

CZY SAMOCHODY ELEKTRYCZNE KIEDYKOLWIEK BĘDĄ MASOWE? [KOMENTARZ]

Transport generuje ok. 30% światowych emisji gazów cieplarnianych. Samochody elektryczne, choć już od dekad są dostępne technologicznie i komercyjnie, wciąż stanowią zaledwie 1% globalnych zasobów aut.

Żeby zdekarbonizować sektor transportu lądowego należałoby właściwie wymienić wszystkie samochody z silnikami spalinowymi na elektryczne. W 2020 roku na całym świecie istniało nieco ponad 10 mln samochodów elektrycznych podczas gdy ok. 1,4 miliarda pojazdów porusza się obecnie po naszej planecie.

Nawet zakładając, że poprzez mechanizmy odciągania obywateli od „osobówek” poprzez ograniczanie możliwości poruszania się po centrach miast, wysokie opłaty za parkowanie, czy też rozwój szybkiej kolei lub też metra w dużych miastach, część ludzi dobrowolnie zrezygnuje z poruszania się samochodem, to i tak można spokojnie założyć, że pozostanie miliard pojazdów wciąż w użyciu. Wówczas one wszystkie musiałyby posiadać silnik elektryczny lub ogniowy. Musiałoby to nastąpić w ciągu 29 lat, bo na rok 2050 większość państw czy organizacji tj. UE deklaruje osiągnięcie neutralności klimatycznej.

Samochody z ogniwami paliwowymi stanowią na razie jeszcze mniejszy odsetek bo ich liczba na drogach na całym świecie w 2020 roku wynosiła 553.

Koszty

Spójrzmy na liczby. Obecnie w Polsce można zakupić co najmniej [kilka modeli samochodów elektrycznych](#), oczywiście skupimy się na tych tańszych. Smart Fortwo można zakupić za 94 500 zł, a wersję Forfour za 96 000 zł. Poniżej jeszcze 100 tys. dostępny jest Fiat 500 oraz Dacia Spring w cenie 87 tys. zł., która jest najtańszą obecnie opcją na polskim rynku (choć do regularnej sprzedaży jeszcze nie trafiła).

Renault ZOE i Kangoo, Opel Corsa, Citroen Berlingo, Nissan Leaf, Peugeot 208 i Expert to wszystko opcje w przedziale 120 – 140 tys. Jasne, cena regularnie spada wraz z efektem skali oraz usprawnieniem procesów produkcyjnych. Jaką cenę musiałyby osiągnąć porządny elektryk, żeby mogło sobie na niego pozwolić większość mieszkańców Polski?

W okresie styczeń-sierpień 2019 r. najwięcej nowych samochodów Polacy kupowali w przedziale 50-100 tys. zł (187,5 tys.), podczas gdy w przedziale poniżej 50 tys. zaledwie 31 tys. Ogółem [w tym okresie](#) dokonano rejestracji 374 306 aut. Średnia cena samochodu używanego w okresie październik 2019 – październik 2020 wyniosła 18999 zł. W wymienionym okresie [sprzedano](#) 50 tys. aut z rynku wtórnego.

Przedział 50-100 tys. to już miejsce, gdzie można zakupić samochód elektryczny. Kolejne pytanie jest takie – czy ludzie mogą sobie pozwolić na zakupy po tej cenie chętniej wybiorą samochód spalinowy, lepszej jakości czy elektryczny z mniejszą liczbą udogodnień?

Wedle danych IBRM Samar w grudniu 2020 roku w Polsce zarejestrowanych było prawie 19 tys. samochodów elektrycznych. To oczywiście duży wzrost rok do roku, bo w ciągu 12 miesięcy przybyło 9879 tego typu pojazdów, ale ta liczba wciąż nie powala.

Słowem – Polacy kupują coraz droższe samochody i coraz więcej „elektryków”, ale te liczby wciąż nie zwiastują upowszechnienia się pojazdów na prąd.



Jakub Wiech

GLOBALNE OCIEPLENIE
podrecznik dla Zielonej Prawicy

Defence 24
WYDAWNICTWO

**NAJNOWSZA KSIĄŻKA
KUBY WIECHA**

Czy Prawica może być Zielona?

Defence 24
WYDAWNICTWO

Sklep.Defence 24

Reklama

Optymizm

Minister klimatu Michał Kurtyka jednak pozostaje optymistą. „Kiedy cztery lata temu rozpoczynała się dyskusja o elektromobilności w Polsce, po drogach na całym świecie jeździło ok. 1 miliona samochodów. Dziś e-samochodów jest ponad siedmiokrotnie więcej. Tej rewolucji nic już nie zatrzyma. Ale jak każda nowa technologia, również elektromobilność potrzebuje czasu. Do niedawna naturalnym ograniczeniem dla popytu na eauta była mała podaż, ale w samym 2020 roku liczba dostępnych modeli elektryków potroiła się. Spada też ich cena. To już przekłada się na sytuację w Polsce. W 2018 roku przyjęliśmy ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która wprowadziła podstawy prawne do rozwoju tego sektora. To, że elektryków w Polsce przybywa, widać wyraźnie na polskich ulicach. Zwiększa się ilość stacji ładowania, w auta napędzane elektrycznym napędem inwestują coraz częściej firmy zajmujące się car sharingiem. Polacy są bardzo pragmatyczni. W momencie gdy koszt posiadania samochodu elektrycznego będzie niższy niż spalinowego – a stanie się to już za trzy lata – na pewno chętnie będą sięgać po przyjazne środowisku formy transportu. Widzimy to chociażby po rynku fotowoltaiki. Gdy cena paneli spadła, Polska znalazła się w gronie liderów jeśli chodzi o tempo przyrostu energii pozyskiwanej ze słońca” – mówił w wywiadzie dla portalu Energetyka24.com w kwietniu 2020 r.

Niedawno ministerstwo wprowadziło dopłaty do zakupu aut elektrycznych. Dotacja dla osób fizycznych do zakupu auta elektrycznego wyniesie 18 750 zł, a dla tych z Kartą Dużej Rodziny 27 tys. zł. Limit ceny samochodu, który może zostać objęty dopłatami to 225 tys. zł. Jak podało ministerstwo

klimatu, budżet „Mojego elektryka” to 500 mln zł, nabory wniosków będą prowadzone do 2025 r. lub do wyczerpania środków.

Prognoza Sopheon, korporacji IT, wskazuje że w 2025 roku roczna liczba sprzedaży aut elektrycznych będzie się kształtować w granicach 6-11 mln egzemplarzy rocznie, a ok. 2030 roku, między 11 a 19 mln. Już w połowie dekady klienci będą mogli wybierać wśród 400 różnych modeli tego typu aut.

Chińska droga

Pomimo tego, że Europa pozostaje liderem pod kątem liczby aut elektrycznych, w ostatnich latach najlepsze wyniki sprzedażowe odnoszą Chiny. Koncerny z Państwa Środka robią bowiem to, z czego są znane na całym świecie – produkują tanie towary dostępne dla jak największej grupy konsumentów.

Samochód Lingbao Coco można bowiem kupić w Chinach już za ok. 15,7 tys. zł. [Średnie roczne zarobki](#) w Chinach to ok. 54 tys. zł, w Polsce są one nieco wyższe, bo sięgają 68 tys. „Coco posiada 41-konny silnik 30kW 95Nm, FWD. Auto osiąga maksymalną prędkość 100 km/h i maksymalny zasięg 120 km dzięki akumulatorowi litowo-żelazowo-fosforanowemu (który ładuje się w ciągu 7 godzin na wtyczce AC). Konstrukcja samochodu została dostosowana tak, aby zminimalizować koszty i zmaksymalizować ilość miejsca przeznaczanego na akumulator i miejsca siedzące dla pasażerów” – czytamy na portalu swiatoze.pl.

Jest to opcja naprawdę podstawowa i pewnie niezadawalająca np. dla europejskiego konsumenta, ale kluczem jest cena. Producenci Coco mogą potencjalnie sprzedać swój model setkom milionów Chińczyków i mieszkańcom innych azjatyckich państw.

Inny chiński produkt, Wuling Hong Guang Mini EV produkowany przez General Motors i chiński Wuling stał się niedawno najbardziej popularnym samochodem elektrycznym na świecie. Jego cena również przyciąga – za 4 tys. dolarów można pozyskać skromnego „elektryka”. Oczywiście on również wyposażony jest jedynie w podstawowe funkcje i raczej przeznaczony na niewielkie dystanse, pewnie w obrębie miast i najbliższych okolic. Branżowe media motoryzacyjne donosiły w ubiegłym roku, że na jednym egzemplarzu Hong Guanga producenci zarabiają tylko 14 dolarów.

„Jednak jest tu pewien haczyk. GM zapożycza sztuczkę od Tesli. Może się okazać, że zysk z aut jest jedynie dodatkiem do głównej sumy, jaką firmy zyskują z tego modelu. W Chinach funkcjonuje coś, co nazywa się punktami pozytywnej energii, które zdobywają auta o niskim lub zerowym zanieczyszczeniu. Mamy tutaj do czynienia z autem elektrycznym. Każdy Hong Guang jest wart dwa takie punkty, które mogą być sprzedane innym producentom, którzy produkują pojazdy, które zanieczyszczają środowisko tak, by oni mogli spokojnie dalej produkować swoje maszyny. Jeden punkt wyceniany jest na około na 462 dolary. Jak widać, że Hong Guang MINI EV może przynieść GM i Wuling całkiem pokaźną sumę i to nie ze sprzedaży samych pojazdów” – pisze portal moto.pl.

I tu dochodzimy do istotnego aspektu kształtującego atrakcyjność cen samochodów elektrycznych. Tak samo jak w przypadku OZE, wiele rządów oferuje [dotacje na zakup EV](#). O polskim systemie dotacji było wspomniane wyżej. W USA ulgi podatkowe dla EV sięgają nawet kwoty 7,5 tys. dolarów. Norwegia nie pobiera cła za import samochodu, ponadto zwolnione są one z 25% podatku od pojazdów. Dzięki temu Oslo zdołało zrównać ceny modeli spalinowych i elektrycznych.

W Niemczech, jeśli pojazd kosztuje mniej niż 60 tys. euro, rząd pokrywa 4 tys. a dodatkowo przez 10 lat zwalnia posiadacza z podatków motoryzacyjnych. We Francji stosowany jest system podatku od poziomu emisji, może on wynieść nawet 10 tys. euro. Posiadacze EV nie tylko nie będą uiszczać tej opłaty, ale mogą również skorzystać z 8,5 tys. euro dotacji ekologicznej, nie może ona jednak przekraczać 27% wartości auta. Wielka Brytania dopłaca 3,5 tys. funtów do każdego zakupu, poza

tym można skorzystać z ulg podatkowych. Szwecja dopłaca 5,7 tys. euro, Włochy 4 tys., Rumunia aż 10 tys.

Dotacje najprawdopodobniej utrzymają się do czasu, gdy ceny EV nie staną się konkurencyjne w stosunku do cen samochodów spalinowych, podobnie jak w przypadku elektrowni wiatrowych czy słonecznych. Oczywiście o ile ten moment nadejdzie.

Kijem z kolei są piętrzące się zapowiedzi różnych rządów o zakazie produkcji spalinowych samochodów. Najczęściej powtarzające się daty to 2035 i 2040.

Ważnym aspektem jest też fakt, że na całym świecie producenci nieustannie starają się optymalizować koszty wytworzenia samochodów elektrycznych. Nacisk na redukcję emisji z transportu jest ogromny, i choć EV to dziś zaledwie ok. 1% ogółu, to w chwili gdy EV rzeczywiście będą cenowo bardziej atrakcyjne od tradycyjnych samochodów, przejście na „elektryki” może odbyć się lawinowo, choć cały proces może potrwać dekady.