



Informacja prasowa

11.04.2022

Elektromobilność – To się opłaca!

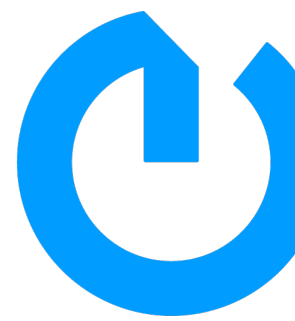
Biorąc pod uwagę całkowity koszt posiadania (TCO), samochody elektryczne są bardziej opłacalne niż pojazdy spalinowe. Tak wynika z analizy przeprowadzonej przez elektromobilni.pl i INFO-EKSPERT. Różnice w zależności od modelu mogą wynosić nawet kilkadziesiąt tysięcy złotych na korzyść pojazdów zasilanych z akumulatorów.

Pierwsza w Polsce kampania społeczna wspierająca rozwój rynku samochodów elektrycznych elektromobilni.pl wraz z firmą INFO-EKSPERT na przykładzie trzech modeli z popularnych segmentów dokonały analizy kosztów związanych z zakupem, użytkowaniem i utratą wartości wariantów elektrycznych (BEV – ang. Battery Electric Vehicle), spalinowych (ICE – ang. Internal Combustion Engine) oraz hybrydowych (HEV – ang. Hybrid Electric Vehicle). Autorzy kalkulacji przyjęli roczny przebieg na poziomie 20 000 km oraz 3-letni okres eksploatacji.

Pierwszy pojazd wzięty pod uwagę w zestawieniu to kompaktowy Lexus UX w wersjach 300e (elektryczny), UX 250h (hybrydowy) oraz UX 200 (benzynowy). W przypadku japońskiego producenta koszty ubezpieczenia oraz 3-letniej eksploatacji są na zbliżonym poziomie cenowym. Znaczące różnice na korzyść pojazdu elektrycznego (BEV) ujawniają się w przypadku paliwa/energii oraz serwisu. Właściciele wersji zeroemisyjnej zapłacą o 142,7% mniej za paliwo/energię niż gdyby użytkowali wariant hybrydowy (HEV), a w przypadku wersji z silnikiem spalinowym (ICE) oszczędność wyniesie aż 202,2%! Koszty serwisu BEV będą także mniejsze niż w przypadku HEV i ICE (odpowiednio 1463 zł, 2849 zł oraz 2925 zł). Ostatecznie całkowity koszt posiadania (TCO – ang. Total Cost of Ownership) w trzyletnim okresie, jest najniższy w przypadku elektrycznej wersji kompaktowego Lexusa – 80 711 zł w stosunku do 88 953 zł wersji hybrydowej (8,7 proc. więcej) i ponad 88 tys. wariantu benzynowego (ponad 8 proc. więcej).

Drugim pojazdem ujętym w zestawieniu był Hyundai Kona. Analiza w tym przypadku wykazała różnicę o 19,7%, w całkowitych kosztach posiadania, przemawiającą za wariantem elektrycznym w odniesieniu do wersji benzynowej i aż o 24,9% w parze z hybrydą (HEV). BEV koreańskiego producenta uzyskuje największą przewagę na polu w odniesieniu do zużycia paliwa i energii – 166,7% różnicy na korzyść w porównaniu z hybrydą i ponad 215,7% z wersją benzynową. Przy zbliżonych kosztach eksploatacji oraz serwisu TCO Kony BEV wynosi 48 960 zł w stosunku do 61 130 zł (HEV) i 58 608 zł dla (ICE).

W zestawieniu Mustangów – trzeciego przyjętego do obliczeń pojazdu opcja elektryczna również wygrywa ze spalinowym konkurentem niskimi kosztami eksploatacji. W trakcie 3 lat użytkowania modelu Mach-E oszczędności serwisowe wynoszą ponad 3600 zł, niemal tyle samo w przypadku eksploatacji i ponad 33,6 tys. w energii/paliwie. Dlatego TCO dla wersji benzynowej V8 to 185 595 zł, a zeroemisyjnej 157 867 zł, co oznacza blisko 17,6 proc. różnicę na korzyść BEV.

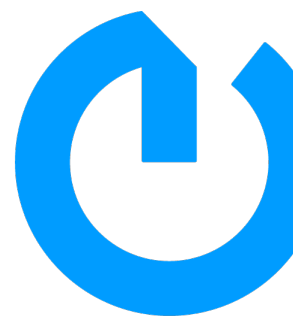


– Program „Mój elektryk” diametralnie zmienił postrzeganie BEV w kontekście TCO. Maksymalna kwota dofinansowania dla samochodów osobowych, możliwa do uzyskania zarówno przez przedsiębiorców jak i osoby fizyczne, powoduje, iż całkowite koszty posiadania ICE versus BEV mogą już przemawiać na korzyść samochodów bateryjnych. Istotnym czynnikiem są również koszty energii elektrycznej, które, obok wielkości zużycia, w sposób kluczowy definiuje ich stawka. Akumulowanie energii z wykorzystaniem własnej infrastruktury na poziomie około 80% zużycia umożliwi osiągnięcie TCO pojazdu bateryjnego poniżej tożsamego pojazdu napędzanego silnikiem spalinowym – argumentuje Cezary Spychała, specjalista ds. TCO z firmy Info-Ekspert.

Wartości NETTO, Przebieg roczny: 20000 km, Okres: 36 miesięcy				Utrata wartości (Sprzedaż)	Koszty serwisu	Koszty eksploatacyjne*	Koszty paliwa	Koszty ubezpieczenia	RAZEM	Razem / kkm
Marka	Okres produkcyjny	Opis pojazdu	Wartość początkowa	[PLN]	[PLN]	[PLN]	[PLN]	[PLN]	[PLN]	[PLN]
LEXUS	2021-	UX 300e MR` 22 Pure CVT kb5/5 204 KM V	152 846	52 886	1 463	2 311	8 058	15 993	80 711	1 345
LEXUS	2021-	UX 250h 2.0 MR` 18 Pure CVT kb5/5 1987 ccm 184 KM H	131 707	51 294	2 849	2 282	19 557	12 971	88 953	1 483
LEXUS	2021-	UX 200 2.0 MR` 18 Pure CVT kb5/5 1987 ccm 171 KM B	121 138	46 495	2 925	2 257	24 354	12 004	88 035	1 467
FORD	2021-	Mustang Mach-E MR` 21 GT AWD hb5/5 487 KM V	278 049	118 246	699	2 248	9 480	27 194	157 867	2 631
FORD	2021-	Mustang 5.0 MR` 18 Mach 1 Aut. cp2 5038 ccm 460 KM B	252 033	108 791	4 308	5 286	43 173	24 037	185 595	3 093
HYUNDAI	2022-	Kona Electric MR` 21 Modern kb5/5 136 KM V	99 187	25 810	2 791	2 306	6 778	11 275	48 960	816
HYUNDAI	2022-	Kona Hybrid 1.6 GDI MR` 21 Modern DCT kb5/5 1580 ccm 141 KM H	85 772	28 907	2 754	2 490	18 081	8 898	61 130	1 019
HYUNDAI	2022-	Kona 1.0 T-GDI MR` 21 Modern DCT kb5/5 998 ccm 120 KM B	76 585	24 405	2 469	2 292	21 402	8 040	58 608	977

Zródło: INFO-EKSPERT

Warto podkreślić, że obecne ceny paliw są pochodną sytuacji geopolitycznej w Europie, a ta przekłada się na niestabilność cen na rynkach globalnych. Zaburzone po raz kolejny łańcuchy dostaw



spowodowały znaczące zwiększenie hurtowych i detalicznych kosztów zakupów paliw ropopochodnych. Należy jednak podkreślić, że nawet przy wariancie optymistycznym, zakładającym powrót do cen detalicznych paliw jeszcze z początku marca br., TCO nie staną się niższe dla samochodów spalinowych. Analizy sprzed podwyżek jasno wykazywały, że mimo tańszego paliwa, różnice w zależności od modelu wynosiły od 4 do niemal 20% na korzyść wariantów zeroemisyjnych.

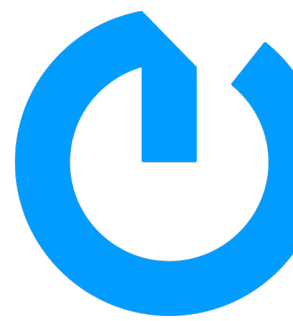
Wartości NETTO, Przebieg roczny: 20000 km, Okres: 36 miesięcy				Utrata wartości (Sprzedaż)	Koszty serwisu	Koszty eksploatacyjne*	Koszty paliwa	Koszty ubezpieczenia	RAZEM	Razem / kkm
Marka	Okres produkcyjny	Opis pojazdu	Wartość początkowa	[PLN]	[PLN]	[PLN]	[PLN]	[PLN]	[PLN]	[PLN]
LEXUS	2021-	UX 300e MR` 22 Pure CVT kb5/5 204 KM V	152 846	52 886	1 463	2 311	8 058	15 993	80 711	1 345
LEXUS	2021-	UX 250h 2.0 MR` 18 Pure CVT kb5/5 1987 ccm 184 KM H	131 707	51 294	2 849	2 282	16 886	12 971	86 282	1 438
LEXUS	2021-	UX 200 2.0 MR` 18 Pure CVT kb5/5 1987 ccm 171 KM B	121 138	46 495	2 925	2 257	21 028	12 004	84 709	1 412
FORD	2021-	Mustang Mach-E MR` 21 GT AWD hb5/5 487 KM V	278 049	118 246	699	2 248	9 480	27 194	157 867	2 631
FORD	2021-	Mustang 5.0 MR` 18 Mach 1 Aut. cp2 5038 ccm 460 KM B	252 033	108 791	4 308	5 286	37 276	24 037	179 698	2 995
HYUNDAI	2022-	Kona Electric MR` 21 Modern kb5/5 136 KM V	99 187	25 810	2 791	2 306	6 778	11 275	48 960	816
HYUNDAI	2022-	Kona Hybrid 1.6 GDI MR` 21 Modern DCT kb5/5 1580 ccm 141 KM H	85 772	28 907	2 754	2 490	15 611	8 898	58 660	978
HYUNDAI	2022-	Kona 1.0 T-GDI MR` 21 Modern DCT kb5/5 998 ccm 120 KM B	76 585	24 405	2 469	2 292	18 479	8 040	55 685	928

*wymiana elementów układu hamulcowego (klocki i tarcze hamulcowe) po 30 tys. km – przód, po 60 tys. km – tył

Zródło: INFO-EKSPERT

Nie tylko oszczędna jazda

Eksploatacja BEV to nie tylko oszczędności na ładowaniu i wymierne korzyści dla prywatnych użytkowników. Klienci instytucjonalni mogą również liczyć na dodatkowe benefity z tytułu użytkowania e-samochodów. Im także przysługuje bezzwrotna dotacja od 18 750 do nawet 70 000 zł, w zależności od kategorii homologacyjnej pojazdu, w ramach rządowego programu „Mój elektryk”, zarządzanego i nadzorowanego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW). Ponadto, pojazd elektryczny użytkowany prywatnie, ale w ramach działalności



gospodarczej, podlega odliczeniu 50 proc. podatku VAT od kosztów eksploatacyjnych poniesionych na cele firmowe, czyli tak jak w przypadku tradycyjnych samochodów. Co ważne w przypadku e-pojazdów możliwy jest odpis amortyzacyjny zgodnie z ustalonym limitem 225 000 zł, a nie 150 000 zł – jak jest w przypadku samochodów konwencjonalnych.

– *Samochody całkowicie elektryczne zostały również zwolnione z akcyzy. Dodatkowy atut stanowi wyższy limit amortyzacyjny na gruncie ustawy o podatku dochodowym, który wynosi 225 tys. zł, zamiast 150 tys. zł.* Wymierne oszczędności finansowe mogą przynieść również przywileje ustawowe, takie jak prawo do darmowego parkowania w płatnych strefach czy też możliwość nieograniczonego wjazdu do stref czystego transportu - wylicza **Jan Wiśniewski, Dyrektor Centrum Badań i Analiz, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA).**

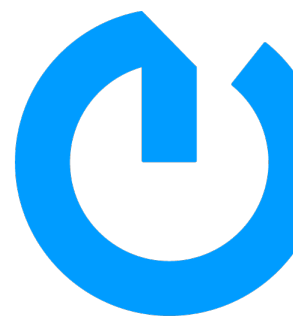
Plus ekologia

Do zalet podatkowych, finansowych i eksploatacyjnych, dochodzą również kwestie ekologiczne. BEV zasilane energią ze źródeł odnawialnych mogą być w 100 proc. zeroemisyjne w zakresie CO₂, a to przyczynia się do spowolnienia negatywnych zmian klimatu za które poprzez szkodliwe emisje odpowiada transport. Auta elektryczne ograniczają także natężenie hałasu zwłaszcza przy mniejszych prędkościach przejazdowych. Wyniki projektu „ELAB – Miasto Czystego Transportu”, realizowanego przez PSPA wraz z 12 partnerami, wskazują, że przy prędkości 40 km/h średnia wartość poziomu ekspozycyjnego związana z poruszaniem się BEV w przypadku lekkich pojazdów dostawczych jest niemal dwukrotnie niższa.

Liczy nie kłamią

Fakt, że zeroemisyjny transport ma sens, widać choćby po dynamice rejestracji nowych e-samochodów. Według Licznika Elektromobilności – uruchomionego przez PZPM i PSPA – na koniec lutego 2022 roku, w Polsce było 42 711 osobowych i użytkowych samochodów z napędem elektrycznym. Od początku br. ich liczba zwiększyła się o 3177 sztuk, tj. przybyło o 71% więcej niż w analogicznym okresie 2021 r. Dynamiczny wzrost udziału ekologicznych wersji pojazdów widać także w pozostałych krajach Europy. BEV stanowiły 18 proc. wszystkich rejestracji samochodów, a ich rynkowy udział zwiększył się o 10,5 proc. w stosunku do 2020 roku.

– *Na polskim rynku widzimy prawdziwy wysyp elektrycznych modeli. Gdy w 2017 roku wydawaliśmy pierwszą edycję katalogu EV, na rynku dostępnych było jedynie 33 modele BEV i PHEV. Rok później było to 35, a w 2019 roku 46. Prawdziwa rewolucja zaczęła mieć miejsce w 2020 roku, kiedy to na rynku pojawiło się łącznie 101 modeli. Obecnie oferta składa się z blisko 190 pojazdów, a w 2023 roku może ona zwiększyć się nawet do 500. Dzięki uruchomionemu przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) programowi wsparcia „Mój elektryk”, prywatni i instytucjonalni nabywcy e-samochodów mogą liczyć na bezzwrotne dofinansowanie nawet do 27 tysięcy złotych (w odniesieniu do samochodów osobowych)* – komentuje **Maciej Mazur, Dyrektor Zarządzający, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA).**



Średniej wielkości samochód elektryczny kupiony w salonie, z ekonomicznego punktu widzenia, jest bardziej interesującym rozwiązaniem od odmiany spalinowej, biorąc pod uwagę cały cykl posiadania oraz czynniki ekologiczne. Takie wnioski płyną z ostatniego badania przeprowadzonego przez Europejską Organizację Konsumentów (BEUC)¹. Zdaniem ekspertów z BEUC, kompaktowe e-pojazdy typu BEV są obecnie najtańszym układem napędowym, uwzględniając całkowity koszt posiadania TCO. W segmencie pojazdów małych – głównie miejskich oraz dużych, ta rentowność zostanie osiągnięta odpowiednio w 2024 i 2026 roku². Europejskie prognozy przewidują także, że samochody o napędzie elektrycznym zdominują sprzedaż nowych pojazdów najprawdopodobniej jeszcze z końcem bieżącej dekady. To zaś pozwoli szybko oraz efektywnie zmniejszyć emisje z floty nowych pojazdów, jednocześnie dając znaczne i długoterminowe oszczędności dla konsumentów.

--

Kampania elektromobilni.pl, realizowana przez PSPA oraz Krajowy Ośrodek Zmian Klimatu, to pierwsza w Polsce i jedna z najbardziej kompleksowych w Europie inicjatyw na rzecz rozwoju zeroemisyjnego transportu. Celem projektu jest edukacja i podnoszenie świadomości społecznej na temat elektromobilności. W inicjatywę zaangażowało się kilkadziesiąt podmiotów i instytucji aktywnych w obszarze zrównoważonego transportu w Polsce. Do partnerów strategicznych kampanii należą: ABB, BMW, Enelion, Grupa Volkswagen, Hyundai, Mercedes-Benz, PKN ORLEN, Toyota i Renault, a do partnerów branżowych Alphabet, EFL, EV+, Garo, GO+EAuto, GreenWay, LeasePlan, Nissan, PKO Leasing, Shell oraz Volvo. Kampania elektromobilni.pl została objęta patronatem Ministerstwa Klimatu i Środowiska, Ministerstwa Rozwoju, Pracy i Technologii oraz Ministerstwa Infrastruktury. Patronat nad kampanią objęły także liczne ambasady, m.in. Niderlandów, Wielkiej Brytanii, Szwecji, Izraela, Niemiec oraz izby handlowe i kilkadziesiąt polskich samorządów.

Dowiedz się więcej: www.elektromobilni.pl

Kontakt

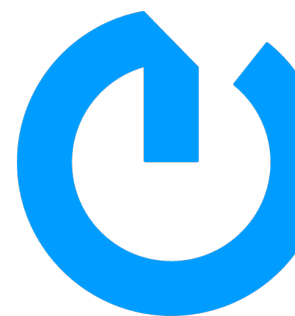
Maciej Gis, Kierownik Biura Komunikacji PSPA
e-mail: maciej.gis@pspa.com.pl, tel.: 606 740 357

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA) to największa w Polsce organizacja branżowa, zajmująca się kreowaniem rynku zrównoważonego transportu. Organizacja zrzesza ponad 140 przedsiębiorstw z całego łańcucha wartości w elektromobilności. PSPA jest częścią The European Association for Electromobility (AVERE), największej organizacji zajmującej się rozwojem tego rynku w Europie.

¹ <https://www.beuc.eu/publications/electric-cars-already-cheapest-option-today-many-consumers-new-study-finds/html>

² <https://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2021-039-electric-cars-calculating-the-total-cost-of-ownership-for-consumers.pdf>

**KAŻDA PODRÓŻ
MA ZNACZENIE!**
elektromobilni.pl



Krajowy Ośrodek Zmian Klimatu (KOZK) funkcjonuje w ramach Instytutu Ochrony Środowiska – Państwowego Instytutu Badawczego. Prowadzi badania naukowe, prace rozwojowe, usługowo-badawcze, doradcze i studialne, a także upowszechnia ich wyniki oraz wspiera administrację publiczną w zakresie polityki ekologicznej i klimatycznej oraz zachodzących zmian środowiskowych i klimatycznych.

**WŁĄCZ
SIĘ!**

BIURO KAMPANII

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych
Fabryczna 5A, 00-446 Warszawa | +48 507 686 158 | biuro@pspa.com.pl

pspa | We drive
e-mobility!

 **KOZK**