KPMG

pspa POLSKIE STOWARZYSZENIE PALIW ALTERNATYWNYCH | member of AVERE The European Association for Electromobility

Motoryzacja na prąd

Ocena form wsparcia rozwoju elektromobilności w Polsce w ramach Funduszu Niskoemisyjnego Transportu

Maj 2019

KPMG.pl

Wstęp

Zachęcamy do zapoznania się z wynikami badania KPMG w Polsce i Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA) pt. „Motoryzacja na prąd. Ocena form wsparcia rozwoju elektromobilności w Polsce w ramach Funduszu Niskoemisyjnego Transportu", dotyczącego istniejących i projektowanych rozwiązań legislacyjnych mających na celu rozwój elektromobilności w Polsce. Szczególną uwagę poświęcono rozwiązaniom zawartym w Projekcie rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków udzielania oraz sposobu rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (FNT). W badaniu wzięło udział blisko 90 organizacji związanych z branżą elektromobilności w Polsce.

Z raportu wynika, że istniejące już rozwiązania legislacyjne, wprowadzone na podstawie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, nie spełniają pokładanych w nich oczekiwań rynku. Mimo pozytywnej oceny niektórych rozwiązań, przykładowo podwyższonego limitu amortyzacji dla samochodów elektrycznych, blisko połowa respondentów nie zidentyfikowała ich istotnego wpływu na rozwój elektromobilności w Polsce. Pokazuje to, jak ważne jest odpowiednie wykorzystanie w tym celu środków dostępnych w ramach FNT.

Połowa respondentów zamierza skorzystać ze środków FNT, a większość z nich zamierza pozyskać dofinansowanie na inwestycje w obszarze elektromobilności w latach 2019-2020 w wysokości do miliona złotych. Respondenci niezainteresowani pozyskaniem środków z FNT wskazują, że głównymi powodami braku chęci skorzystania ze wsparcia, jest za niska kwota potencjalnego wsparcia oraz restrykcyjne warunki jego uzyskania. Pokazuje to, że istotna jest nie tylko wysokość wsparcia, ale i jego dostępność. Zbyt restrykcyjne warunki formalne mogą zniechęcić potencjalnych zainteresowanych do inwestowania w obszar elektromobilności.

Respondenci, jako głównego beneficjenta rozwiązań zawartych w projekcie rozporządzenia dotyczącego FNT wskazują jednostki samorządu terytorialnego. Dodatkowo, 42% z nich uważa, że krąg beneficjentów jest niewystarczający i powinien obejmować w szczególności klientów indywidualnych (osoby fizyczne). Zatem w toku dalszej debaty nad projektowanymi rozwiązaniami w zakresie wsparcia elektromobilności w Polsce, warto zastanowić się nad zmianami, które odpowiedzą na dodatkowe oczekiwania uczestników tworzącego się rynku.

Zachęcamy do lektury.

Mirosław Michna

Partner

Dział doradztwa podatkowego
Szef zespołu doradców dla branży motoryzacyjnej w KPMG w Polsce

Przemysław Szywacz

Dyrektor

Dział doradztwa podatkowego
Zespół doradców dla branży motoryzacyjnej w KPMG w Polsce

Maciej Mazur

Dyrektor Zarządzający

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych

Najważniejsze wnioski z badania

49% ankietowanych podmiotów nie jest w stanie określić i zidentyfikować wpływu dotychczasowo funkcjonujących instrumentów wsparcia na rozwój elektromobilności w Polsce. Wynik ten pokazuje, że dotychczasowe rodzaje zachęt nie dość, że są mało efektywne, to dodatkowo są również zbyt mało zauważalne dla potencjalnych zainteresowanych.

Najczęściej wskazywaną przez **60%** organizacji barierą w rozwoju elektromobilności w Polsce jest brak bezpośrednich dotacji do pojazdów elektrycznych, a także brak infrastruktury oraz inwestycji w tym obszarze. Barierą utrudniającą rozwój jest również słabo rozwinięta infrastruktura stacji ładowania.

50% respondentów w latach 2019-2020 rozważa skorzystanie ze wsparcia, o którym mowa w projekcie Rozporządzenia dotyczącego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Zdaniem **44%** podmiotów najbardziej atrakcyjną formą wsparcia jest dotacja/pożyczka na zakup pojazdów elektrycznych. **23%** przedsiębiorstw jest również zainteresowanych wsparciem finansowania infrastruktury ładowania.

W opinii **31%** organizacji jednostki samorządu terytorialnego będą największym beneficjentem projektu.

Ankietowane organizacje zwracające uwagę na niedostateczny zakres odbiorców programu wskazują na klientów indywidualnych, którzy powinni zostać dodatkowo objęci programem wsparcia Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Informacje o Funduszu Niskoemisyjnego Transportu

WSPARCIE ROZWOJU INFRASTRUKTURY

kluczowe założenia wynikające z rozporządzenia

Podmioty uprawnione – przedsiębiorcy

01 Wykonujący działalność koncesjonowaną w zakresie:
- → dystrybucji paliw gazowych
- → obrotu paliwami gazowymi
- → obrotu paliwami ciekłymi
- → obrotu energią elektryczną
- → dystrybucji energii elektrycznej

02 Będący operatorami ogólnodostępnej stacji ładowania

03 Będący operatorami stacji gazu ziemnego

04 Będący dostawcami usługi ładowania

05 Świadczący na podstawie umowy usługi w zakresie zadań publicznych, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego

06 Świadczący usługi transportu drogowego

Jakie warunki musi spełniać podmiot ubiegający się o wsparcie?

Zatrudnienie na poziomie co najmniej 10 osób w przeliczeniu na pełne etaty

Co najmniej dwuletnie doświadczenie w prowadzeniu wspomnianej działalności gospodarczej

Siedziba lub oddział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem

Koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem

01 Koszty nabycia lub dzierżawy gruntów

02 Koszty nabycia środków trwałych lub wytworzenia środków trwałych

03 Koszty montażu i robót budowlanych

04 Koszty instalacji przyłączeniowej

05 Koszty infrastruktury wykorzystywanej wyłącznie na potrzeby dystrybucji lub sprzedaży CNG, LNG (w tym pochodzącego z biometanu), wodoru, budowy lub rozbudowy infrastruktury do pojazdów elektrycznych wykorzystywanych w transporcie

06 Podatek od towarów i usług (jeżeli podmiot ubiegający się o wsparcie nie ma możliwości obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, w rozumieniu przepisów ustawy o podatku od towarów i usług)

07 Podatki i opłaty niezbędne dla realizacji prac inwestycyjnych, poniesione w okresie ich trwania, inne niż akcyza oraz podatek od towarów i usług

08 Koszty nabycia oprogramowania oraz technologii IT

09 Koszty nabycia wartości niematerialnych i prawnych

Wysokość wsparcia

	Infrastruktura CNG	Infrastruktura ładowania normalnej mocy	Infrastruktura ładowania dużej mocy	Infrastruktura sprzedaży lub dystrybucji wodoru
FORMA	Dotacja	Dotacja lub pożyczka	Dotacja lub pożyczka	Dotacja
WSPARCIE	Nie więcej niż 50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie może przekroczyć 750 000 zł na jedną stację	Nie więcej niż 50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, przy czym: Dotacja wynosi nie więcej niż 30% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem Pożyczka wynosi nie więcej niż 20% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem Łączna kwota wsparcia na inwestycję związaną z budową lub rozbudową jednej stacji ładowania o normalnej mocy nie może przekroczyć 25 500 zł	Nie więcej niż 50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, przy czym: Dotacja wynosi nie więcej niż 30% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem Pożyczka wynosi nie więcej niż 20% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem Łączna kwota wsparcia na inwestycję związaną z budową lub rozbudową jednej stacji ładowania o normalnej mocy nie może przekroczyć 150 000 zł	Nie więcej niż 50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem i nie może przekroczyć 3 000 000 zł na jedną stację

	Infrastruktura LNG (w tym pochodzącego z biometanu)
FORMA	Dotacja
WSPARCIE	Nie więcej niż 50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie może przekroczyć 1 200 000 zł na jedną stację

Do 31/12/2022 r. wsparcie jest udzielane w formie dotacji i wynosi nie więcej niż 50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem

Do 31/12/2022 r. wsparcie jest udzielane w formie dotacji i wynosi nie więcej niż 50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem

WSPARCIE ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

kluczowe założenia wynikające z rozporządzenia

Zakres wsparcia

Wsparcie publicznego transportu zbiorowego działającego w szczególności w aglomeracjach miejskich, uzdrowiskach, na obszarach, na których ustanowione zostały formy ochrony przyrody zgodnie z przepisami o ochronie przyrody, wykorzystującego biopaliwa ciekłe, inne paliwa odnawialne, CNG, LNG (w tym pochodzący z biometanu), wodór lub energię elektryczną przeznaczone na realizację zadań w zakresie:

- Nabycia autobusów elektrycznych
- Nabycia trolejbusów
- Nabycia autobusów napędzanych CNG
- Nabycia autobusów napędzanych LNG
- Nabycia autobusów napędzanych wodorem
- Budowy lub rozbudowy infrastruktury ładowania oraz tankowania

Jakie warunki musi spełniać podmiot ubiegający się o wsparcie?

Wykorzystać pojazdy oraz majątek wytworzony w ramach projektu zgodnie z przeznaczeniem, przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia inwestycji i jej rozliczenia finansowego

Zapewnić trwałość zakupionych pojazdów przez co najmniej 5 lat od dnia przekazania ich do eksploatacji

Koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem

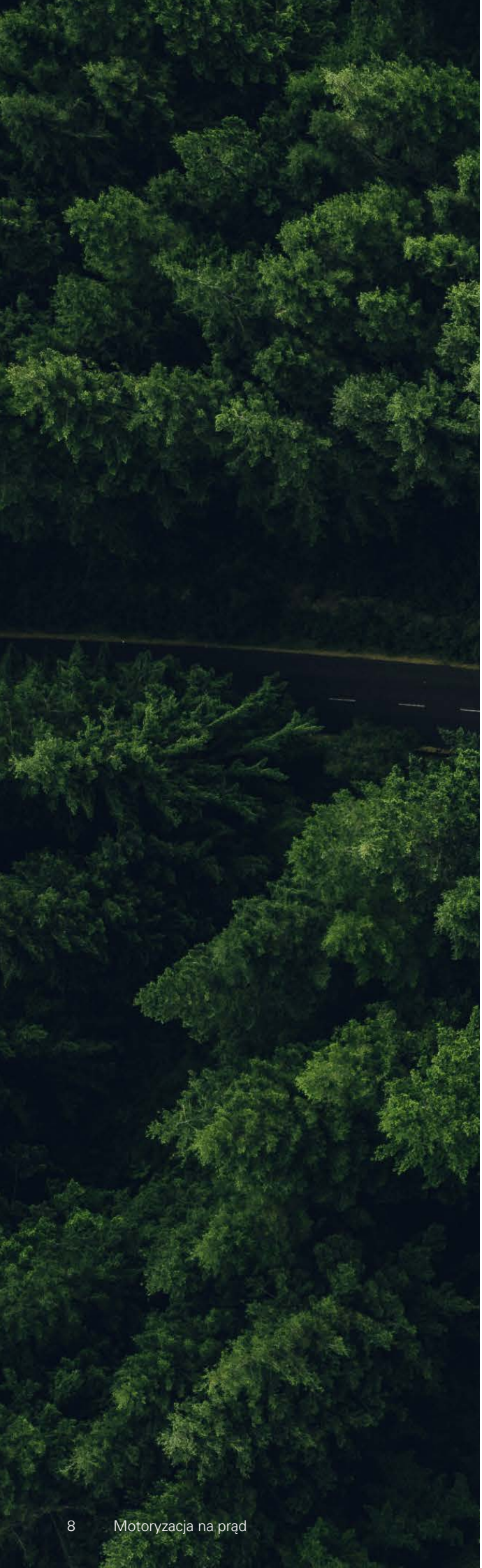
Koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem

01 Cena nabycia pojazdów

02 W przypadku infrastruktury cena:

- nabycia lub dzierżawy gruntów
- nabycia środków trwałych lub wytworzenia środków trwałych
- montażu i robót budowlanych
- nabycia wartości niematerialnych i prawnych
- nabycia oprogramowania oraz technologii IT

03 Cena podatku od towarów i usług (jeżeli podmiot ubiegający się o wsparcie nie ma możliwości obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego)



Maksymalna wartość wsparcia

Forma wsparcia: dotacja

autobus elektryczny	trolejbus	autobus zasilany CNG
55% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie więcej niż	**45%** kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie więcej niż	**15%** kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie więcej niż
1 045 000 zł na jeden autobus	**720 000 zł** na jeden trolejbus	**150 000 zł** na jeden autobus

autobus zasilany LNG	autobus zasilany wodorem
15% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie więcej niż	**55%** kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie więcej niż
150 000 zł na jeden autobus	**2 000 000 zł** na jeden autobus

infrastruktura ładowania środków publicznego transportu zbiorowego	infrastruktura tankowania CNG środków publicznego transportu zbiorowego
80% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie więcej niż	**50%** kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie więcej niż
240 000 zł na jedną stację ładowania	**750 000 zł** na jedną stację tankowania

infrastruktura tankowania LNG środków publicznego transportu zbiorowego	infrastruktura tankowania wodorem środków publicznego transportu zbiorowego wodorem
50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie więcej niż	**50%** kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie więcej niż
1 200 000 zł na jedną stację tankowania	**3 000 000 zł** na jedną stację tankowania

WSPARCIE ZAKUPU POJAZDÓW SŁUŻĄCYCH INNYM CELOM NIŻ W ZAKRESIE PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO I POZOSTAŁE OBSZARY WSPARCIA

kluczowe założenia wynikające z rozporządzenia

Zakres wsparcia

Wsparcie zakupu:

- Nowego pojazdu elektrycznego
- Nowego pojazdu napędzanego gazem ziemnym
- Nowego pojazdu napędzanego wodorem

służących innym celom niż w zakresie publicznego transportu zbiorowego

- Jednostki pływającej zasilanej biopaliwami ciekłymi, CNG, LNG (w tym pochodzącym z biometanu), wodorem lub energią elektryczną

Wsparcie nie może zostać udzielone, jeżeli na nabycie tego samego pojazdu zostało wcześniej udzielone wsparcie ze środków Funduszu

Jakie warunki musi spełniać podmiot ubiegający się o wsparcie?

01 W przypadku, gdy podmiotem ubiegającym się o wsparcie jest przedsiębiorca wykonujący działalność gospodarczą w zakresie sprzedaży hurtowej lub detalicznej pojazdów

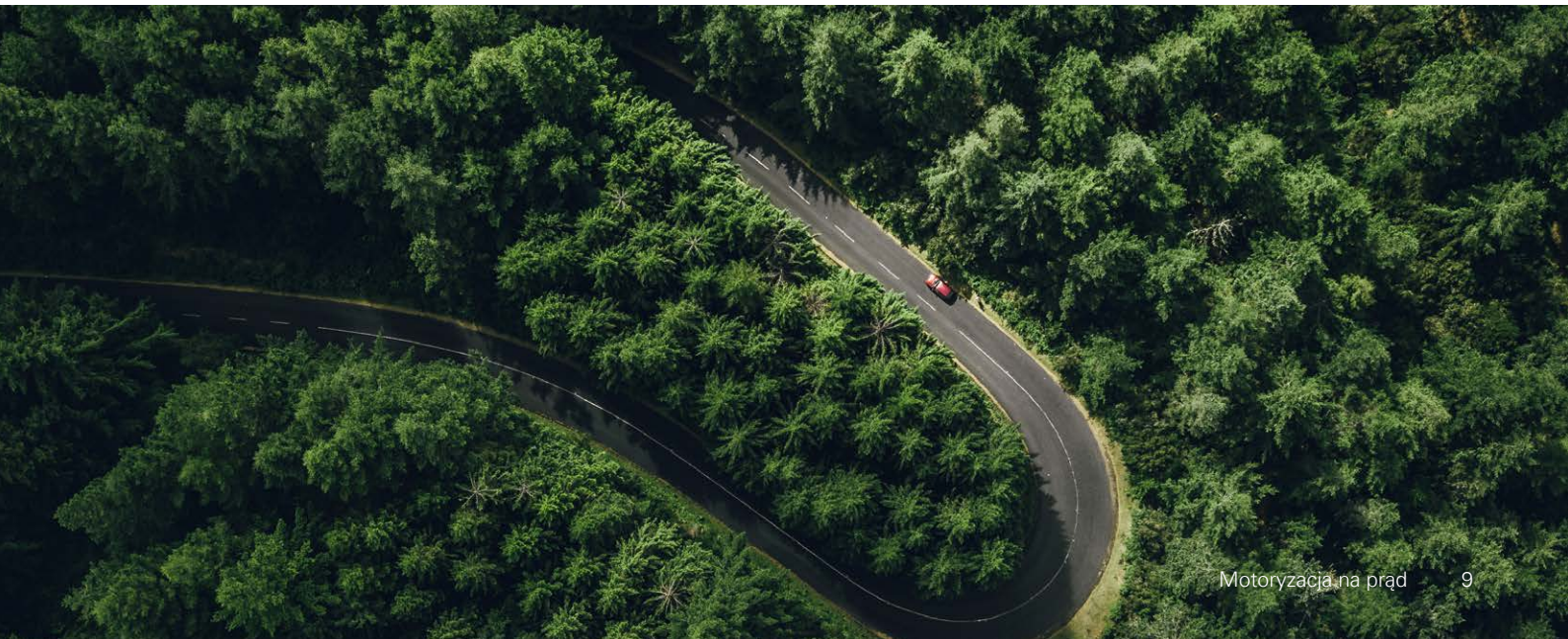
Zobowiązanie się do zawarcia w umowie sprzedaży warunku dla klienta detalicznego lub hurtowego, że klient ten zapewni trwałość i użytkowanie pojazdu objętego wsparciem przez 2 lata od dnia zakupu

02 W przypadku gdy podmiotem ubiegającym się o wsparcie jest przedsiębiorca wykonujący działalność gospodarczą w zakresie sprzedaży hurtowej lub detalicznej pojazdów lub w zakresie wynajmu długoterminowego pojazdów

Zobowiązanie się do sprzedaży lub objęcie leasingiem pojazdu objętego wsparciem za kwotę stanowiącą różnicę pomiędzy ceną rynkową a kwotą wsparcia otrzymaną na pojazd

03 W pozostałych przypadkach

Zobowiązanie się do zapewnienia trwałości i użytkowania pojazdu objętego wsparciem zgodne z przeznaczeniem przez co najmniej 2 lata od dnia jego nabycia



Koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem

01 **Cena nabycia pojazdów**

02 **Cena podatku od towarów i usług** (jeżeli podmiot ubiegający się o wsparcie nie ma możliwości obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego)

Maksymalna wartość wsparcia

Forma wsparcia: dotacja

nowy pojazd elektryczny	nowy pojazd elektryczny służący do wykonywania usług komunalnych
30% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie więcej niż **36 000 zł** na jeden pojazd	**30%** kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie więcej niż **150 000 zł** na jeden pojazd
nowy pojazd napędzany gazem ziemnym	**nowy pojazd napędzany wodorem**
30% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie więcej niż **75 000 zł** na jeden pojazd	**30%** kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie więcej niż **75 000 zł** na jeden pojazd

nowa jednostka pływająca zasilana biopaliwami ciekłymi, CNG, LNG (w tym pochodzącym z biometanu), wodorem lub energią elektryczną

30% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, nie więcej niż **1 000 000 zł** na jednostkę pływającą

Pozostałe obszary wsparcia

01 Inwestycje w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych

02 Wytwórcy biokomponentów lub producenci biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, wykorzystywanych w transporcie

03 Producenci środków transportu wykorzystujących do napędu energię elektryczną, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub wodór oraz przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie produkcji podzespołów do takich środków transportu

04 Dofinansowanie opłat portowych pobieranych za cumowanie przy nabrzeżu lub przystani jednostek pływających zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, lub wodorem, lub wykorzystujących do napędu energię elektryczną

05 Badania związane z opracowywaniem nowych rodzajów biokomponentów, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych lub wykorzystaniem sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie lub związanych z tym nowych rozwiązań konstrukcyjnych oraz wdrożenia eksploatacyjne wyników tych badań

06 Programy edukacyjne promujące wykorzystanie biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie

07 Działania związane z analizą i badaniem rynku biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie

08 Promocja wytwarzania i wykorzystywania biokomponentów i biopaliw ciekłych

Ocena form wsparcia rozwoju elektromobilności w Polsce w ramach Funduszu Niskoemisyjnego Transportu

Wyniki badania KPMG i PSPA

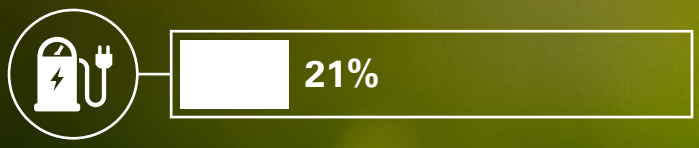
Bariery rozwoju elektromobilności w Polsce

Najczęściej wskazywaną barierą w rozwoju elektromobilności w Polsce jest brak bezpośrednich dotacji do pojazdów elektrycznych, a także brak infrastruktury i inwestycji w tym obszarze. Co piąta organizacja wskazuje również na słabo rozwiniętą infrastrukturę stacji ładowania. Ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdów – ich zasięg oraz czas ładowania, niska dostępność pojazdów, a także koszt utrzymania pojazdu są zdecydowanie rzadziej wymieniane przez ankietowane podmioty.

Co stanowi obecnie największą barierę do rozwoju elektromobilności w Polsce?

Brak bezpośrednich dotacji do pojazdów EV, infrastruktury ładowania i inwestycji w tym obszarze

Słabo rozwinięta infrastruktura stacji ładowania



Ograniczenia pojazdów EV (zasięg, czas ładowania)

Niska podaż pojazdów EV

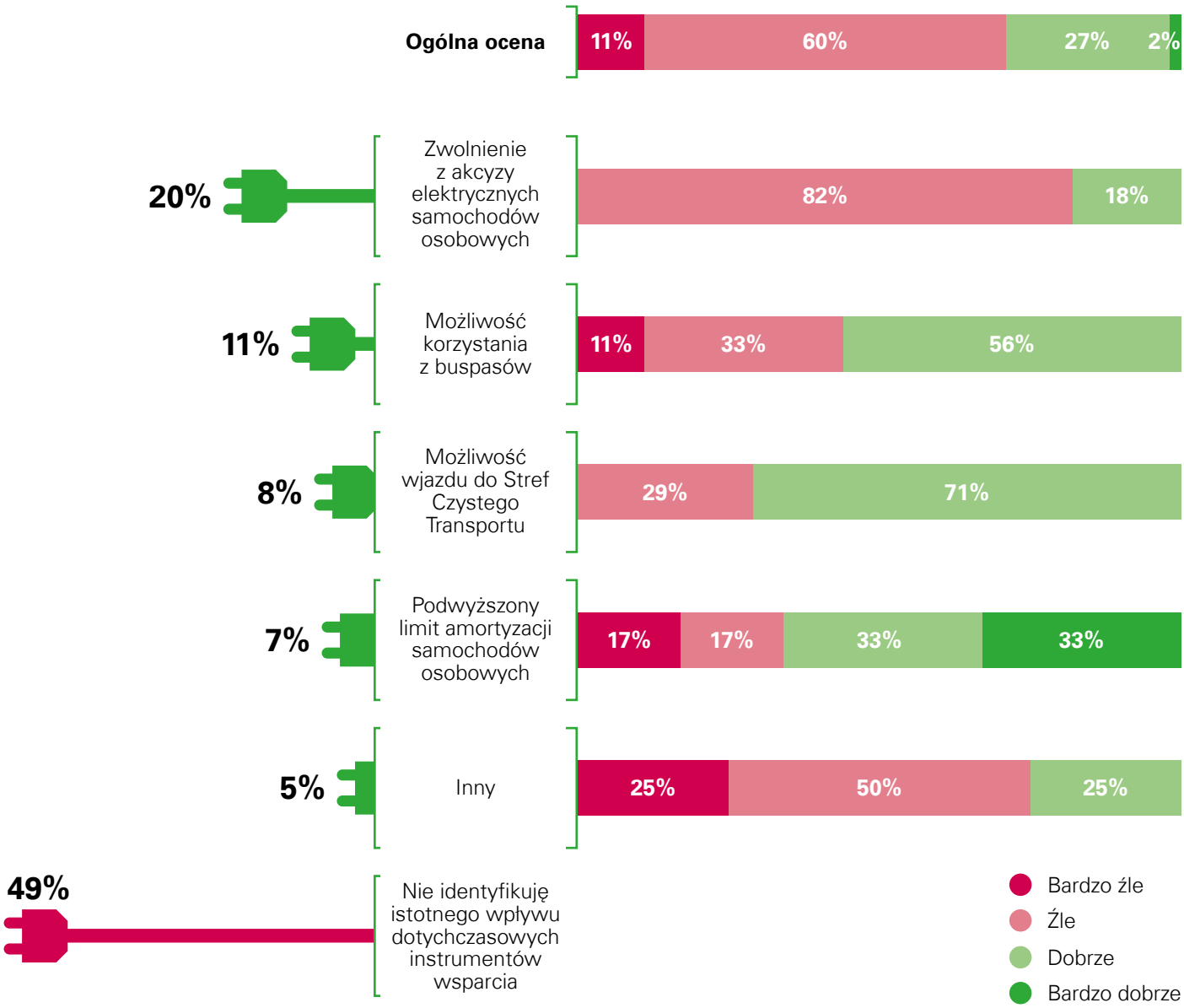
Cena prądu na ogólnodostępnych stacjach ładowania

Instrumenty wsparcia rozwoju elektromobilności

Blisko połowa podmiotów nie jest w stanie określić i zidentyfikować wpływu dotychczas funkcjonujących instrumentów wsparcia na rozwój elektromobilności w Polsce. Co piąta organizacja uważa, że rozwojowi elektromobilności sprzyja zwolnienie z akcyzy elektrycznych samochodów osobowych. Najlepiej skuteczność instrumentów wsparcia oceniają osoby, które uważają, że na rozwój elektromobilności wpływają bezpośrednie korzyści dla kierowców np. możliwość korzystania z buspasów.

Który z dotychczasowych instrumentów wsparcia rozwoju elektromobilności w Polsce ma największy wpływ na rozwój branży?

Ocena skuteczności dotychczasowych instrumentów wsparcia rozwoju elektromobilności w Polsce (innych niż wskazane w projekcie rozporządzenia dotyczącego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu)



Wykorzystanie wsparcia oferowanego w ramach Funduszu Niskoemisyjnego Transportu

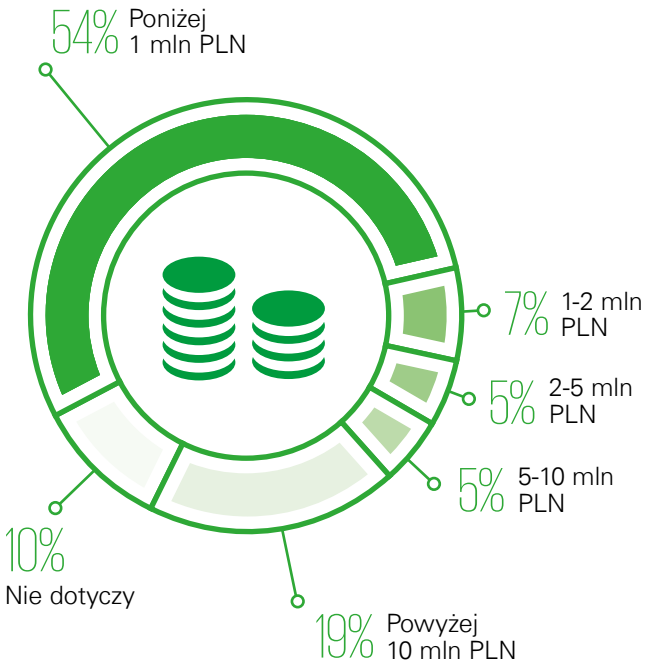
Co druga ankietowana organizacja deklaruje, że w latach 2019-2020 będzie chciała skorzystać ze wsparcia, o którym mowa w projekcie Rozporządzenia dotyczącego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Podmioty, które nie planują w najbliższym czasie skorzystać ze środków Funduszu, najczęściej wskazują na zbyt niskie kwoty dotacji/pożyczek. Co czwarta organizacja zwraca uwagę na zbyt restrykcyjne warunki skorzystania z finansowania.

Czy podmioty rozważają skorzystanie ze wsparcia wskazanego w projekcie Rozporządzenia dotyczącego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu?

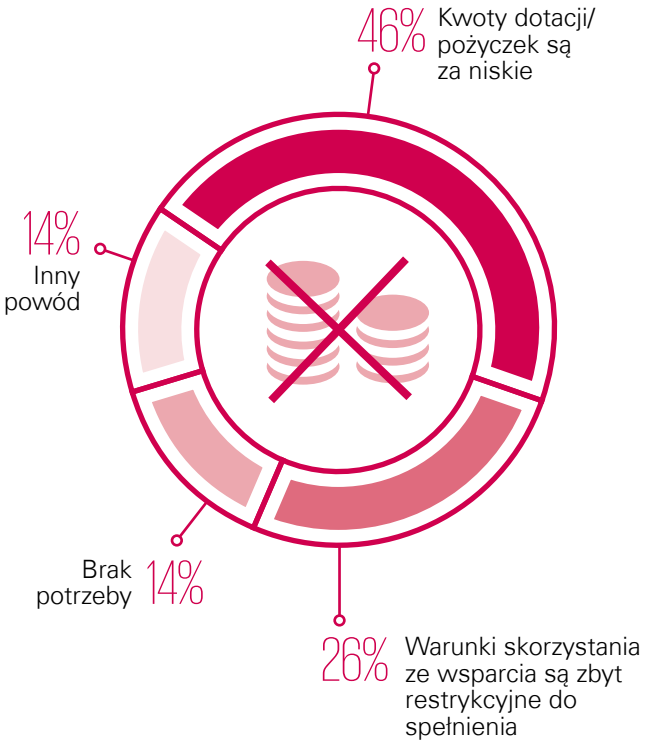
Tak 50%

Nie 50%

Jaką wysokość nakładów w obszarze elektromobilności w latach 2019-2020 chciałyby sfinansować podmioty przy wykorzystaniu środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu?



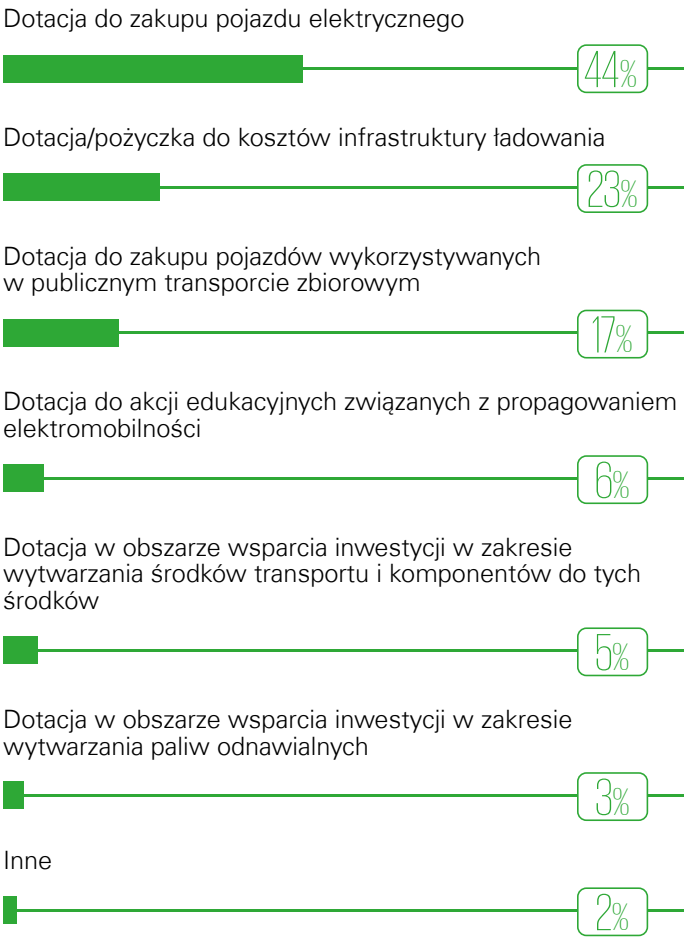
Powody braku zainteresowania podmioty oferowanym wsparciem



Preferowane rodzaje wsparcia

Z punktu widzenia podmiotów biorących udział w badaniu najbardziej atrakcyjną formą wsparcia w ramach Funduszu Niskoemisyjnego Transportu jest dotacja/pożyczka na zakup pojazdów elektrycznych. Co czwarta organizacja jest zainteresowana również wsparciem finansowania infrastruktury ładowania, a co szósta – kosztów zakupu pojazdów wykorzystywanych w transporcie zbiorowym. W spółkach z udziałem skarbu państwa i instytucjach publicznych częściej preferowanym typem wsparcia jest dotacja lub pożyczka do zakupu pojazdów wykorzystywanych w transporcie zbiorowym. Z kolei firmy z kapitałem zagranicznym częściej wskazują na preferencje w formie dotacji/pożyczki w obszarze wsparcia inwestycji w zakresie wytwarzania środków transportu.

Który z rodzajów wsparcia wskazanych w projekcie Rozporządzenia dotyczącego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu jest najbardziej interesujący z punktu widzenia prowadzonej przez respondentów działalności?

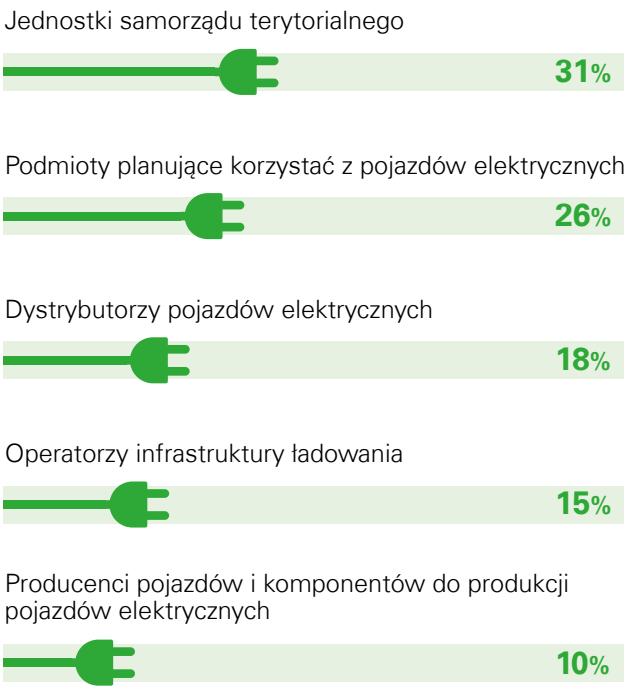


Te same rodzaje wsparcia, które ankietowane podmioty uważają za interesujące, są przez nie jednocześnie określane jako mogące się przyczynić do rozwoju elektromobilności w Polsce.

Beneficjenci Funduszu Niskoemisyjnego Transportu

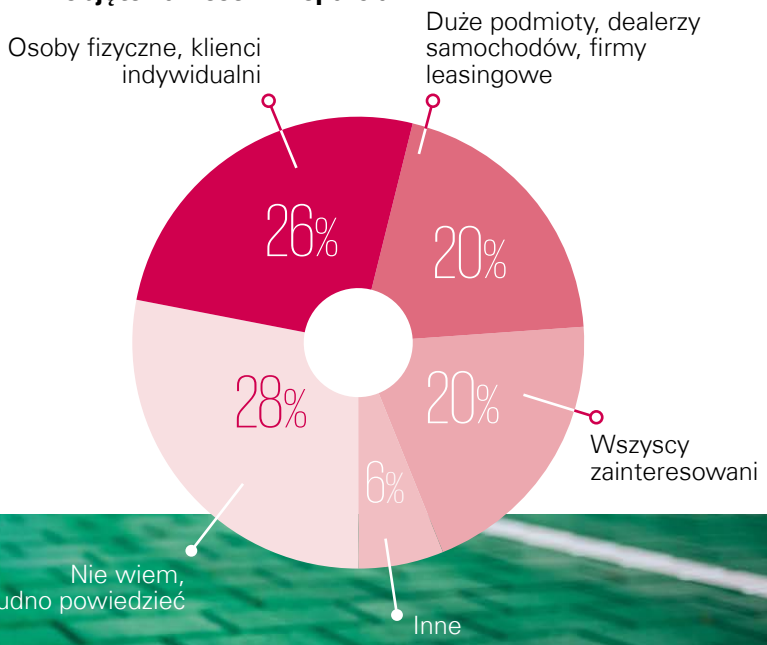
Blisko 6 na 10 organizacji uważa, że krąg beneficjentów programu wsparcia przez Fundusz jest wystarczający. Jako największych beneficjentów projektu, 31% podmiotów wskazuje jednostki samorządu terytorialnego. Co czwarta organizacja uważa, że z programu w największym stopniu mogą skorzystać również podmioty planujące korzystać z pojazdów elektrycznych, a co szósta – dystrybutorzy tych pojazdów. Spośród respondentów, według których zakres odbiorców programu jest niewystarczający, 26% organizacji wskazuje na osoby fizyczne (klientów indywidualnych) jako podmioty, które powinny zostać dodatkowo objęte programem wsparcia.

Kto będzie największym beneficjentem wsparcia wskazanego w projekcie Rozporządzenia dotyczącego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu?



Czy krąg beneficjentów programu jest wystarczający?

Jakie podmioty powinny dodatkowo zostać objęte zakresem wsparcia?



Ocena zakresu wsparcia z Funduszu

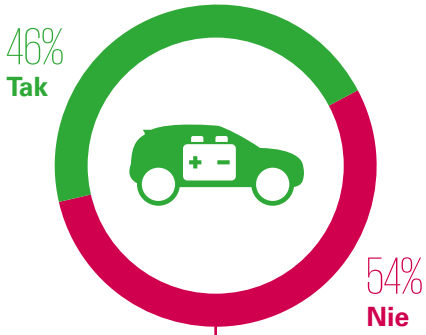
Ponad połowa respondentów uważa, że zarówno zakres wsparcia w ramach Funduszu, jak również jego poziom jest wystarczający. Wyjątkiem jest finansowanie zakupu nowego pojazdu elektrycznego.

Blisko 60% organizacji wskazuje, że optymalnym zakresem pomocy byłoby zwiększenie finansowania przez Fundusz do ok. 40-50% wartości pojazdu.

Czy poziom wsparcia jest wystarczający?

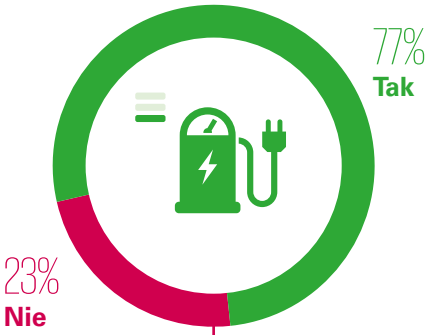
Nabycie nowego pojazdu elektrycznego

nie więcej niż 30% kosztów kwalifikowanych, przy czym wsparcie dla jednego nowego pojazdu elektrycznego nie może przekroczyć 36 000 zł



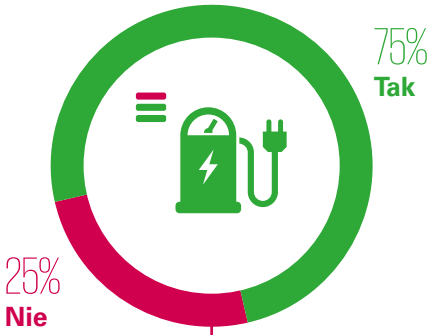
Infrastruktura ładowania normalnej mocy

nie więcej niż 50% kosztów kwalifikowanych, przy czym wsparcie dla jednej stacji ładowania o normalnej mocy nie może przekroczyć 25 500 zł



Infrastruktura ładowania dużej mocy

nie więcej niż 50% kosztów kwalifikowanych, przy czym wsparcie dla jednej stacji ładowania o dużej mocy nie może przekroczyć 150 000 zł



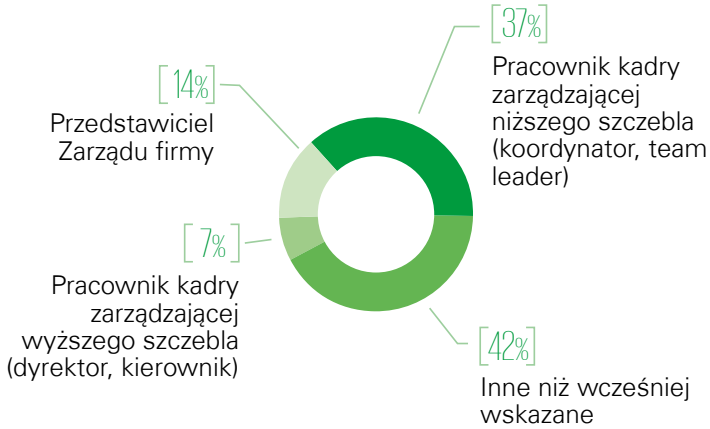
Jaki poziom wsparcia będzie zdaniem respondentów optymalny?

	Nabycie nowego pojazdu elektrycznego	Infrastruktura ładowania normalnej mocy	Infrastruktura ładowania dużej mocy
Do 30% wartości	9%	5%	5%
Od 40 do 50% wartości	58%	16%	9%
Powyżej 60% wartości	11%	16%	29%
Inne rozwiązania	13%	16%	24%
Nie wiem, trudno powiedzieć	9%	47%	33%

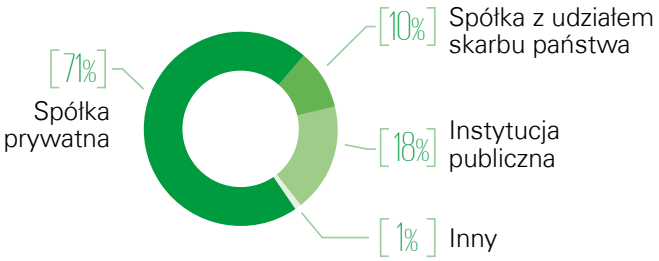
Informacje o badaniu

Badanie zostało zrealizowane metodą ankiet internetowych oraz wywiadów telefonicznych wśród członków Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych oraz innych podmiotów potencjalnie zainteresowanych skorzystaniem ze wsparcia wskazanego w projekcie rozporządzenia dotyczącego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Badanie zrealizowano na próbie 84 podmiotów, wśród których znaleźli się: importerzy i producenci samochodów osobowych, importerzy i producenci pojazdów dostawczych o DMC do 3,5t, importerzy i producenci autobusów, producenci i dystrybutorzy ładowarek do pojazdów elektrycznych, sieci handlowe w Polsce, miasta powyżej 100 tys. mieszkańców, firmy leasingowe i wynajmujące samochody, firmy posiadające floty samochodów, dostawcy komponentów (producenci) dla branży motoryzacyjnej, operatorzy ogólnodostępnych stacji ładowania. Badanie przeprowadzono w okresie marzec-kwiecień 2019 roku. Wywiady telefoniczne realizowane były przez firmę Norstat Polska.

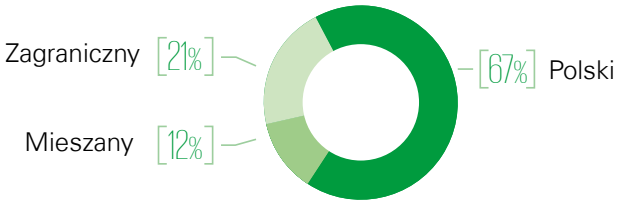
Stanoowisko



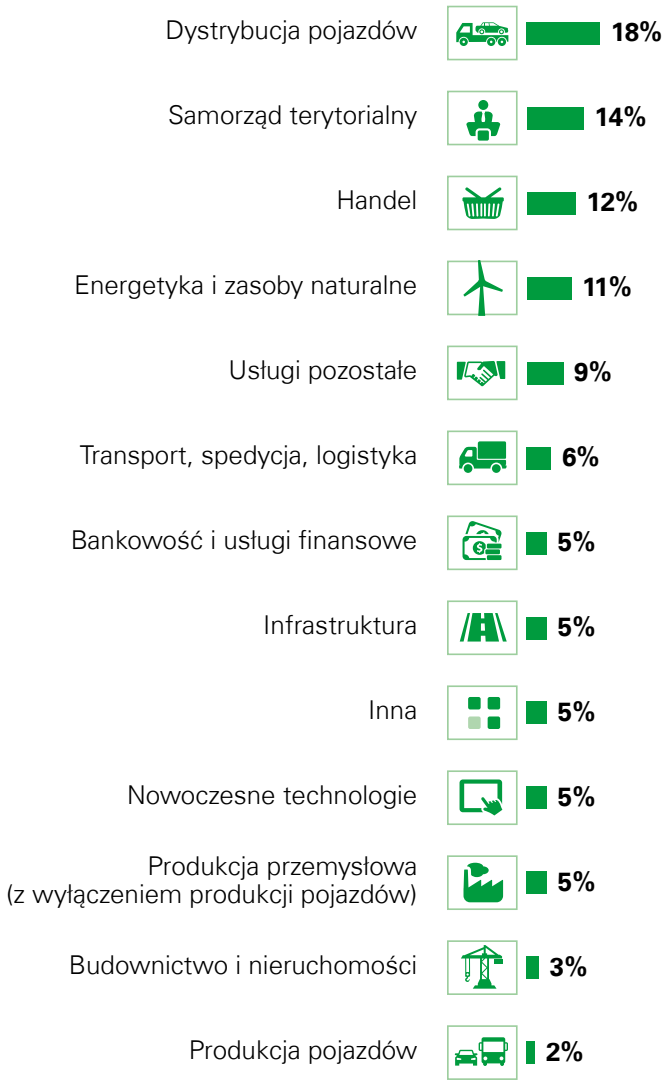
Rodzaj własności



Kapitał



Branża



Wielkość firmy

17% Mniej niż 10 pracowników

21% Od 51 do 250 pracowników

20% Od 11 do 50 pracowników

42% Powyżej 250 pracowników

Obroty w 2018 roku

28% Do 10 mln PLN

13% Od 50 do 250 mln PLN

15% Od 10 do 50 mln PLN

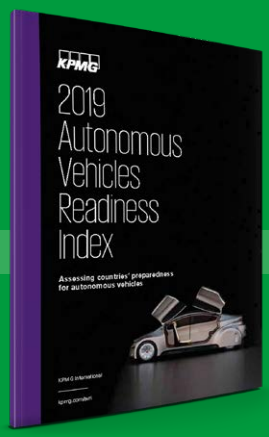
44% Powyżej 250 mln PLN

Wybrane publikacje KPMG w Polsce i na świecie

Branża motoryzacyjna. Edycja Q1/2019

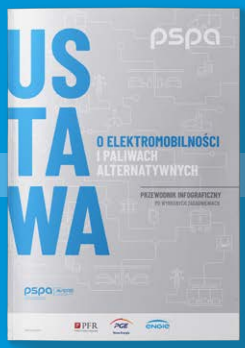
Barometr nastrojów menedżerów firm motoryzacyjnych

Global Automotive Executive Survey 2019



Autonomous Vehicles Readiness Index

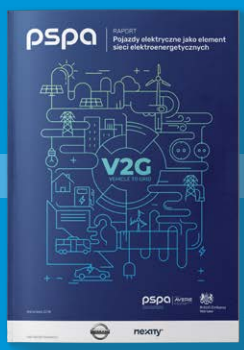
Wybrane publikacje PSPA



Przewodnik po Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Elektromobilność w transporcie publicznym – praktyczne aspekty wdrażania

Misja Zerowa Emisja – analiza porównawcza TCO dostawczego pojazdu elektrycznego



V2G – pojazdy elektryczne jako element sieci elektroenergetycznych

Kontakt

Dostępne w App Store

KPMG Poland

KPMG w Polsce
ul. Inflancka 4A
00-189 Warszawa
T: +48 22 528 11 00
F: +48 22 528 10 09
E: kpmg@kpmg.pl

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych
ul. Oboźna 7/32
00-332 Warszawa
T: +48 507 686 158
E: biuro@pspa.com.pl

Mirosław Michna
Doradztwo podatkowe
Partner
E: mmichna@kpmg.pl

Maciej Mazur
Dyrektor Zarządzający
E: maciej.mazur@pspa.com.pl

Przemysław Szywacz
Doradztwo podatkowe
Dyrektor
E: pszywacz@kpmg.pl

Magdalena Maruszczak
Marketing i Komunikacja
Dyrektor
E: mmaruszczak@kpmg.pl

KPMG.pl

Biura KPMG w Polsce

Warszawa
ul. Inflancka 4A
00-189 Warszawa
T: +48 22 528 11 00
F: +48 22 528 10 09
E: kpmg@kpmg.pl

Kraków
ul. Opolska 114
31-323 Kraków
T: +48 12 424 94 00
F: +48 12 424 94 01
E: krakow@kpmg.pl

Poznań
ul. Roosevelta 22
60-829 Poznań
T: +48 61 845 46 00
F: +48 61 845 46 01
E: poznan@kpmg.pl

Wrocław
ul. Szczytnicka 11
50-382 Wrocław
T: +48 71 370 49 00
F: +48 71 370 49 01
E: wroclaw@kpmg.pl

Gdańsk
al. Zwycięstwa 13a
80-219 Gdańsk
T: +48 58 772 95 00
F: +48 58 772 95 01
E: gdansk@kpmg.pl

Katowice
ul. Francuska 36
40-028 Katowice
T: +48 32 778 88 00
F: +48 32 778 88 10
E: katowice@kpmg.pl

Łódź
ul. Składowa 35
90-127 Łódź
T: +48 42 232 77 00
F: +48 42 232 77 01
E: lodz@kpmg.pl

© 2019 KPMG Tax M.Michna sp.k. jest polską spółką komandytową i członkiem sieci KPMG składającej się z niezależnych spółek członkowskich stowarzyszonych z KPMG International Cooperative ("KPMG International"), podmiotem prawa szwajcarskiego. Wszelkie prawa zastrzeżone. Wydrukowano w Polsce.