

Liczba elektrycznych aut w Polsce zależy od rządu?

data aktualizacji: 2018.03.28



W 2017 roku zarejestrowano w Polsce 907 nowych aut elektrycznych. Dla porównania w Norwegii było to ponad 62 tys., a w Niemczech niemal 54 tys. samochodów. Jak wynika z raportu „Kierunki 2018. Ingerencja państwa w wybranych sektorach gospodarki - skala i warunki sukcesu”, przygotowanego przez DNB Bank Polska i firmę doradczą PwC, rozwój elektromobilności w Polsce nie będzie możliwy bez większego wsparcia ze strony państwa, chociażby w postaci zachęt podatkowych.

Rynek produkcji samochodów stoi przed kilkoma dużymi wyzwaniami, a najbliższa przyszłość może być przełomowa dla firm, które działają w tym segmencie gospodarki. Należy oczekiwać, że ceny paliw będą w przyszłości rosły, a tradycyjne pojazdy mechaniczne, ze względu na emitowane spaliny są coraz częściej uznawane za szkodliwe dla środowiska. Wszystko to przekłada się na nasilenie prac nad efektywnymi i dostępnymi dla każdego pojazdami elektrycznymi oraz rosnące zainteresowanie tego typu rozwiązaniami po stronie konsumentów. Dotyczy to również Polski.

Analiza liczby rejestrowanych nowych aut elektrycznych w krajach europejskich pokazuje jednak, że Polska pozostaje w tym obszarze daleko w tyle. Z danych European Alternative Fuels Observatory wynika, że w ubiegłym roku w krajach Unii Europejskiej zarejestrowano blisko 217 tys. nowych aut elektrycznych.

- Udział samochodów z silnikiem elektrycznym w Polsce wynosi jedynie 0,2 proc. Dla porównania w Niemczech i Francji jest to odpowiednio 1,6 i 1,8 proc. Na tym tle wybijają się państwa skandynawskie, w tym przede wszystkim Norwegia, gdzie udział aut elektrycznych pod koniec ubiegłego roku sięgnął aż 35 proc. - mówi Olga Plewicka, Ekspert ds. Sektora motoryzacyjnego, DNB Bank Polska SA

Udział aut elektrycznych w rynku (BEV i PHEV razem)

Norweski sukces

Na czym polega sukces Norwegii i pozostałych państw skandynawskich? Jak wynika z raportu DNB i PwC „Kierunki 2018”, w przypadku elektromobilności jest to w istotnym stopniu skutek odpowiednich regulacji i polityki państwa. W Norwegii aspekty regulacyjne w postaci silnych zachęt podatkowych przewidzianych dla nabywców aut elektrycznych miały znaczenie decydujące. Im większa pojemność silnika lub poziom emisji CO₂ do atmosfery, tym większe roczne podatki należne z tytułu posiadania pojazdu mechanicznego, które musi opłacać jego właściciel. Zgodnie z regułą bonus-malus, im większa szkodliwość samochodu dla środowiska, tym większa penalizacja jego posiadania. Kupno samochodu odznaczającego się znikomą lub zerową emisją CO₂ do atmosfery, wiąże się ze zwolnieniami podatkowymi lub rządowymi dopłatami. Oprócz Norwegii, najatrakcyjniejsze proekologiczne dopłaty obowiązują we Francji, Wielkiej Brytanii oraz w Niemczech.

- Trzeba jednak pamiętać o relatywnej zamożności zarówno społeczeństwa, jak i państwa norweskiego. Jest to bowiem czynnik pozaregulacyjny, który w znaczący sposób ułatwił zbudowanie infrastruktury niezbędnej do wygodnego korzystania z samochodów elektrycznych. Istotne znaczenie ma też pochodzenie i niska cena używanego w Norwegii prądu – mówi Olga Plewicka.

W ramach Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju planowany jest dynamiczny wzrost liczby samochodów elektrycznych w Polsce, co będzie wymagało zastosowania odpowiednich form wsparcia publicznego. Rozwój elektromobilności do 2020 roku ma pochłonąć około 19 mld złotych, dalszych 40 mld na rozwój sieci przeznaczą spółki energetyczne. W 2017 roku rozpoczęto prace nad wprowadzeniem do systemu prawnego kompleksowego systemu zachęt dla nabywców pojazdów elektrycznych, czego wyrazem jest Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Na początku lutego została ona podpisana przez Prezydenta. Zgodnie z jej założeniami, do końca 2020 r. w Polsce ma powstać m.in. 6 tys. punktów ładowania samochodów elektrycznych. Na koniec roku 2017, zgodnie z danymi EAFO, było ich 552. Do tego gminy będą mogły ustanowić strefy czystego transportu (co będzie się wiązało ze specjalną opłatą), a same pojazdy elektryczne zostaną zwolnione z akcyzy.

- Z naszego raportu wynika, że w porównaniu do Francji, Niemiec czy Norwegii branża motoryzacyjna w Polsce jest regulowana w niewielkim stopniu. Przede wszystkim brakuje nam regulacji dotyczących elektromobilności, w tym zachęt, które przekonałyby Polaków do zakupu aut elektrycznych, które dziś są jeszcze znacznie droższe od tych z silnikami tradycyjnymi. Jest to obszar, w którym bez większego zaangażowania państwa nie osiągniemy sukcesu – podsumowuje Olga Plewicka.

i <http://www.eafo.eu/eu>

ii <https://www.pwc.pl/pl/artykuly/2018/nowe-perspektywy-dla-polskiej-elektromobilnosci.html>

iii <http://www.eafo.eu/content/poland>

Źródło: