki gromadzone przez Fundusz, co do których ustawodawca nie wymaga przeznaczenia ich na konkretne cele mogły posłużyć do sfinansowania programu wsparcia zakupu używanych pojazdów elektrycznych czy to w formie dotacji czy też pożyczek. Nie należy bowiem pomijać faktu, że jednym z celów Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej jest wspomaganie ekologicznych form transportu.

Przed wdrożeniem programu wsparcia, konieczne jest rozstrzygnięcie, do jakiego grona odbiorców miałby być adresowany. W przypadku wsparcia udzielanego przedsiębiorcom konieczne będzie spełnienie wymogów pozwalających na uznanie odpowiedniego programu za zgodny z zasadami udzielenia pomocy publicznej w Unii Europejskiej. Wytyczne w tym zakresie określa w szczególności Rozporządzenie Komisji nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U.UE.L.2014.187.1 ze zm.). Jednak ograniczenia z tym związane nie dotyczą wsparcia przeznaczonego dla osób fizycznych. Zaprezentowane wyżej w raporcie przykłady z innych krajów UE także pokazują, że jest to możliwe. Osoby fizyczne są głównym aktorem na rynku używanych pojazdów w Polsce dlatego, dla zapewnienia ożywienia rynku używanych pojazdów elektrycznych, co, jak można się spodziewać, wpłynie również pozytywnie na rynek nowych pojazdów elektrycznych, rekomendowanym rozwiązaniem jest wprowadzenie dedykowanego programu wsparcia dla zakupu lub innej formy pozyskania tytułu do używanych pojazdów elektrycznych przez osoby fizyczne.

Rekomendacje legislacyjne – postulaty

1

Wyodrębnienie w art. 401c Prawa ochrony środowiska dofinansowania zakupu i innych form pozyskania tytułu do używanych pojazdów elektrycznych w katalogu celów, na które Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przeznacza środki pochodzące np. z opłaty emisyjnej.

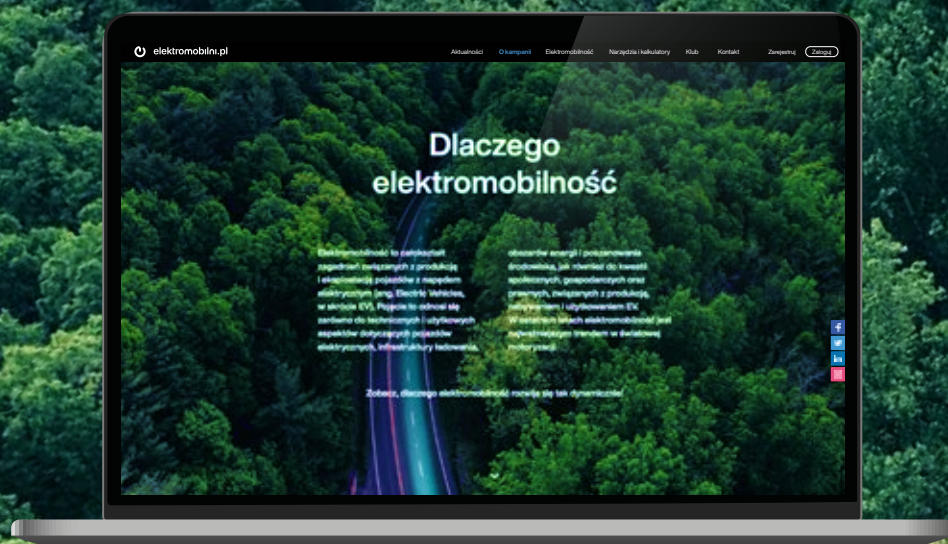
2

Zapewnienie w art. 401c Prawa ochrony środowiska, aby na poczet realizacji wsparcia dofinansowania zakupu i innych form pozyskania tytułu do używanych pojazdów elektrycznych były przeznaczone środki z budżetu, z którego nie jest finansowany inny program, w tym program Mój Elektryk dla zapewnienia, że fundusze nie zostaną wyczerpane zanim realnie powstanie rynek używanych pojazdów elektrycznych w Polsce.

Propozycja zmiany legislacyjnej

Dodanie w art. 401c po ust. 9b ust. 9ba w brzmieniu:

„Środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż [...] % kwoty przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 15, po pomniejszeniu o koszty obsługi tych przychodów, przeznacza się na dofinansowanie zakupu i innych form pozyskania tytułu do używanych pojazdów elektrycznych.”

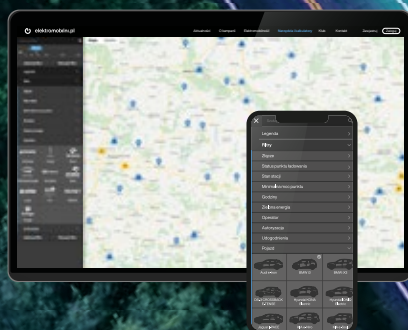


PIERWSZA W POLSCE KAMPANIA SPOŁECZNO-EDUKACYJNA, WSPIERAJĄCA ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI

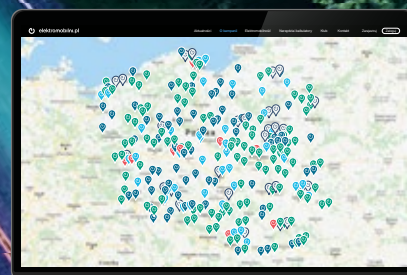
**KOMPENDIUM WIEDZY
O ELEKTROMOBILNOŚCI**



**12 OTWARTYCH NARZĘDZI
I KALKULATORÓW**



**MIEJSCA PRZYJAZNE
ELEKTROMOBILNOŚCI**



Organizatorzy

pspa | Napędzamy
elektromobilność!

 **KOZK**

elektromobilni.pl

WYDAWCA

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych
pspa.com.pl

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Jan Wiśniewski, Piotr Ziółkowski, Filip Opoka

Łukasz Witkowski
Dyrektor Operacyjny PSPA

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD

Magda Furmanek

Wszelkie prawa zastrzeżone
Warszawa, 2022

EV klub
POLSKA

pspa | We drive
e-mobility!

OTOMOTO