



LeasePlan



*What's next w elektromobilności?*

# Raport LeasePlan EV Readiness Index 2021

Corporate Affairs | Marzec 2021

## Spis treści

<b>Elektromobilność</b>	<b>1</b>
<b>Nowe pojazdy elektryczne: od braku wyboru do pełnej gamy</b>	<b>2</b>
<b>Nowe pojazdy elektryczne: Wyprodukowane w Chinach, przygotowane na rynek europejski</b>	<b>5</b>
<b>Infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych</b>	<b>7</b>
<b>Wstęp do Raportu LeasePlan EV Readiness Index 2021</b>	<b>8</b>
<b>Ocena stopnia przygotowania, infrastruktury ładowania i kosztów</b>	<b>10</b>
<b>Liderzy w przygotowaniu do wprowadzenia elektromobilności: Norwegia i Holandia</b>	<b>12</b>
<b>Zwiększenie poziomu przygotowania do korzystania z pojazdów elektrycznych: Niemcy i Francja</b>	<b>13</b>
<b>Opóźnienia w przygotowaniu do wprowadzenia pojazdów elektrycznych: Włochy i Polska</b>	<b>14</b>
<b>Załącznik A</b>	<b>16</b>
<b>Raport LeasePlan EV Readiness Index 2021</b>	<b>17</b>
<b>Wskaźnik 1: Ocena dojrzałości rynku pojazdów elektrycznych</b>	<b>18</b>
<b>Wskaźnik 1: Dojrzałość rynku pojazdów elektrycznych</b>	<b>19</b>
<b>Wskaźnik 2: Ocena infrastruktury ładowania</b>	<b>20</b>
<b>Publiczna infrastruktura ładowania</b>	<b>21</b>
<b>Wskaźnik 2: Stopień rozwoju infrastruktury ładowania</b>	<b>22</b>
<b>Wskaźnik 3: Ocena całkowitego kosztu posiadania</b>	<b>23</b>
<b>Wskaźnik 3: Całkowity koszt posiadania</b>	<b>24</b>
<b>Ogólne wskaźniki danych</b>	<b>26</b>
<b>Definicje</b>	<b>27</b>
<b>Wyjaśnienie skali punktacji</b>	<b>28</b>
<b>Źródła</b>	<b>29</b>
<b>Załącznik B</b>	<b>30</b>
<b>Analiza poszczególnych państw</b>	<b>31-52</b>

## Elektromobilność

Największą zmianą mającą wpływ na całą branżę mobilności jest przejście z silników spalinowych (ICE) na pojazdy elektryczne o zerowej emisji spalin (EV). Dlaczego: obawy społeczne dotyczące zmian klimatycznych, presja regulacyjna, społeczna odpowiedzialność biznesu i niższe ceny EV sprawiły, że coraz częściej będziemy wybierać pojazdy elektryczne.

Trudno określić kiedy nastąpi ta zmiana, zwłaszcza z perspektywy zarządzania flotą międzynarodową: warunki i możliwości, które ułatwiają elektryfikację różnią się w zależności od kraju.

Dlatego właśnie LeasePlan przygotował Raport EV Readiness Index. Pozwala on w przejrzysty sposób sprawdzić 3 kluczowe wskaźniki wpływające na proces elektryfikacji w 22 kluczowych krajach europejskich: wielkość rynku EV, dostępność infrastruktury ładowania oraz koszty eksploatacji pojazdów elektrycznych.

Najnowsza edycja EV Readiness Index zawiera również nowości na rynku pojazdów elektrycznych, które pojawią się w 2021 roku. Ceny EV zaczynają się od 17 tys. euro (plus VAT, cena przed dopłatami rządowymi).

W raporcie znalazł się również przegląd najpopularniejszych modeli pojazdów elektrycznych produkowanych w Chinach i zgodnych z wymogami UE. Przyczynia się to do zwiększenia dynamiki rozwoju i zróżnicowania rynku mobilności elektrycznej.



## Nowe pojazdy elektryczne: od braku wyboru do pełnej gamy

W 2021 r. nastąpi boom na nowe modele pojazdów z napędem elektrycznym w każdym segmencie rynku. Najważniejsze jest dopasowanie pojemności baterii do potrzeb nabywców: zbyt mała bateria nie jest atrakcyjna kupujących, ale bateria o większej pojemności znacznie zwiększa cenę zakupu auta. Aby rozwiązać ten problem, niektórzy producenci OEM (Original Equipment Manufacturers) oferują różne rozmiary baterii dla tego samego modelu samochodu - ten trend będzie się cieszył coraz większą popularnością w przyszłości.

### Dacia Spring

Dacia zamierza wprowadzić na rynek europejski najtańszy samochód elektryczny. Zbudowany w Chinach model Spring jest pierwszym elektrycznym miejskim crossoverem w segmencie A i ma szansę, aby stać się liderem w segmencie przystępnych cenowo aut elektrycznych.



- > **Pojemność baterii:** 27 kWh
- > **Zasięg:** +/- 225 km
- > **Ładowanie prądem zmiennym (czas SoC 0-100%):** 6,6 kW (5 h)
- > **Ładowanie prądem stałym (czas SoC 10-80%):** 30 kW (1 h)
- > **Konkurencja:** jak dotąd - brak!

### Citroën ë-C4

Model ë-C4 Citroëna to propozycja coupé-crossover w segmencie kompaktowym, a jego głównym atutem jest cena atrakcyjniejsza niż u konkurencji.



- > **Pojemność baterii:** 50 kWh
- > **Zasięg:** +/- 350 km
- > **Ładowanie prądem zmiennym (czas SoC 0-100%):** 11 kW (5 h)
- > **Ładowanie prądem stałym (czas SoC 10-80%):** 100 kW (30 min.)
- > **Konkurencja:** Opel Mokka-e, Hyundai Kona, Kia e-Niro

## VW ID3 Pure\*

Golf XXI wieku będzie w tym roku dostępny jako model klasy podstawowej. VW proponuje cenę poniżej 30 tys. euro brutto w Niemczech co może oznaczać, że będzie to wielki hit zarówno wśród konsumentów, jak i fleet managerów.



- > **Pojemność baterii:** 48 kWh
- > **Zasięg:** +/- 330 km
- > **Ładowanie prądem zmiennym (czas SoC 0-100%):** 7,2 kW (7,5 h)
- > **Ładowanie prądem stałym (czas SoC 10-80%):** 50 kW (44 min.)
- > **Konkurencja:** Nissan Leaf 40 kWh

\* Specyfikacje modeli oznaczonych gwiazdką nie zostały potwierdzone i mają charakter orientacyjny.

## Mercedes-Benz EQA

EQA na bazie GLA jest młodszym bratem EQC. Na początek model będzie wyposażony w średniej wielkości baterię, a modele o dużym zasięgu zostaną wprowadzone później.



- > **Pojemność baterii:** 66,5 kWh
- > **Zasięg:** +/- 426 km
- > **Ładowanie prądem zmiennym (czas SoC 0-100%):** 11 kW (5 h 45 min.)
- > **Ładowanie prądem stałym (czas SoC 10-80%):** 100 kW (30 min.)
- > **Konkurencja:** Lexus UX300e, Volvo XC40 P8 Recharge

## Nissan Ariya\*

Wykorzystując ponad dziesięcioletnie doświadczenie w dziedzinie pojazdów elektrycznych, Nissan wprowadza na rynek średniej wielkości crossovera, aspirującego do kategorii premium. Do wyboru przez kupującego będą różne pojemności baterii:



- > **Pojemność baterii:** 65 – 90 kWh
- > **Zasięg:** +/- 360 – 500 km
- > **Ładowanie prądem zmiennym (czas SoC 0-100%):** 7,4 – 22 kW (4 h 45 min. – 10 h)
- > **Ładowanie prądem stałym (czas SoC 10-80%):** 130 kW (30 – 40 min.)
- > **Konkurencja:** Skoda Enyaq iV, VW ID.4

\* Specyfikacje modeli oznaczonych gwiazdką nie zostały potwierdzone i mają charakter orientacyjny.

## BMW i4\*

Ten elektryczny model serii 4 GranCoupe oferuje najnowocześniejszą technologię zasilania energią elektryczną. Tesla Model 3 i Polestar 2 mają konkurencję!



- > **Pojemność baterii:** 82 kWh
- > **Zasięg:** +/- 500 km
- > **Ładowanie prądem zmiennym (czas SoC 0-100%):** 11 kW (8 h 45 min.)
- > **Ładowanie prądem stałym (czas SoC 10-80%):** 150 kW (30 min.)
- > **Konkurencja:** Tesla Model 3, Polestar 2

\* Specyfikacje modeli oznaczonych gwiazdką nie zostały potwierdzone i mają charakter orientacyjny.

## Audi Q4 e-tron\*

E-tron konkuruje z takimi modelami jak Jaguar I-Pace i Mercedes-Benz EQC, a Q4 e-tron będzie rywalizował z BMW iX3 i Fordem Mustangiem Mach-E. Miłośnicy coupé mogą zdecydować się na wersję Sportback.



- > **Pojemność baterii:** 80 kWh
- > **Zasięg:** +/- 450 km
- > **Ładowanie prądem zmiennym (czas SoC 0-100%):** 11 kW (9 h)
- > **Ładowanie prądem stałym (czas SoC 10-80%):** 125 kW (33 min.)
- > **Konkurencja:** BMW iX3, Ford Mustang Mach-E0

\* Specyfikacje modeli oznaczonych gwiazdką nie zostały potwierdzone i mają charakter orientacyjny.



## Nowe pojazdy elektryczne: wyprodukowane w Chinach, przygotowane na rynek europejski

W zeszłym roku w Chinach wyprodukowano i sprzedano 1,3 miliona pojazdów elektrycznych. Według S&P Global Platts, w 2021 roku zostanie sprzedanych 1,8 miliona pojazdów elektrycznych i będzie ona coraz wyższa w następnych latach. Nadszedł czas, aby najwięksi lokalni producenci OEM zaczęli eksportować swoje modele, które są zgodne z normami europejskimi.

### MG Motor ZS EV

ZS EV to kompaktowy cross-over, bogato wyposażony w urządzenia podnoszące stopień bezpieczeństwa. Samochód otrzymał pięć gwiazdek za odporność na zderzenia w testach EuroNCAP. MG Motor jest najpopularniejszą chińską marką w Europie.



- > **Pojemność baterii:** 44,5 kWh
- > **Zasięg:** 263 km
- > **Ładowanie prądem zmiennym (czas SoC 0-100%):** 6,6 kW (7 h 45 min.)
- > **Ładowanie prądem stałym (czas SoC 10-80%):** 76 kW (35 min.)
- > **Producent:** SAIC
- > **Dystrybucja w Europie:** SAIC Motor Europe, private importers
- > **Konkurencja:** Hyundai Kona, Kia e-Niro, Opel Mokka-e, Peugeot e-2008

### Aiways U5

Zaprezentowany europejskiej publiczności podczas Salonu Samochodowego w Genewie w 2019 roku, pierwsze egzemplarze U5 są już dostarczane do Europy. Jest to zaawansowany technologicznie średniej wielkości cross-over o modnym, minimalistycznym designie. Zamiast klasycznego importera i sieci dealerskiej, Aiways opiera się na różnych sprzedawcach detalicznych nie tylko z branży motoryzacyjnej.



- > **Pojemność baterii:** 3 kWh
- > **Zasięg:** +/- 410 km
- > **Ładowanie prądem zmiennym (czas SoC 0-100%):** 6,6 kW (11 h 15 min.)
- > **Ładowanie prądem stałym (czas SoC 10-80%):** 90 kW (40 min.)
- > **Producent:** Aiways Automobiles Company Ltd
- > **Konkurencja:** Skoda Enyaq iV, VW ID4, Nissan Ariya

## Seres 3

Seres, podobnie jak Tesla, ma siedzibę w Dolinie Krzemowej (USA), ale jego finansowanie pochodzi z Chin. Pierwszym Seresem dostępnym w Europie Zachodniej będzie zbudowany w Chinach model 3, który wykorzystuje pozbawione kobaltu baterie litowo-żelazowo-fosforanowe (LiFePO4). Baterie takie ładują się szybciej, a jednocześnie są bardziej stabilne i mają dłuższą żywotność.



- > **Pojemność baterii:** 54 kWh
- > **Zasięg:** 329 km
- > **Ładowanie prądem zmiennym (czas SoC 0-100%):** 6,6 kW (9 h 30 min.)
- > **Ładowanie prądem stałym (czas SoC 10-80%):** 100 kW (38 min.)
- > **Producent:** Chongqing Sokon Industry Group
- > **Dystrybucja w Europie:** importerzy prywatni
- > **Konkurencja:** Hyundai Kona, Kia e-Niro, Opel Mokka-e, Peugeot e-2008





## Infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych

Obecnie brak infrastruktury ładowania jest dla wielu osób ostatnią barierą w procesie zmiany samochodu na elektryczny. Przedstawiamy trzy źródła ładowania, z których można korzystać:

### 1. Ładowarka domowa

- > Często pojawia się pytanie, czy ładowanie baterii w domu jest warunkiem koniecznym. Można powiedzieć, że nie, o ile istnieje możliwość ładowania w biurze i/lub publicznych ładowarkach w pobliżu miejsca zamieszkania pracownika.
- > Jednak publiczne ładowanie jest droższe niż ładowanie baterii w domu. Zapewnienie ładowarki przydomowej dla pracownika i rozliczenie z nim kosztów energii zużytej na ładowanie samochodu służbowego, daje pracodawcy możliwość obniżenia całkowitego kosztu posiadania. Takie rozwiązania są godne polecenia.

### 2. Ładowanie w biurze

- > Ładowanie w biurze w znacznym stopniu rozwiązuje problemy użytkownika samochodu elektrycznego. Nie ma konieczności zapewnienia ładowarki dla każdego pojazdu elektrycznego osobno. Rozwiązaniem jest inteligentne zarządzanie ładowaniem.
- > Wybór infrastruktury rozpoczyna się od przeanalizowania potrzeb Twojej firmowej floty i tego do czego jest wykorzystywana. Pozwoli to zapewnić komfort użytkownikom i utrzymać koszty na niskim poziomie.

### 3. Ładowanie na stacjach publicznych

- > W wielu krajach europejskich jest możliwość korzystania z usług ładowania różnych operatorów za pomocą jednej karty lub aplikacji. Pozwala to na zebranie kosztów ze wszystkich sesji ładowania na jednej fakturze.
- > Dostawcy oferują swoje usługi w różnych cenach. Wybór odpowiedniego dostawcy usług ładowania ma zatem kluczowe znaczenie dla utrzymania kontroli kosztów ładowania. Należy również ograniczyć szybkie ładowanie prądem stałym, gdyż cena za kWh może być wielokrotnie wyższa niż w przypadku ładowarki prądu zmiennego.

## Wstęp do Raportu LeasePlan EV Readiness Index 2021

Czy jesteś gotowy na elektromobilność?  
Odpowiedź na to pytanie zależy od wielu czynników zewnętrznych, które różnią się w zależności od kraju.

Raport jest kompleksową analizą stanu przygotowań 22 kluczowych państw europejskich do elektromobilnej rewolucji.

### Badanie opiera się na trzech czynnikach:

- > poziomie dojrzałości rynku pojazdów elektrycznych EV;
- > poziomie rozwoju infrastruktury dla pojazdów elektrycznych;
- > całkowitym koszcie posiadania pojazdu elektrycznego (TCO).

W tym roku raport koncentruje się na decydujących czynnikach całkowitego kosztu posiadania (TCO), takich jak wsparcie rządu, ceny energii i koszty wynajmu pojazdów elektrycznych.

### Kluczowe kraje objęte badaniem to:

- > Wielka Piątka Europy (Niemcy, Francja, Wielka Brytania, Włochy, Hiszpania);
- > kraje Beneluksu (Belgia, Holandia, Luksemburg);
- > cztery kraje Skandynawskie (Szwecja, Norwegia, Dania, Finlandia);
- > pięć kluczowych rynków wschodnioeuropejskich (Polska, Rumunia, Węgry, Czechy, Słowacja); oraz
- > pięć kolejnych ważnych rynków (Austria, Irlandia, Szwajcaria, Grecja, Portugalia).

Raport to nie tylko ogólny ranking krajów, ale szczegółowe dane dla każdego z kluczowych czynników, które dostarczają praktycznych informacji na temat gotowości rynków do wprowadzenia pojazdów elektrycznych. Raport jest materiałem, który może pomóc międzynarodowym menedżerom flot w podejmowaniu decyzji dotyczących elektryfikacji firmowych flot.



## Raport EV Readiness Index 2021

#	Kraj	Wynik
1	 Norwegia	42
2	 Holandia	38
3	 Wielka Brytania	33
4	 Luksemburg	31
5	 Szwecja	29
5	 Austria	29
7	 Niemcy	28
8	 Belgia	27
8	 Finlandia	27
10	 Francja	26
10	 Irlandia	26
10	 Portugalia	26
13	 Dania	23
13	 Szwajcaria	23
15	 Włochy	21
16	 Węgry	20
17	 Grecja	16
18	 Hiszpania	15
18	 Polska	15
20	 Rumunia	13
20	 Słowacja	13
21	 Czechy	12

### 2020

1	 Holandia
2	 Norwegia
3	 Wielka Brytania
4	 Irlandia
5	 Szwecja
5	 Austria
7	 Luksemburg
8	 Finlandia
8	 Niemcy
10	 Belgia
10	 Portugalia
10	 Dania
13	 Francja
13	 Węgry
15	 Szwajcaria
16	 Hiszpania
17	 Włochy
18	 Czechy
18	 Grecja
20	 Rumunia
20	 Polska
21	 Słowacja

## Ocena stopnia przygotowania, infrastruktury ładowania i kosztów

Zebrane dane dotyczące poszczególnych krajów obrazują rozwój elektromobilności w Europie.

Kluczowe wnioski:

### Nie wszystkie kraje są gotowe na przejście na pojazdy elektryczne

- > Norwegia, Holandia i Wielka Brytania uzyskały w raporcie najwyższy wynik ogólny, oznacza to, że są one najlepiej przygotowane do przejścia na pojazdy elektryczne. Te trzy kraje zajmowały również czołowe miejsca w zeszłym roku.
- > Proces elektryfikacji przebiega nierównomiernie w całej Europie. Rumunia, Słowacja i Czechy mają najniższe wyniki, co wskazuje na różnice regionalne między krajami Europy Zachodniej i Wschodniej.
- > LeasePlan na czele transformacji: W 2020 r. liczba rejestracji pojazdów elektrycznych podwoiła się. W ubiegłym roku pojazdy elektryczne stanowiły 15,9% nowo zamówionych pojazdów LeasePlan.

### Infrastruktura: najslabsze ogniwo

- > Infrastruktura ładowania jest najslabiej ocenianym wskaźnikiem. Niską punktację osiągnęły nawet kraje, które zajęły najwyższe pozycje w rankingu. Najnowszy raport LeasePlan Mobility Insights Raport nt. pojazdów elektrycznych i zrównoważonego rozwoju pokazuje, że brak infrastruktury ładowania jest główną przeszkodą w przejściu na pojazdy elektryczne.
- > Tylko w 2020 r. nastąpił 43% wzrost liczby publicznych stacji ładowania w całej Europie, osiągając łączną liczbę prawie 260 000.
- > Najwięcej publicznych stacji ładowania znajduje się w: Holandii (>61,000), Francji (<45,000) i Niemczech (>43,000). Ilość ładowarek na ilość mieszkańców: Holandia (3,53 ładowarki na 1 000 mieszkańców), Norwegia (3,40) i Luksemburg (1,54).

## Cena: w dążeniu do osiągnięcia równowagi

- > Wsparcie rządowe stanowi istotny bodziec do rozwoju elektromobilności. W 2020 r. kolejne państwa przeznaczyły budżet na ten cel. Większość wsparć rządowych przyjęła formę dopłat do zakupu pojazdu.
- > Główną zaletą pojazdów elektrycznych jest to, że są tańsze w eksploatacji. Średnio 1 km przejechany pojazdem elektrycznym kosztuje 53% ceny 1 km przejechanego pojazdem spalinowym. Jednak i w tym przypadku w Europie występują duże różnice.
- > Jeśli chodzi o opłaty, kierowcy samochodów elektrycznych płacą średnio 63% tego, co kierowcy samochodów spalinowych. Korzyść ta rozkłada się nierównomiernie. W pięciu krajach - Austrii, Grecji, na Węgrzech, w Irlandii i Wielkiej Brytanii kierowcy pojazdów elektrycznych nie płacą opłat.
- > W 11 krajach wypożyczenie samochodu elektrycznego jest tańsze niż analogicznego pojazdu spalinowego. To rynkowy dowód na to, że w dużej części Europy pojazdy elektryczne zrównały się z samochodami spalinowymi pod względem kosztów eksploatacji i nie tylko.



## Liderzy w przygotowaniu do wprowadzenia elektromobilności: Norwegia i Holandia

Norwegia i Holandia zajmują czołowe miejsca w Europie, jeśli chodzi o gotowość do korzystania z pojazdów elektrycznych

### Norwegia

Norwegia otrzymała najwyższe oceny w kategorii poziomu dojrzałości rynku pojazdów elektrycznych, w dużej mierze dzięki:

- > Ilości zarejestrowanych pojazdów elektrycznych: który jest ponad dwukrotnie wyższy niż w przypadku drugiego w kolejności kraju (Szwecja).
- > Udziałowi w rynku pojazdów elektrycznych (71,83% w 2020 roku). Również w tym przypadku jest on ponad dwukrotnie wyższy niż w Szwecji (30,81%), która jest na drugim miejscu.

Sukces Norwegii jest wynikiem aktywnego wsparcia rządu tego kraju dla procesu elektromobilności. Zakupu pojazdów elektrycznych (Battery Electric Vehicles - BEV) nie jest opodatkowany, nie ma opłaty rejestracyjnej dla wszystkich samochodów elektrycznych. Dla pojazdów BEV obniżony jest podatek drogowy.

Nie znaczy to, że nie ma miejsca na poprawę. W Norwegii pojazdy elektryczne stanowią 40,56% floty, ale Szwecja wygrywa z wynikiem 57%. Również pod względem udziału pojazdów BEV w całym rynku pojazdów elektrycznych.

### Holandia

Holandia otrzymuje najwyższe oceny w dojrzałości rynku EV, w dużej mierze dzięki:

- > Największej ilości punktów ładowania EV na 1000 mieszkańców (3,53 w 2020 r.), na drugim miejscu znajduje się Norwegia (3,40).
- > W Holandii w 2020 r. na jeden zarejestrowany samochód elektryczny przypada 1,6 stacji ładowania, czyli więcej niż w jakimkolwiek innym kraju.

Liczba szybkich ładowarek w stosunku do całkowitej długości autostrad w Holandii (61 na 100 km) nie jest najwyższa, ale i tak Holandia ma największą liczbę publicznych ładowarek (ponad 61 500 w 2020 roku).

Jednak jeśli chodzi o rejestracje pojazdów elektrycznych, Holandia nie jest w czołówce (tylko 2,25 na 1000 mieszkańców w 2020 roku, mniej niż Dania czy Belgia).

## Zwiększenie poziomu przygotowania do korzystania z pojazdów elektrycznych: Niemcy i Francja

W środkowym przedziale znajdują się kraje takie jak Niemcy i Francja: liderzy pod względem liczby pojazdów elektrycznych, którzy jednak wypadają gorzej jeżeli weźmiemy pod uwagę rozwój infrastruktury ładowania.



### Niemcy

Ilość rejestracji pojazdów elektrycznych w Niemczech jest tylko nieznacznie wyższa niż w Holandii (2,46 na 1000 mieszkańców), ale przekłada się to na ponad 204 000 pojazdów elektrycznych zarejestrowanych w 2020 roku - więcej niż w jakimkolwiek innym kraju i prawie dwa razy więcej niż we Francji.

- > Jeśli chodzi o wsparcie rządowe, Niemcy plasują się w środku rankingu. Dotacje do zakupu i ulgi podatkowe dla firm są oceniane jako "doskonałe", ale ulg podatkowych przy rejestracji i ulg w podatku VAT nie ma.
- > Niemcy mają najmniejszą przewagę cenową, jeśli chodzi o koszt energii elektrycznej: energia elektryczna na 1 km kosztuje 78% kosztu paliwa dla silnika spalinowego.

Inne kraje o wysokim wskaźniku cen energii to Irlandia (65%) i Hiszpania (62%).

Najniższe wskaźniki osiągają Norwegia (28%) i Holandia (39%).

Niemcy mają drugi najniższy współczynnik wynajmowanych pojazdów (81%), po Norwegii (74%), co wskazuje na różnicę w cenie pomiędzy wynajmem pojazdu elektrycznego a spalinowego.



### Francja

Francja, to duży kraj o stosunkowo niskim poziomie elektryfikacji.

- > Francja zajmuje drugie miejsce pod względem liczby rejestracji pojazdów elektrycznych (ponad 110 000 w 2020 r.) przy zaledwie 1,65 rejestracji pojazdów elektrycznych na 1000 mieszkańców.
- > Zaraz po Niemczech, Francja miała największą liczbę sprzedaży pojazdów BEV (prawie 71 000 w 2020 roku), ale posiada znacznie wyższy udział w ogólnej sprzedaży pojazdów elektrycznych (64% w porównaniu z 48%).

Sukces sprzedaży BEV we Francji wynika z dopłat do zakupu i ulg podatkowych przy rejestracji, które są wyższe niż w przypadku pojazdów hybrydowych typu plug-in (PHEV).

Stosunkowo wysoka ilość punktów ładowania we Francji (0,67 na 1 000 mieszkańców w 2020 r.) sprawia, że kraj ten z liczbą 45 000 publicznych punktów ładowania w 2020 r. plasuje się na drugim miejscu po Holandii (około 61 500 punktów ładowania w 2020 r.).

Jednak niewielki udział szybkich ładowarek (6,9%) plasuje Francję na bardzo niskim końcu tabeli, za Niemcami (15,6%), Wielką Brytanią (26,7%), a nawet Włochami (7,8%).

## Opóźnienia w przygotowaniu do wprowadzenia pojazdów elektrycznych: Włochy i Polska

Poziom przygotowania do korzystania z pojazdów elektrycznych jest najniższy w południowej i wschodniej Europie. Typowymi przykładami są Włochy i Polska, które mogłyby osiągać lepsze wyniki.

### Włochy

Przy liczbie rejestracji pojazdów elektrycznych wynoszącej dokładnie 1 na 1000 mieszkańców w 2020 roku Włochy osiągnęły wynik 10 razy gorszy niż najlepszy wynik (Norwegia), ale również ponad 10 razy lepszy niż najgorszy kraj, Rumunia (0,07).

- > Niski jest również poziom rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych (0,22 na 1000 mieszkańców w 2020 r).
- > Dotacje do zakupu i ulgi podatkowe dla osób fizycznych oceniane są jako „doskonałe”, ale nie ma ulg od podatku rejestracyjnego dla firm.

Obszarem wymagającym poprawy jest system podatkowy. W 2020 r. kierowcy BEV zapłacili 93% podatku, w stosunku do osób korzystających z pojazdu z silnikiem spalinowym. W niektórych krajach, stawka ta wynosi zero (str. 8), ale może być też wyższa (w Danii aż 129%).

Niewątpliwym plusem we Włoszech są ceny energii elektrycznej: ładowanie samochodu elektrycznego kosztuje zaledwie 53% ceny tankowania samochodu spalinowego na takim samym dystansie.

### Polska

Elektromobilność w Polsce wciąż znajduje się w początkowej fazie rozwoju.

- > Sytuacja nie zmienia się, dopóki Polska nie zacznie prowadzić bardziej aktywnej polityki w obszarze elektromobilności. Zakres obecnego wsparcia rządowego jest bardzo ograniczony.
- > Dzięki wdrożeniu rozszerzonego systemu subsydiów Polska i rozbudowie sieci ogólnodostępnej infrastruktury ładowania Polska mogłaby stać się wizytówką dla rozwoju elektromobilności w Europie Wschodniej.

Jak wynika z prowadzonego przez PSPA i PZPM „Licznika elektromobilności” pod koniec marca 2021 r. po polskich drogach jeździło 22 291 elektrycznych samochodów osobowych z napędem elektrycznym, z których 50,2% stanowiły pojazdy w pełni elektryczne (BEV, ang. battery electric vehicles) – 11 194 szt., a pozostałą część hybrydy typu plug-in (PHEV, ang. plug-in hybrid electric vehicles) – 11 097 szt. Park elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych liczył 880 szt. W dalszym ciągu rośnie też flota elektrycznych motorowerów i motocykli, która na koniec marca składała się z 9 366 pojazdów.



Pod koniec marca park autobusów elektrycznych w Polsce wzrósł do 472 szt. W I kwartale 2021 r. flota elektrobusów powiększyła się o 40 zeroemisyjnych pojazdów. W porównaniu z początkiem 2020 r., kiedy zarejestrowano 19 takich autobusów, oznacza to wzrost o 111% r/r.

Wraz ze wzrostem liczby pojazdów z napędem elektrycznym, rozwija się również infrastruktura ładowania. Pod koniec marca w Polsce funkcjonowało 1 425 ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych (2 780 punkty). 33% z nich stanowiły szybkie stacje ładowania prądem stałym (DC), a 67% – wolne ładowarki prądu przemiennego (AC) o mocy mniejszej lub równej 22 kW. W marcu uruchomiono 15 nowych, ogólnodostępnych stacji ładowania (33 punkty).

Wybierając pojazd, który ma być użytkowany we flocie przedsiębiorstwa, warto wziąć pod uwagę nie tyle cenę zakupu albo sumę rat leasingu lub wynajmu długoterminowego, ale bardziej złożony czynnik, jakim jest całkowity koszt posiadania (TCO). W wielu przypadkach inwestycja w EV może się okazać o wiele bardziej opłacalna niż nabycie samochodu konwencjonalnego.

TCO (ang. Total Cost of Ownership) umożliwia porównanie całkowitych nakładów inwestycyjnych, które zostaną poniesione na pojazd w danym czasie. Dokonanie analizy TCO dwóch samochodów pozwala określić, czy i kiedy pojazd droższy w zakupie, może przynieść użytkownikowi realne oszczędności. Przykładowo, przeprowadzony przez PSPA projekt pilotażowy „Flota z energią” dowiódł, że mimo wyższych cen EV, dzięki programom wsparcia finansowego, zwolnieniu z akcyzy, wyższym odpisom amortyzacyjnym oraz niższym kosztom eksploatacji (w tym energii, przeglądów i serwisu), całkowity koszt posiadania dostawczego samochodu elektrycznego może się wyrównać z TCO porównywalnego pojazdu spalinowego już po dwóch latach od rozpoczęcia eksploatacji. Oznacza to, że jeżeli dane przedsiębiorstwo zamierza użytkować pojazd przez taki okres, inwestycja w elektromobilność może się okazać najbardziej uzasadnionym ekonomicznie wyborem. Co istotne, wyliczenia TCO nie uwzględniają często pozafinansowych (w tym wizerunkowych) korzyści i przywilejów, jakie przysługują posiadaczom samochodów elektrycznym, a które mogą w znaczący sposób usprawnić prowadzenie działalności gospodarczej (takich jak np. prawo do jazdy po buspasach czy do nieograniczonego wjazdu w obręb stref czystego transportu).\*

\* Materiał dot. Polski powstał we współpracy z PSPA



Załącznik A

# Załącznik

## Raport LeasePlan EV Readiness Index 2021

#	Państwo	Punktacja	1. E-pojazdy stopień dojrzałości	2. Infrastruktura ładowania stopień dojrzałości	3. Całkowity koszt posiadania TCO	Pozycja w zeszłym roku
1	Norwegia	42	17	9	16	1
2	Holandia	38	15	9	14	1
3	Wielka Brytania	33	11	5	17	→ 3
4	Luksemburg	31	12	5	14	↓ 7
5	Szwecja	29	14	4	11	→ 5
5	Austria	29	9	6	14	↑ 6
7	Niemcy	28	12	4	12	↑ 8
8	Belgia	27	11	5	11	↑ 10
8	Finlandia	27	11	5	11	→ 8
10	Francja	26	9	5	12	↑ 12
10	Irlandia	26	12	3	11	↓ 4
10	Portugalia	26	10	3	11	→ 10
13	Dania	23	11	4	8	↓ 12
13	Szwajcaria	23	10	5	8	↑ 15
15	Włochy	21	8	4	9	↑ 17
16	Węgry	20	6	3	11	↓ 12
17	Grecja	16	3	1	12	↑ 19
18	Hiszpania	15	6	3	6	↓ 16
18	Polska	15	2	2	11	↑ 21
20	Rumunia	13	3	3	7	→ 20
20	Słowacja	13	4	4	5	↑ 21
21	Czechy	12	4	3	5	↓ 18

Najwyższa gotowość do  
wprowadzenia pojazdów EV

Najniższa gotowość do  
wprowadzenia pojazdów EV

## Wskaźnik 1: Ocena dojrzałości rynku pojazdów elektrycznych

Jednym z kluczowych czynników wpływających na dojrzałość rynku pojazdów elektrycznych jest wzrost rejestracji pojazdów elektrycznych w danym kraju. Czynnik ten obejmuje następujące elementy:

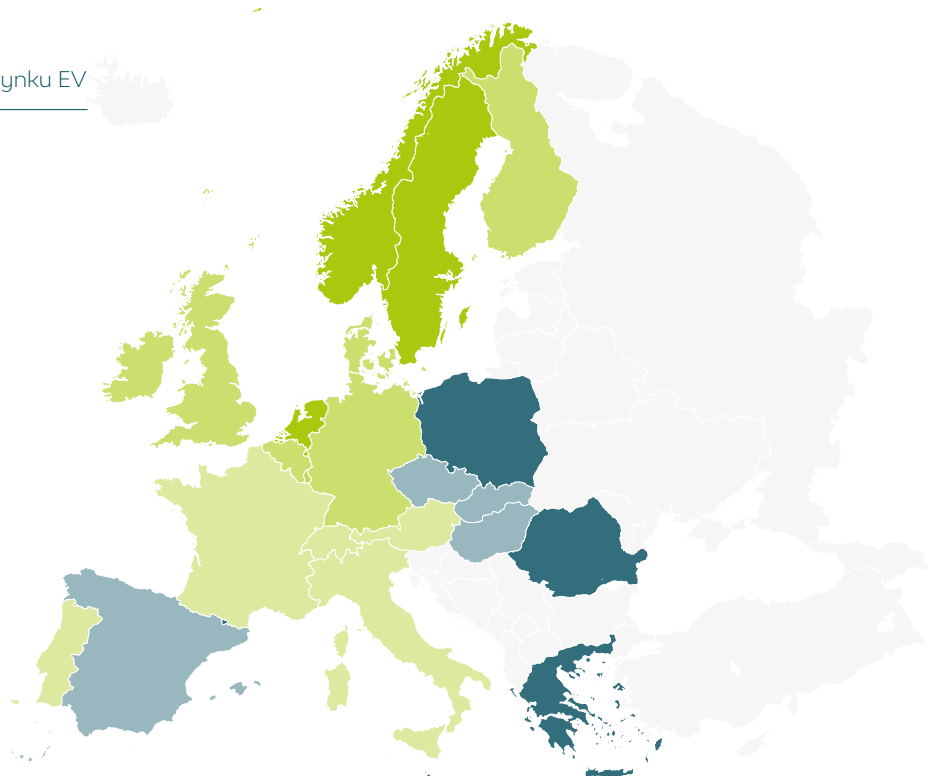
- > **Udział pojazdów elektrycznych w stosunku do liczby ludności**
- > **Udział rynkowy pojazdów elektrycznych (w tym rynek konsumencki)**
- > **Udział klientów LeasePlan w zamówieniach pojazdów elektrycznych**

Region Skandynawii i Europy Zachodniej wykazuje największy udział w rejestracji pojazdów elektrycznych.

### Legenda

Wskaźnik      Dojrzałość rynku EV

	14+
	> 11 i < 14
	> 7 i < 11
	> 4 i < 7
	< 4



## Wskaźnik 1: Dojrzałość rynku pojazdów elektrycznych

Państwo	EV na liczbę mieszkańców			EV udział w rynku					
	Rejestracje EV	EV na mieszkańca	Punktacja	APV+Benzyna+Diesel	EV udział w rynku	Punktacja	Sprzedż BEV	% BEV	Punktacja
Austria	13,378	1.50	3	150,524	8.16%	2	8,949	67%	1
Belgia	26,480	2.29	4	294,330	8.25%	2	9,311	35%	1
Czechy	2,909	0.27	1	117,495	2.42%	1	1,732	60%	1
Dania	18,464	3.17	4	173,636	9.61%	2	7,560	41%	1
Finlandia	12,215	2.21	4	47,716	20.38%	4	2,618	21%	0
Francja	110,874	1.65	3	946,061	10.49%	3	70,587	64%	1
Niemcy	204,492	2.46	4	1,631,286	11.14%	3	98,610	48%	1
Grecja	882	0.08	1	51,198	1.69%	0	292	33%	0
Węgry	3,511	0.36	1	66,579	5.01%	2	1,772	50%	1
Irlandia	5,953	1.20	3	67,924	8.06%	2	3,613	61%	1
Włochy	59,946	1.00	2	1,110,289	5.12%	2	32,538	54%	1
Luksemburg	2,990	4.78	4	28,406	9.52%	2	1,481	50%	1
Holandia	39,240	2.25	4	177,413	18.11%	3	28,852	74%	2
Norwegia	67,532	12.58	5	26,478	71.83%	5	48,175	71%	2
Polska	4,567	0.12	1	251,491	1.78%	0	2,173	48%	1
Portugalia	12,148	1.18	3	86,245	12.35%	3	5,266	43%	1
Rumunia	1,398	0.07	1	74,596	1.84%	0	1,398	100%	2
Słowacja	1,108	0.20	1	49,906	2.17%	1	578	52%	1
Hiszpania	21,175	0.45	1	487,850	4.16%	2	9,917	47%	1
Szwecja	56,559	5.48	5	127,011	30.81%	4	16,295	29%	0
Szwajcaria	19,229	2.23	4	146,616	11.59%	3	11,200	58%	1
Wielka Brytania	108,888	1.62	3	1,198,055	8.33%	2	66,611	61%	1

(x1000)

### Legenda

**EV:** BEV + FCEV + PHEV

**Udział w rynku:** Cały rynek, w tym sprzedaż B2C

**BEV:** pojazdy w pełni elektryczne

## Wskaźnik 2: Ocena infrastruktury ładowania

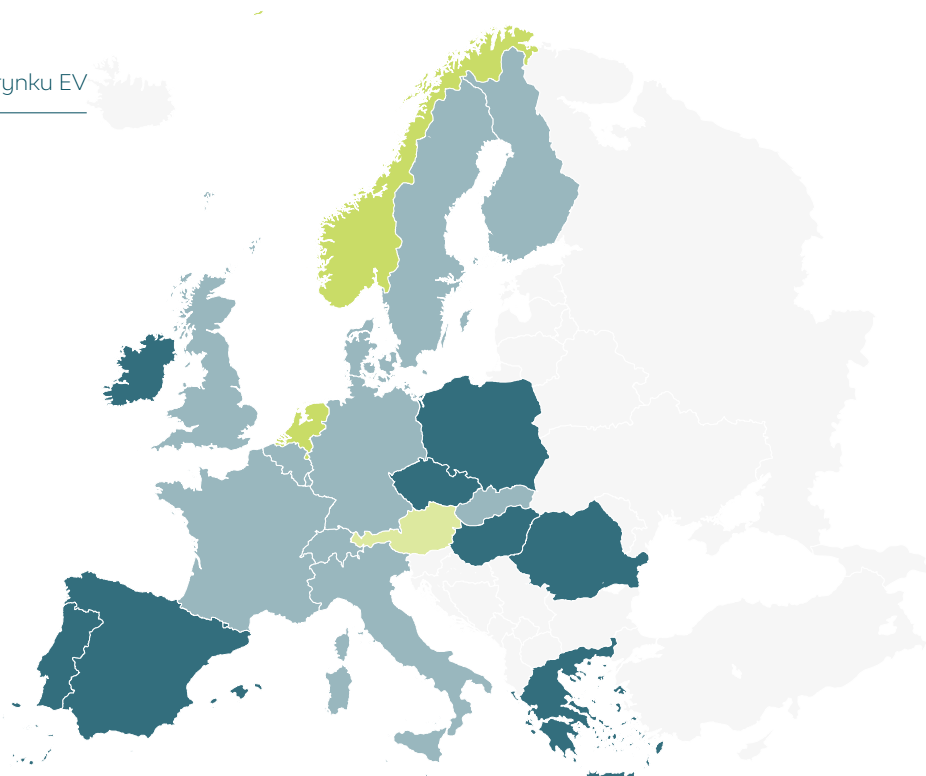
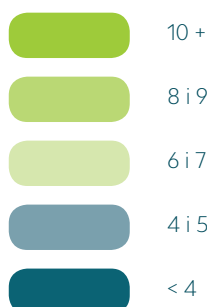
Stopień rozwoju infrastruktury ładowania jest czynnikiem, który hamuje przejście na pojazdy elektryczne. W Raporcie LeasePlan EV Readiness Index 2021 rozwój infrastruktury ładowania otrzymał najniższą punktację. Na ocenę składa się:

- > **Ilość publicznych punktów ładowania w stosunku do liczby mieszkańców**
- > **Dostępność publicznych punktów ładowania w stosunku do ilości zarejestrowanych pojazdów elektrycznych**
- > **Dostępność szybkich ładowarek (DC) w stosunku do ilości dostępnych autostrad**

Rynki takie jak Niemcy, Szwecja i Wielka Brytania znajdują się w czołówce raportu jednak uzyskały niskie wyniki w zakresie rozwoju infrastruktury ładowania.

### Legenda

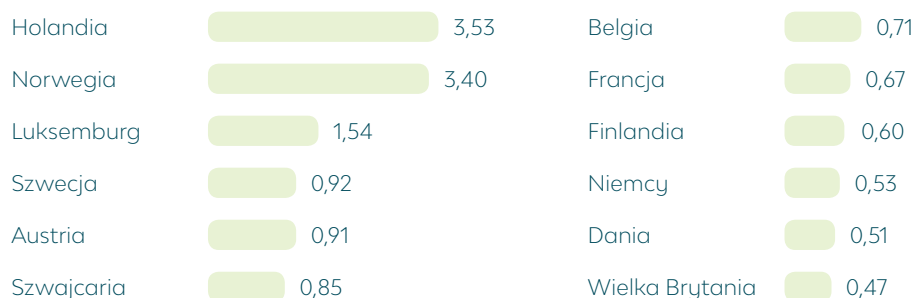
Wskaźnik      Dojrzałość rynku EV



## Publiczna infrastruktura ładowania

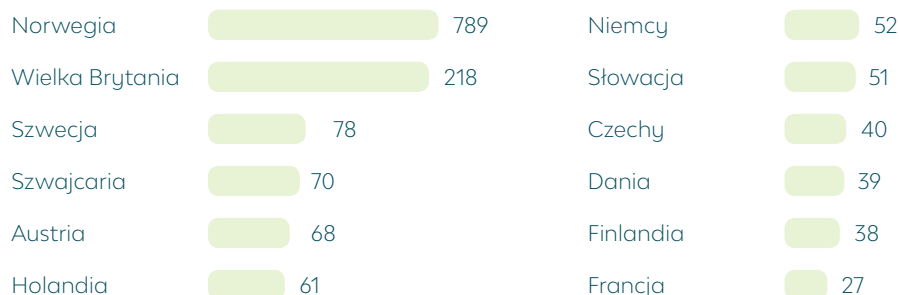
### 1. Ilość publicznych ładowarek w stosunku do liczby ludności

Ilość ładowarek publicznych / liczba ludności (x1000)



### 2. Dostęp do szybkich ładowarek na autostradach

# lokalizacji szybkich ładowarek na 100 km autostrady



### 3. Porównanie publicznych sieci ładowania na 12 największych rynkach

Porównanie publicznie dostępnych ładowarek, zarówno o normalnej prędkości (AC), jak i do szybkiego ładowania (DC), wskazuje na duże różnice w rozwoju infrastruktury pomiędzy poszczególnymi krajami.

Wiąże się to z rejestracjami pojazdów elektrycznych (więcej pojazdów elektrycznych na drogach oznacza większe zapotrzebowanie na infrastrukturę publiczną) oraz rozwojem urbanizacji i infrastruktury (np. Jak gęsto budowane są miasta? Ile kilometrów autostrad? Ilu kierowców posiada prywatny podjazd?).

Porównanie to wskazuje na potrzebę szybszego rozwoju publicznej infrastruktury ładowania w Europie.

## Wskaźnik 2: Stopień rozwoju infrastruktury ładowania

Państwo	Punkty ładowania / populacja					Punkty ładowania / pojazdy EV		Szybkie ładowarki		
	# ilość publicznych punktów ładowania 2021	# ilość publicznych punktów ładowania o standardowej szybkości 2021	# ilość publicznych punktów szybkiego ładowania 2021	# ilość punktów ładowania na mieszkańca (x1000) 2021	Punktaacja: ilość punktów ładowania na mieszkańca	Ilość stacji ładowania do ilości zarejestrowanych pojazdów elektrycznych EV 2021	Ocena punktowa. Ilość stacji ładowania do ilości pojazdów elektrycznych EV	% szybkich punktów ładowania 2021	# ilość publicznych punktów ładowania na 100 km autostrady	Punktaacja. Szybkie punkty ładowania na km autostrady
Austria	8065	6885	1180	0.91	2	0.603	3	14.6%	67.70	1
Belgia	8246	7815	431	0.71	2	0.311	2	5.2%	24.45	1
Czechy	1000	499	501	0.09	0	0.344	2	50.1%	40.02	1
Dania	2948	2425	523	0.51	2	0.160	1	17.7%	39.35	1
Finlandia	3289	2934	355	0.60	2	0.269	2	10.8%	38.34	1
Francja	44892	41797	3095	0.67	2	0.405	2	6.9%	26.52	1
Niemcy	43776	36942	6834	0.53	2	0.214	1	15.6%	52.01	1
Grecja	199	118	81	0.02	0	0.226	1	40.7%	3.86	0
Węgry	981	722	259	0.10	0	0.279	2	26.4%	13.07	1
Irlandia	1033	812	221	0.21	1	0.174	1	21.4%	24.13	1
Włochy	13176	12150	1026	0.22	1	0.220	2	7.8%	14.78	1
Luksemburg	965	954	11	1.54	3	0.323	2	1.1%	6.67	0
Holandia	61534	59850	1684	3.53	4	1.568	4	2.7%	61.10	1
Norwegia	18273	13547	4726	3.40	4	0.271	2	25.9%	788.98	3
Polska	791	462	329	0.02	0	0.173	1	41.6%	20.10	1
Portugalia	2109	1727	382	0.20	1	0.174	1	18.1%	12.46	1
Rumunia	434	273	161	0.02	0	0.310	2	37.1%	19.56	1
Słowacja	626	379	247	0.11	0	0.565	3	39.5%	51.24	1
Hiszpania	7738	6045	1693	0.16	0	0.365	2	21.9%	10.86	1
Szwecja	9511	7840	1671	0.92	2	0.168	1	17.6%	78.38	1
Szwajcaria	7304	6275	1029	0.85	2	0.380	2	14.1%	70.38	1
Wielka Brytania	31320	22965	8355	0.47	1	0.288	2	26.7%	217.69	2

(x1000)

### Definicja

**Prędkość standardowa:** Ładowanie prądem zmiennym o mocy od 3,6 kW do 22 kW

**Szybka prędkość:** Ładowanie prądem stałym o mocy powyżej 22 kW



## Wskaźnik 3: Ocena całkowitego kosztu posiadania

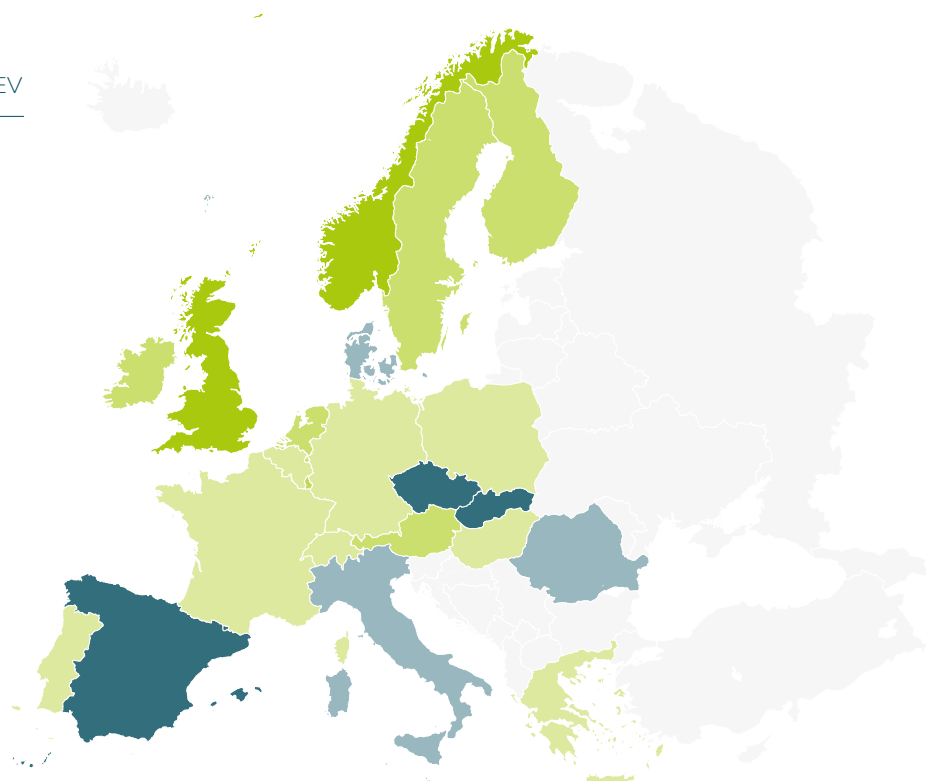
Popyt na pojazdy elektryczne wynika z przystępnych cen pojazdów elektrycznych na danym rynku. Nasz raport porównuje następujące elementy całkowitego kosztu posiadania pojazdu elektrycznego:

- > **Wsparcie rządowe**
- > **Opodatkowanie kierowców**
- > **Ceny energii**
- > **Koszt miesięcznego wynajmu pojazdu**

Raport wskazuje, że wiele krajów zapewnia duże wsparcie rządowe. Niższe opodatkowanie kierowców i niższa rata za wynajem pojazdów elektrycznych wskazuje, że w wielu krajach europejskich całkowity koszt posiadania (TCO) takich aut porównywalny jest do kosztu auta z silnikiem spalinowym.

### Legenda

Wskaźnik	Dojrzałość EV
----------	---------------



## Wskaźnik 3: Całkowity koszt posiadania

### Wsparcie rządowe

#### Państwo\*

	Dopłaty do zakupu	Ulgi z tytułu rejestracji	Korzyści podatkowe z tytułu własności	Korzyści podatkowe dla firm	Ulgi VAT	Inne ulgi finansowe	Wsparcie lokalne	Wsparcie infrastruktury
Austria	Doskonale	Doskonale	Doskonale	Doskonale	Dobre	Brak	Średnie	Dobre
Belgia	Brak	Doskonale	Doskonale	Doskonale	Brak	Dobre	Brak	Dobre
Czechy	Brak	Brak	Brak	Dobre	Brak	Brak	Dobre	Średnie
Dania	Brak	Doskonale	Brak	Dobre	Brak	Brak	Brak	Brak
Finlandia	Dobre	Dobre	Dobre	Brak	Brak	Doskonale	Średnie	Średnie
Francja	Doskonale	Dobre	Dobre	Doskonale	Brak	Dobre	Średnie	Dobre
Niemcy	Doskonale	Brak	Doskonale	Doskonale	Brak	Brak	Średnie	Dobre
Grecja	Doskonale	Dobre	Brak	Doskonale	Dobre	Dobre	Dobre	Dobre
Węgry	Dobre	Doskonale	Dobre	Doskonale	Brak	Brak	Dobre	Brak
Irlandia	Średnie	Doskonale	Doskonale	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak
Włochy	Doskonale	Brak	Doskonale	Brak	Brak	Brak	Brak	Dobre
Luksemburg	Doskonale	Brak	Dobre	Dobre	Brak	Brak	Brak	Brak
Holandia	Dobre	Doskonale	Doskonale	Dobre	Brak	Dobre	Brak	Doskonale
Norwegia	Brak	Doskonale	Dobre	Dobre	Doskonale	Doskonale	Dobre	Dobre
Polska	Średnie	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Dobre	Średnie
Portugalia	Dobre	Dobre	Doskonale	Dobre	Dobre	Dobre	Dobre	Brak
Rumunia	Doskonale	Brak	Dobre	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak
Słowacja	Brak	Dobre	Brak	Brak	Brak	Dobre	Średnie	Doskonale
Hiszpania	Doskonale	Dobre	Dobre	Brak	Brak	Brak	Dobre	Dobre
Szwecja	Doskonale	Brak	Dobre	Doskonale	Brak	Brak	Średnie	Dobre
Szwajcaria	Doskonale	Dobre	Brak	Brak	Brak	Średnie	Brak	Dobre
Wielka Brytania	Doskonale	Doskonale	Doskonale	Doskonale	Dobre	Dobre	Dobre	Dobre

\* Szczegóły dotyczące poszczególnych krajów znajdują się w **Załączniku B**

## Wskaźnik 3: Całkowity koszt posiadania

Państwo	Opodatkowanie kierowców		Koszt energii elektrycznej					Porównanie kosztu rat miesięcznych			
	Ocena punktowa dla opodatkowania kierowców	Wskaźnik opodatkowania kierowców 2021 (BEV vs ICE, niższy jest korzystniejszy)	Koszt paliwa (cena litra benzynu w EUR)	Średnia cena benzynu na 100 km	Cena energii (średnia kWh w EUR)	Średnia cena energii elektrycznej za 100 km	Wskaźnik cen energii (niższa wartość jest lepsza)	Ocena punktowa cen energii	Wskaźnik kosztu wynajmu (niższa wartość jest korzystniejsza)	Wskaźnik kosztu wynajmu (niższa wartość jest korzystniejsza)	Ocena punktowa TCO 2021
Austria	0%	5	€1.09	€5.45	€0.19	€3.38	62%	1	101%	95%	4
Belgia	70%	2	€1.32	€6.60	€0.24	€4.36	66%	1	100%	94%	5
Czechy	112%	0	€1.06	€5.30	€0.17	€3.08	58%	2	138%	124%	1
Dania	129%	0	€1.49	€7.45	€0.24	€4.25	57%	2	108%	98%	4
Finlandia	76%	2	€1.50	€7.50	€0.17	€3.03	40%	3	118%	109%	3
Francja	78%	2	€1.45	€7.25	€0.18	€3.30	46%	2	102%	88%	4
Niemcy	50%	4	€1.33	€6.65	€0.29	€5.22	78%	0	81%	81%	5
Grecja	0%	5	€1.46	€7.30	€0.17	€3.03	41%	3	141%	113%	0
Węgry	0%	5	€1.04	€5.20	€0.13	€2.28	44%	3	180%	148%	0
Irlandia	0%	5	€1.28	€6.40	€0.23	€4.15	65%	1	114%	104%	3
Włochy	93%	1	€1.45	€7.25	€0.21	€3.85	53%	2	102%	91%	4
Luksemburg	46%	5	€1.16	€5.80	€0.18	€3.28	56%	2	94%	87%	5
Holandia	59%	4	€1.58	€7.90	€0.17	€3.06	39%	3	115%	98%	3
Norwegia	55%	4	€1.57	€7.85	€0.12	€2.18	28%	3	82%	74%	5
Polska	0%	5	€1.00	€5.00	€0.16	€2.81	56%	2	116%	106%	3
Portugalia	127%	0	€1.45	€7.25	€0.17	€3.02	42%	3	103%	91%	4
Rumunia	115%	0	€0.98	€4.90	€0.15	€2.78	57%	2	120%	106%	3
Słowacja	114%	0	€1.21	€6.05	€0.18	€3.16	52%	2	139%	121%	1
Hiszpania	108%	0	€1.20	€6.00	€0.21	€3.74	62%	1	126%	113%	2
Szwecja	66%	3	€1.44	€7.20	€0.19	€3.34	46%	2	117%	101%	3
Szwajcaria	94%	1	€1.29	€6.45	€0.20	€3.58	56%	2	116%	106%	3
Wielka Brytania	0%	5	€1.31	€6.55	€0.20	€3.55	54%	2	92%	85%	5

(x1000)

Oparte na średnim zużyciu 5 litrów/100 km

Oparte na średnim zużyciu 18 kWh/100 km

Nie ujęte w indeksie dla PT, ponieważ nie jest to powszechna praktyka rynkowa

## Ogólne wskaźniki danych

Państwo	Kod państwa	Populacja 2020	Infrastruktura autostrad
Austria	AT	8,901,064	1,743
Belgia	BE	11,549,888	1,763
Czechy	CZ	10,693,939	1,252
Dania	DK	5,822,763	1,329
Finlandia	FI	5,525,292	926
Francja	FR	67,098,824	11,671
Niemcy	DE	83,166,711	13,141
Grecja	GR	10,709,739	2,098
Węgry	HU	9,769,526	1,982
Irlandia	IE	4,963,839	916
Włochy	IT	60,244,639	6,943
Luksemburg	LU	626,108	165
Holandia	NL	17,407,585	2,756
Norwegia	NO	5,367,580	599
Polska	PL	37,958,138	1,637
Portugalia	PT	10,295,909	3,065
Rumunia	RO	19,317,984	823
Słowacja	SK	5,457,873	482
Hiszpania	ES	47,329,981	15,585
Szwecja	SE	10,327,589	2,132
Szwajcaria	CH	8,606,033	1,462
Wielka Brytania	UK	67,025,542	3,838



# Definicje

## Zamówienia w LeasePlan

### Zamówienia na samochody elektryczne w LeasePlan

Kraje zostały porównane na podstawie ilości zamówień na pojazdy elektryczne plugin-hybrid i pojazdy w pełni elektryczne.

### Zamówienia LeasePlan na samochody w pełni elektryczne

Kraje zostały porównane na podstawie liczby zamówień na pojazdy w pełni elektryczne (BEV) jako % całkowitej liczby zamówień na pojazdy elektryczne.

## Opodatkowanie kierowców

Obliczyliśmy miesięczny koszt wynajmu pojazdów BEV i Porównaliśmy je z pojazdami ICE. Uwzględniliśmy standardowe pojazdy, choć wybór pojazdów może być różny w zależności od popularności w danym kraju.

Obliczyliśmy koszty podatkowe netto kierowcy pojazdu elektrycznego w porównaniu do pojazdu z silnikiem Diesla. Porównaliśmy poniższe modele:

- BMW 320 diesel
- Tesla model 3 standardowy zasięg

Przyjęliśmy następujące założenia:

- > Pracownik jeździ w 70% służbowo, w 30% prywatnie
- > Odległość dojazdu do pracy (domu) wynosi 25 km w jedną stronę
- > Roczne wynagrodzenie brutto pracownika wynosi €60,000 lub lokalny odpowiednik

Podana liczba to procentowy udział opodatkowania kierowcy, który użytkuje elektryczną Teslę vs spalinowe BMW.

## Koszt miesięcznego wynajmu

Obliczyliśmy miesięczny koszt wynajmu grupy pojazdów BEV i porównaliśmy je z pojazdami ICE. Uwzględniliśmy standardowe pojazdy, choć wybór pojazdów może być różny w zależności od popularności w danym kraju.

### Samochody ICE

- > Renault Clio / Hyundai Kona diesel
- > Ford Focus / Volkswagen Golf
- > Audi A4 / BMW serii 3

### Samochody BEV

- > Renault Zoe / Hyundai Kona BEV
- > Volkswagen ID3 / Nissan Leaf
- > Tesla model 3 / Polestar 2

Do obliczenia miesięcznej raty przyjęto umowę na 48 miesięcy z przebiegiem 25 000 km rocznie i następującymi usługami:

- > Finansowanie
- > Przeglądy, naprawy oraz opony
- > Ubezpieczenie

Miesięczna rata nie obejmuje kosztów paliwa/energii elektrycznej.

## Koszt energii

Porównaliśmy ceny energii elektrycznej z cenami paliw.

W przypadku cen energii elektrycznej zastosowaliśmy kombinację ładowarek publicznych, domowych i tych w miejscu pracy w oparciu o następujące założenia:

- > 60% ładowanie w domu
- > 30% ładowanie w miejscu pracy
- > 10% ładowanie publiczne

Taryfy kWh, które porównaliśmy, bazują na:

- > Ładowanie w domu:  
Gospodarstwa domowe 2500 kWh  
< 5000 kWh / wliczając podatki.
- > Miejsce pracy: nie gospodarstwa domowe / 500 MWh  
< 200 MWh pasmo / bez VAT i innych podatków i opłat podlegających zwrotowi

## Wyjaśnienie skali punktacji

KPI

Punktacja

Komentarze

0

1

2

3

4

5

### 1. Stopień dojrzałości pojazdów elektrycznych

1.1 Pojazdy EV na liczbę ludności

0	>0 i <0.5	>0.5 i <1	>1 i <2	>2 i <5	>2 i <5
---	--------------	--------------	------------	------------	------------

Skala progresywna oparta na średniej liczbie posiadanych samochodów w danym kraju

1.2 Udział w rynku pojazdów EV

<2%	>2% i <4%	>4% i <10%	>10% i <20 %	> 20% i <50%	>50%
-----	--------------	---------------	-----------------	-----------------	------

Skala progresywna, aby zaznaczyć ekspansywny wzrost EV

1.3 Udział w rynku pojazdów BEV

<35%	>35% i <70%	>70%
------	----------------	------

Skala podkreślająca potrzebę przejścia na pojazdy w pełni elektryczne

### 2. Stopień rozwoju infrastruktury ładowania

2.1 Stacje ładowania na liczbę mieszkańców

<0.2	>0.2 i <0.5	>0.5 i <1	>1 i <2	>2 i <5	>5
------	----------------	--------------	------------	------------	----

Skala progresywna do oceny rozwoju publicznej sieci ładowania

2.2 Stacje ładowania na każdy zarejestrowany pojazd elektryczny

<0.1	>0.1 i <0.25	>0.25 i <0.5	>0.5 i <1	>1 i <2	>2
------	-----------------	-----------------	--------------	------------	----

Skala progresywna do oceny istniejącej sieci ładowania dla nowych pojazdów elektrycznych

2.3 Ilość szybkich ładowarek na km autostrady

<0.1	>0.1 i <0.5	>1 i <5	>5
------	----------------	------------	----

Skala progresywna, aby przedstawić wzrost dla różnych krajów

### 3. Całkowity koszt posiadania

3.1 Wsparcie rządowe

Brak	Średnie	Dobre	Doskonale
------	---------	-------	-----------

Wskaźnik liniowy. Wsparcie rządowe jest oceniane w ramach danego kraju i między krajami w ramach tej samej kategorii

3.2 Opodatkowanie kierowców

>100%	90% - 100%	75% - 90%	60% - 75%	50% - 60%	>50%
-------	------------	-----------	-----------	-----------	------

Wskaźnik liniowy, który ocenia korzyść dla kierowców pojazdów elektrycznych jako skuteczną strategię

3.3 Ceny energii

>75%	>60% i <75%	>45% i <60%	<45%
------	----------------	----------------	------

Wskaźnik liniowy, który ocenia korzyść dla kierowców pojazdów elektrycznych jako skuteczną strategię

3.4 Porównanie miesięcznego kosztu wynajmu

>140%	>130 i <140%	120% - 130%	110% - 120%	100% - 110%	<100%
-------	-----------------	-------------	-------------	-------------	-------

Wskaźnik liniowy, który wskazuje na niższą miesięczną ratę dla EV w porównaniu do ICE



# Źródła

Elementy/KPI

Źródło danych

## 1. Stopień dojrzałości pojazdów elektrycznych

- |  |                                  |
|--|----------------------------------|
| <p><b>1.1 % pojazdów EV na liczbę ludności</b></p> <p><a href="http://www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/">www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/</a></p>   | Eurostat, ACEA                   |
| <p><b>1.2 % udziału w rynku pojazdów EV</b></p> <p>1.2.1 % udziału w rynku pojazdów EV</p> <p>1.2.2 % udziału w rynku pojazdów BEV</p> <p><a href="http://www.acea.be/statistics/tag/category/electric-and-alternative-vehicle-registrations-(Q1-Q3-results)">www.acea.be/statistics/tag/category/electric-and-alternative-vehicle-registrations-(Q1-Q3-results)</a></p> | Eurostat, ACEA<br>Eurostat, ACEA |
| <p><b>1.3 % zamówień pojazdów EV w LeasePlan</b></p> <p>1.3.1 udział w zamówieniach pojazdów EV</p> <p>1.3.2 udział w zamówieniach pojazdów BEV</p>  | Zamówienia LeasePlan             |

## 2. Stopień rozwoju infrastruktury ładowania

- |   |                |
|---|----------------|
| <p><b>2.1 Stacje ładowania na liczbę mieszkańców</b></p> <p><a href="http://www.eafo.eu/alternative-fuels/electricity/charging-infra-stats">www.eafo.eu/alternative-fuels/electricity/charging-infra-stats</a></p>  | Eurostat, EAFO |
| <p><b>2.2 Stacje ładowania na każdy zarejestrowany pojazd elektryczny</b></p> <p><a href="http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_if_motorwa&amp;lang=en">appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_if_motorwa&amp;lang=en</a></p> | ACEA, EAFO     |
| <p><b>2.3 Ilość szybkich ładowarek na km autostrady</b></p>   | Eurostat, EAFO |

## 3. Całkowity koszt posiadania

- |  |                                |
|--|--------------------------------|
| <p><b>3.1 Wsparcie rządowe</b></p>   | EAFO with LeasePlan validation |
| <p><b>3.2 Opodatkowanie kierowców</b></p> <p><a href="http://www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/">www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/</a></p>  | LeasePlan consultancy services |
| <p><b>3.3 Ceny energii</b></p> <p><a href="http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nrg_pc_204&amp;lang=en">appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nrg_pc_204&amp;lang=en</a></p> | Global fuel prices, Eurostat   |
| <p><b>3.4 Porównanie miesięcznego kosztu wynajmu</b></p>   | LeasePlan consultancy services |



Załącznik B

# Analiza poszczególnych państw



## Austria

### Wsparcie rządowe

#### Dotacje do zakupu

- > Dotacja do 5.000 euro dotyczy pojazdów w pełni elektrycznych i pojazdów na ogniwa paliwowe. Dopłata dla hybryd plug-in i pojazdów o zwiększonym zasięgu wynosi 2.500 euro.
- > Wymagania: Cena katalogowa standardowego modelu pojazdu (bez wyposażenia) nie powinna przekraczać 60.000 euro, a elektryczny zasięg pojazdu musi wynosić co najmniej 50 km.
- > Modele hybrydowe typu plug-in z silnikiem diesla są zwolnione z dotacji.
- > Istnieją 3 źródła finansowania (rząd federalny, producenci pojazdów, federalne landy w Austrii).
- > Dotacja jest dostępna do końca 2020 roku. Na 2021 dotacja może być niższa (€ 4,000 dla EV i 2.000 € dla PHEV), ale nie ma jeszcze decyzji rządu.

#### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Nie ma podatku (NoVa - podatku rejestracyjnego) dla pojazdów o zerowej emisji. NoVA jest obliczany na podstawie CO<sub>2</sub>, ponieważ EV mają zerową emisję CO<sub>2</sub>, NoVA nie jest naliczany.

#### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > Pojazdy elektryczne są zwolnione z podatku od ubezpieczeń komunikacyjnych (motorbezogene Versicherungssteuer - który jest związany z wielkością silnika pojazdu), to nie dotyczy pojazdów z rozszerzonym zasięgiem i samochodów hybrydowych. W tego typu pojazdach kalkulacja opiera się na części ICE.

#### Ulgi podatkowe dla firm

#### Ulga VAT

- > Możliwość odliczenia podatku VAT od pojazdów elektrycznych o wartości zakupu do 40.000 euro.
- > Częściowe odliczenie podatku VAT przy wartości zakupu do €80.000.
- > Od wartości zakupu wynoszącej €80.000 i powyżej nie ma możliwości odliczenia podatku VAT.

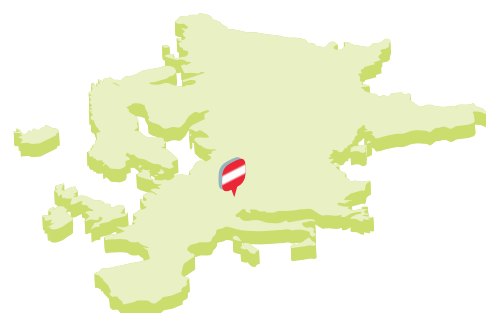
#### Inne korzyści finansowe

#### Wsparcie lokalne

- > Darmowe parkowanie: W kilku miastach pojazdy elektryczne są zwolnione z opłat za parkowanie (z wyjątkiem Wiednia). Na określonych autostradach nie obowiązuje ograniczenie prędkości dla pojazdów elektrycznych. Zgodnie z federalną ustawą o kontroli emisji spalin pojazdów elektrycznych nie obowiązuje ograniczenie prędkości. Tablica rejestracyjna w kolorze zielonym jest wymagana na określonych drogach (obowiązuje jeszcze maksymalne ograniczenie prędkości, np. oznakowane autostrady z ograniczeniem prędkości do 80 km/h -> maksymalne ograniczenie prędkości do 130 km/h dla pojazdów elektrycznych).

#### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Obecnie nie ma możliwości wyciągnięcia prawnych konsekwencji z blokowania publicznych stacji ładowania, przez pojazdy konwencjonalne (holowanie itp.).
- > Dostawcy usług ładowania pracują wspólnie z partnerami i decydentami nad ogólnym rozporządzeniem zakazu parkowania.
- > Instalacja publicznych stacji ładowania jest dotowana. Wysokość dotacji zależy od rodzaju stacji ładowania (300 € do 15 000 € dla stacji ładowania DC). Warunek: dostępne dla społeczeństwa / za 15.000 € dotacji - w połączeniu z zakupem elektrycznego LCV lub autobusu elektrycznego.





## Wsparcie rządowe

### Dotacje do zakupu

- > Odwołane od 2020 roku.

### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Flandria: pojazdy elektryczne zarejestrowane na nazwisko osoby prywatnej lub spółkę są zwolnione z podatku rejestracyjnego.
- > Walonia i Bruksela: pojazdy elektryczne płacą najniższą stawkę podatku rejestracyjnego.
- > Firmy leasingowe zarejestrowane we Flandrii są teraz również zwolnione z podatku rejestracyjnego dla EV (od 01/07/2020).
- > Firmy leasingowe zarejestrowane w regionie Brukseli lub Walonii płacą minimalny podatek rejestracyjny.

### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > Flandria: pojazdy elektryczne zarejestrowane na nazwisko osoby prywatnej lub spółkę są zwolnione z podatku drogowego.
- > Walonia i Bruksela: pojazdy elektryczne płacą najniższą stawkę podatku drogowego.
- > Firmy leasingowe zarejestrowane we Flandrii są teraz również zwolnione z podatku drogowego dla pojazdów elektrycznych. (od 01/07/2020).
- > Firmy leasingowe zarejestrowane w regionie Brukseli lub Walonii płacą minimalny podatek drogowy.

### Ulgi podatkowe dla firm

- > Wydatki związane z użytkowaniem pojazdów zeroemisyjnych można w 100% odliczyć od podatku dochodowego od osób prawnych.

### Ulga VAT

### Inne korzyści finansowe

- > Koszt energii elektrycznej dla pojazdu w pełni elektrycznego można w 100% odliczyć od podatku dochodowego od osób prawnych.

### Wsparcie lokalne

### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Koszty infrastruktury do ładowania (zakup i instalacja punktów ładowania) można w 100% odliczyć od podatku dochodowego od osób prawnych. Zarówno w przypadku ładowania w miejscu pracy, jak i ładowania w domu, które zapewnia pracodawca. Brak dodatkowego świadczenia rzeczowego dla pracownika.





## Wsparcie rządowe

### Dotacje do zakupu

- > Wsparcie rządowe na rok 2021 nie zostało jeszcze określone. Nie wiadomo, czy będzie dostępne. Grupa robocza przygotowująca projekt wsparcia zakończyła swoją działalność wiosną 2020 r. LeasePlan Czechy komunikuje się z Ministerstwem Przemysłu i Handlu za pośrednictwem ČLFA (Związek Leasingowy).

### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

### Ulgi podatkowe dla firm

- > Zwolnione z podatku drogowego (BEV, PHEV, CNG). Prywatne użytkowanie samochodu służbowego jest traktowane jako dochód podlegający opodatkowaniu w Czechach i rozliczane według zryczałtowanej miesięcznej stawki i w wysokości 1% ceny brutto od zakupu pojazdu (taka sama stawka dla EV i ICE).

### Ulga VAT

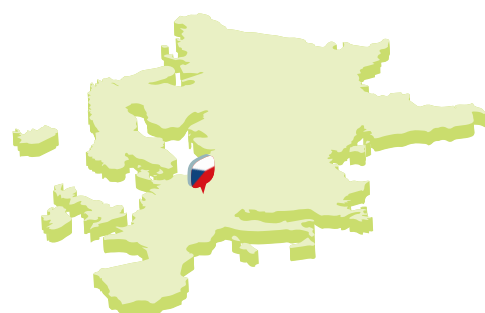
### Inne korzyści finansowe

### Wsparcie lokalne

- > Zwolnienie z opłat za przejazd autostradą dla samochodów osobowych, od 2020 r.;  
Bezpłatne parkowanie w centrach dużych miast (w Pradze od 2018 roku).

### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Działa publiczne wsparcie infrastrukturalne dla przedsiębiorstw energetycznych. Brak wsparcia dla infrastruktury prywatnej/firmowej.





## Wsparcie rządowe

### Dotacje do zakupu

#### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Nowe podatki wprowadzone z myślą o pojazdach o zerowej emisji i niskiej emisji (< 50g CO<sub>2</sub>/km). Podatek od wartości wszystkich pojazdów: 25% od pierwszych 65.000 DKK, następnie 85% do 202.200 DKK i 150% powyżej 202.200 DKK. Pojazdy zeroemisyjne mogą uzyskać zniżkę w wysokości 60%, a niskoemisyjne 55%. Ponadto, pojazdy zeroemisyjne otrzymują dodatkowo 170.000 DKK zniżki podatków, a niskoemisyjne 50 000 DKK. Zarówno zniżki, jak i świadczenia pieniężne będą stopniowo wycofywane w ciągu najbliższych lat. Oznacza to, że pojazdy z zerową emisją są wolne od podatku do wysokości DKK 500.000 DKK (około € 67.000), co czyni PHEV tańsze niż ten sam model w wersji ICE.

#### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

#### Ulgi podatkowe dla firm

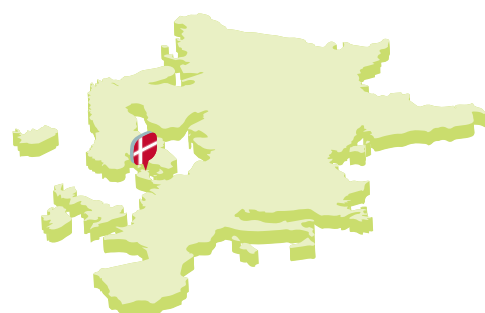
- > Brak podatku od domowej ładowarki dla kierowcy. W 2020 r. przestaje obowiązywać benefit podatkowy dla kierowców samochodów służbowych (obniżenie podatku od osób fizycznych o 40.000 DKK).

#### Ulga VAT

#### Inne korzyści finansowe

#### Wsparcie lokalne

#### Wsparcie infrastruktury ładowania



## Finlandia

### Wsparcie rządowe

#### Dotacje do zakupu

- > 1) Dopłata bezpośrednia do zakupu: 2 000 euro za BEV < 50 000 euro. Dostępne tylko dla osób prywatnych, nie dla firm 2) Zachęta do pozbycia się starych samochodów: dla samochodów 10+ lat dodatek do zakupu €2,000 dla nowego PHEV (max 98g/km), BEV lub samochodu na gaz.

#### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Podatek od pojazdów, który płaci się przy zakupie, jest uzależniony od emisji CO<sub>2</sub> pojazdu. W przypadku pojazdów BEV jest on najniższy (2,7 %).

#### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > Podatek od posiadania jest taki sam jak podatek od rejestracji. Obowiązuje roczny podatek od pojazdu, bazujący na podatku podstawowym plus podatku od mocy napędowej. Podatek podstawowy jest oparty na emisji CO<sub>2</sub> samochodu. Podatek od mocy napędowej jest oparty na całkowitej masie samochodu dla wszystkich innych paliw z wyjątkiem benzyny. Dla BEV wynosi on 1,5 c na dzień od 100 kg, dla PEV z silnikiem diesla 4,9 c, dla PHEV z silnikiem benzynowym 0,5 c.

#### Ulgi podatkowe dla firm

#### Ulga VAT

#### Inne korzyści finansowe

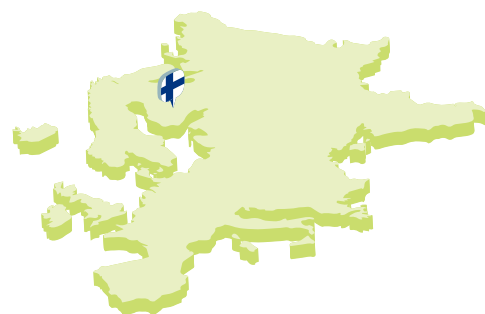
- > 1) Korzyść dla kierowców: miesięczne wartości podatkowe dla BEV zostaną obniżone o €290 (nieograniczona korzyść samochodowa) lub €170 (ograniczona korzyść samochodowa). Brak korzyści dla pracodawcy, tylko dla pracowników. 2) Nie będzie już dodatku finansowego za ładowanie samochodu w pracy energią elektryczną opłacaną przez pracodawcę w 2021. Gdy pracownik korzysta z energii elektrycznej opłacanej przez pracodawcę w miejscu pracy lub w publicznym punkcie ładowania pokrywa wszelkie inne koszty związane z energią napędową samochodu, świadczenie motoryzacyjne jest uznawane za świadczenie ograniczone.

#### Wsparcie lokalne

- > Korzyść dla kierowców: miesięczny podatek > 50 % zniżki na parkowanie w mieście Helsinki za niską emisję CO<sub>2</sub>.

#### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Dotacja dla spółdzielni mieszkaniowych na budowę infrastruktury do ładowania samochodów elektrycznych.



## Francja

### Wsparcie rządowe

#### Dotacje do zakupu

- > System Premiowy dla długoterminowego finansowania zakupu lub leasingu (> 2 lata) dla samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych. Dla emisji CO<sub>2</sub> na poziomie od 0 do 20g.
- > Dodatek do zakupu pojazdów elektrycznych wynosi 5 000 euro dla samochodów o cenie poniżej 45 000 euro, premia w wysokości 3 000 euro dla ceny pomiędzy €45,000 a €60,000, a te, których cena wynosi ponad €60,000 nie otrzymają dotacji. Niektóre pojazdy PHEV mogą również otrzymać premii za zakup w wysokości 2.000 euro pod następującymi warunkami (CO<sub>2</sub> < 50g, minimalny zasięg w trybie elektrycznym 50 km i cena zakupu < 50.000 euro). Kwoty te będą się co roku stopniowo zmniejszać o €1,000. (Kwoty zostały zrewaloryzowane w okresie Covid-19 (w maju))\*.

#### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Pojazdy w pełni elektryczne i hybrydy typu plug-in są częściowo lub całkowicie zwolnione z opłat rejestracyjnych.

#### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > Podniesienie limitu amortyzacji dla pojazdów elektrycznych: 30 000 euro w porównaniu do 18 300 euro dla pojazdów spalinowych oraz dla pojazdów typu PHEV: 20 300 euro.

#### Ulgi podatkowe dla firm

- > Podatek od emisji CO<sub>2</sub> dotyczy tylko samochodów osobowych. Uwzględni on dwa czynniki. Pierwszy z nich jest oparty na emisji CO<sub>2</sub>, a drugi na wpływie na środowisko (rodzaj paliwa, emisje Nox), EV i PHEV są zwolnione z tego podatku.

#### Ulga VAT

#### Inne korzyści finansowe

- > Świadczenie rzeczowe (BIK), nowość od listopada 2019 r., koszty energii elektrycznej ponoszone przez pracodawcę nie są brane pod uwagę przy obliczaniu BIK.
- > Od BIK jako całości ma być stosowana ulga w wysokości 50%. Kwota tego odliczenia jest ograniczona do 1.800 euro rocznie.
- > Kalkulacja BIK opiera się na cenie nabycia samochodu => 9 % w skali roku.

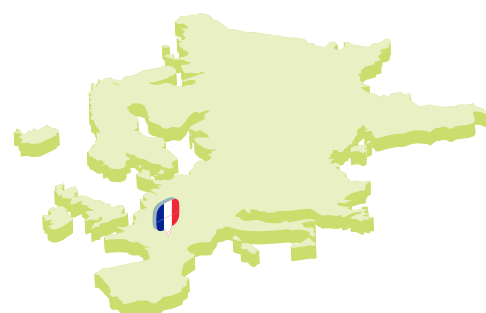
#### Wsparcie lokalne

- > Niektóre regiony oferują dodatkowe premie dla MŚP i właścicieli prywatnych.

#### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Premia ADVENIR pokrywa koszty dostawy i instalacji punktów ładowania do 40%\* w przypadku przedsiębiorstw i podmiotów publicznych oraz 50% w przypadku spółdzielni mieszkaniowych.

\* Maksymalna kwota dotacji została ustalona na 960 euro na punkt ładowania. Dla instalacji prywatnych, 30% ulga podatkowa na instalację infrastruktury ładowania, dotacje będą miały zgodnie z nowym harmonogramem.





## Niemcy

### Wsparcie rządowe

#### Dotacje do zakupu

- > Dla samochodów z napędem wyłącznie elektrycznym, których cena katalogowa nie przekracza 40 000 euro, dofinansowanie wynosi do 6 000 euro, a dla samochodów hybrydowych do 4 500 euro. W przypadku samochodów z napędem wyłącznie elektrycznym, których cena katalogowa wynosi od 40 000 do 65 000 euro, dofinansowanie spada do 5.000 euro, a dla hybryd do 3.750 euro. Cena katalogowa dotyczy modelu podstawowego. Akcja obejmuje maksymalnie 400.000 samochodów. Rząd federalny obejmie akcją łącznie od 650.000 do 700.000 samochodów. Akcja została przedłużona i kończy się w 2025 roku.
- > W krajach związkowych oraz w miastach i regionach zanieczyszczonych emisjami spalin możliwe są dodatkowe dotacje, które można łączyć z dotacjami państwowymi.
- > W 2021 roku planowana jest dodatkowa dotacja dla pojazdów typu eLCV.

#### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

#### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > Zwolnienie na pierwsze 10 lat z podatku od pojazdów mechanicznych.

#### Ulgi podatkowe dla firm

- > Świadczenie rzeczowe zostaje przedłużone do 2030 roku.
- > W przypadku pojazdów BEV i PHEV nabytych w okresie od 01/2020 do 12/2030 dopłata powinna zostać zmniejszona do 50% ceny katalogowej brutto.
- > W przypadku pojazdów BEV o cenie katalogowej poniżej 40 000 EUR przewiduje się dodatkową redukcję do 25 % ceny katalogowej brutto.
- > W przypadku pojazdów PHEV istnieje ograniczenie, że samochód musi mieć zasięg 40 km lub emisja CO<sub>2</sub> musi być niższa niż 50 g/km. Od 2022 do 2024 roku samochód musi mieć zasięg 60 km, a do roku 2025 PHEV musi mieć zasięg 80 km.

#### Ulga VAT

#### Inne korzyści finansowe

#### Wsparcie lokalne

- > W krajach związkowych oraz w miastach i regionach zanieczyszczonych emisjami możliwe są dodatkowe dotacje, które jednak nie mogą być łączone z dotacjami krajowymi.

#### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Rząd federalny przeznacza 300 mln euro na rozbudowę infrastruktury ładowania. 200 mln euro jest przeznaczone na infrastrukturę szybkiego ładowania publicznego, a 100 mln euro na standardowe ładowanie publiczne.





## Wsparcie rządowe

### Dotacje do zakupu

- > Inicjatywa "I Move Electric" polegająca na dofinansowaniu 15% ceny detalicznej przed opodatkowaniem (do 50 tys. RPBT) na zakup elektrycznych pojazdów osobowych lub lekkich pojazdów użytkowych do 5 500 EUR & do 4.500 euro dla PHEV (+ 1.000 euro ulgi dla osób fizycznych).

### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Dla pojazdów typu PHEV i BEV.

### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

### Ulgi podatkowe dla firm

- > Brak opodatkowania dla pojazdów o emisji  $\leq 50$  g/km z ceną detaliczną przed opodatkowaniem do 40.000 euro (PHEV, MVEV, BEV). Dodatkowe dopłaty do instalacji infrastruktury ładowania (500 euro). Ulga podatkowa w amortyzacji środków trwałych i dodatkowe dopłaty do instalacji infrastruktury ładowania (500 euro). Koszty ładowania będą wyłączone z dochodu podatkowego. +50% ulga podatkowa z tytułu kosztów leasingu pojazdów BEV i +30% ulga podatkowa z tytułu kosztów leasingu pojazdów PHEV i HEV.

### Ulga VAT

- > Wyłączenie kosztów opłat z dochodu podatkowego.

### Inne korzyści finansowe

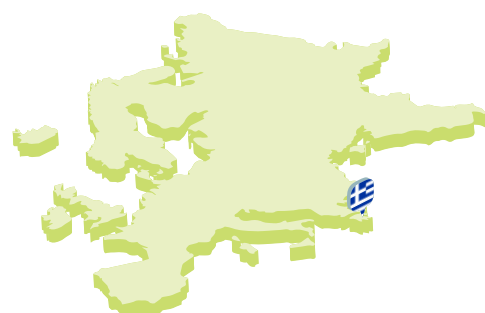
- > Pojazdy elektryczne i hybrydowe są zwolnione z podatku od luksusu.

### Wsparcie lokalne

- > Bezpłatne przejazdy do centrum Aten i bezpłatny dostęp do priorytetowego pasa autobusowego dla BEV i PHEV z  $CO_2$  poniżej 50g/km, korzyści dla BEV: Bezpłatne parkowanie, Zarezerwowane miejsca parkingowe. Brak opłat za parkowanie i bezpłatny wjazd do centrum miasta.

### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Ulga podatkowa w amortyzacji i dopłaty do instalacji infrastruktury ładowania (500 euro). Dodatkowe zachęty dla przedsiębiorstw w związku z instalacją infrastruktury ładowania.







## Wsparcie rządowe

### Dotacje do zakupu

- > Dotacja państwowa netto w wysokości 1,5 mln HUF (21%).

### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Brak podatku związanego z rejestracją pojazdu.

### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > Brak podatku drogowego.

### Ulgi podatkowe dla firm

- > Brak podatku od samochodu służbowego.

### Ulga VAT

### Inne korzyści finansowe

### Wsparcie lokalne

- > Bezpłatne parkowanie na parkingach publicznych.

### Wsparcie infrastruktury ładowania



## Irlandia

### Wsparcie rządowe

#### Dotacje do zakupu

- > Dotacja w wysokości 5.000 euro dla prywatnych nabywców. Nie ma już dodatkowej dotacji SEAI dla nabywców korporacyjnych.

#### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Rząd utrzymał 5.000 € redukcji w podatku rejestracji pojazdu VRT (Vehicle Registration Tax).

#### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > Obniżony podatek samochodowy w oparciu o zerową emisję CO<sub>2</sub>. Dla kierowców samochodów służbowych do końca 2022 roku brak korzyści.

#### Ulgi podatkowe dla firm

- > Brak ulg dla pojazdów leasingowanych. Dla pojazdów zakupionych przez firmę dostępne są ulgi kapitałowe.

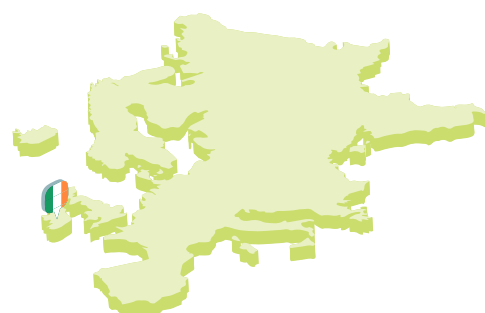
#### Ulga VAT

#### Inne korzyści finansowe

#### Wsparcie lokalne

#### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Brak opłat za publiczne ładowanie.



## Włochy

### Wsparcie rządowe

#### Dotacje do zakupu

- > ECOBONUS jest systemem rotacyjnym. Brak gwarancji budżetu ustalone wartości na rok 2020:
  - CO<sub>2</sub> ≤ 20 g/km 6.000 euro ze złomowaniem, 4.000 euro bez złomowania.
  - CO<sub>2</sub> > 20 g/km e ≤ 60 g/km 2.500 euro ze złomowaniem, 1.500 euro bez złomowania.W ciągu ostatniego roku program ECOBONUS został dwukrotnie poddany rewizji.

#### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Pojazdy elektryczne są zwolnione z rocznego podatku drogowego (podatku od posiadania) przez okres pięciu lat od daty pierwszej rejestracji. Po upływie tego pięcioletniego okresu, korzystają z 75% obniżki stawki podatkowej stosowanej w wielu regionach dla równoważnych pojazdów benzynowych.

#### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

#### Ulgi podatkowe dla firm

#### Ulga VAT

#### Inne korzyści finansowe

#### Wsparcie lokalne

#### Wsparcie infrastruktury ładowania





## Luksemburg

### Wsparcie rządowe

#### Dotacje do zakupu

- > Dotacja rządowa w wysokości 8.000 euro dla pojazdów w pełni elektrycznych i 2.500 euro dla pojazdów hybrydowych typu plug-in (< 50 g): Pojazd musi być przedmiotem umowy leasingu na okres co najmniej 12 miesięcy. Na podstawie aktualnych informacji dotacja ma zastosowanie tylko wtedy, gdy pojazd zostanie zarejestrowany przed 31 marca 2021 r. i nie później niż 31 grudnia 2021 r., ale istnieje duże prawdopodobieństwo, że dotacja zostanie przedłużona do końca roku (czekamy na formalne przedłużenie obowiązywania przepisu).

#### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

#### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > Obniżka podatku drogowego - na podstawie emisji CO<sub>2</sub>.

#### Ulgi podatkowe dla firm

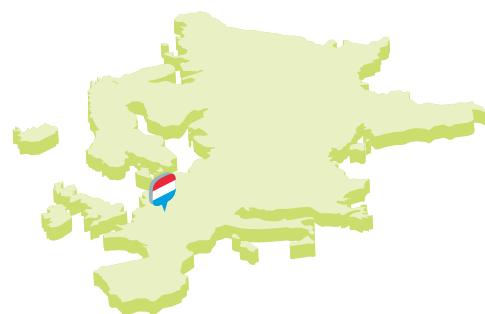
- > Ulga w świadczeniu dla kierowcy jest opodatkowana w zależności od emisji CO<sub>2</sub>: w przypadku pojazdu elektrycznego kierowca korzysta z ulgi rzeczowej w wysokości zaledwie 0,5% wartości nowego pojazdu (zamiast 1,5% dla pojazdów z wszystkimi silnikami i wszystkimi emisjami CO<sub>2</sub> w przeszłości). W przypadku PHEV kalkulacja jest bardziej korzystna dla pojazdów hybrydowych z silnikami benzynowymi, których emisja CO<sub>2</sub> nie przekracza 50 g/km (stąd atrakcyjność PHEV). W tym przypadku stawka stosowana do obliczania świadczenia rzeczowego jest obniżona do 0,8% wartości nowego pojazdu.

#### Ulga VAT

#### Inne korzyści finansowe

#### Wsparcie lokalne

#### Wsparcie infrastruktury ładowania





## Holandia

### Wsparcie rządowe

#### Dotacje do zakupu

- > Dla osób prywatnych przewidziano dotację 2 000 euro dla używanego, pełnowartościowego pojazdu elektrycznego i 4 000 euro dla nowego, pełnowartościowego pojazdu elektrycznego. Dotacja ta może być uzyskana w ramach prywatnego zakupu lub leasingu. Dotacja ta została wprowadzona w 2020 r.
- > Jest projekt nowej dotacji w wysokości 5 000 euro dla nowych lekkich samochodów dostawczych o zerowej emisji. Ta dotacja powinna wejść w życie z dniem 1 stycznia 2021 r.

#### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Podatek rejestracyjny jest uzależniony od emisji CO<sub>2</sub>. Samochody z zerową emisją są zwolnione z płacenia podatku rejestracyjnego. Ze względu na niską emisję CO<sub>2</sub> (WLTP) w przypadku pojazdów PHEV podatek rejestracyjny jest niski.

#### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > Podatek drogowy: Samochody o zerowej emisji spalin są zwolnione z płacenia podatku drogowego. Dla PHEV 50% zniżki na podatek drogowy.

#### Ulgi podatkowe dla firm

- > Inwestycje podlegające odliczeniu od podatku: Holandia posiada system ułatwiający inwestowanie w czystą technologię, zapewniając dodatkowe odliczenie od podatku dochodowego od osób prawnych i przedsiębiorstw. Lista inwestycji podlegających odliczeniu w 2021 roku nie jest jeszcze dostępna. Jednak pojazdy elektryczne znalazły się na liście w roku 2020.

#### Ulga VAT

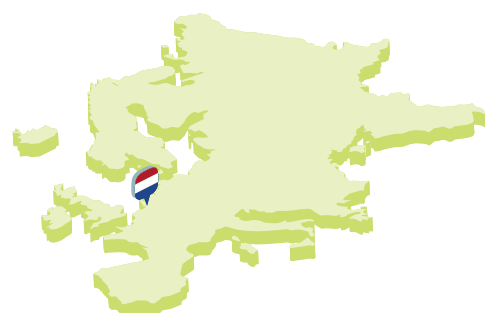
#### Inne korzyści finansowe

- > Podatek od świadczeń dodatkowych jest nakładany na prywatne użytkowanie samochodów służbowych. Świadczenie to jest wyceniane na 22% pełnej wartości katalogowej pojazdu.
- > W przypadku bezemisyjnych pojazdów EV z pierwszą rejestracją w 2021 r. wartość ta jest obniżona do 12% do pierwszych 40 000 euro ceny katalogowej pojazdu.
- > W przypadku samochodów z napędem wodorowym z zerową emisją odsetek ten wynosi 12% dla całej wartości katalogowej pojazdu.

#### Wsparcie lokalne

#### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Gdy mieszkańcy danej gminy potrzebują punktu ładowania, gmina zapewnia publiczny punkt ładowania bezpłatnie (pod pewnymi warunkami).
- > W oparciu o "Klimaat akkoord" na poziomie krajowym, okręgowym i lokalnym istnieją różne inicjatywy mające na celu rozbudowę infrastruktury ładowania. Celem jest 1,8 miliona punktów ładowania w 2030 roku.
- > Na podstawie "Klimaat akkoord" podjęto działania aby ceny energii w punktach ładowania były bardziej przejrzyste i porównywalne dla konsumentów/użytkowników.
- > Zainwestowano w rozwiązania wodorowe (np. autobusy i pojazdy do wywozu odpadów) oraz stacje wodorowe.
- > Domowy punkt ładowania nie jest korzyścią dodatkową związaną z pojazdem elektrycznym.



 **Norwegia**

## Wsparcie rządowe

### Dotacje do zakupu

#### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Brak opłaty rejestracyjnej dla pojazdów elektrycznych (z wyjątkiem opłaty za złomowanie (2 400 NOK).

#### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > Obniżony podatek drogowy dla pojazdów BEV.

#### Ulgi podatkowe dla firm

- > Obniżony podatek dla pracodawcy w związku z obniżonym podatkiem od świadczeń rzeczowych dla kierowcy.

#### Ulga VAT

- > Brak podatku VAT przy zakupie BEV.

#### Inne korzyści finansowe

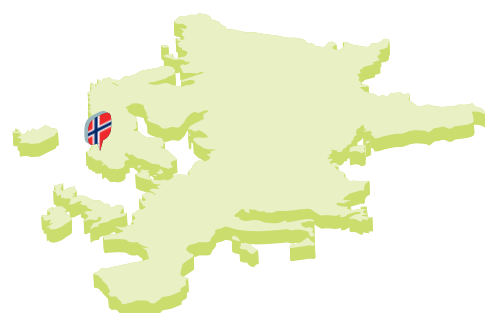
- > Wprowadzono nowy program dotacji mający na celu wspieranie nabywania eLCV. Dotacja wynosi od 10 000 NOK do 50 000 NOK w zależności od mocy silnika.

#### Wsparcie lokalne

- > Opłaty miejskie zostaną zredukowane w niektórych miastach, ale opłata dla pojazdów elektrycznych nie będzie mogła przekroczyć 50% kosztów dla samochodu z silnikiem spalinowym.

#### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Istnieje kilka lokalnych inicjatyw wspierających instalację ładowarek. Dotacja wynosi od 5 000 do 10 000 NOK.



# Polska

## Wsparcie rządowe

### Dotacje do zakupu

- > Jak do tej pory, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej nie poinformował oficjalnie o planowanym terminie, potencjalnych beneficjentach oraz wysokości dotacji w ramach zapowiedzianego systemu wsparcia nabywców pojazdów elektrycznych w Polsce. Branża spodziewa się, że programy zostaną wdrożone do końca II kwartału 2021 r., a warunki dofinansowania ulegną optymalizacji i rozszerzeniu względem pilotażowych naborów z roku 2020. Najważniejsze, postulowane zmiany dotyczą m.in. objęcia wsparciem przedsiębiorców nabywających osobowe pojazdy elektryczne kategorii M1, podwyższenia poziomu dotacji i maksymalnej ceny dotowanego pojazdu (w stosunku do programu „Zielony Samochód”), uwzględnienia leasingu operacyjnego i wynajmu długoterminowego jako dopuszczalnych form nabywania pojazdów objętych subsydiami, jak również uproszczenia procedur i złagodzenia warunków odnoszących się do użytkowania pojazdów dofinansowanych ze środków NFOŚiGW (w szczególności w zakresie minimalnego, rocznego przebiegu).

### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

### Ulgi podatkowe dla firm

### Ulga VAT

### Inne korzyści finansowe

- > Odpis z tytułu zużycia osobowego pojazdu elektrycznego stanowi koszt uzyskania przychodu do wartości nieprzekraczającej 225 tys. zł (w przypadku pozostałych pojazdów do 150 tys.).
- > Zwolnienie (bezterminowe) pojazdów elektrycznych z akcyzy.

### Wsparcie lokalne

- > Pojazdy BEV mogą poruszać się po pasach dla autobusów; oraz parkować bezpłatnie w strefie płatnego parkowania.
- > Pojazdy elektryczne mają prawo nieograniczonego wjazdu do stref czystego transportu.

### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > 18 grudnia 2020 r. na stronie Rządowego Centrum Legislacji opublikowano projekt Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowych warunków udzielania pomocy publicznej na infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastrukturę do tankowania wodoru. Jak wynika z dokumentu, do 31 grudnia 2023 r. na pomoc finansową na budowę takich punktów przeznaczonych zostanie do 800 mln zł. Na podstawie projektu, o dofinansowanie będą mogły ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego, przedsiębiorcy posiadający siedzibę lub oddział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz spółdzielnie lub wspólnoty mieszkaniowe. Pomoc ma być udzielana na utworzenie punktu ładowania o mocy do 150 kW lub zwiększenie mocy punktu do 150 kW, budowę lub rozbudowę ogólnodostępnej stacji ładowania, jak również budowę lub rozbudowę stacji tankowania wodoru. Wsparcie będzie udzielane w formie dotacji. Na podstawie projektu, w przypadku ogólnodostępnych stacji ładowania intensywność pomocy nie może przekroczyć 50 proc. kosztów kwalifikowalnych. Rząd proponuje zwiększenie intensywności pomocy o 25 proc., jeżeli ogólnodostępna stacja ładowania jest usytuowana w gminie, w której w roku poprzedzającym rok, w którym został złożony wniosek o udzielenie pomocy, liczba mieszkańców nie przekraczała 100 tys. Nie dotyczy to stacji zlokalizowanych przy drogach ekspresowych lub autostradach. W przypadku infrastruktury ładowania innej niż ogólnodostępne stacje ładowania, intensywność pomocy nie może przekroczyć 25 proc. kosztów kwalifikowalnych (ma ulegać zwiększeniu o 25 proc., jeżeli dotyczy punktu o mocy do 22 kW lub zwiększenia jego mocy do 22 kW). Projekt określa ponadto górną granicę wsparcia budowy lub rozbudowy infrastruktury innej niż ogólnodostępna. W przypadku punktów o mocy do 11 kW wyniesie ona maksymalnie 7 500 zł, punktów do 22 kW – 10 000 zł, punktów do 100 kW – 27 500 zł, zaś punktów do 150 kW – 47 500 zł. Środki NFOŚiGW będą przeznaczane również na budowę stacji tankowania wodoru. W tym przypadku intensywność pomocy nie może przekroczyć 50% kosztów kwalifikowalnych, zaś wartość pomocy – 3 000 000 zł na jedną stację. Według projektu, pomoc będzie udzielana do dnia 31 grudnia 2023 r. Planowane wsparcie zostanie oparte na zasadzie notyfikacji w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej. W konsekwencji musi uzyskać akceptację ze strony Komisji Europejskiej.\*

\* Materiał powstał we współpracy z PSPA





## Portugalia

### Wsparcie rządowe

#### Dotacje do zakupu

- > Firmy: Dotacja krajowa dla pojazdów BEV: 2.250 euro.  
Osoby prywatne: Dotacja krajowa dla pojazdów BEV: 3 000 EUR.

#### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > W przypadku pojazdów BEV nastąpiła zmiana w zakresie tej ulgi: obniżka o 60% tylko dla pojazdów PHEV z CO<sub>2</sub> poniżej 50g CO<sub>2</sub>/km i zasięgiem powyżej 50 km. Obniżka podatku / zwolnienie z podatku - podatek oparty na emisji CO<sub>2</sub>. Samochody BEV są zwolnione z podatku. (Imposto Sobre Veículos).

#### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > Zwolnienie z podatku drogowego dla pojazdów BEV.

#### Ulgi podatkowe dla firm

- > Zwolnienie z podatku Autonomos dla pojazdów BEV. Dla pojazdów BEV utrzymane: Nastąpiła zmiana dla tej zachęty 50% obniżki podatku. Dla PHEV: to tylko dla pojazdów z CO<sub>2</sub> mniej niż 50g CO<sub>2</sub>/km o zasięgu powyżej 50 km.

#### Ulga VAT

- > Podatek VAT przysługuje przedsiębiorstwom do odliczenia (przy kosztach nabycia: BEV < 62.500 €; PHEV < 50.000 €).

#### Inne korzyści finansowe

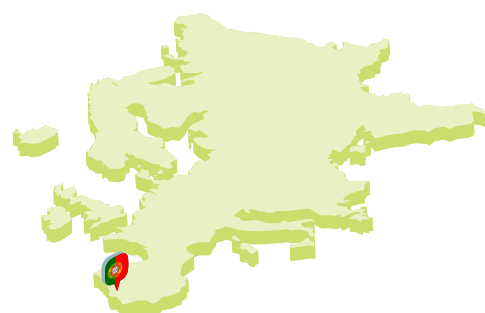
- > Odliczenie VAT od energii zużywanej przez pojazdy BEV i PHEV.

#### Wsparcie lokalne

- > Bezpłatny parking w kilku miastach Portugalii (Lizbona, Beja, Guimarães i inne).

#### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Publiczna infrastruktura ładowania jest płatna.







## Wsparcie rządowe

### Dotacje do zakupu

- > Pozostaje taka sama dotacja na zakup, ponieważ kurs wymiany w euro jest nieco niższy niż w poprzednich latach - samochody elektryczne 9.300 euro i 4.100 euro dla samochodów hybrydowych.

### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > Do 95% zniżki od standardowego podatku od nieruchomości, na podstawie decyzji podatkowej każdego miasta. Podatek jest naliczany na podstawie pojemności silnika samochodu.

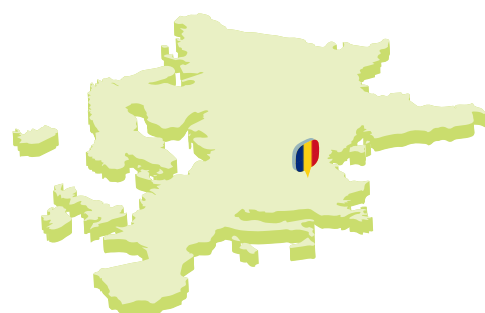
### Ulgi podatkowe dla firm

### Ulga VAT

### Inne korzyści finansowe

### Wsparcie lokalne

### Wsparcie infrastruktury ładowania



 **Słowacja**

## Wsparcie rządowe

### Dotacje do zakupu

- > Dotacja na zakup w wysokości 5 000 euro dla pojazdów PHEV i 8 000 euro dla pojazdów BEV została wstrzymana, ponieważ budżet został wykorzystany.

### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Najniższa możliwa opłata rejestracyjna (33 EUR).

### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

### Ulgi podatkowe dla firm

### Ulga VAT

### Inne korzyści finansowe

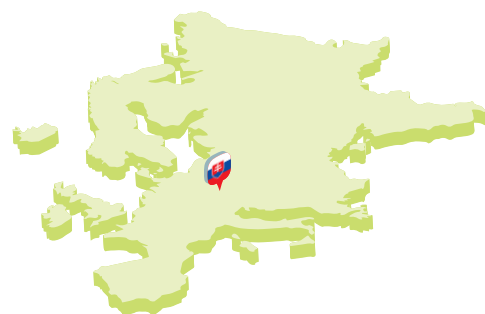
- > Najniższe możliwe ubezpieczenie OC (podobnie jak w przypadku ICE do 999 cm).

### Wsparcie lokalne

- > Kolory tablic rejestracyjnych pojazdów elektrycznych mogą być zielone, co pozwoli kierowcom na korzystanie z pasów dla autobusów w przyszłości w Bratysławie, aby uniknąć korków i szybciej dojeżdżać do pracy. Wjazd do stref niskoemisyjnych w centrum miasta również zostanie prawdopodobnie zatwierdzony.

### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > 2 500 do 18 000 euro dotacji rządowej na budowę ładowarki do pojazdów elektrycznych, ładowarka musi być publiczna i wyposażona w złącze typu 2.





## Hiszpania

### Wsparcie rządowe

#### Dotacje do zakupu

- > Budżet ogólny na rok 2021 jest nadal przedmiotem dyskusji. Plan zachęcania do korzystania z pojazdów elektrycznych na 2020 r. (Plan Moves II) został uruchomiony w czerwcu 2020 r. z kwotą budżetu w wysokości 100 mln euro. Te fundusze są przekazywane do wspólnot autonomicznych w celu zachęcania do zakupu pojazdów alternatywnych, instalację infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych oraz rozwój zachęt do wdrażania systemów wypożyczania rowerów elektrycznych. Subsydia dla samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych wynosi od 4000 do 6000 euro (więcej, jeśli stary pojazd jest złomowany).

#### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Zwolnienie z podatku od luksusu.

#### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > Zwolnienie z podatku drogowego lub jego obniżenie w zależności od polityki lokalnej, np. w Madrycie, Barcelony, Saragossy, Walencji.

#### Ulgi podatkowe dla firm

#### Ulga VAT

#### Inne korzyści finansowe

#### Wsparcie lokalne

- > Zwolnienie z opłat na autostradach regionalnych dla pojazdów elektrycznych.
- > Bezpłatne parkowanie w wybranych miastach.

#### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Dotacje na infrastrukturę są uwzględnione w planie Moves II.





## Wsparcie rządowe

### Dotacje do zakupu

- > Premia klimatyczna (klimatbonus) jest dostępna w wysokości do 60.000 SEK dla pojazdów BEV i PHEV. Obniżenie od 60.000 SEK do 10.000 SEK przy wzroście emisji CO<sub>2</sub> od 0 do 70g CO<sub>2</sub>.

### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > 360 SEK podatek drogowy dla pojazdów z do 95g CO<sub>2</sub> WLTP (pojazdy z silnikiem Diesla-PHEV otrzymują niewielki podatek ze względu na silnik wysokoprężny). Podwyższony podatek drogowy dla pojazdów z silnikiem benzynowym i wysokoprężnym.

### Ulgi podatkowe dla firm

- > Niższy podatek drogowy. Mniejsze korzyści dla kierowców (roczna wartość korzyści EV/PHEV = wartość korzyści z równorzędnego samochodu z silnikiem spalinowym (10.000 SEK zostało obecnie usunięte), jak również 360 SEK za podatek drogowy zamiast pełnego podatku drogowego od silnika spalinowego w przypadku silników spalinowych od stycznia 2018 r., ale wchodzi w życie w pełni z WLTP styczeń 2020). Niższa wartość świadczenia skutkuje również niższymi podatkami dla pracodawcy.

### Ulga VAT

### Inne korzyści finansowe

### Wsparcie lokalne

- > Od 2020 roku gminy mogą zdecydować się na wyłączenie pojazdów o wysokiej emisji z określonych obszarów. Tylko pojazdy pre-EU5 są do tej pory ograniczone na niektórych ulicach w Sztokholmie.

### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Wsparcie dla instalacji firmowych: 50% do 15.000 SEK na punkt ładowania. Wsparcie dla instalacji domowych (appl): 50% do 10.000 SEK. Wsparcie dla publicznych punktów ładowania do 50%.



## Szwajcaria

### Wsparcie rządowe

#### Dotacje do zakupu

- > Niektóre Kantony oferują do 3000 CHF zniżki na samochód przy zakupie PHEV / EV.

#### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Zerowy podatek drogowy w większości Kantonów przez pierwsze 3 lata. Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych.

#### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

#### Ulgi podatkowe dla firm

#### Ulga VAT

#### Inne korzyści finansowe

- > Brak podatku importowego dla pojazdów BEV.

#### Wsparcie lokalne

#### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Niektóre firmy energetyczne oferują wsparcie przy instalacji ładowarek.





## Wielka Brytania

### Wsparcie rządowe

#### Dotacje do zakupu

- > Od 12 marca 2020 r. maksymalna dopłata do samochodów osobowych została zmniejszona do 3000 funtów. Samochody o wartości powyżej £50,000 nie kwalifikują się już do dotacji.
- > Dotacja dla samochodów dostawczych pozostaje niezmienną i wynosi do 8 000 funtów.
- > Program jest finansowany do roku 2022/23.

#### Ulgi podatkowe związane z rejestracją pojazdu

- > Pojazdy o zerowej emisji są zwolnione z podatku rejestracyjnego.

#### Ulgi podatkowe dla posiadaczy pojazdów elektrycznych

- > Pojazdy o zerowej emisji są zwolnione z podatku od posiadania. Opłatę dla pojazdów o wysokiej wartości zlikwidowano, więc wszystkie pojazdy elektryczne są teraz zwolnione z podatku.

#### Ulgi podatkowe dla firm

- > Podatek od BIK wynosi obecnie 0% i wzrośnie do 1% w roku 2021/22 oraz do 2% od roku 2022/23 i będzie obowiązywał do 2024/25 roku.

#### Ulga VAT

- > Energia elektryczna w gospodarstwie domowym jest objęta obniżoną stawką podatku VAT, wynoszącą jedynie 5% zamiast 20%, jak ma to miejsce w innych krajach.

#### Inne korzyści finansowe

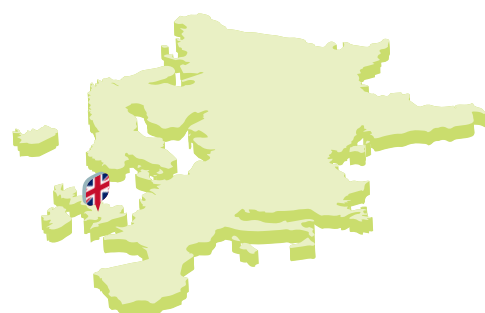
- > Pojazdy o ultra niskiej emisji (do 75 g/km CO<sub>2</sub>) są wyłączone z przepisów o opcjonalnym systemie rekompensat. Oznacza to, że kierowcy samochodów służbowych mogą finansować koszty pojazdu za pomocą wynagrodzenia brutto, przed opodatkowaniem oraz w systemie wynagrodzenia NI mogą partycypować w kosztach pojazdu, korzystając z wynagrodzenia brutto, przed opodatkowaniem i NI.

#### Wsparcie lokalne

- > Obecnie EV i większość PHEV otrzymują 100% zniżki w londyńskiej strefie Congestion Charge. Od 25 października 2021 r. zniżka ta będzie obejmowała tylko pojazdy o zerowej emisji. Na warunkach będzie obowiązywać do 25 grudnia 2025 r.
- > Dostępna jest już nowa zielona tablica rejestracyjna, ułatwiająca władzom lokalnym stosować ulgi, takie jak obniżone opłaty parkingowe lub korzystanie z pasów dla autobusów.

#### Wsparcie infrastruktury ładowania

- > Programy "Electric vehicle homecharge scheme" (EVHS) i "Workplace charging scheme" (WCS) nadal oferują dotacje na instalację punktów ładowania zostały zmniejszone z 500 GBP do 350 GBP od 1 kwietnia 2020 r.
- > System ORCS, w ramach którego rady lokalne otrzymują dotację na instalację punktów ładowania w obszarach z parkowaniem na ulicy, jest nadal dostępny, przy czym dotacja została zmniejszona z 7 500 funtów do 6 500 funtów od 1 kwietnia 2020 roku.





## Kontakt dla mediów



**Hayden Lutek**  
Media Relations &  
Public Affairs Manager  
  
+31621370324  
[media@leaseplancorp.com](mailto:media@leaseplancorp.com)