

## NOWE RYNKI ELEKTRYCZNYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W EUROPIE: POLSKA

Polska jest jednym z największych rynków samochodów osobowych w Europie pod względem sprzedaży, zajmującym szóste miejsce wśród krajów Unii Europejskiej i Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu.<sup>1</sup> Chociaż flota samochodów osobowych w Polsce jest obecnie zdominowana przez samochody z silnikami spalinowymi, kraj dąży do zwiększania liczby i udziału ich elektrycznych odpowiedników.

### KLUCZOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE RYNKU MOTORYZACYJNEGO W POLSCE

#### Pierwsze rejestracje nowych samochodów osobowych (2019)

Polska: 550 000; Unia Europejska: 15,3 miliona

#### Flota samochodów osobowych (2018)

Polska: 23,4 miliona; Unia Europejska: 271,5 miliona

#### Średni wiek floty samochodów osobowych (2018)

Polska: 14 lat; Unia Europejska: 11 lat

#### Pojazdy silnikowe na 1 000 mieszkańców (2018)

Polska: 719 pojazdów; Unia Europejska: 610 pojazdów

#### Średnie emisje CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych (2019)

Polska: 132 g CO<sub>2</sub> / km; Unia Europejska: 123 g CO<sub>2</sub> / km

#### Trzy kraje Unii Europejskiej o największej liczbie bezpośrednich miejsc pracy w przemyśle motoryzacyjnym (2018)

1. Niemcy: 880 000 miejsc pracy;
  2. Francja: 230 000 miejsc pracy;
  3. Polska: 214 000 miejsc pracy
- Unia Europejska: 2,7 miliona

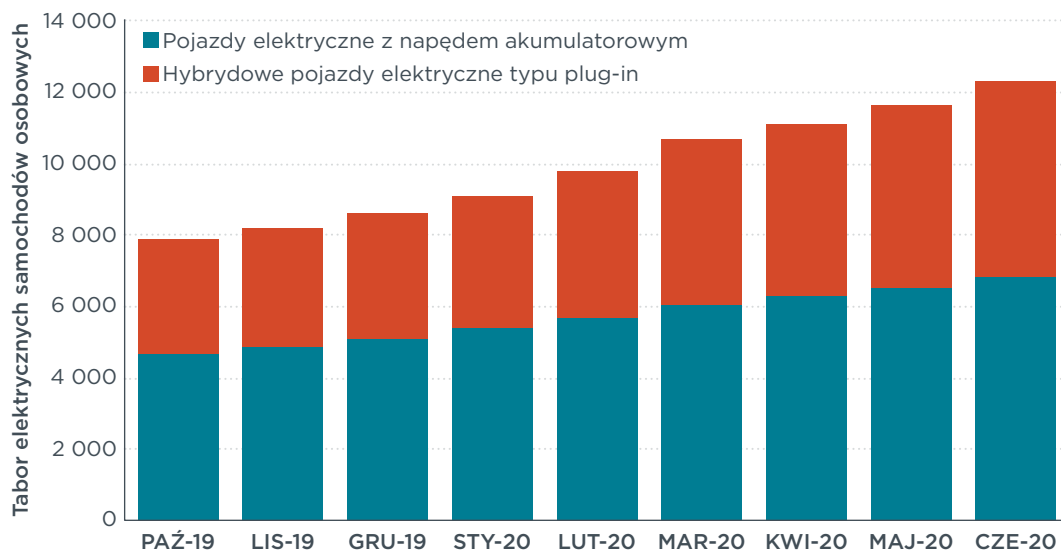
*Uwaga:* Informacja o średnim wieku floty samochodów osobowych w Polsce z GUS "Transport - wyniki działalności w 2018 r." [https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2018-roku\\_9,18.html](https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2018-roku_9,18.html). Informacje na temat miejsc pracy w branży motoryzacyjnej z ACEA, „Bezpośrednie miejsca pracy w branży motoryzacyjnej w UE według kraju” (8 stycznia 2020 r.), <https://www.acea.be/statistics/article/direct-automotive-manufacturing-jobs-in-eu>. Wszystkie inne dane z ACEA, "The Automobile industry pocket guide 2020/2021" (lipiec 2020 r.), [https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA\\_Pocket\\_Guide\\_2020-2021.pdf](https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2020-2021.pdf)

## RYNEK ELEKTRYCZNYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH ORAZ OGÓLNODOSTĘPNA INFRASTRUKTURA ŁADOWANIA

Prawie 12 300 elektrycznych samochodów osobowych jeździło po polskich drogach do czerwca 2020 roku. Ponad 6 800 (56%) to pojazdy o napędzie akumulatorowym (BEV) i ponad 5 400 (44%) to hybrydowe pojazdy elektryczne typu plug-in (PHEV).<sup>2</sup> Od października 2019 roku do czerwca 2020 roku flota elektrycznych samochodów osobowych wzrosła o 56% (Rysunek 1).

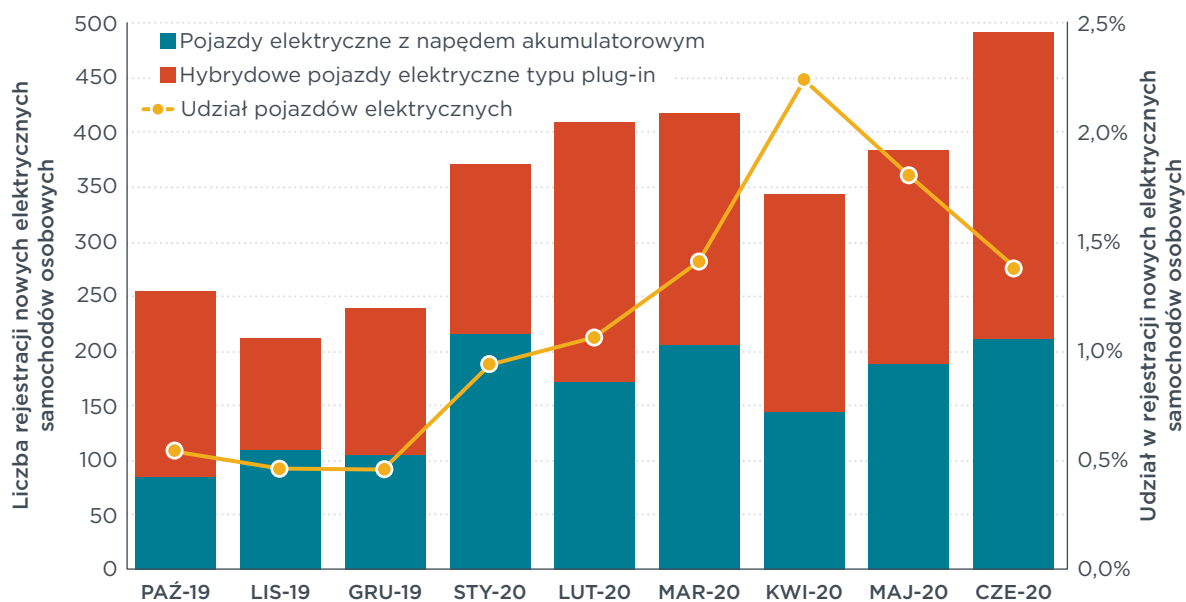
1 ACEA – European Automobile Manufacturer’s Association, “New passenger car registrations European Union,” (2020), [https://www.acea.be/uploads/press\\_releases\\_files/20200116\\_PRPC\\_1912\\_FINAL.pdf](https://www.acea.be/uploads/press_releases_files/20200116_PRPC_1912_FINAL.pdf)

2 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, “E-mobility index,” (21 July, 2020), <https://www.pzpm.org.pl/en/Automotive-market/E-mobility-index/Year-2020/E-mobility-index-June-20202>



**Rysunek 1.** Rozwój taboru elektrycznych samochodów osobowych w Polsce od października 2019 roku do czerwca 2020 roku.

Liczba nowych rejestracji elektrycznych samochodów osobowych znacznie wzrosła w styczniu 2020 roku, zarejestrowano wtedy ponad 370 nowych pojazdów z napędem akumulatorowym (BEV) i pojazdów z napędem hybrydowym typu plug-in (PHEV), co stanowi wzrost o 55% w porównaniu z grudniem 2019 roku (Rysunek 2). Podczas gdy w ostatnim kwartale 2019 roku udział w rejestracji nowych samochodów osobowych typu BEV oraz PHEV wyniósł 0,5%, to w pierwszym kwartale 2020 roku udział ten podwoił się do 1,1%. Pomimo spadku liczby bezwzględnych rejestracji o 18% w kwietniu w porównaniu z marcem, co prawdopodobnie wynika z wybuchu epidemii COVID-19, od tamtej pory dane liczbowe wzrosły odpowiednio o 12% w maju oraz 28% w czerwcu. W drugim kwartale 2020, liczba rejestracji osiągnęła historycznie wysoki poziom—1,8% wszystkich zarejestrowanych nowych samochodów osobowych stanowiły samochody typu BEV i PHEV.<sup>3</sup> Jednak w porównaniu ze średnią europejską, udział w rejestracji w pierwszej połowie 2020 roku był znacznie niższy i wyniósł 1,5% w Polsce, w porównaniu z 7,8% w całej Europie.<sup>4</sup>

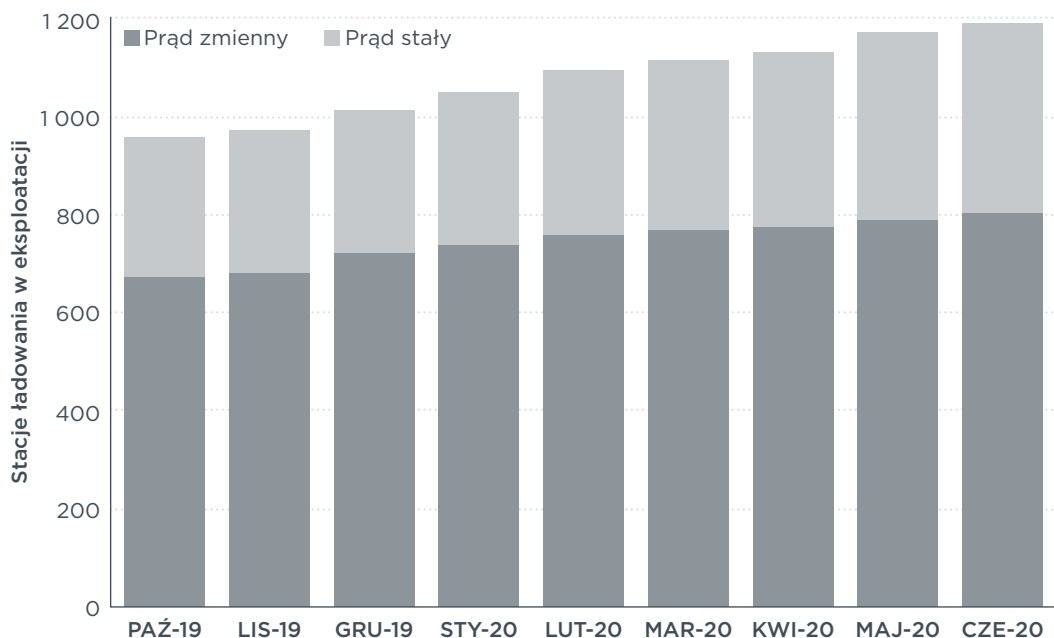


**Rysunek 2.** Liczba nowych rejestracji i udział elektrycznych samochodów osobowych w Polsce od października 2019 roku do czerwca 2020 roku.

<sup>3</sup> Peter Mock, Market Monitor – European passenger car registrations: January-June 2020, (ICCT: Washington, DC, 2020), <https://theicct.org/sites/default/files/publications/MarketMonitor-July-EN-20200805.pdf>

<sup>4</sup> Based on the European Economic Area (EEA). This includes the 27 member states of the European Union, plus Iceland, Liechtenstein, Norway, and the United Kingdom

Równoległe z rosnącą liczbą elektrycznych samochodów osobowych stale rozbudowywana jest ogólnodostępna sieć infrastruktury ładowania. Liczba stacji ładowania wzrosła o 25% w okresie od października 2019 roku do czerwca 2020 roku (Rysunek 3).<sup>5</sup> Do końca czerwca 2020 roku kierowcy pojazdów elektrycznych mieli dostęp do ponad 2 200 ogólnodostępnych punktów ładowania na 1 200 stacjach ładowania, a stosunek pojazdu elektrycznego do punktu ładowania wynosił 5:1.



**Rysunek 3.** Stacje ładowania w eksploatacji w Polsce od października 2019 roku do czerwca 2020 roku.

## POLITYKA NAPĘDZAJĄCA RYNEK ELEKTRYCZNYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

Polski rząd przyjął różnorodne strategie polityczne mające na celu napędzanie elektryfikacji floty pojazdów, w tym samochodów osobowych. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która weszła w życie w lutym 2018 roku, określa szczegółowe cele i działania w zakresie wdrażania i rozpowszechniania pojazdów elektrycznych oraz infrastruktury ładowania.<sup>6</sup> Korzyści dla nabywców i właścicieli elektrycznych samochodów osobowych przyjęte przez polski rząd obejmują:

- » **Ulgi podatkowe:** Zwolnienie od podatku akcyzowego, stosowanego przy pierwszej rejestracji nowego lub używanego, importowanego samochodu osobowego w Polsce dla pojazdów typu BEV, PHEV i pojazdów elektrycznych zasilanych ogniwami paliwowymi (FCEV). W przypadku wszystkich innych typów pojazdów podatek akcyzowy wynosi 3,1% lub 18,6% wartości netto pojazdu, w zależności od pojemności silnika.<sup>7</sup> Przedsiębiorstwa kupujące samochód elektryczny otrzymują dłuższy okres amortyzacji i mogą odliczyć maksymalnie 225 000 PLN (52 000 EUR) w porównaniu z 150 000 PLN (35 000 EUR) w przypadku zakupu samochodów z silnikami spalinowymi oraz samochodów z napędem hybrydowym.<sup>8</sup>
- » **Korzyści dostępu i parkowania:** Ustawa o elektromobilności nakazuje władzom lokalnym zezwolenie kierowcom pojazdów typu BEV na dostęp do pasów dla

5 Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, "E-mobility index"

6 Kancelaria Sejmu, Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, (2018) <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20180000317/T/D20180317L.pdf>

7 Kancelaria Sejmu, Ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20090030011/U/D20090011Lj.pdf>

8 PwC, Doing business in Poland 2019, (2019), <https://www.pwc.pl/pl/pdf/doing-bussiness-in-poland-2019.pdf>

autobusów i zwalnia ich z opłat za parkowanie w płatnych publicznych strefach parkowania. Prawo zezwala również samorządom na wdrażanie stref czystego transportu (CTZ), do których wjazd jest umożliwiony wyłącznie pojazdom elektrycznych (BEV, FCEV) i pojazdom napędzanym gazem (CNG, LPG). Gminy mogą rozszerzyć katalog dopuszczonych pojazdów o pojazdy typu PHEV.

- » **Zachęty do zakupu:** W czerwcu 2020 polski rząd uruchomił trzy programy zachęt skierowane do osób prywatnych i przedsiębiorstw, mające na celu wsparcie zakupu nowego, zeroemisyjnego samochodu osobowego lub dostawczego typu BEV lub FCEV.<sup>9</sup> Maksymalne kwoty pomocy wynoszą od 18 750 PLN (4 400 EUR) do 70 000 PLN (16 000 EUR), uwzględniając limity cenowe kwalifikujących się pojazdów. W ramach programów zachęt dla pojazdów typu BEV udzielane jest również wsparcie na instalację infrastruktury do ładowania w wysokości od 5 000 PLN (1 200 EUR) do 25 000 PLN (5 800 EUR) dla punktu ładowania o mocy do 22 kW.

## REKOMENDACJE

Dobrze wyważony zestaw silnych i wiarygodnych środków politycznych dotyczących kosztów, infrastruktury ładowania i luki informacyjnej mógłby przyczynić się do znacznego zwiększenia udziału elektrycznych samochodów osobowych w Polsce, jak pokazują wiodące rynki i miasta we Francji, Niemczech, Holandii i Szwecji.<sup>10</sup> Kluczową strategią polityczną w początkowej fazie jest oferowanie nabywcom samochodów elektrycznych znacznych zachęt do zakupu jak i zachęt podatkowych, w celu zwiększenia ich atrakcyjności ekonomicznej w porównaniu z samochodami konwencjonalnymi. Aby w sposób zrównoważony finansować te premie zakupowe, można byłoby ustanowić niewielkie podatki dla nabywców samochodów o wysokiej emisji CO<sub>2</sub>. Ponadto rząd powinien kontynuować bądź wprowadzać wytyczne dotyczące możliwości ładowania w domu, w miejscu pracy oraz zapewnić odpowiednie finansowanie na wczesnym etapie wdrażania, ponieważ duża część ładowania odbywa się właśnie w domu lub w miejscu pracy.

Jako jeden z największych rynków samochodów osobowych w Europie pod względem sprzedaży nowych pojazdów, Polska ma potencjał, aby służyć jako wzór dla innych krajów, które są na wczesnym etapie wprowadzania elektrycznych samochodów osobowych. Wdrożenie zdecydowanych działań i strategii politycznych może przyczynić się do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z transportu oraz poprawy jakości powietrza. Ponadto, rosnący rynek pojazdów elektrycznych może przyczynić się do utrzymania i tworzenia nowych miejsc pracy w Polsce, czyniąc z kraju główny ośrodek produkcji pojazdów elektrycznych.

<sup>9</sup> National Fund for Environmental Protection and Water Management, "On June 26 at 9:00, calls for new programs for electromobility," (25 June 2020), <http://www.nfosigw.gov.pl/o-nfosigw/aktualnosci/art.1603.nfosigw-dofinansuje-zakup-pojazdow-elektrycznych.html>

<sup>10</sup> Sandra Wappelhorst, Peter Mock, and Zifei Yang, Using vehicle taxation policy to lower transport emissions: An overview for passenger cars in Europe, (ICTT: Washington, DC, 2018), <https://theicct.org/publications/using-vehicle-taxation-policy-lower-transport-emissions>

[www.theicct.org](http://www.theicct.org)

[communications@theicct.org](mailto:communications@theicct.org)

[twitter @theicct](https://twitter.com/theicct)

## SZCZEGÓŁY PUBLIKACJI

**Tytuł:** *Nowe rynki elektrycznych samochodów osobowych w Europie: Czy Polska może być liderem w tej dziedzinie?*

**Autorzy:** Sandra Wappelhorst, Izabela Pniewska

**Pobierz:** <https://theicct.org/publications/poland-electric-passenger-car-market-sept2020>

**Kontakt:** Sandra Wappelhorst, [s.wappelhorst@theicct.org](mailto:s.wappelhorst@theicct.org)

**icct**  
THE INTERNATIONAL COUNCIL  
ON CLEAN TRANSPORTATION