

Jak na świecie wspiera się zakup samochodów elektrycznych?



W wielu krajach istnieje system zachęt promujących zakup samochodów z elektrycznym napędem: bezpośrednie dopłaty, ulgi podatkowe czy przywileje dla osób korzystających z takich aut. Oto przegląd korzyści obowiązujących w różnych krajach.

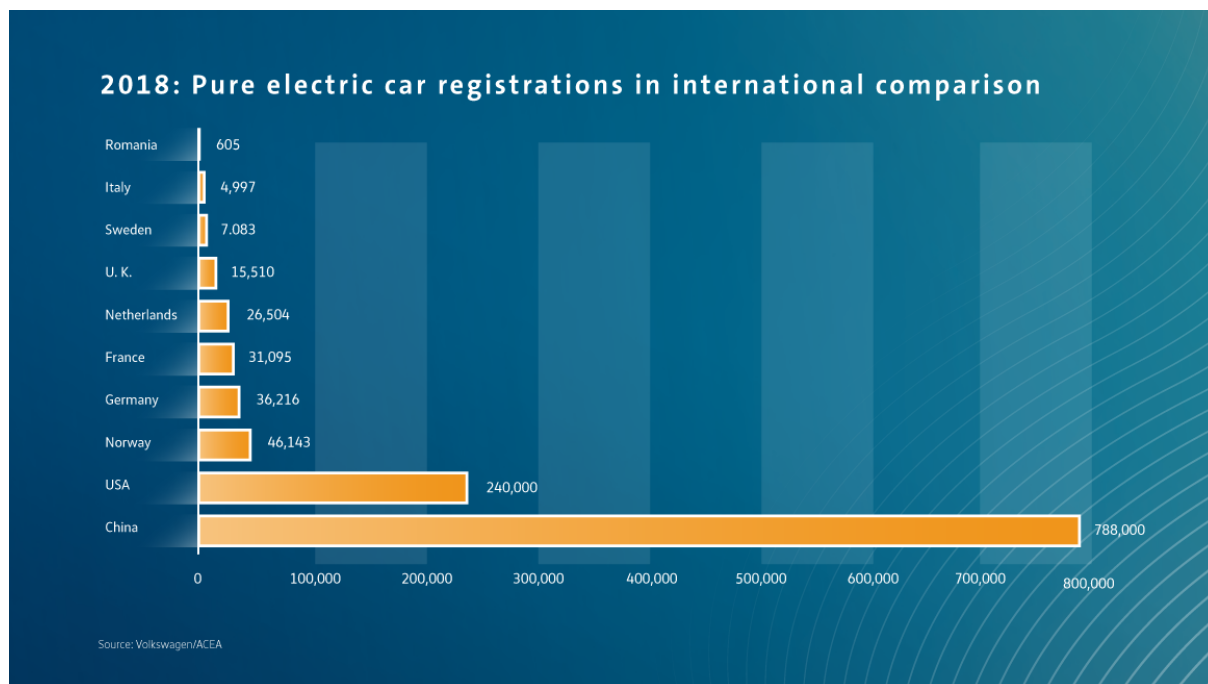
Różne rynki, ale wszędzie takie samo zadanie: przekonać kierowców na całym świecie do korzystania z przyjaznych środowisku, cichych samochodów elektrycznych. Nie ma przy tym wątpliwości, że żeby zachęcić do tego kierowców, którzy od dnia w którym zaliczyli egzamin na prawo jazdy siedzieli wyłącznie za kierownicą samochodu napędzanego benzyną lub olejem napędowym, nie wystarczy krótki wykład na temat zalet „elektryków”.

Sposoby potrzebne do osiągnięcia tego celu są inne na każdym rynku – mogą to być regulacje prawne, przywileje podatkowe czy finansowe, albo połączenie wszystkich trzech metod. Programy wspierania zakupu aut elektrycznych dotyczą zarówno osób prywatnych, jak i tych korzystających z samochodów firmowych. Nic dziwnego – na najważniejszych rynkach Europy duża część nowych samochodów jest kupowana właśnie przez firmy, znaczącą rolę grają więc nie tylko bezpośrednie dopłaty, lecz również wszelkie udogodnienia podatkowe. Podniesienie obciążeń podatkowych w stosunku do samochodów emitujących dużo szkodliwych substancji przy jednoczesnym stworzeniu przywilejów dla posiadaczy aut nie zanieczyszczających środowiska to jeden ze sposobów osiągnięcia celu. Na innych rynkach lepszą zachętą mogą się okazać bezpośrednie dopłaty.

W wypadku dopłat korzyści są widoczne od pierwszego dnia użytkowania elektrycznego auta, oszczędności podatkowe można z kolei zauważyć najczęściej po trzech lub czterech latach. W Norwegii kupujący nowe auto elektryczne oszczędza od razu, bo są one zwolnione z 25-procentowego podatku VAT, który pobiera się za samochody z silnikami spalinowymi. Nie ma natomiast żadnych bezpośrednich dopłat.

Zwrot ku autom elektrycznym zapoczątkowany przez wiele firm, które oferują coraz bogatszą paletę tego rodzaju modeli jest wspierany przez rządy coraz większej liczby państw. Poniższe zestawienie pozwala porównać zalety systemów obowiązujących

na rynkach najbardziej zaawansowanych pod względem sprzedaży pojazdów elektrycznych. Można w nim znaleźć kilka niespodzianek.



2018 r.: porównanie liczby rejestracji samochodów z wyłącznie elektrycznym napędem

CHINY – wsparcie przy zakupie, żadnych ograniczeń

Chiny są największym na świecie rynkiem samochodów elektrycznych. I sprzedaż na nim nadal bardzo szybko rośnie – tylko w pierwszym kwartale 2019 roku o 117 procent. Wzrost jest spowodowany niskimi cenami i szeroką ofertą samochodów elektrycznych, ale przede wszystkim regulacjami prawnymi: samochodów z elektrycznym napędem nie dotyczą ani ograniczenia w rejestracji, ani zakaz poruszania się w określone dni, który w wielkich chińskich miastach jest często stosowany w odniesieniu do aut z napędem spalinowym. Do ogromnego popytu przyczyniają się również zachęty finansowe.



Chiny to kluczowy rynek w strategii Volkswagena dotyczącej pojazdów elektrycznych¹⁾

Wsparcie finansowe ma jednak zostać ograniczone jeszcze w tym roku: dla czysto elektrycznych aut o zasięgu ponad 400 km zmniejszono je z 55.000 juanów (7.300 euro) do 25.000 juanów (3.300 euro). Zakup modeli z zasięgiem od 250 do 400 km będzie teraz wspierany kwotą 18.000 juanów (2.400 euro), a aut poruszających się elektrycznie na odległość mniejszą niż 250 km nie będzie już wcale dotowany. W 2020 roku obowiązujący obecnie system zostanie całkowicie zniesiony.

W zeszłym roku w Chinach zarejestrowano nieco więcej niż trzy czwarte miliona samochodów osobowych z napędem wyłącznie elektrycznym. Jeśli dodać do nich 247.000 hybryd plug-in (PHEV) liczba tzw. NEV (New Energy Vehicle) po raz pierwszy przekroczyła milion. Oznacza to mniej więcej podwojenie w ciągu jednego roku. Można się spodziewać, że mimo zmniejszenia subwencji popyt na tego rodzaju auta się utrzyma. Kolejny powód: producenci zwiększają ofertę samochodów typu NEV, bo elektryczne pojazdy przyczyniają się w decydujący sposób do zmniejszenia średniego zużycia paliwa przez wszystkie modele oferowane przez danego producenta. W przyszłym roku limit będzie już wynosił 5 l/100 km.

USA – ulgi podatkowe

Kupując elektryczny samochód nie trzeba płacić podatków stanowych zależnych od zużycia paliwa. Nabywcy mają prawo do ulgi podatkowej od rządu federalnego w kwocie do 7.500 dolarów. Jednak w chwili, gdy sprzedaż samochodów elektrycznych jednego producenta osiągnie liczbę 200.000, ulgi na zakup jego modeli już się nie należą. Dotychczas tylko dwóch producentów przekroczyło ten limit.



W USA w przesiadce do samochodów elektrycznych^{1) 2) 3)} pomagają subwencje

NORWEGIA – ulga podatkowa

Od kilku lat Norwegia przoduje pod względem liczby samochodów z napędem elektrycznym, co ma związek z czołową pozycją tego kraju w dziedzinie produkcji energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych. Norwegia może uchodzić za wzór pod jednym i drugim względem. Niemal co trzeci samochód kupiony w tym kraju w 2018 roku był pojazdem elektrycznym. W pierwszym kwartale 2019 roku prawie co drugie nowe auto na norweskich drogach było elektryczne.



Typowy obrazek: w zeszłym roku co szósty samochód kupiony w Norwegii to e-Golf ⁴⁾

Istnieją ku temu ważne powody: na tym nowoczesnym rynku samochodowym nie ma ceł na import aut elektrycznych oraz tych wyposażonych w ogniwo paliwowe (zasilanych wodorem). Poza tym, w wypadku aut elektrycznych nie płaci się 25-procentowego podatku VAT, jakim są obciążone wszystkie inne pojazdy mechaniczne, a który jest doliczany do wartości samochodu z należnym cłem.

Dzięki ulgom w podatkach Norwegia należy do nielicznych krajów na świecie, w których ceny pojazdów elektrycznych zrównały się z cenami samochodów tej samej klasy wyposażonych w silniki spalinowe. Inne udogodnienia to prawo do korzystania z pasów dla autobusów na wybranych obszarach oraz rabaty przy przeprawach promowych, opłatach za przejazd drogami i za parkowanie.

NIEMCY – 4.000 euro dopłaty

Od lata 2016 roku niemiecki rząd oferuje tzw. dopłatę na rzecz środowiska w wysokości do 2.000 euro, która może być wykorzystana na zakup samochodu elektrycznego pod warunkiem, że producent tego samochodu udzieli kupującemu rabatu w co najmniej takiej samej wysokości; w sumie ulga może więc wynieść 4.000 euro. Dopłata dotyczy samochodów elektrycznych, których cena nie przekracza 60.000 euro. Według planów ministra ds. ruchu drogowego, Andreasa Scheuera (CSU), system wsparcia ze strony państwa ma być rozbudowywany.

Elektryczne samochody mogą ponadto nawet przez 10 lat być zwolnione z podatku drogowego. Od stycznia bieżącego roku właściciele takich aut firmowych, którzy

wykorzystują je również prywatnie, płacą miesięcznie kwotę zmniejszoną do 0,5 procenta tzw. podatku od świadczeń rzeczowych. W wypadku innych samochodów ten podatek wynosi jeden procent.

Zależnie od pojemności akumulatora zamontowanego w elektrycznym aucie, można też skorzystać ze szczególnej ulgi podatkowej: cenę pojazdu obniża się o 200 euro za każdą kilowatogodzinę pojemności akumulatora, maksymalnie do osiągnięcia kwoty 10.000 euro (w roku 2019). Wraz ze zmniejszeniem ceny pojazdu zmniejsza się kwota podatku dochodowego. Jest ona każdego roku niższa o 50 euro i ma obowiązywać do 2022 roku; rozważa się jednak przedłużenie terminu do 2025 roku.

FRANCJA – do 8.500 euro na zakup elektrycznego samochodu



Nawet francuska policja używa w Paryżu hybryd typu plug-in^{4), 5)}

We Francji obowiązuje system bonus/malus (nagroda/kara). Właściciele samochodów emitujących najwięcej dwutlenku węgla muszą zapłacić karę – ponad 10.000 euro za pojazdy, które wydzielają tego gazu najwięcej. W wypadku samochodów elektrycznych jest z kolei nagroda – przy zakupie takiego auta można wnioskować o dopłatę w wysokości 6.000 euro, jednak nie wyższą niż 27 procent wartości samochodu. Do tego dochodzi kwota do 2.500 euro za złomowanie starych modeli z silnikami benzynowymi lub Diesla. W sumie osobom prywatnym kupującym samochód zasilany energią elektryczną należą się korzyści w wysokości 8.500 euro.

Holandia – ulgi podatkowe

W Holandii osoby decydujące się na kupno elektrycznego samochodu nie muszą wносить opłaty rejestracyjnej, która w tym kraju zależy od ilości emitowanego dwutlenku węgla. Dla porównania: samochód z silnikiem benzynowym emitujący 100 g CO₂/km zostanie – jedynie z tytułu tego podatku – obciążony kwotą 2.355 euro. Poza tym na auta elektryczne i hybrydowe do 2020 roku nie jest nakładany podatek drogowy. W wypadku kierowców, którzy używają samochodów służbowych także do celów prywatnych jako podstawę wymiaru części podatku dochodowego bierze się tylko 4 procent wartości sprzedaży elektrycznego auta (maksymalnie 50.000 euro). W odniesieniu do tradycyjnych samochodów jest to 22 procent.

WIELKA BRYTANIA – dopłata w wysokości 3.500 funtów



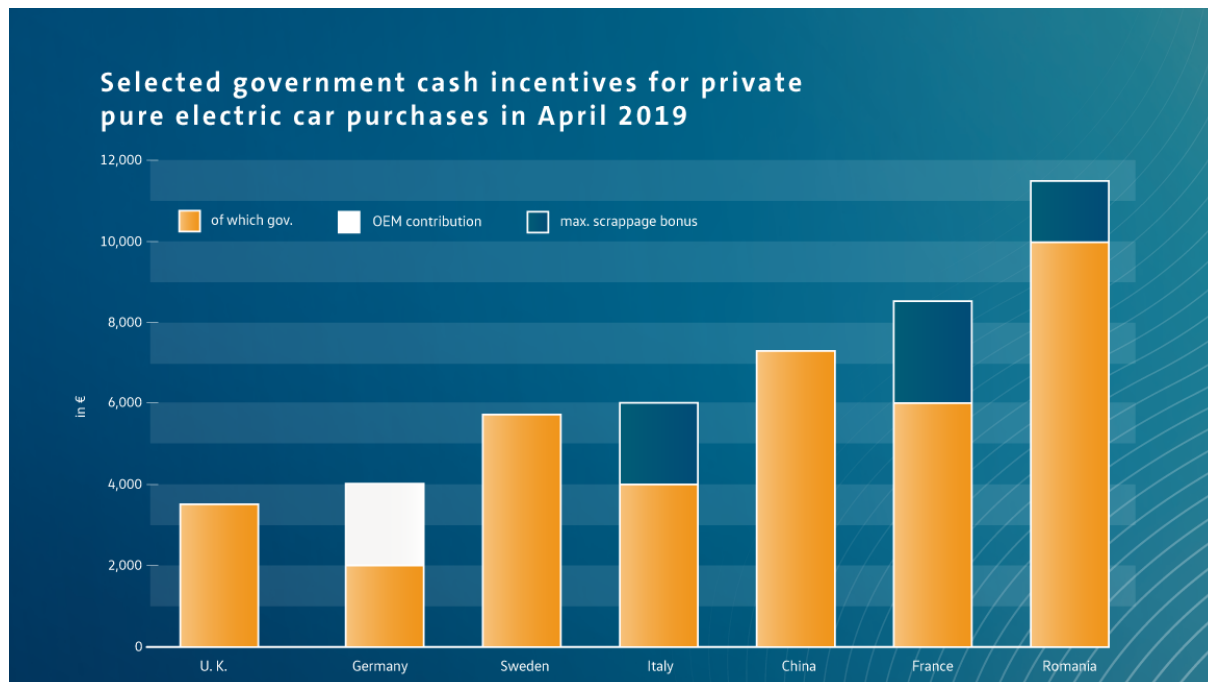
Właściciele elektrycznych samochodów mogą oszczędzić w Londynie wiele pieniędzy, bo nie pobiera się od nich opłat za wjazd do centrum miasta⁴⁾

W Wielkiej Brytanii kierowcy przesiadający się do samochodu elektrycznego mogą liczyć na wsparcie w wysokości 3.500 funtów brytyjskich. Nie dotyczy już ono osób kupujących hybrydy plug-in; mogą one jednak liczyć na dodatek w wysokości do 500 funtów na zakup ładowarki do zasilania akumulatora w warunkach domowych. Prywatne korzystanie z samochodu służbowego podlega w roku 2018/2019 obniżonej do 13 procent stawce podatku od świadczeń rzeczowych – to połowa należności pobieranej w wypadku aut benzynowych lub z silnikiem Diesla o tej samej wartości. W najbliższych latach można się jednak spodziewać wzrostu stawki. Inną

korzyścią dla właścicieli „elektryków” poruszających się po Londynie jest to, że do grudnia 2025 roku mogą oni wjeżdżać swoimi samochodami za darmo do stref, w których dzienna opłata wynosi 11,5 funta. Są również zwolnieni z wprowadzonej niedawno dodatkowej opłaty w wysokości 12,50 funta za dzień za wjazd do strefy przeznaczonej dla pojazdów niskoemisyjnych (ULEZ).

SZWECJA – dopłata w wysokości 60.000 koron

W zeszłym roku wprowadzono w Szwecji system bonus/malus, który ma promować zakup bezemisyjnych samochodów osobowych, małych aut użytkowych i autobusów. Dopłata dla właścicieli na kupno tych czysto elektrycznych pojazdów wynosi 60.000 koron szwedzkich (5.700 euro). Kwota ta nie może jednak przekroczyć 25 procent ceny pojazdu. W wypadku przedsiębiorstw, które zakupią samochód elektryczny, dopłata nie może wynieść więcej niż 35 procent różnicy między ceną nowego auta elektrycznego i porównywalnego z nim samochodu z silnikiem benzynowym lub wysokoprężnym. Kwota ta jest wypłacona bezpośrednio właścicielowi po upływie 6 miesięcy od zarejestrowania samochodu, co ma zapobiec jego sprzedaży w tym czasie. Za każdy gram emitowanego dwutlenku węgla na kilometr, licząc od zera do 60 g/km dopłata jest zmniejszana o 833 korony.



Wybrane dopłaty państwowe na prywatny zakup samochodów elektrycznych w kwietniu 2019 roku

WŁOCHY – dopłata w wysokości 4.000 euro i 2.000 euro za złomowanie starego pojazdu

Włochy dopiero niedawno wprowadziły znaczne udogodnienia dla osób kupujących elektryczne samochody. Program dopłat pojawił się w marcu 2019 roku i ma być prowadzony do końca 2021 roku. Jest to państwowe wsparcie w maksymalnej wysokości 6.000 euro, na które składają się premia wynosząca 2.000 euro za złomowanie samochodu z silnikiem spełniającym normy od Euro 1 do Euro 4 oraz 4.000 euro dopłaty do zakupu samochodu, którego emisja CO₂ jest mniejsza niż 20 g/km.

RUMUNIA – 10.000 euro dopłaty

Być może to kogoś zaskoczy, ale Rumunia należy do wiodących krajów pod względem bezpośredniego wsparcia na zakup elektrycznego samochodu. Tę pozycję uzyskała dzięki państwowej dopłacie wynoszącej 10.000 euro oraz za sprawą dodatkowych 1.500 euro wypłacanych za złomowanie samochodu, który ma więcej niż 8 lat. W zeszłym roku sprzedano w Rumunii ponad 600 aut z wyłącznie elektrycznym napędem, co oznacza wzrost o 222 procent w porównaniu z rokiem poprzednim. W pierwszym kwartale bieżącego roku według ACEA zarejestrowano już 213 takich samochodów.

Objaśnienia odnośników:

- 1) ID.CROZZ: model studyjny
- 2) ID.BUZZ: model studyjny
- 3) ID.3: model nie jest jeszcze oferowany w sprzedaży
- 4) e-Golf: zużycie energii elektrycznej w kWh/100 km w cyklu mieszanym: 14,1-13,2; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 0; klasa efektywności: A+
- 5) Passat GTE Variant: zużycie paliwa w l/100 km: w cyklu mieszanym: 1,8-1,7; zużycie energii elektrycznej w kWh/100 km: w cyklu mieszanym: 13,9-13,4; emisja CO₂ w cyklu mieszanym w g/km: 40-38; klasa efektywności: A+