

Reforma polskiego systemu opodatkowania samochodów.

Jak przyspieszyć proces elektryfikacji firmowych samochodów osobowych.

Październik 2023

Streszczenie

Polski rynek pojazdów osobowych rozwija się w złym kierunku. Unia stara się zmniejszać emisje z transportu i elektryfikować flotę samochodową w możliwie szybkim tempie. W Polsce wśród nowych rejestrowanych samochodów królują paliwożerne SUV-y zwiększające emisje gazów cieplarnianych. Samochody osobowe z segmentów miejskich i kompaktowe z roku na rok tracą na popularności, a emisje z transportu drogowego w Polsce rosną mimo przyjętych planów zakładających ich znaczące obniżanie. Jedną z przyczyn tej sytuacji jest system podatkowy, który sprzyja samochodom z poprzedniej epoki – dużym i paliwożernym SUV-om.

Polska jest szóstym największym rynkiem samochodowym Europy, jednocześnie elektromobilność rozwija się w Polsce źle. **W 2022 r. tylko 2,7% nowo rejestrowanych samochodów osobowych w Polsce stanowiły samochody elektryczne bateryjne.** Stawia to Polskę na czwartym miejscu od końca w UE. W interesie społecznym jest więc dyskusja i poszukiwanie rozwiązań mających na celu przyspieszenie elektryfikacji transportu.

W naszej analizie pokazujemy, jak może wyglądać przyspieszenie rozwoju rynku elektromobilności dzięki zmianom w opodatkowaniu samochodów. To jeden z najskuteczniejszych elementów polityki państwa. Zawarte w opracowaniu propozycje mają charakter wyjściowy, raport ma za zadanie otworzyć dyskusję na ten temat.

Nasze propozycje odnosimy przede wszystkim do samochodów firmowych. Takie podejście ma trzy podstawowe przyczyny.

1. **Samochody firmowe** w Polsce stanowią aż **71% nowo rejestrowanych samochodów osobowych.**
2. Firmy, wybierając samochód, kierują się nie tylko ceną zakupu, lecz także całkowitym kosztem posiadania pojazdu. Z tej perspektywy samochody elektryczne bateryjne mogą być bardziej korzystne ze względu na **niższe koszty eksploatacyjne.**
3. Pomysł, aby wiodącym segmentem w procesie elektryfikacji polskiej floty samochodów był segment firmowy, jest podejściem **sprawiedliwym społecznie.**

W ramach tego modelu to korporacje i przedsiębiorstwa, mające lepszy dostęp do kapitału i korzyści podatkowe, ponoszą wyższy koszt początkowy (zakupu) pojazdów BEV, a

gospodarstwa domowe, w szczególności te o niższych i średnich dochodach, uzyskują z kolei dostęp do tańszych, używanych pojazdów po okresie ich firmowego użytkowania (np. pod koniec 3- lub 4-letniej umowy najmu).

Proponujemy reformę systemu opodatkowania samochodów w Polsce, która modyfikuje trzy istniejące podatki i wprowadza jeden nowy. Reforma ta miałaby rozpocząć się w 2024 r. i być kontynuowana przez cały okres transformacji elektromobilnej w odniesieniu do nowo rejestrowanych samochodów (tj. do 2035 r.). **Głównym celem jest zachęcanie firm do zakupu mniejszych, lżejszych i bardziej efektywnych energetycznie pojazdów zamiast dużych i paliwożernych aut typu SUV, , które obecnie pogłębiają problemy związane z emisjami gazów cieplarnianych, złą jakością powietrza i korkami w miastach.** Obecnie polski system podatkowy wobec SUV-ów jest jednym z najprzyjaźniejszych w Europie.

W raporcie przedstawiamy następujące propozycje reformy systemu podatkowego od środków transportu:

- **Nowy podatek od posiadania samochodu**

Zgodnie z kamieniami milowymi zawartymi w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności dla Polski proponujemy wprowadzenie podatku od posiadania, zawierający komponent związany z poziomem emisji CO₂ i komponent związany z masą pojazdu. Komponent CO₂ oznaczałby nałożenie podatku w wysokości 5 zł rocznie za każdy gram CO₂/km do 140 g CO₂/km i 15 zł za każdy gram CO₂ powyżej 140 g CO₂/km. Komponent masowy nałożyłby podatek w wysokości 0 zł za kilogram do masy 1600 kg i 5 zł za każdy kilogram powyżej 1600 kg. Do 2030 r. obowiązywałby dodatkowy bonus wagowy w wysokości 300 kg dla pojazdów typu BEV (biorący pod uwagę dodatkową masę pojazdu spowodowaną wagą baterii), co oznaczałoby że stawką 0 zł zostałyby objęte samochody bateryjne o masie nieprzekraczającej 1900 kg.

- **Zmiany w podatku od użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych**

Obecnie obowiązujący w Polsce podatek od użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych zachęca do korzystania z najdroższych samochodów, które często są duże, ciężkie i emitują duże ilości zanieczyszczeń. Dlatego, podobnie jak w większości krajów unijnych, od 2024 r. stawka tego podatku powinna wzrosnąć i bazować na poziomie emisji CO₂, tj. 1% wartości pojazdu dla samochodów o emisji 0 g CO₂/km, 5% dla samochodów o emisji 1-140 g CO₂/km i 15% dla samochodów o emisji wyższej niż 140 g CO₂/km.

- **Zmiana w limicie odpisu amortyzacyjnego**

Reforma ta przewiduje kontynuację redukcji odpisów amortyzacyjnych zaplanowaną na 2026 r. aż do ich pełnego wycofania w 2030 r. Taka decyzja została już podjęta przez rząd belgijski i oczekuje się, że jej wynikiem będzie prawie stu procentowy udział pojazdów bateryjnych elektrycznych w nowo rejestrowanych samochodach firmowych w roku 2026, tj. pod koniec okresu obowiązywania odpisów amortyzacyjnych.

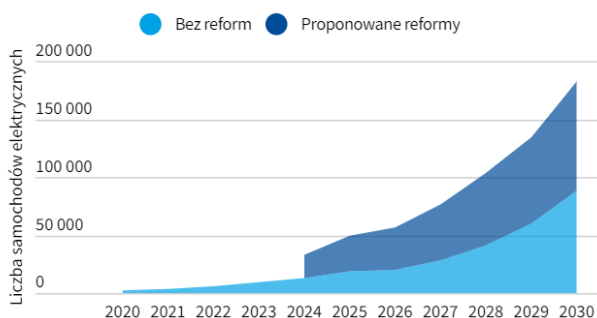
- **Zmiany wysokości odliczenia podatku VAT dla pojazdów spalinowych.**

Od 1 stycznia 2028 roku w przypadku samochodów o poziomie emisji gazów cieplarnianych 1-140 g CO₂/km wysokość odliczenia podatku VAT została by obniżona ze 100% do 75% dla samochodów firmowych i z 50% do 25% dla pojazdów do użytku

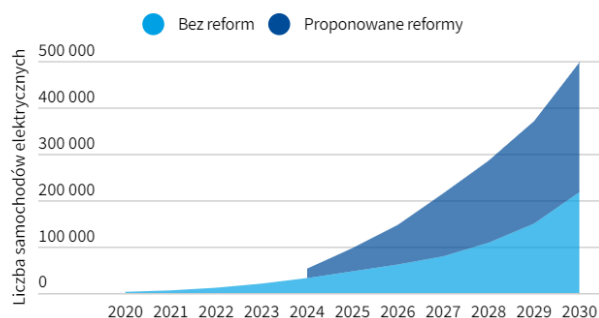
mieszanego (służbowo-prywatnego). W przypadku samochodów o poziomie emisji gazów cieplarnianych powyżej 140 g CO₂/km byłyby to odpowiednio obniżenie ze 100% do 50% dla samochodów firmowych i z 50% do 0% dla pojazdów do użytku mieszanego.

Szacujemy, że wprowadzenie proponowanych przez nas zmian **zwiększy do 2030 r. rejestracje samochodów bateryjnych o 112% w porównaniu do scenariusza** braku zmian w podatkach. Oznacza to, że **w latach 2024-2030 na drogach może pojawić się 320 tys. dodatkowych pojazdów bateryjnych.**

Rejestracje nowych samochodów osobowych przez firmy



Flota samochodów firmowych



Liczba samochodów elektrycznych bateryjnych w rejestracjach nowych samochodów firmowych (strona lewa) i floty zarejestrowanych samochodów firmowych (strona prawa) bez wdrażania proponowanych reform i z uwzględnieniem proponowanych reform

Większa liczba nowych samochodów elektrycznych w rejestracjach będzie miała też **pozytywny wpływ na zmniejszenie emisji CO₂ z transportu oraz na zmniejszenie importu i zużycia ropy naftowej.** Proponowane reformy doprowadziłyby też do **wzrostu dochodów budżetowych.** W latach **2024-2030** reforma przyniosłaby dodatkowe wpływy budżetowe w wysokości **10,7 mld zł.**

Skróty

BEV	Pojazd bateryjny elektryczny
BiK	Podatek od użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych
ETD	Europejska dyrektywa podatkowa
EV	Pojazd elektryczny
GHG	Gazy cieplarniane
ICE	Silnik spalania wewnętrznego
MPV	Samochody osobowe wielofunkcyjne
PHEV	Pojazd o napędzie hybrydowym typu plug-in
pp.	Punkty procentowe
SO	Samochody osobowe
SUV	SUV – samochód osobowy sportowo-użytkowy
TCO	Całkowity koszt użytkowania
VAT	Podatek VAT

Kurs wymiany

Przy tworzeniu tego raportu zastosowano kurs wymiany 1 zł = 0,215 euro

1. Polska pozostaje w tyle na drodze do elektromobilności

Kierunek wytyczony dla europejskiego transportu drogowego jest jasny: zgodnie z unijnymi normami dla samochodów do 2035 r. średnia emisja CO₂ z nowych pojazdów musi zostać zmniejszona do zera, by zredukować emisje z transportu w ramach walki z kryzysem klimatycznym. Co więcej, chociaż datę wdrożenia normy wyznaczono na rok 2035, kilka krajów UE (w tym Holandia, Irlandia, Szwecja i Dania) zobowiązało się do spełnienia tego warunku już w roku 2030. Norwegia, światowy lider elektromobilności, przejdzie na pojazdy w pełni elektryczne już do końca 2025 r.¹ - należy zauważyć, że dotyczy to tylko nowych pojazdów i nie jest to prawny wymóg. Za tymi decyzjami stoją nie tylko rządy. Wielu największych producentów samochodów obecnych w Europie (w tym Renault, Fiat, Ford, Mercedes-Benz i Volvo) również dostrzegło zagrożenie dla planety wynikające z emisji CO₂ i ogłosiło przejście na produkcję całkowicie elektrycznych pojazdów do 2030 r.².

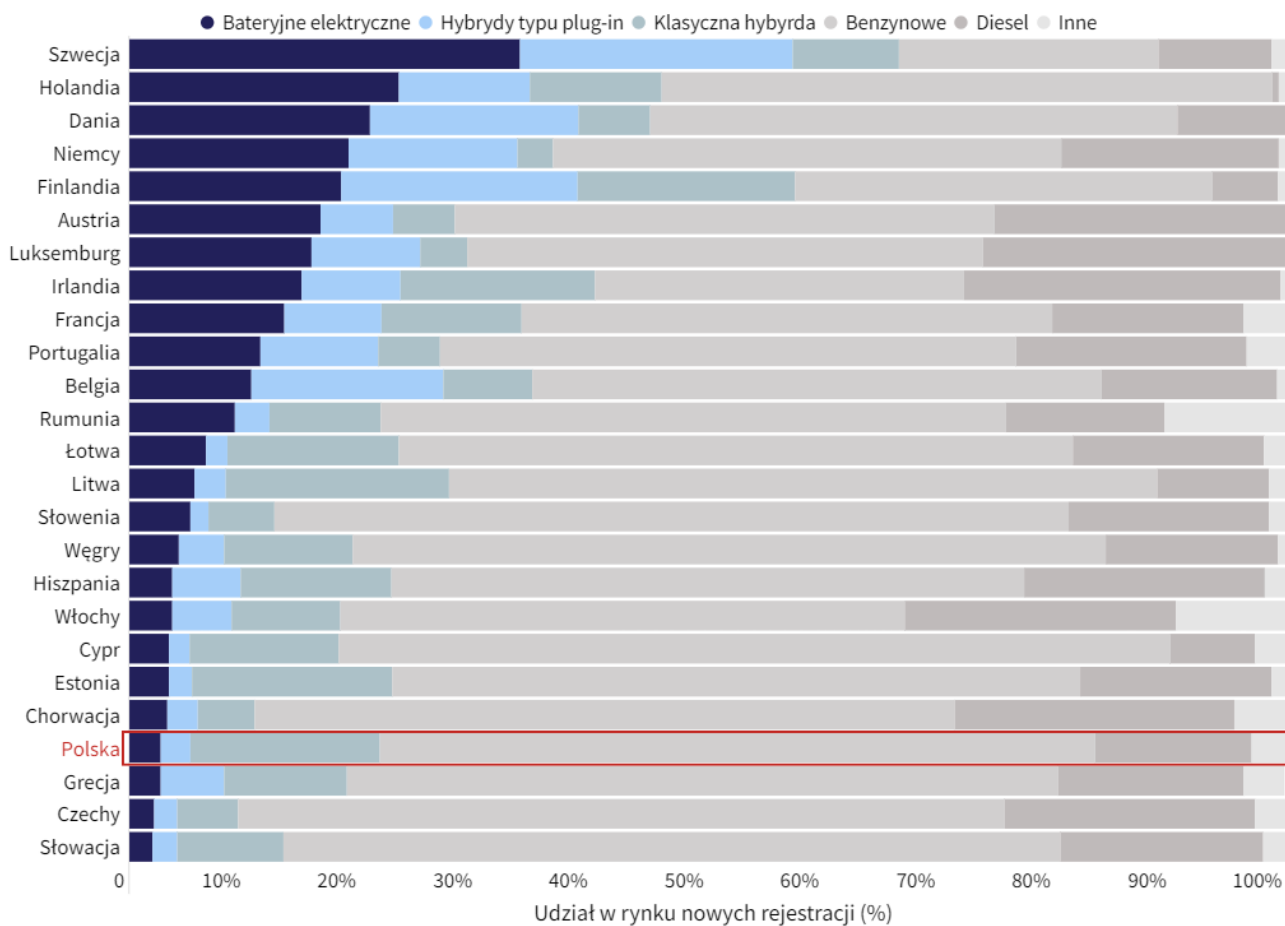
Europa mówi elektromobilności głośne „tak”, tymczasem Polska pozostaje w tyle. W 2022 r. pojazdy bateryjne elektryczne (BEV) stanowiły zaledwie 2,7% nowo rejestrowanych samochodów w Polsce, co stanowi czwarty najniższy wynik spośród wszystkich krajów UE (*wykres 1*)³. Polska nie nadąża z przygotowaniem do elektromobilnej przyszłości nie tylko pod kątem wdrażania przepisów unijnych, ale także celów krajowych, takich jak osiągnięcie celu miliona pojazdów BEV na drogach do 2025 r.⁴.

¹ ICCT (2022). Interactive phase-out map: Light-duty vehicles. ([link](#))

² T&E (2023). The race to electrify. (Wyścig z czasem o elektryfikację). ([link](#))

³ Wyliczenia autora na podstawie Dataforce (2023). Rejestracje nowych pojazdów w 2022 roku. ([link](#))

⁴ Ministerstwo Klimatu i Środowiska (2016). Elektromobilność w Polsce. ([link](#))



Wykres 1. Rejestracje nowych samochodów osobowych wg paliwa w państwach członkowskich UE

Źródło: Wyliczenia własne autora na podstawie Dataforce (2023). Rejestracje nowych samochodów w 2022 roku.

Uwaga: Brak danych dla Bułgarii i Malty.

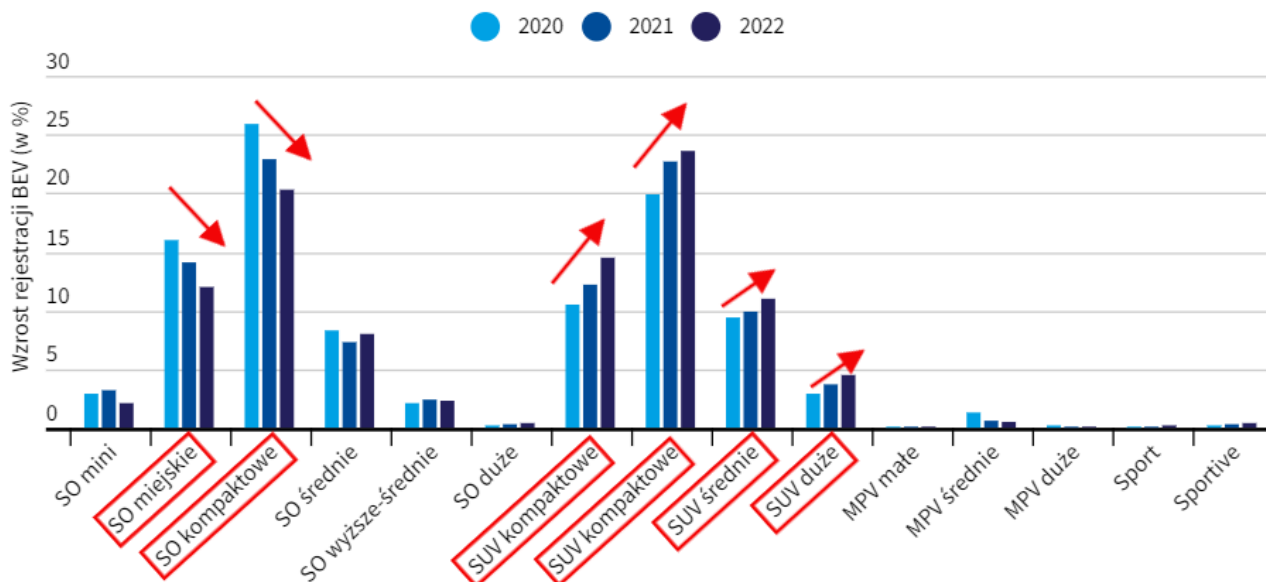
1.1. Kraj dużych i zanieczyszczających SUV-ów firmowych

Zamiast promować napęd elektryczny, polskie polityki publiczne preferują duże, zanieczyszczające środowisko SUV-y firmowe. Polska niemal zamyka stawkę w rankingu państw członkowskich oceniającym przyrost liczby pojazdów BEV na drogach, a jednocześnie plasuje się blisko szczytu pod względem udziału w rynku dużych SUV-ów, średniej emisji nowych samochodów i udziału w rynku nowych samochodów zarejestrowanych jako firmowe. Warto też zauważyć, że choć Polska ma reputację rynku głównie samochodów używanych, to jest szóstym największym państwem unijnym pod względem rejestracji nowych samochodów osobowych, z wynikiem ponad 400 tys. sztuk rocznie.

W ostatnich latach polski rynek motoryzacyjny odchodzi od miejskich i kompaktowych samochodów osobowych (SO), wzrasta natomiast udział pojazdów typu SUV. Tendencja ta osiągnęła punkt zwrotny w 2021 r., kiedy SUV-y wyprzedziły kompaktowe SO w segmencie najczęściej rejestrowanych nowych pojazdów (wykres 2)⁵. Podobny trend wzrostu popularności SUV-ów

⁵ Wyliczenia autora na podstawie Dataforce (2023). Rejestracje nowych pojazdów w 2022 roku. ([link](#))

obserwuje się na większości rynków europejskich, jednak Polska jest przypadkiem szczególnym. Tutaj udział SUV-ów w rynku wynosi 4,3%, co przekłada się na piąte miejsce w UE i najwyższe wśród głównych unijnych rynków samochodowych⁶. Najczęściej sprzedawane w Polsce duże SUV-y to BMW X5 i Mercedes GLE⁷.



Wykres 2. Wzrost rejestracji nowych samochodów bateryjnych elektrycznych w krajach UE-27

Źródło: Wyliczenia własne autora na podstawie Dataforce (2023). Rejestracje nowych samochodów w 2022 roku.

Uwaga: SO – samochody osobowe, SUV – samochody sportowo-użytkowe (wyróżniony segment SO), MPV – samochody wielofunkcyjne (wyróżniony segment SO). Brak danych dla Bułgarii i Malty.

Ten trend ma również istotne implikacje ekonomiczne. Podczas gdy najpopularniejsze małe i kompaktowe samochody kosztują odpowiednio 70 tys. zł i 90 tys. zł, najpopularniejsze małe, kompaktowe, średnie i duże SUV-y kosztują odpowiednio 110 tys. zł, 120 tys. zł, 150 tys. zł i 310 tys. zł⁸.

Ze względu na niską absorpcję samochodów bateryjnych elektrycznych i jednocześnie rosnący udział w rynku SUV-ów średnia emisja CO₂ z nowo rejestrowanych pojazdów w Polsce pozostaje niezmiennie wysoka i wynosi 132 g CO₂/km⁹. To daje Polsce szóste miejsce wśród państw członkowskich i pierwsze wśród największych rynków samochodowych UE¹⁰. Ten poziom średniej emisji przekracza również znacznie wymagane obecnie w ramach norm unijnych 115 g CO₂/km dla

⁶ Ibid. Największe unijne rynki samochodowe to Niemcy, Francja, Włochy, Hiszpania, Polska, Belgia i Holandia. Polska pozostaje w tyle tylko za Łotwą, Estonią, Litwą i Luksemburgiem.

⁷ Ibid.

⁸ Ceny za modele Skoda Fabia (PC Small), Hyundai I30 (PC Compact), VW T-Roc (SUV Small), Kia Sportage (SUV Compact), Skoda Kodiaq (SUV Medium) i BMW X5 (SUV Large) na podstawie sugerowanych przez producenta cen detalicznych. Wszystkie ceny zaokrąglono do 10 tys. zł.

⁹ Wyliczenia autora na podstawie Dataforce (2023). Rejestracje nowych pojazdów w 2022 roku.

(link) Polska pozostaje w tyle tylko za Słowacją, Estonią, Czechami, Litwą i Łotwą.

¹⁰ Ibid.

nowo rejestrowanych samochodów. Zgodność z normami CO₂ spełniają raczej producenci samochodów kierujący ofertę nisko- i zeroemisyjnych pojazdów na inne rynki UE.

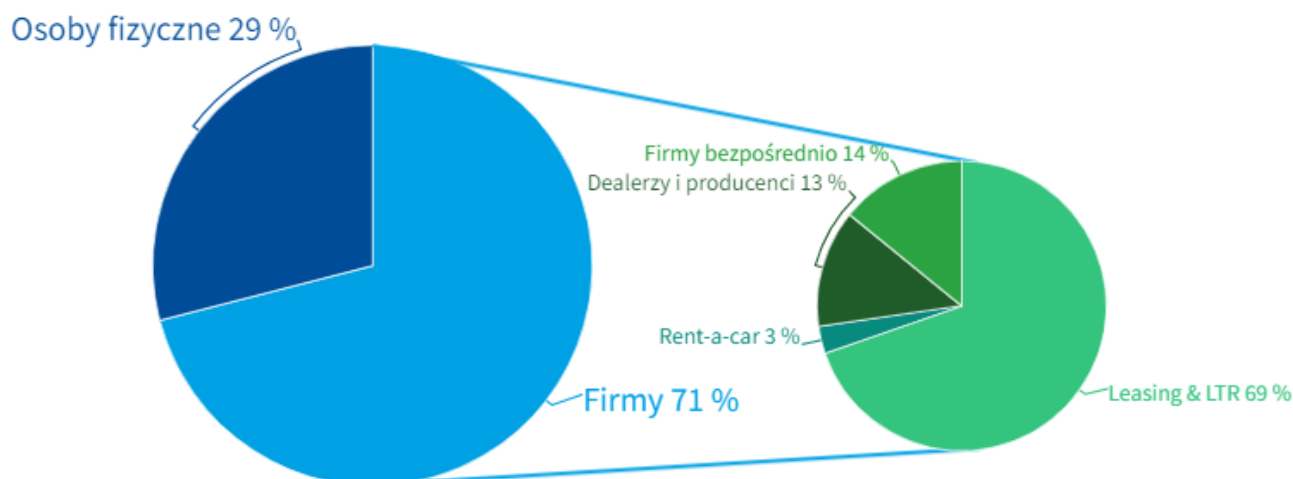
Sprzedaż nowych samochodów w Polsce charakteryzuje również wysoki udział flot firmowych – w 2022 r. nabywcami aż 71% nowo rejestrowanych samochodów w Polsce były firmy. To plasuje Polskę w czołówce państw członkowskich (miejsce piąte) i najwyżej ze wszystkich największych rynków samochodowych w UE¹¹. Wysoki udział firm w puli nowych rejestracji sam w sobie nie jest problemem, jednak napędza wspomniane wcześniej trendy popularności silnie zanieczyszczających powietrze, dużych SUV-ów. Taki stan rzeczy stanowi jednocześnie okazję dla polskiego rządu do zreformowania systemu podatkowego od środków transportu, w szczególności w odniesieniu do samochodów firmowych i poprowadzenia rynku w nowym kierunku.

¹¹ Ibid. Polska pozostaje w tyle tylko za Węgrami, Portugalią, Czechami i Chorwacją.

2. Rynek samochodów firmowych to klucz do przyspieszenia elektromobilności

Rynek samochodów firmowych to świetny obszar pozwalający odwrócić niektóre trendy na polskim rynku samochodowym i przyspieszyć przejście na elektromobilność.

Po pierwsze, duże znaczenie ma sama wielkość tego segmentu rynku. Aż 71% nowo kupowanych samochodów przechodzi przez kanał firmowy, by potem, zazwyczaj po 3-4 latach, trafić na rynek wtórny jako pojazdy używane. Większość nowych samochodów firmowych jest rejestrowana przez firmy leasingowe i wypożyczalnie długoterminowe, a potem kolejno w ramach floty pojazdów będących wyłączną własnością firmy¹², u dealerów i producentów oraz firm wynajmujących samochody (wykres 3). Dlatego właśnie każda zmiana polityki, która może wpłynąć na rodzaj samochodów przechodzących przez kanał firmowy, będzie też miała wpływ na zdecydowaną większość rejestracji nowych samochodów. Innymi słowy, polityka regulująca segment samochodów firmowych zadziała jak filtr na ogół samochodów wchodzących na rynek.



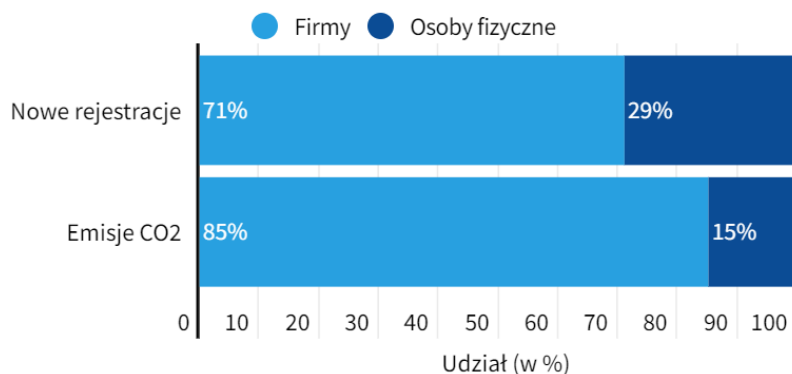
Wykres 3. Rejestracja nowych samochodów osobowych wg typu klienta i sposobu nabycia pojazdu

Źródło: Wyliczenia własne autora na podstawie Dataforce (2023). Rejestracje nowych samochodów w 2022 roku.

Ponieważ samochody firmowe przejeżdżają w ciągu roku dwa razy więcej kilometrów niż samochody prywatne, te pierwsze mają jeszcze większy udział w emisji CO₂ z nowych pojazdów – szacunkowo 85% (wykres 4)¹³.

¹² Flota pojazdów będących wyłączną własnością firmy obejmuje wszystkie inne samochody zarejestrowane firmowo poza leasingiem, zakupami od dealerów i producentów oraz wypożyczalniami samochodów. Dotyczy to również pojazdów zarejestrowanych w sektorze publicznym.

¹³ Obliczenia autorów opierają się na 12 tys. km przejechanych rocznie dla samochodów prywatnych i 27 tys. km rocznie dla samochodów firmowych z bazy danych Dataforce (2020). Raport dot. samochodów firmowych. ([link](#)) Zakłada się, że liczba kilometrów użytkowania dla kategorii "Dealerzy i producenci" jest taka sama jak dla samochodów prywatnych.

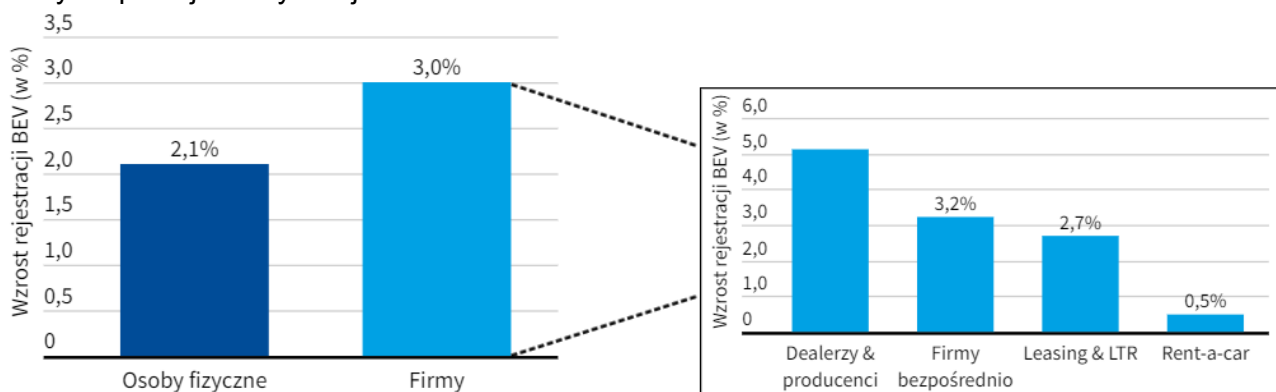


Wykres 4. Rejestracje nowych samochodów i emisje CO₂

Źródło: Wyliczenia własne autora na podstawie Dataforce (2023). Rejestracje nowych samochodów w 2022 roku.

Uwaga: Wyliczenia na podstawie emisji WLTP.

Po drugie, w przeciwieństwie do konsumentów, którzy przede wszystkim zwracają uwagę na cenę zakupu nowego pojazdu, firmy zazwyczaj postrzegają samochód z perspektywy łącznych kosztów poniesionych w okresie jego użytkowania, a tym samym koncentrują się raczej na całkowitym koszcie użytkowania (TCO). Ten fakt jest korzystny dla pojazdów bateryjnych elektrycznych ze względu na niższe koszty eksploatacji (naprawa, konserwacja, zużycie energii, wysokość podatków), które rekompensują wyższą cenę zakupu¹⁴. Jest to również jeden z kluczowych powodów, dla których liczba pojazdów BEV w Polsce jest wyższa w segmencie firmowym niż prywatnym (wykres 5). Co ciekawe, korporacje dysponujące największymi flotami samochodów, w tym AstraZeneca, Coca-Cola, IKEA, Uber i Unilever, nie tylko nie są przeciwnie przejściu na pojazdy elektryczne, ale wręcz wezwały Komisję Europejską do wprowadzenia przepisów zobowiązujących firmy do pełnej elektryfikacji swoich flot do 2030 r.¹⁵.



Wykres 5. Wzrost rejestracji bateryjnych samochodów elektrycznych w segmentach prywatnym i firmowym

Źródło: Wyliczenia własne autora na podstawie Dataforce (2023). Rejestracje nowych samochodów w 2022 roku.

¹⁴ Podczas gdy Polska jest jednym z niewielu krajów, w których całkowity koszt użytkowania (TCO) pojazdu BEV jest wyższy niż koszt użytkowania porównywalnego samochodu z silnikiem spalania wewnętrznego (np. indeks kosztów samochodów Leaseplan), różnica w TCO ich układów napędowych jest nadal korzystna w porównaniu z różnicą w cenach zakupu.

¹⁵ Transport & Environment (2023). Uber, IKEA, Coca Cola and others appeal to EU to ensure all new corporate cars are electric after 2030. ([link](#))

Po trzecie, pomysł, aby wiodącym segmentem w procesie elektryfikacji pojazdów był właśnie segment firmowy, jest podejściem sprawiedliwym społecznie. W ramach tego modelu to korporacje i przedsiębiorstwa, mające lepszy dostęp do kapitału (*punkt 3*) i korzyści podatkowe, ponoszą wyższy koszt początkowy (zakupu) pojazdów BEV, a gospodarstwa domowe, w szczególności te o niższych i średnich dochodach, uzyskują z kolei dostęp do tańszych, używanych pojazdów po okresie ich firmowego użytkowania (np. pod koniec 3- lub 4-letniej umowy najmu). Ponieważ w przypadku używanych bateryjnych samochodów elektrycznych mówimy o niższych kosztach eksploatacji bez wysokich kosztów początkowych, badania wykazały, że pod względem równoważenia kosztów samochodu i oszczędności (tj. najniższego TCO) używane pojazdy BEV są najkorzystniejszą możliwością spośród wszystkich typów samochodów i okresów posiadania¹⁶. W ten sposób segment firmowy jako lider procesu elektryfikacji dodatkowo wzmocniłby korzyści płynące z niskiego kosztu posiadania pojazdów dla gospodarstw domowych o niższych i średnich dochodach.

Po czwarte, podmioty firmowe szybko reagują na zmiany polityk i regulacji. Menedżerowie flot w dużych organizacjach na bieżąco monitorują rozwój rynku, dzięki czemu mogą zoptymalizować całkowity koszt posiadania swojej floty (często jest to też jeden z ich kluczowych obowiązków). Polityka podatkowa, w tym podatki od samochodów osobowych i firmowych, może wyraźnie wpłynąć na bilans TCO i zmienić decyzję menedżerów flot o tym, które pojazdy zamawiać. Skuteczność zmian w polityce podatkowej i ich wpływ na proces elektryfikacji floty można było zaobserwować już w innych krajach w postaci znacznego wzrostu liczby rejestracji nowych służbowych samochodów elektrycznych bateryjnych, gdy podatki od nich zostały obniżone (np. kwiecień 2020 r. w Wielkiej Brytanii), i dużego spadku tej liczby, gdy podatki zostały następnie podniesione (np. styczeń 2020 r., 2021 r. i 2022 r. w Holandii). Dlatego podejście do podatku od osób prawnych może być potężną dźwignią przyspieszającą elektryfikację flot w Polsce.

¹⁶ BEUC (2021). Electric cars: calculating the total cost of ownership for consumers (technical report). ([link](#))

3. Polski hojny i przestarzały system opodatkowania samochodów

Polski system opodatkowania samochodów jest hojny i przestarzały. Stanowiąc niewielką zachętę finansową do zakupu i eksploatacji pojazdów elektrycznych, spowodował napływ dużych, zanieczyszczających środowisko SUV-ów służbowych (*punkt 1.1*). Takie podejście do opodatkowania pokazuje również wyraźnie, dlaczego Polska pozostaje w tyle za tymi krajami europejskimi w procesie transformacji elektromobilnej, które po prostu zaktualizowały swoje systemy podatkowe tak, by zachęcać do przejścia na pojazdy BEV i zniechęcać do samochodów charakteryzujących się wysoką emisją CO₂.

3.1. Podatek akcyzowy i dotacje na zakup

Podatek akcyzowy (od nabycia) w Polsce opiera się na pojemności silnika, rodzaju paliwa i wartości finansowej samochodu. Pojazdy bateryjne elektryczne (BEV) i hybrydowe typu plug-in (PHEV) z silnikiem o pojemności <2 litry są zwolnione z tego podatku, a pojazdy o napędzie hybrydowym typu plug-in (PHEV) oraz klasyczne hybrydy są objęte niższą stawką.

W Polsce są również oferowane dotacje na zakup pojazdów nisko- i zeroemisyjnych. W przypadku osób fizycznych dotacja na zakup pojazdu bezemisyjnego wynosi 18 750 zł, a w przypadku posiadaczy Kart Dużej Rodziny – 27 000 zł. Dla firm dotacja ta również wynosi 18 750 zł. Można ją zwiększyć do kwoty 27 000 zł, jeśli nabywca zadeklaruje roczne zużycie pojazdu na poziomie co najmniej 15 tys. km. To sprawia, że Polska jest jedynym krajem w Europie, w którym dotacja na zakup samochodu bezemisyjnego jest wyższa dla firm niż dla osób fizycznych. Maksymalny próg cenowy pojazdu umożliwiający przyznanie dotacji to 225 000 zł, ale limit ten nie dotyczy posiadaczy Karty Dużej Rodziny. Nie ma dofinansowań na zakup samochodów niskoemisyjnych, czyli hybryd typu plug-in (PHEV).

3.2. Podatek od użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych

Wycena korzyści dla użytkownika samochodu służbowego do celów prywatnych (BiK) jest w Polsce bardzo niska i wynosi 3000 zł rocznie dla samochodów o mocy silnika poniżej 60 kW i 4800 zł dla samochodów o mocy powyżej 60 kW; wszystkie pojazdy BEV i FCEV są zaklasyfikowane do niższej wyceny. Od ustalonej wartości korzyści odprowadzana jest zaliczka na podatek dochodowy (PIT) i część składki emerytalnej. Ten system opodatkowania użytkownika samochodu służbowego do celów prywatnych, niezależnie od jego wartości rynkowej, emisyjności czy masy stanowi niejako zachętę do kupowania najdroższych, największych i najbardziej emisyjnych pojazdów w tej kategorii. Takie podejście jest niespotykane w innych krajach europejskich.

3.3. Odliczenia podatku VAT

Podatek od wartości dodanej samochodów sprzedawanych w Polsce (23%) podlega pełnemu odliczeniu w przypadku samochodów używanych wyłącznie do celów służbowych oraz 50% odliczeniu w przypadku samochodów używanych do celów mieszanych (służbowych i prywatnych). Ta stawka ma zastosowanie do wszystkich firm, w tym do osób samozatrudnionych (prowadzących własną działalność gospodarczą).

3.4. Odpisy amortyzacyjne

Nowe samochody firmowe mogą być amortyzowane przez okres do pięciu lat do wartości 150 000 zł w przypadku pojazdów z silnikiem spalinowym lub 225 000 zł w przypadku samochodów bezemisyjnych. Przyspieszona amortyzacja jest dostępna dla samochodów używanych i wynosi 40% stawki rocznej.

Od 2026 r. kwota odpisu amortyzacyjnego dla samochodów z silnikiem spalania wewnętrznego (ICE) będzie zależała od wysokości emisji: 150 000 zł dla samochodów o emisji poniżej 50 g CO₂/km, 100 000 zł dla samochodów o emisji powyżej 50 g CO₂/km oraz 225 000 zł dla samochodów bezemisyjnych.

3.5. Pozostałe podatki

Akcyza na paliwa w Polsce jest na poziomie minimum prawnego zgodnego z europejską dyrektywą podatkową (ETD): 1,67 zł/litr dla benzyny i 1,53 zł/litr dla oleju napędowego (ustalonego odpowiednio na poziomie 0,359 euro/litr i 0,33 euro/litr). Polska była również jedynym krajem, który w 2022 r. obniżył podatek VAT w odpowiedzi na rosnące ceny paliw. Niektóre kraje unijne, w których akcyza na paliwa była wyższa od minimum przewidzianego w dyrektywie ETD, zdecydowały się na jej obniżenie. Inne, zwłaszcza państwa Europy Wschodniej, zdecydowały się nie obniżać podatków paliwowych¹⁷.

Polski system opodatkowania samochodów wyróżnia nie tylko to, co w nim jest, lecz także to, czego w nim brakuje. Polska jest jednym z zaledwie czterech krajów europejskich (obok Czech, Estonii i Litwy) bez podatku od posiadania. Unijny plan Odbudowy i Zwiększania Odporności dla Polski zawiera zobowiązanie do wprowadzenia tego podatku przed upływem drugiego kwartału 2026 r. Ma on być skorelowany z emisjami CO₂ i NO_x oraz zgodny z zasadą „zanieczyszczający płaci”¹⁸.

3.6. Porównanie z innymi krajami europejskimi

Biorąc pod uwagę wszystkie podatki, tj. podatek akcyzowy, od posiadania i użytkowania pojazdów, polski system opodatkowania samochodów nie stanowi żadnego impulsu dla właścicieli do rozważenia zamiany pojazdu na mniej emisyjny lub mniejszy i lżejszy. W przypadku samochodów bateryjnych elektrycznych (BEV) system dotacji na zakup co prawda nieco obniża cenę, ale w stopniu niewystarczającym aby całkowite koszty użytkowania (TCO) pojazdu elektrycznego były porównywalne z kosztami samochodu spalinowego. W rezultacie dla samochodu firmowego BEV zwykle użytkowanego przez 4 lata obciążenie podatkowe oznacza rzeczywistą dotację w wysokości -24 874 zł (-5348 euro) w przypadku małego samochodu i -24 540 zł (-5276 euro) w przypadku kompaktowego SUV-a. Plasuje to Polskę na 26. miejscu wśród 27 państw członkowskich UE pod względem obciążenia podatkowego pojazdów BEV (wykres 6b).

Ta hojność podatkowa w Polsce dotyczy również pojazdów z silnikiem spalania wewnętrznego (ICE). Dla samochodu firmowego z typowym 4-letnim okresem posiadania obciążenie podatkowe wynosi 16 367 zł (3519 euro) w przypadku małego samochodu i 22 433 zł (4823 euro) w przypadku

¹⁷ Transport & Environment (2023). Cięcia podatków paliwowych. (Cuts to fuel taxes.) ([link](#))

¹⁸ Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności Polski. (29 lipca 2021 r.) Komisja Europejska ([link](#))

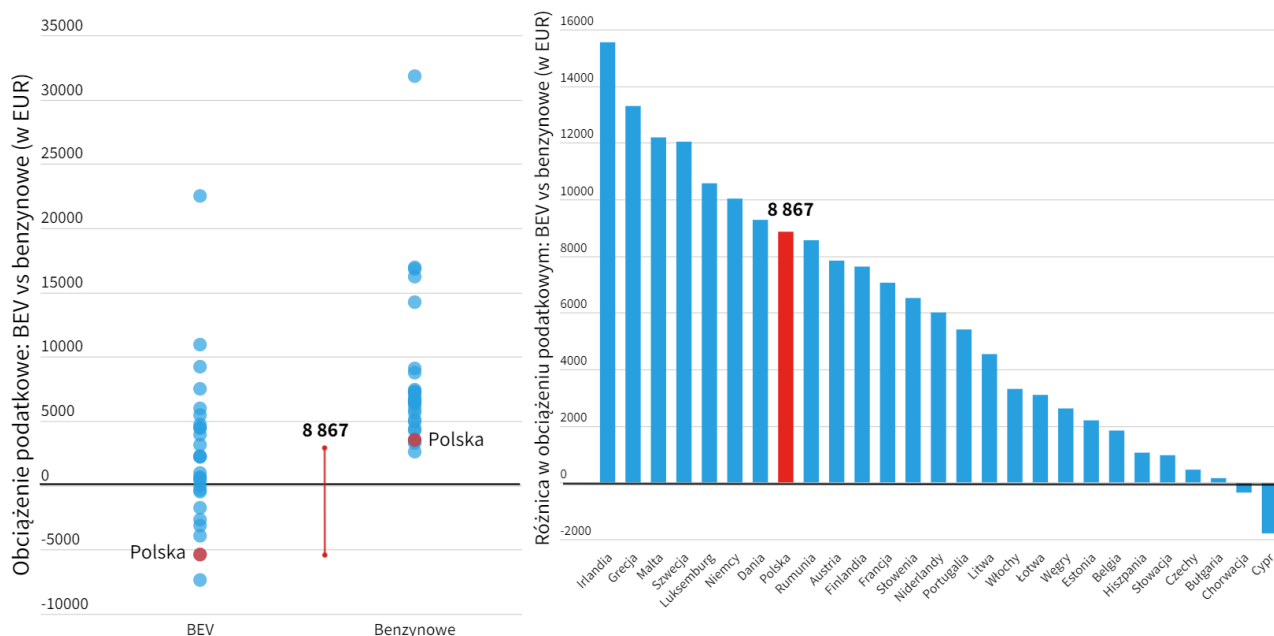
kompaktowego SUV-a, co plasuje Polskę na 24. i 25. miejscu wśród 27 krajów UE pod względem obciążenia podatkowego (wykresy 6a i 6b). Rezultatem takiego podejścia do pojazdów ICE jest słabsza widoczność zachęt podatkowych dla pojazdów bateryjnych elektrycznych (BEV). Biorąc pod uwagę różnicę między dwoma wspomnianymi powyżej obciążeniami podatkowymi, widać, że Polska plasuje się blisko środka w Europie, zajmując ósme miejsce w kategorii małych samochodów i 16. w kategorii kompaktowych SUV-ów (wykres 6b).

Jeśli celem ma być zachęcenie polskich kierowców do przejścia na samochody bateryjne elektryczne, to należy to zrobić w inny sposób niż dalsze dofinansowywanie tych samochodów, ponieważ w tym zakresie Polska ma już drugie najniższe obciążenie podatkowe. Zamiast tego administracja krajowa powinna dążyć do wyższego opodatkowania pojazdów ICE (w tej kategorii w Polsce oferuje się trzecie i czwarte najniższe obciążenie podatkowe w UE – w zależności od wielkości pojazdu). Inne państwa członkowskie osiągają wysokie zróżnicowanie podatkowe dzięki takiej wersji systemu opodatkowania bonus-malus, w której dotacje na zakup i zwolnienia podatkowe dla pojazdów BEV są połączone (czasami w sposób niezależny od dochodów) z podatkami od zanieczyszczających pojazdów. W Polsce system „tak dla bonus, nie dla malus” ma raczej ograniczony zasięg działania.

Europejskie zachęty podatkowe niekoniecznie są związane z dochodami lub położeniem geograficznym. Polska pozostaje w tyle za swoimi bałtyckimi sąsiadami pod względem nakładania podatków na zanieczyszczające pojazdy. Warto też zauważyć, że kraje o podobnych średnich dochodach na mieszkańca (np. Grecja i Malta) należą do liderów w zakresie zróżnicowania podatkowego¹⁹, więc i w Polsce istnieje możliwość wprowadzenia takich zasad.



Porównanie segmentu małych samochodów osobowych



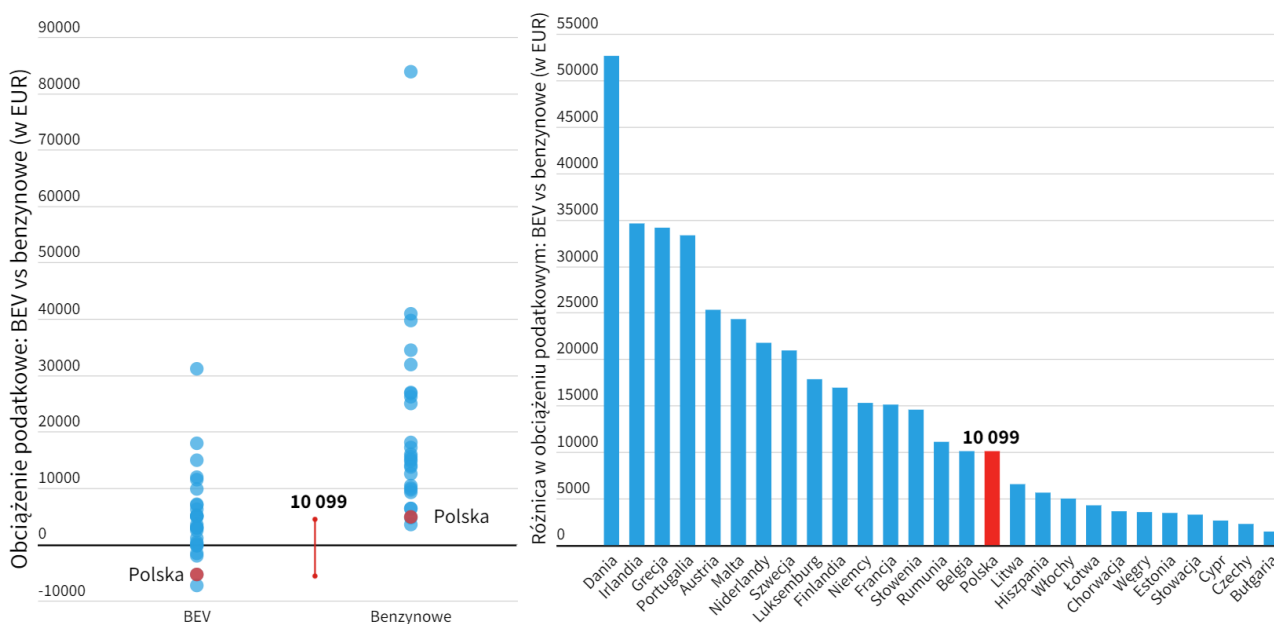
Wykres 6a. Obciążenie podatkowe i różnica w opodatkowaniu dla małych samochodów osobowych

¹⁹ Transport & Environment (2022) The good tax guide: A comparison of car taxation in Europe. ([link](#))

Źródło: Transport & Environment (2022) The good tax guide. Grafika samochodowa autorstwa 58pic.



Porównanie segmentu SUV-ów



Wykres 6b. Obciążenie podatkowe i różnica w opodatkowaniu dla kompaktowych SUV-ów

Źródło: Transport & Environment (2022) The good tax guide. Grafika samochodowa autorstwa 58pic.

4. Propozycje reformy podatkowej i modelowanie jej wpływu

Proponujemy reformę systemu opodatkowania samochodów w Polsce, która modyfikuje trzy istniejące podatki i wprowadza jeden nowy. Reforma ta miałaby rozpocząć się w 2024 r. i być kontynuowana przez cały okres transformacji elektromobilnej w odniesieniu do nowo rejestrowanych samochodów (tj. do 2035 r.).

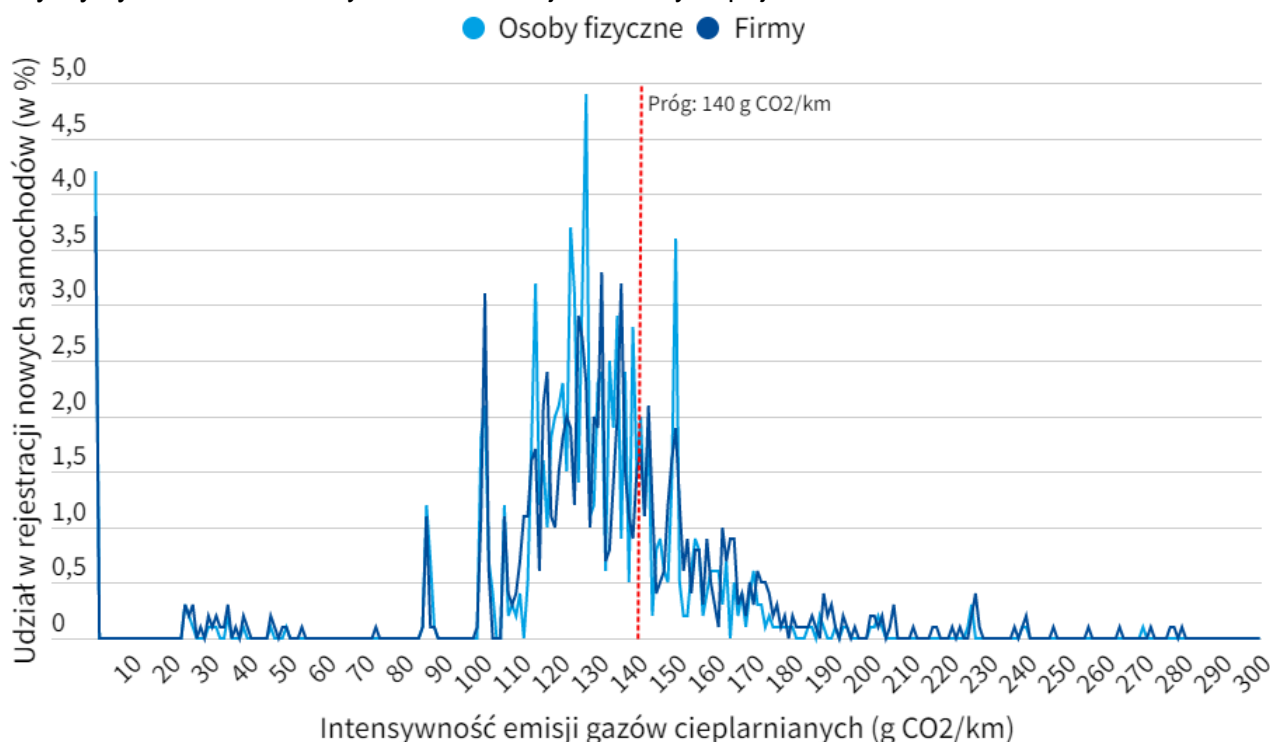
Uznając dwoistą naturę transportu drogowego w Polsce, gdzie samochody pozostają dla wielu kluczowym środkiem transportu, ale zarazem są zbyt duże i za bardzo zanieczyszczają środowisko, trzy z czterech rekomendacji dotyczących polityki podatkowej wprowadzają próg, zgodnie z którym samochody powyżej określonej masy lub określonego poziomu emisji byłyby objęte wyższą, nieproporcjonalną kwotą podatku. Ta wielopoziomowa struktura jest powszechnie stosowana ogólnie w systemach podatkowych (np. opodatkowanie dochodów) i pojawia się w systemach opodatkowania samochodów w wielu innych krajach (np. systemy bonus-malus)²⁰.

W przypadku propozycji podatkowych dla Polski postulujemy określenie progu wyższej stawki opodatkowania na podstawie intensywności emisji gazów cieplarnianych na poziomie 140 g CO₂/km. Ten wyższy podatek dotyczyłby 34% wszystkich nowo rejestrowanych pojazdów i 36% wszystkich nowo rejestrowanych samochodów firmowych (wykres 7)²¹. Jako że proponowane zmiany w

²⁰ Transport & Environment (2022) The good tax guide: A comparison of car taxation in Europe. ([link](#))

²¹ Obliczenia autorów oparte na danych z Dataforce (2023). Rejestracja nowych samochodów w 2022 roku. ([link](#))

opodatkowaniu mają na celu zmianę zachowań, ww. wartości spadałyby w miarę, jak konsumenci wybieraliby mniejsze i mniej zanieczyszczające samochody i/lub pojazdy elektryczne. Próg opodatkowania opartego na wadze wynosiłby 1600 kg. Szacujemy, że ten wyższy podatek dotyczyłby ok. 25-30% wszystkich nowo rejestrowanych pojazdów.



Wykres 7. Rejestracje nowych samochodów wg emisji CO₂

Źródło: Wyliczenia własne autorów na podstawie Dataforce (2023). Rejestracje nowych samochodów w 2022 roku.

Uwaga: Wyliczenia na podstawie emisji WLTP.

Nie proponujemy zmian w zakresie podatku akcyzowego (od nabycia) ani akcyzy paliwowej. Choć istnieją przesłanki do wdrożenia reformy również powyższych opłat (np. fakt, że ludzie najlepiej reagują na niższy podatek akcyzowy – od nabycia – ze względu na istotność pełnej ceny zakupu samochodu, a zużycie paliwa jest najściślej skorelowane ze szkodami dla środowiska), podatki te bardzo trudno jest zmienić, a poza tym istnieje już wystarczająco dużo regulacji podatkowych odnoszących się do samochodów firmowych (z korzystnych powodów przedstawionych w sekcji drugiej).

4.1. Podatek od posiadania

Zgodnie z zapisami decyzji akceptującej polski Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności, zakładającymi wprowadzenie podatku rejestracyjnego oraz podatku od posiadania, proponujemy wprowadzenie tego drugiego wcześniej niż zakładają uzgodnienia z Komisją Europejską, tj. od 2024 roku a nie od 2026 r., z uwzględnieniem dwóch części składowych: poziomu emisji CO₂ i masy pojazdu. Byłby to podatek nakładany corocznie na wszystkie pojazdy zarejestrowane w Polsce.

Komponent CO₂ oznaczałby nałożenie podatku w wysokości 5 zł za każdy gram CO₂/km do 140 g CO₂/km i 15 zł za każdy gram CO₂ powyżej 140 g CO₂/km. Komponent wagowy nałożyłby podatek

w wysokości 0 zł za kilogram do masy 1600 kg i 5 zł za każdy kilogram powyżej 1600 kg. Do 2030 r. obowiązywałby dodatkowy limit wagowy w wysokości 300 kg dla pojazdów typu BEV (biorący pod uwagę dodatkową masę pojazdu spowodowaną wagą baterii).

Ponieważ polski podatek akcyzowy (od nabycia) nie obejmuje komponentu CO₂ ani masy pojazdu (zamiast tego jest oparty na pojemności silnika i rodzaju paliwa), ta propozycja podatku od posiadania wprowadziłaby zachęty finansowe do zakupu pojazdów mających mniejszy negatywny wpływ na zmiany klimatu, jakość powietrza, bezpieczeństwo drogowe i zatłoczenie na ulicach.

Proponowany podatek od posiadania nie opiera się na wartości samochodu, ponieważ jest to podatek coroczny, który ma obowiązywać przez wiele lat po zakupie pojazdu. Żaden kraj w Europie nie stosuje wyliczenia tego podatku na podstawie wartości samochodu²².

Proponowany podatek od posiadania miałby zastosowanie tylko do samochodów wprowadzanych do floty od 2024 r., aby odzwierciedlić fakt, że zachęty mają wpływać na wybór nowych pojazdów, a nie karać decyzje już podjęte²³. Dodatkowo podatek obejmowałby wszystkie samochody (w przeciwieństwie do Francji, gdzie podlegają mu tylko samochody zarejestrowane jako firmowe²⁴).

4.2. Podatek od użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych

Obowiązujące w Polsce opodatkowanie użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych nie uwzględnia wartości pojazdu (tj. wielkości świadczenia). Takie podejście jest niespotykane w innych krajach i skutkuje dużymi ukrytymi dotacjami dla kierowców samochodów służbowych jeżdżących najdroższymi pojazdami. Podatek od użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych jest podatkiem regresywnym, a jego polski schemat jest najbardziej regresywny ze wszystkich krajów UE.

Aby częściowo złagodzić ten regresywny skutek i dostosować go do praktyk międzynarodowych, proponujemy, aby podatek ten był pobierany jako procent ceny pojazdu z progami określonymi w zależności od intensywności emisji gazów cieplarnianych. Począwszy od 2024 r., stawka podatku wynosiłaby 1% wartości pojazdu dla samochodów o emisji na poziomie 0 g CO₂/km, 5% dla samochodów o emisji 1-140 g CO₂/km i 15% dla samochodów o emisji wyższej niż 140 g CO₂/km.

4.3. Odpisy amortyzacyjne

Proponujemy stopniowe wycofywanie odpisów amortyzacyjnych dla pojazdów spalinowych. Ponieważ Polska ogłosiła już obniżenie w 2026 r. odpisów amortyzacyjnych dla pojazdów o poziomie emisji gazów cieplarnianych powyżej 50 g CO₂/km do 100 000 zł (ze 150 000 zł), ścieżka ta może być kontynuowana przy dalszej redukcji w 2028 r. (50 000 zł) i stopniowym wycofywaniu w 2030 r. (0 zł). Dla pojazdów o poziomie emisji gazów cieplarnianych pomiędzy 1-50 g CO₂/km nie zapowiedziano zmniejszenia odpisu amortyzacyjnego w 2026 r., my jednak proponujemy podobną ścieżkę redukcji z obecnego poziomu do 75 000 zł w 2028 r. i do 0 zł w 2030 r. dla tych pojazdów,

²² Transport & Environment (2022) The good tax guide: A comparison of car taxation in Europe. ([link](#))

²³ System zachowania praw nabytych (?) przy wprowadzaniu nowych podatków jest standardową praktyką podatkową.

²⁴ Transport & Environment (2022) The good tax guide: A comparison of car taxation in Europe. ([link](#))

zwłaszcza że pojazdy o emisji WLTP 1-50 g CO₂/km to pojazdy o napędzie hybrydowym typu plug-in o wysokiej emisji rzeczywistej.

Belgia jako sposób na przyspieszenie elektromobilności przyjęła zniesienie odpisów amortyzacyjnych dla pojazdów spalinowych. Natomiast nasza propozycja dla Polski i jej bardziej rozłożony w czasie harmonogram bierze pod uwagę różnice gospodarcze i infrastrukturalne między oboma krajami. W maju 2021 r. rząd belgijski ogłosił, że od 2026 r. z odpisów amortyzacyjnych będą mogły korzystać tylko pojazdy zeroemisyjne. W przypadku pojazdów z silnikami spalinowymi zarejestrowanych między 1 lipca 2023 r. a 31 grudnia 2025 r. polityka ta zostanie wprowadzona stopniowo: w 2025 r. odliczeniu od podatku nadal będzie podlegało 75% kosztów pojazdu, w 2026 r. będzie to 50%, w 2027 r. już tylko 25%, a w 2028 r. nie będzie można odliczyć nic. Powyższe zasady wycofywania dotyczyć będą wszystkich samochodów z silnikiem spalinowym, w tym pojazdów o napędzie hybrydowym typu plug-in (PHEV). Odpisy amortyzacyjne dla pojazdów bateryjnych elektrycznych (BEV) również zostaną zmniejszone, ale w mniejszym stopniu, i zatrzymają się na poziomie 67,5% w 2031 r.

4.4. Odliczenia podatku VAT

Proponujemy zmniejszenie możliwości odliczenia podatku VAT od 2024 r. W przypadku samochodów o poziomie emisji gazów cieplarnianych 1-140 g CO₂/km wysokość odliczenia podatku VAT zostałaby obniżona ze 100% do 75% dla samochodów firmowych i z 50% do 25% dla pojazdów do użytku mieszanego. W przypadku samochodów o poziomie emisji gazów cieplarnianych powyżej 140 g CO₂/km byłoby to odpowiednio obniżenie ze 100% do 50% dla samochodów firmowych i z 50% do 0% dla pojazdów do użytku mieszanego.

4.5. Wyniki modelowania potencjalnych reform podatkowych

Możliwość dokonywania odpisów amortyzacyjnych od pojazdów w celu obniżenia podatków od osób prawnych, odliczanie podatku VAT od kosztu samochodu, oferowanie samochodów firmowych, które są opodatkowane niżej niż dochód dzięki zastosowaniu podatku od użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych, oraz nowy podatek od posiadania to cztery kluczowe instrumenty podatkowe, które wpływają na decyzję o zakupie i użytkowanie samochodów firmowych. Poniższa analiza pokazuje, jak zdefiniowanie tych instrumentów w sposób bardziej proekologiczny może wpłynąć na liczbę rejestrowanych pojazdów bateryjnych elektrycznych, redukcję emisji zanieczyszczeń i wysokość wpływów pochodzących z podatków w Polsce. Scenariusze te opisano w tabeli 1 poniżej.

Tabela 1. Przegląd najważniejszych założeń modelowanych reform podatkowych

Obszar zmian	Scenariusz referencyjny	Scenariusz uwzgl. model polityki podatkowej dla floty samochodów firmowych
Odpisy amortyzacyjne	<p>Obecnie obowiązujące odpisy na okres ponad 5 lat do wartości:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 150 000 zł dla pojazdów >0 g CO₂/km • 225 000 zł dla pojazdów 0 g CO₂/km <p>Od 2026 r. zmiana progów na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100 000 zł dla pojazdów >50 g CO₂/km • 150 000 zł dla pojazdów 1-50 g CO₂/km • 225 000 zł dla pojazdów 0 g CO₂/km 	<p>Proponowana reforma w 2028 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 50 000 zł dla pojazdów >50 g CO₂/km • 75 000 zł dla pojazdów 1-50 g CO₂/km • 225 000 zł dla pojazdów 0 g CO₂/km <p>Proponowana reforma w 2030 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0 zł dla pojazdów >0 g CO₂/km • 225 000 zł dla pojazdów 0 g CO₂/km
Odliczenia podatku VAT	<p>Obecnie obowiązująca polityka:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100% odliczenia dla pojazdów wyłącznie służbowych • 50% odliczenia dla pojazdów użytkowanych częściowo do celów prywatnych 	<p>Proponowana reforma w 2024 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100% użyt. służbowe i 50% użyt. pryw. dla pojazdów 0 g CO₂/km • 75% użyt. służbowe i 25% użyt. pryw. dla pojazdów 1-140 g CO₂/km • 50% użyt. służbowe i 0% użyt. pryw. dla pojazdów >140 g CO₂/km
Ryczałt z tytułu użytkowania samochodu służb. do celów prywatnych	<p>Obecnie obowiązująca polityka:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3000 zł przychodu rocznie dla pojazdów o mocy silnika <60 kW • 4800 zł przychodu rocznie dla pojazdów o mocy silnika >60 kW • 0 zł (t.j. zerowy przychód) dla pojazdów 0 g CO₂/km 	<p>Proponowana reforma w 2024 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ryczałt w wysokości 1% wartości pojazdu dla pojazdów 0 g CO₂/km • Ryczałt w wysokości 5% wartości pojazdu dla pojazdów 1-140 g CO₂/km • Ryczałt w wysokości 15% wartości pojazdu dla pojazdów >140 g CO₂/km
Podatek od posiadania	Brak	<p>Proponowana reforma w 2026 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 zł za g CO₂/km dla emisji 1-140 g CO₂/km • 15 zł za g CO₂/km dla emisji >140 g CO₂/km • 5 zł za kg >1600 kg • dodat. limit wagowy 300 kg dla BEV do 2030 r.

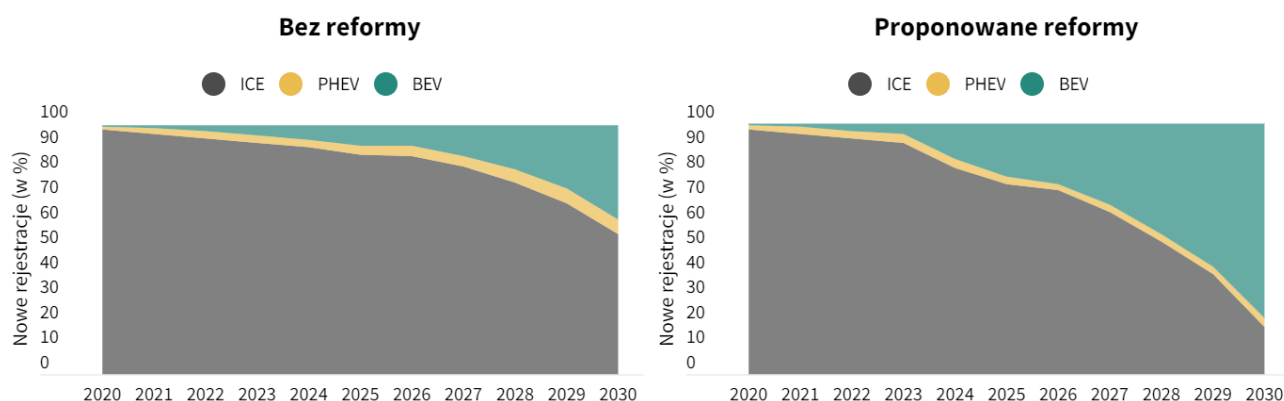
5.1. Skutki proponowanych reform podatkowych

Aby stworzyć model badający wpływ instrumentów podatkowych na floty samochodów firmowych, T&E zleciło firmie konsultingowej Revnext stworzenie modelu całkowitego kosztu użytkowania uwzględniającego czynniki polityki podatkowej. Powstały dzięki temu model polityki podatkowej dla floty samochodów firmowych (Corporate Fleet Fiscal Policy Model) pokazuje skutki środowiskowe i finansowe reformy wybranych instrumentów podatkowych.

Obejmuje on pojazdy będące wyłączną własnością firm, liczące obecnie 947 tys., tj. 89% wszystkich samochodów firmowych, ponieważ nie bierze pod uwagę flot pojazdów od dealerów, producentów samochodów i z wypożyczalni samochodów²⁵.

Model uwzględnia zarówno decyzję zakupową podejmowaną przez firmy na podstawie całkowitego kosztu użytkowania (TCO) samochodów, jak i decyzję o rodzaju układu napędowego klasycznych samochodów firmowych podejmowaną przez pracowników, którzy chcą utrzymać swoje koszty prywatnego użytkowania samochodów firmowych na jak najniższym poziomie dzięki BiK. Zachęty finansowe dla modeli pojazdów bateryjnych elektrycznych (BEV), o napędzie hybrydowym typu plug-in (PHEV) i z silnikami spalania wewnętrznego (ICE) przeanalizowano dla segmentów pojazdów A-E (od małych samochodów miejskich po pojazdy klasy premium) na poziomie krajowym. Wyniki są kalibrowane za pomocą krzywej S (tj. rozkładu normalnego), która odnosi korzyści finansowe do sprzedaży pojazdów w latach 2020-2022 i prognozuje ich sprzedaż w latach 2023-2030. Model porównuje również wyniki z sytuacją, w której reforma instrumentów podatkowych nie zostałaby wdrożona. Szczegółowy opis modelu polityki podatkowej dla floty samochodów służbowych znajduje się w załączniku.

Porównanie obecnej polityki podatkowej z jej reformą pokazuje, że przeprowadzenie czterech opisanych w raporcie składowych reformy spowoduje wzrost liczby pojazdów bateryjnych elektrycznych o 9 pp. w 2024 r. i aż do 40 pp. w 2030 r. (wykres 8).

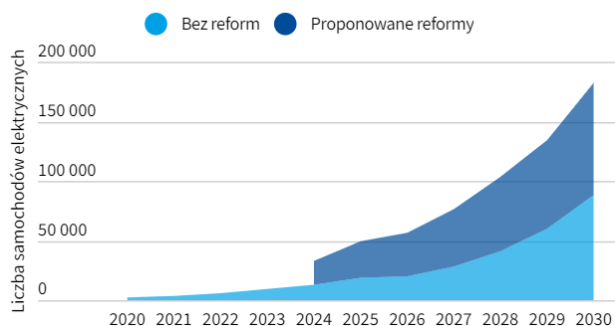


²⁵ Struktura rynku samochodów firmowych w tych kategoriach znacznie różni się od true fleet (czas użytkowania, całkowite koszty eksploatacji, przebieg). Ponadto udział prywatnie użytkowanych samochodów firmowych we flotach producentów, dealerów samochodów i wypożyczalni samochodów jest znacząco niższy. Co więcej, modelowane tutaj scenariusze mają zdecydowanie mniejszy wpływ na te kategorie samochodów firmowych.

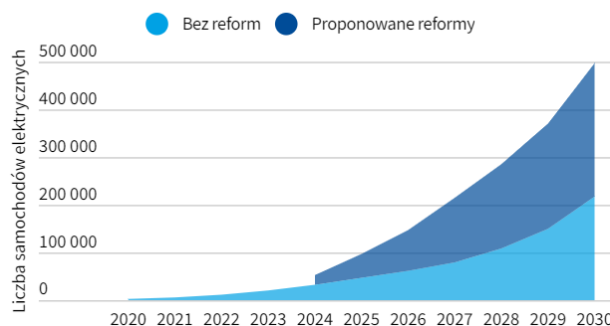
Wykres 8. Porównanie rejestracji nowych samochodów przez firmy wg typu napędu bez wdrażania proponowanych reform (lewa strona) i z uwzględnieniem proponowanych reform (prawa strona)

W latach 2024-2030 dzięki reformie na drogach pojawi się łącznie 320 tys. dodatkowych pojazdów bateryjnych elektrycznych, co oznacza wzrost o 112% (wykres 9). Punkt kulminacyjny zapowiadanej polityki podatkowej przypadnie na rok 2030 (80 tys. dodatkowych pojazdów BEV).

Rejestracje nowych samochodów osobowych przez firmy



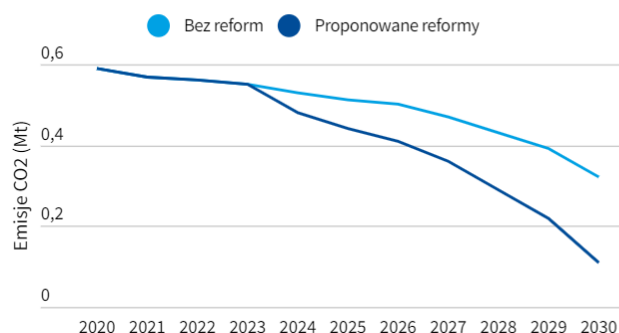
Flota samochodów firmowych



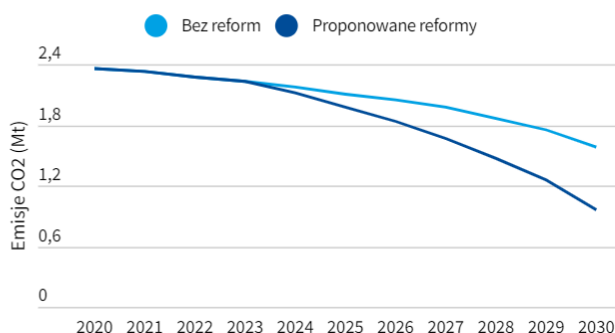
Wykres 9. Liczba samochodów elektrycznych bateryjnych w rejestracjach nowych samochodów firmowych (strona lewa) i floty zarejestrowanych samochodów firmowych (strona prawa) bez wdrażania proponowanych reform i z uwzględnieniem proponowanych reform

Rosnący odsetek pojazdów bateryjnych elektrycznych wśród nowo rejestrowanych samochodów firmowych doprowadzi do zmniejszenia emisji CO₂ z rury wydechowej w pojazdach będących wyłączną własnością firm o 2,0 mln ton w porównaniu z sytuacją, w której reforma nie zostałaby przeprowadzona (wykres 10). W ciągu cyklu życia tych pojazdów ograniczenia emisji wzrosną do 12,8 mln ton. Wszystkie obliczenia, w tym dla pojazdów o napędzie hybrydowym typu plug-in (PHEV), opierają się na rzeczywistych emisjach z pojazdów.

Rejestracje nowych samochodów osobowych przez firmy



Flota samochodów firmowych

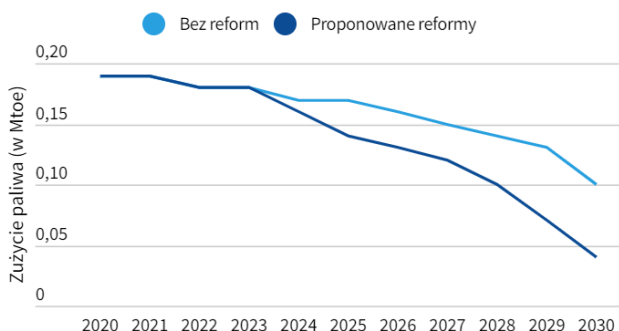


Wykres 10. Emisje CO₂ z nowych samochodów (strona lewa) oraz z całej floty (strona prawa) bez wdrażania proponowanych reform i z uwzględnieniem proponowanych reform

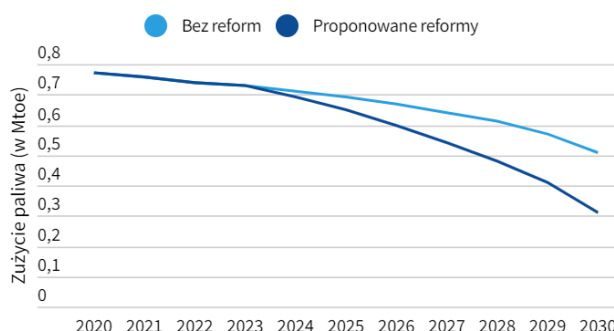
Oprócz redukcji emisji CO₂ elektryfikacja floty samochodów firmowych ma inną ważną zaletę, czyli zmniejszenie zużycia ropy naftowej. Korzyść ta nabrała ostatnio nowego znaczenia, ponieważ inwazja Rosji na Ukrainę skłoniła różne kraje do rozważenia sposobów zmniejszenia popytu na ropę

i zaprzestania finansowania agresora przez opłaty za importowaną ropę. Modelowanie pokazuje, że rosnący udział pojazdów bateryjnych elektrycznych (BEV) wśród nowo rejestrowanych samochodów firmowych prowadzi do zmniejszenia zużycia ropy w flotach pojazdów będących wyłączną własnością firm o 0,6 mln ton ekwiwalentu ropy w porównaniu z sytuacją, w której reforma nie zostałaby wdrożona (wykres 11).

Rejestracje nowych samochodów osobowych przez firmy

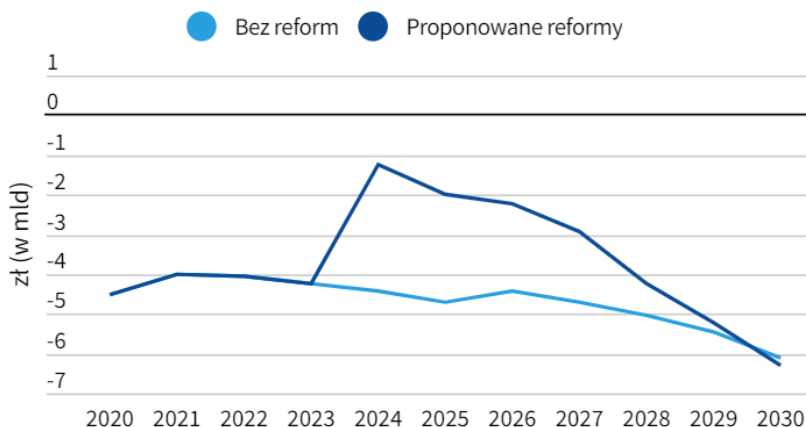


Flota samochodów firmowych



Wykres 11. Zużycie paliwa z nowych samochodów rejestrowanych przez firmy (strona lewa) oraz z całej floty (strona prawa) bez wdrażania proponowanych reform i z uwzględnieniem proponowanych reform

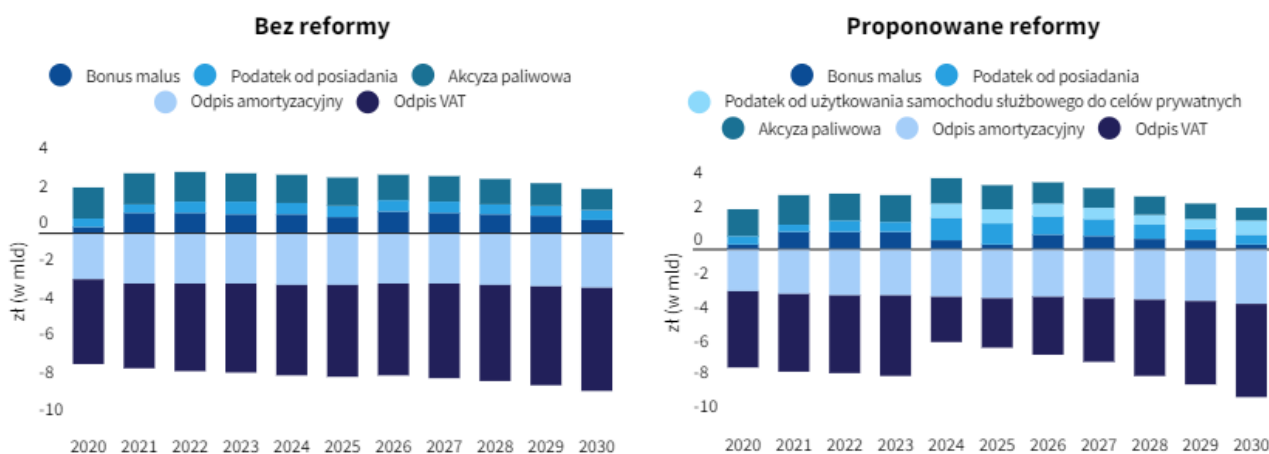
Proponowane reformy doprowadziłyby do wzrostu wpływów budżetowych, podczas gdy bez nich przychody podatkowe będą spadać w niemal stałym tempie w latach 2024-2030. W latach 2024-2030 reforma przyniosłaby dodatkowe wpływy budżetowe w wysokości 10,7 mld zł (wykres 12a). Wykres pokazuje też, że jeśli proponowane reformy nie zostaną wdrożone, od 2029 r. nastąpi spadek wpływów podatkowych z powodu wzrostu liczby pojazdów BEV. To wyraźnie wskazuje na potrzebę opracowania długoterminowej wizji opodatkowania transportu drogowego po 2030 r.



Wykres 12a. Przychody podatkowe z opodatkowania samochodów firmowych bez wdrażania proponowanych reform i z uwzględnieniem proponowanych reform

Wzrost przychodów podatkowych w ramach proponowanych reform wynika z wprowadzenia podatku od posiadania, reformy podatku od użytkownika samochodu służbowego do celów prywatnych oraz stopniowego wycofywania odpisów amortyzacyjnych i odliczeń podatku VAT dla

pojazdów spalinowych. Przychody te, podobnie jak przychody z podatków paliwowych, zmniejszają się wraz z rosnącą elektryfikacją floty (*wykres 12b*).



Wykres 12b. Wpływy budżetowe z tytułu opodatkowania samochodów firmowych bez wdrażania proponowanych reform i z uwzględnieniem proponowanych reform

5.2. Podsumowanie skutków: Zmniejszone zużycie paliwa i emisji CO₂ przy jednoczesnym zwiększeniu wpływów budżetowych

Jeśli obecne przepisy zostaną utrzymane, liczba rejestracji pojazdów bateryjnych elektrycznych (BEV) wzrośnie, a w rezultacie zużycie paliwa i emisja CO₂ zmaleją. Natomiast reforma opodatkowania samochodów firmowych znacznie przyspieszyłaby ten proces i spotęgowała jego efekty.

Skutki czterech scenariuszy reformy podatkowej można również rozpatrywać osobno (*tabela 2*). Spośród tych czterech reform podatkowych nie da się określić jednej, która miałaby największe przewidywane skutki, perspektywa zależy bowiem od branego pod uwagę wskaźnika. Dla zwiększenia liczby elektrycznych pojazdów bateryjnych (BEV) największe znaczenie ma reforma podatku od użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych, mimo że dotyczy ona wyłącznie samochodów w użytku mieszanym, tj. służbowo-prywatnym (szacunkowo 50% pojazdów będących wyłączną własnością firm). Najmniejszy wpływ na zwiększenie liczby pojazdów BEV ma wprowadzenie podatku od posiadania, ale z drugiej strony ta reforma najbardziej zwiększa wpływy budżetowe. Wszystkie pozostałe polityki rozpatrywane indywidualnie powodują spadek dochodów państwa, ponieważ skutkują elektryfikacją floty, a pojazdy elektryczne mają niższe obciążenie podatkowe (chodzi o analizowane tu polityki i inne, takie jak podatki paliwowe).

Proponowane reformy różnią się między sobą także czasem niezbędnym do tego, by ich skutki stały się zauważalne. Stopniowe wycofywanie odpisów amortyzacyjnych dla samochodów spalinowych ma większy wpływ niż stopniowe wycofywanie odliczeń podatku VAT dla samochodów spalinowych w 2030 r., ale wprowadzenie tej drugiej polityki następuje później (pierwszą zapowiedziano już na 2026 r.), dlatego jej skumulowane oddziaływanie jest mniejsze.

Skutki są szczególnie widoczne, jeśli reformy są wdrażane równolegle (*wykresy 8-12*), ponieważ obniżenie podatku od użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych

zwiększa popyt ze strony pracowników na samochody służbowe BEV opłacane przez nich, podczas gdy stopniowe wycofywanie odpisów amortyzacyjnych i odliczeń podatku VAT od samochodów spalinowych oraz podatek od posiadania zwiększają popyt ze strony pracodawców (i generalnie firm) na pojazdy bateryjne elektryczne.

Tabela 2. Wpływ reform polityki podatkowej na flotę samochodów służbowych będących wyłącznie własnością firm (2024-2030)

Polityka	Udział BEV w 2030 r.	Liczba pojazdów BEV	Emisje CO ₂	Zużycie paliwa	Saldo budżetu
Bez reformy	38%	269 000	13,5 Mton	4,4 Mtoe	-34,9 mld zł
<i>Zmiana</i>	–	–	–	–	–
Wycofanie odliczenia VAT dla ICE i PHEV	43%	319 000	13,2 Mton	4,3 Mtoe	-23,2 mld zł
<i>Zmiana</i>	+6 pp. +15%	+50 000 +24%	-0,3 Mton -2%	-0,1 Mtoe -2%	+11,8 mld zł +34%
Wycofanie odpisów amort. dla ICE i PHEV	53%	320 000	13,3 Mton	5,5 Mtoe	-36,0 mld zł
<i>Zmiana</i>	+15 pp. +41%	+51 000 +18%	-0,2 Mton -1%	-0,2 Mtoe -1%	-1,1 mld zł -3%
Reforma podatku BiK	54%	472 000	12,2 Mton	5,2 Mtoe	-37,0 mld zł
<i>Zmiana</i>	+16 pp. +43%	+203 000 +71%	-1,3 Mton -10%	-0,6 Mtoe -10%	-2,1 mld zł -6%
Wprowadzenie podatku od posiadania	40%	296 000	13,3 Mton	5,7 Mtoe	-29,9 mld zł
<i>Zmiana</i>	+3 pp. +7%	+27 000 +9%	-0,2 Mton -1%	-0,1 Mtoe -1%	+5,1 mld zł +14%
Proponowane reformy	72%	589 000	11,3 Mton	4,8 Mtoe	-24,2 mld zł
<i>Zmiana</i>	+34 pp. +91%	+320 000 +112%	-2,0 Mton -1%	-0,6 Mtoe -15%	+10,7 mld zł +31%

Uwagi: Wszystkie zmiany w tabeli przeglądowej są kumulatywne dla okresu 2024-2030. Liczba pojazdów BEV jest zaokrąglona do najbliższego tysiąca. Kursywą zaznaczono bezwzględną i względną zmianę w stosunku do scenariusza bez wdrożenia reform. Skutki wdrożenia wszystkich reform nie odpowiadają sumie skutków wdrożenia poszczególnych reform, ponieważ skutki mogą się nawzajem osłabiać lub wzmacniać poprzez połączenie zachęt finansowych.

Wdrożenie wszystkich czterech reform doprowadzi do zarejestrowania 589 tys. nowych pojazdów bateryjnych elektrycznych (BEV) w ramach flot pojazdów będących wyłączną własnością firm w latach 2024-2030, przy czym reformom polityki podatkowej można przypisać 54% z nich (320 tys.) (tabela 2). Poza tym wynikiem prognozuje się też poprawę salda budżetowego o ponad 10 mld zł oraz zmniejszenie zużycia ropy (-0,6 Mton) i emisji CO₂ (-2,0 Mton).

Modelowane scenariusze przedstawiają skutki dla tzw. prawdziwej floty pojazdów firmowych (947 tys. samochodów firmowych). Tzw. prawdziwa flota obejmuje samochody wynajmowane lub posiadane bezpośrednio przez firmy - przykładami mogą być: samochód służbowy wynajmowany w ramach pakietu wynagrodzeń pracownika, radiowóz czy samochód kierowcy Ubera. Zbiór ten nie obejmuje flot wypożyczalni aut ani należących do sprzedawców samochodów. Oznacza, to że w obliczeniach nie są uwzględniane wszystkie pojazdy firmowe. To pozwala wnioskować, że dla całego rynku skutki byłyby jeszcze wyraźniej odczuwalne, w szczególności ze względu na podatek od posiadania, który dotyczy wszystkich pojazdów (odpisy amortyzacyjne, odliczenie podatku VAT i opodatkowanie użytkownika samochodu służbowego do celów prywatnych dotyczą tylko samochodów firmowych).

Inne polityki, na przykład reforma podatku akcyzowego (od nabycia), dotacje na zakup pojazdów bateryjnych elektrycznych (BEV) lub akcyza na paliwo i energię elektryczną, nie są brane pod uwagę w niniejszym modelowaniu, ale stanowią dodatkowe czynniki mogące zwiększyć liczbę pojazdów BEV na drogach oraz zmniejszyć zużycie ropy naftowej i emisję CO₂.

Ponieważ samochody firmowe są zwykle użytkowane przez cztery lata, po czym trafiają na rynek wtórny, redukcje emisji CO₂ w całym okresie ich eksploatacji są znacznie większe niż tylko w ramach floty samochodów firmowych. Przyjmując średni, 15-letni okres eksploatacji samochodów w Polsce i średni poziom prywatnego użytkowania po czterech latach we flocie samochodów firmowych, dodatkowe 320 tys. pojazdów bateryjnych elektrycznych (BEV) ograniczyłoby w sumie 12,8 mln ton emisji CO₂ w całym okresie ich eksploatacji.

5. Podsumowanie propozycji T&E

Polski rynek samochodowy jest wyjątkowy pod kilkoma kluczowymi względami. Polska praktycznie zamyka stawkę państw członkowskich pod względem absorpcji pojazdów bateryjnych elektrycznych i tempa transformacji elektromobilnej, będąc jednocześnie liderem udziału w rynku dużych SUV-ów i średniego poziomu emisji CO₂ nowo rejestrowanych samochodów.

Krajowy rynek samochodów firmowych jest okazją do odwrócenia tych trendów. Segment samochodów firmowych, które stanowią 71% nowo rejestrowanych samochodów (co również plasuje Polskę na szczycie rankingu państw członkowskich), działa jak filtr, przez który przechodzi większość wszystkich nowo rejestrowanych pojazdów. Dlatego zachęty zwiększające elektromobilność w tym segmencie spowodowałyby transformację całego polskiego rynku samochodowego. Samochody firmowe szczególnie dobrze nadają się do promowania elektromobilności, ponieważ w przeciwieństwie do konsumentów indywidualnych firmy dokonują zakupów na podstawie całkowitego kosztu użytkowania samochodu, który faworyzuje pojazdy bateryjne elektryczne (BEV) ze względu na oszczędności w cyklu eksploatacji, będące przeciwwagą dla wyższej ceny zakupu. Pomysł, aby wiodącym segmentem w procesie elektryfikacji pojazdów był segment firmowy, jest podejściem sprawiedliwym społecznie: korporacje i przedsiębiorstwa, mające lepszy dostęp do kapitału, ponoszą wyższy koszt zakupu pojazdów, a gospodarstwa domowe o średnich dochodach uzyskują z kolei dostęp do tańszych, używanych bateryjnych samochodów elektrycznych po okresie ich firmowego użytkowania (zazwyczaj po czterech latach).

Warto zauważyć, że przemysłane reformy polityki podatkowej, które mogą skierować rynek samochodów firmowych ku elektryfikacji, już istnieją. Samochody firmowe podlegają wielu korzyściom podatkowym – w tym możliwości odliczania podatku VAT od zakupu samochodów firmowych, odpisom amortyzacyjnym oraz niższej wycenie korzyści z tytułu użytkowania mieszanego (służbowo-prywatnego) – co tłumaczy ich dużą liczbę. Reforma powyższych regulacji połączona z podniesieniem podatku akcyzowego, wprowadzeniem podatku od rejestracji oraz podatku od użytkowania samochodów może znacznie przyspieszyć drogę do elektromobilności.

Proponujemy następujące elementy reformy:

- **Stopniowe wycofywanie odpisów amortyzacyjnych dla pojazdów spalinowych (z silnikiem spalania wewnętrznego (ICE) i o napędzie hybrydowym typu plug-in (PHEV)) w latach 2026-2030.** Reforma ta przewiduje kontynuację redukcji odpisów amortyzacyjnych zaplanowaną na 2026 r. aż do ich pełnego wycofania w 2030 r. Taka decyzja została już podjęta przez rząd belgijski i oczekuje się, że jej wynikiem będzie prawie stuprocentowy udział pojazdów bateryjnych elektrycznych w nowo rejestrowanych samochodach firmowych w roku 2026, tj. pod koniec okresu obowiązywania odpisów amortyzacyjnych.
- **Zniesienie możliwości odliczenia podatku VAT dla pojazdów spalinowych w 2028 r.** W przypadku samochodów o poziomie emisji gazów cieplarnianych 1-140 g CO₂/km wysokość odliczenia podatku VAT zostałaby obniżona ze 100% do 75% dla samochodów firmowych i z 50% do 25% dla pojazdów do użytku prywatnego. W przypadku samochodów o poziomie emisji gazów cieplarnianych powyżej 140 g CO₂/km byłoby to odpowiednio obniżenie ze 100% do 50% dla samochodów firmowych i z 50% do 0% dla pojazdów do użytku prywatnego.

- **Reforma podatku od użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych dla pracowników decydujących się na samochód służbowy baterijny elektryczny (BEV)** . Obecnie obowiązujący w Polsce system wartości ryczału z tytułu użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych zachęca do korzystania z najdroższych samochodów, które często są duże, ciężkie i emitują duże ilości zanieczyszczeń. Dlatego, podobnie jak w większości krajów unijnych, od 2024 r. wartość korzyści z tego tytułu powinna wzrosnąć i bazować na poziomie emisji CO₂, tj. 1% wartości samochodu dla samochodów o emisji 0 g CO₂/km, 5% dla samochodów o emisji 1-140 g CO₂/km i 15% dla samochodów o emisji wyższej niż 140 g CO₂/km.
- **Wprowadzenie podatku od posiadania na podstawie masy samochodu i jego poziomu emisji.** Zgodnie z ustaleniami zawartymi w decyzji akceptującej Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności proponujemy wprowadzenie podatku od posiadania. Komponent CO₂ oznaczałby nałożenie podatku w wysokości 5 zł za każdy gram CO₂/km do 140 g CO₂/km i 15 zł za każdy gram CO₂ powyżej 140 g CO₂/km. Komponent wagowy nałożyłby podatek w wysokości 0 zł za kilogram do masy 1600 kg i 5 zł za każdy kilogram powyżej 1600 kg. Do 2030 r. obowiązywałby dodatkowy limit wagowy w wysokości 300 kg dla pojazdów typu BEV (biorący pod uwagę dodatkową masę pojazdu spowodowaną wagą baterii).

Wyniki naszego modelowania polityki podatkowej potwierdzają siłę wpływu tych reform na rodzaj pojazdów wchodzących do segmentu firmowego, poziom emisji, zużycie ropy naftowej i finanse publiczne. Wdrożenie wszystkich czterech reform doprowadzi do zarejestrowania 589 tys. nowych pojazdów bateryjnych elektrycznych (BEV) we flotach pojazdów będących wyłączną własnością firm w latach 2024-2030, przy czym reformom polityki podatkowej można przypisać 54% z nich (320 tys.) (tabela 2). Wynik ten zostanie zrealizowany przy jednoczesnej poprawie salda budżetowego o ponad 10 mld zł oraz wyraźnemu zmniejszeniu zużycia ropy (-0,6 Mtoe) i emisji CO₂ (-2 Mton).

Wprowadzenie reform podatkowych w celu przyspieszenia przejścia na elektromobilność jest sprawdzonym sposobem działania. Wszyscy liderzy elektromobilności – Norwegia ze zwolnieniem z podatku VAT dla pojazdów bateryjnych elektrycznych (BEV), Holandia z wysokim podatkiem akcyzowym (od nabycia) dla samochodów zanieczyszczających środowisko, Niemcy z wysokimi dotacjami na zakup czy Wielka Brytania z podatkiem od użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych znacznie wzrastającym w przypadku wysokich emisji CO₂ – wykorzystują podatki jako fundament polityki samochodowej. Polska może więc się od nich uczyć i stworzyć własny model zachęcający do przejścia na elektromobilność. Propozycje reform nakreślone w tym briefingu, biorące na celownik duże, zanieczyszczające środowisko samochody służbowe, dają skrojone na miarę i obiecujące rozwiązanie.

Kontakt dla mediów

Hubert Różyk
PR Manager
FPPE
hubert.rozyk@fppe.pl
+48 602 214 340

Griffin Carpenter
Senior Analyst
Transport & Environment
griffin.carpenter@transportenvironment.org
+32 48 856 72 83

Załącznik: Opis modelu

Aby sporządzić model wpływu polityki opodatkowania flot samochodów firmowych, T&E zlecił rozszerzenie modelu całkowitego kosztu użytkowania (TCO) autorstwa firmy konsultingowej Revnext o politykę podatkową. Powstały w ten sposób model polityki podatkowej dla floty samochodów firmowych (Corporate Fleet Fiscal Policy Model) obrazuje proponowane zmiany w instrumentach podatkowych dla floty samochodów firmowych w postaci skutków środowiskowych i podatkowych. Model obejmuje Hiszpanię, Francję, Niemcy i Holandię, a w przyszłości zostanie rozszerzony na Włochy i Polskę.

Proces modelowania można uprościć do czterech odrębnych etapów. Pierwszym etapem, który stanowi podstawę modelu, jest obliczenie TCO dla każdego z głównych układów napędowych (pojazdy typu ICE, BEV i PHEV) oraz segmentu samochodu (od A do E, na podstawie rozmiaru). Uwzględnione komponenty całkowitego kosztu użytkowania (TCO) są zazwyczaj wykorzystywane w tego typu modelu: koszty amortyzacji, koszty paliwa, koszty napraw i konserwacji, koszty ubezpieczenia oraz podatki i dopłaty. Przeprowadzone obliczenia pokazują obecną sytuację w jednym z krajów fokusowych w odniesieniu do różnicy w TCO w zależności od układu napędowego w ramach danego segmentu samochodów (tj. 10% lepsze TCO dla pojazdów o napędzie hybrydowym typu plug-in (PHEV) niż dla pojazdów z silnikiem spalania wewnętrznego (ICE) w segmencie B).

Drugi etap modelowania wiąże się z tym, że w przypadku benefitowych samochodów służbowych (podzbiór samochodów firmowych) na wybór pojazdu może mieć wpływ wyłącznie pracodawca (np. menedżer floty), wyłącznie pracownik lub, najprawdopodobniej, zarówno pracodawca, jak i pracownik (np. menedżer floty może przygotować krótką listę pojazdów, a pracownik wybrać z niej ten, który chce). Ta równowaga władzy przy podejmowaniu decyzji o wyborze tego typu samochodu służbowego różni się w zależności od kraju i jest szacowana oddzielnie dla Polski, Włoch, Hiszpanii, Holandii, Francji i Niemiec. W celu uzyskania szacunkowego poziomu absorpcji wynik całkowitego kosztu użytkowania z perspektywy pracodawcy jest zatem ważony z wynikiem kalkulacji opartej na podatku od użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych (BiK), dokonywanej z perspektywy pracownika (tj. 50% TCO pracodawcy, 50% BiK pracownika). Ten etap modelowania jest szczególnie ważny dla proponowanych zmian w opodatkowaniu użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych (BiK).

Trzecim etapem modelowania jest kalibracja obliczeń TCO z historycznymi danymi sprzedażowymi. Jest to niezbędne do ustalenia, jaka różnica kosztów TCO do jakiego poziomu zakupów prowadzi. Rezultatem jest krzywa S rozprzestrzeniania się technologii, która odnosi różnice kosztów TCO do poziomu absorpcji pojazdów bateryjnych elektrycznych (BEV) lub o napędzie hybrydowym typu plug-in (PHEV) na podstawie danych historycznych. Dopasowanie krzywej S jest bardzo pomocne dzięki doświadczeniu Holandii oraz, w mniejszym stopniu, Niemiec i Francji, które znajdują się na niej nieco dalej (tj. mają wyższy poziom absorpcji BEV).

Czwartym i zarazem ostatnim etapem modelu jest dostosowanie instrumentów polityki podatkowej floty samochodów firmowych, które zmieniają obliczanie TCO, a tym samym zmieniają poziom absorpcji różnych układów napędowych w różnych segmentach samochodów. Czynniki te obejmują

roczne podatki drogowe i dotacje na zakup/podatki (opłaty) rejestracyjne, odpisy amortyzacyjne samochodów oraz podatek od użytkowania samochodu firmowego do celów prywatnych. Dane wyjściowe modelu obejmują liczbę samochodów zarejestrowanych w podziale uwzględniającym układ napędowy, udział w rynku, a także zmiany obowiązujących poziomów emisji CO₂ i finanse publiczne (tj. podatki i wydatki). Modelowane zmiany obejmują lata 2024–2030. Model ten pokazuje zatem, w jaki sposób zmiany w polityce podatkowej mające na celu zachętę do korzystania z pojazdów elektrycznych przekładają się na faktyczne zwiększenie ich liczby na drogach i redukcję zanieczyszczeń CO₂ oraz jakim kosztem (lub jakimi oszczędnościami) w porównaniu ze scenariuszem bazowym rząd może się dzięki temu pochwalić.

Polityki bazowe w Polsce

Stworzenie podstawowego scenariusza polityki wymaga prognozy najistotniejszych analizowanych polityk w okresie trwania modelu (2024-2030). Podczas gdy obowiązywanie niektórych z polityk ma jasno wyznaczone ramy czasowe (np. data wygaśnięcia), w przypadku innych należy przyjąć założenia dotyczące tego, czy pozostaną one stałe, czy zmienią się z biegiem czasu (np. ciągle zaostrzanie jak w poprzednich latach). Powyższe założenia są uwzględnione w tabeli A1.

Tabela A1. Podstawowe polityki we Francji i ich prognozowana zmiana

Polityka	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Przewidywana zmiana polityki
VAT	2020 (data rozp. modelu)	niezdefiniowana	stała
Podatek akcyzowy	2020 (data rozp. modelu)	niezdefiniowana	stała
Bonus	2020 (data rozp. modelu)	2025	wygaśnięcie
Opłata rejestracyjna	2020 (data rozp. modelu)	niezdefiniowana	stała
Podatek od użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych	2020 (data rozp. modelu)	niezdefiniowana	stała
Akcyza na paliwa	2020 (data rozp. modelu)	niezdefiniowana	stała

Ceny samochodów osobowych

Aktualne ceny samochodów w Hiszpanii są oparte na cenach podanych dla modelu podstawowego dwóch najlepszych modeli z danych Dataforce z podziałem na segment floty i mechanizm napędowy (np. dla segmentu „mały samochód osobowy” dwa najlepsze modele benzynowe to Audi A1 z liczbą rejestracji wynosząca 5601 i Citroen C3 z liczbą 5414 sztuk). W sumie takie podejście daje 120 cen obejmujących 121 tys. rejestracji (25%).

Ewolucja cen samochodów osobowych związana ze zmieniającą się technologią opiera się na poprzedniej analizie Revnext, w której złożona roczna stopa wzrostu różni się w zależności od układu napędowego, a w przypadku pojazdów BEV – w zależności od segmentu (tabela A2).

Tabela A2. Roczna stopa wzrostu cen samochodów osobowych według mechanizmu napędowego i segmentu

Segment	Benzyna	Olej napędowy	PHEV	BEV
A	0,8%	0,8%	nd.	-2,0%
B	0,8%	0,8%	0,8%	-1,0%
C	0,8%	0,8%	-1,0%	-1,7%
D	0,8%	0,8%	-1,0%	-1,4%
E	0,8%	0,8%	-1,0%	-1,2%

Uwaga: Wskaźniki wzrostu nie mają zastosowania do segmentu PHEV A, ponieważ nie produkuje się żadnych takich modeli.

Odpisy amortyzacyjne

O ile amortyzacja samochodów jest stałym elementem podstawowego modelu TCO, o tyle zmiana odpisów amortyzacyjnych w celu zachęty do przejścia na pojazdy bateryjne elektryczne (w przeciwieństwie do zwykłej zmiany stawek w ramach istniejącej już polityki) to w przypadku Polski nowe podejście. Struktura modelu pozostaje taka sama, przy czym zmniejszenie odpisów amortyzacyjnych dla pojazdów z silnikiem spalania wewnętrznego (ICE) skutkuje różnicami w ramach całkowitego kosztu użytkowania (TCO), co powoduje przesunięcie Polski wyżej na krzywej S z uwagi na inny poziom absorpcji pojazdów z uwzględnieniem układu napędowego i związanych z tym emisji CO₂ oraz wpływów budżetowych.

Roczne podatki drogowe i podatki rejestracyjne/dotacje

Ponieważ podatki drogowe i podatki rejestracyjne/dotacje są już elementem podstawowego modelu TCO, modelowanie scenariuszy polityki dla tych instrumentów podatkowych pozostaje tylko kwestią ustalenia nowych podatków, które następnie zmieniają TCO, co powoduje przesunięcie Polski wyżej na krzywej S z uwagi na nowy poziom absorpcji pojazdów z uwzględnieniem układu napędowego i nowego poziomu emisji CO₂ oraz wpływów budżetowych w porównaniu z BAU (*Business as Usual*). Zakłada to, że w proponowanym scenariuszu podstawa służąca do wyliczenia tych podatków (np. emisja CO₂, masa i cena pojazdu) nie zmienia się.

Opodatkowanie użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych

Zmiana opodatkowania użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych (BiK) wpływa na zmiany wysokości opłat w zależności od rodzaju paliwa i segmentu pojazdu. Takie podejście do opodatkowania użytkowania samochodu służbowego do celów prywatnych zmienia model, ponieważ do obliczeń dodawane są zarówno cena pojazdu, jak i poziom emisji

CO₂. Wynik z kalkulacji tego opodatkowania jest rozpatrywany wraz z całkowitym kosztem użytkowania i ważony szacunkowymi uprawnieniami decyzyjnymi wewnątrz firmy dotyczącymi wyboru samochodu. Skutkuje to innym poziomem absorpcji pojazdów z uwzględnieniem układu napędowego i powiązanego poziomu emisji CO₂, a także innym poziomem wpływów budżetowych.