

Elektromobilność w Polsce



NA POCZĄTKU GRUDNIA 2019 ROKU OPUBLIKOWANY ZOSTAŁ RAPORT „ELEKTROMOBILNOŚĆ W POLSCE 2019: FAKTY I MITY O TRENDACH, LICZBACH, DOSTĘPNOŚCI, SALONACH, SERWISACH I OCZEKIWANIACH NABYWCÓW”, PRZYGOTOWANY PRZEZ FIRMĘ SZKOLENIOWĄ NOWE MOTYWACJE POD PATRONATEM POLSKIEGO STOWARZYSZENIA PALIW ALTERNATYWNYCH ORAZ INSTYTUTU BADAŃ RYNKU MOTORYZACYJNEGO SAMAR

Badanie zostało zrealizowane w październiku 2019 roku przez 15 ankietowanych w trakcie wizyt w 54 salonach dealerskich lub salonach sprzedaży i 53 autoryzowanych serwisach 8 marek (Citroën, Hyundai, Kia, Opel, Peugeot, Renault, Škoda, VW). Przeprowadzono je w formie wizyty Tajemniczego Klienta, polegającej na kompleksowej rozmowie z doradcą handlowym oraz doradcą serwisowym prowadzonej zgodnie ze scenariuszem i dotyczącej możliwości

nabycia, użytkowania, a także serwisowania aut elektrycznych.

Celem badania było zdiagnozowanie zakresu wiedzy o elektromobilności na poziomie doradców pracujących w salonie i serwisie, dostępności materiałów informacyjnych na temat oferowanych samochodów elektrycznych, a także sprawdzenie możliwości obsługi i serwisu sprzedawanych samochodów elektrycznych i czy poszczególne firmy są rzeczywiście na to przygotowane.

Aspekty prawne

Elektromobilność to ogólny termin, określający pojazdy i infrastrukturę niezbędną do zastąpienia przez samochody elektryczne, ale także hybrydowe typu *plug-in* oraz wykorzystujące technologię wodorowych ogniw paliwowych – pojazdów napędzanych przy użyciu paliw kopalnych i mających wpływ na zwiększoną emisję gazów cieplarnianych, w szczególności CO₂, do atmosfery. Na początku 2018 roku weszła w życie Ustawa o elektromobil-

ności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2018 poz. 317), która zgodnie z założeniem rządu, ma stworzyć warunki do upowszechnienia się transportu elektrycznego w Polsce. Rządowe plany są bardzo ambitne i zakładają, że do 2025 r. po polskich drogach będzie jeździć milion samochodów napędzanych energią elektryczną.

Nowy akt prawny przyznał nabywcom i użytkownikom pojazdów elektrycznych liczne przywileje, m.in. możliwość jazdy po buspasach czy prawo do darmowego parkowania w płatnych strefach w centrach miast. Nie spowodował natomiast przełomu na rynku samochodów niski i zeroemisyjnych, nie przewiduje bowiem dopłat. Te ostatnie zakłada nowelizacja Ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz kilka innych ustaw, powołany też został do życia Fundusz Niskoemisyjnego Transportu. Jednak kwestia szczegółowych warunków udzielania oraz sposobu rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu jest nadal w trakcie procedowania.

Samochody elektryczne

Jak wynika z danych firmy SAMAR, pod koniec września 2019 po polskich drogach jeździło 4400 sztuk samochodów elektrycznych, co stanowi w sumie zaledwie 0,02% spośród blisko 21 milionów wszystkich zarejestrowanych pojazdów o masie do 3,5 tony. To i tak znacznie więcej, niż w latach poprzednich: w 2017 r. w Polsce zarejestrowanych zostało 1068 samochodów elektrycznych, w 2016 r. – 473, a w 2015 r. – zaledwie 295. Dla porównania, w tym samym okresie w Polsce pojawiło się 16 895 klasycznych hybryd starej generacji, których najbardziej znanym przedstawicielem jest Toyota Prius.

Z Kolei Nissan w 2017 roku sprzedał w Polsce 270 nowych samochodów elektrycznych. Było wśród nich 239 nissanów leaf, które trafiły na potrzeby miejskich wypożyczalni samochodów, takich jak np. Vozilla, oraz 31 dostawczych e-NV200. Cały rynek nowych samochodów elektrycznych oszacowano w Polsce na 519 egzemplarzy. Do najpopularniejszych modeli samochodów elektrycznych

należały: BMW i3, Tesla Model S, Tesla Model X i Hyundai Ioniq.

Obecnie produkowane samochody elektryczne (*Electric Vehicle*, EV oznaczane też jako EE, *Electric Energy*) podzielić można na samochody zasilane wyłącznie z akumulatorów (*Battery Electric Vehicle*, BEV) oraz trzy rodzaje pojazdów hybrydowych – *Plug-in Hybrid Electric Vehicle* (PHEV), klasyczne samochody hybrydowe określane jako *Hybrid Electric Vehicles* (HEV) oraz pojazdy *Mild-Hybrid Electric Vehicle* MHEV, które są samochodami spalinowymi wspomaganymi jedynie silnikiem elektrycznym. Samochody hybrydowe charakteryzują się niewielkimi dziennymi przebiegami oraz możliwością codziennego ładowania pojazdu. Samochody typu *plug-in* różnią się od klasycznych pojazdów hybrydowych możliwością ich ładowania z sieci energetycznej. Klasyczne hybrydy doładowywane są wyłącznie za pośrednictwem wbudowanego w nie silnika spalinowego.

Większość tego typu pojazdów została nabyta na rynku lokalnym, a ich właścicielami są w przeważającej części firmy zajmujące się leasingiem oraz przedsiębiorstwa prowadzące usługi carsheringowe, nie zaś klienci indywidualni. I choć samochody przyjazne środowisku cieszą się rosnącym zainteresowaniem nabywców, łącznie jest ich mniej niż 110 000 sztuk, trudno więc mówić obecnie o jakimkolwiek boomie e-mobilności w Polsce.

Przyczyn takiego stanu rzeczy jest kilka. Należą do nich:

- ▶ ograniczona oferta i dostępność pojazdów elektrycznych z różnych segmentów;
- ▶ wysokie ceny zakupu i nieobowiązujące jeszcze rozporządzenie dotyczące dofinansowania;
- ▶ brak wystarczającej publicznej infrastruktury niezbędnej do szybkiego ładowania na terenie całego kraju (aktualnie dostępnych jest około 900 stacji ładowania);
- ▶ zbyt wolno rosnąca świadomość potencjalnych nabywców odnośnie korzyści płynących z użytkowania pojazdów elektrycznych – zarówno dla nich, jak i dla środowiska naturalnego;

- ▶ ograniczony poziom wiedzy doradców handlowych;
- ▶ słabo rozwinięte i zorganizowane usługi serwisowe w zakresie aut elektrycznych.

Infrastruktura ładowania

Dane pochodzące z badania przeprowadzonego przez firmę badawczą Kantar Public pokazują, że na drodze do dynamicznego rozpowszechnienia elektromobilności w Polsce stoi przede wszystkim brak łatwo dostępnej infrastruktury niezbędnej do szybkiego ładowania i zbyt powolny jej rozwój, szczególnie poza największymi ośrodkami miejskimi. Na tę właśnie przyczynę wskazało aż 41% osób prywatnych oraz aż 73% przedsiębiorców.

Jak podaje Ministerstwo Energii, w lipcu ub. roku w Polsce było 971 punktów ładowania o normalnej mocy i 486 punktów ładowania o dużej mocy, z czego większość w Warszawie i innych dużych miastach. Stacje można też znaleźć przy autostradach i drogach szybkiego ruchu, a także głównych drogach krajowych. Dla porównania, w całej Europie punktów ładowania jest obecnie ponad 100 tysięcy, a na jeden punkt przypada osiem samochodów.

Mimo stale rosnącej liczby punktów ładowania, każda, nawet najmniejsza podróż pojazdem elektrycznym wymaga dokładnego jej planowania. Powodem jest stosunkowo krótki zasięg pojazdów elektrycznych i długi czas ich ładowania (ładowanie przez 30 minut prądem z przydomowego gniazdka pozwala przejechać jedynie ok. 15 km).

Największym operatorem stacji ładowania w Polsce jest firma GreenWay. W połowie roku jej sieć liczyła 110 punktów DC (ładowanie prądem stałym) i 43 punkty AC (prąd zmienny), w styczniu br. powinno być już czynnych ok. 160 stacji DC i 70 AC. W 2020 r. przedsiębiorstwo planuje instalację kolejnych 200 stacji ładowania samochodów elektrycznych, w tym 10 ultraszybkich i 135 szybkich. W miejscach o zwiększonym zapotrzebowaniu na usługi ładowania zostaną zainstalowane magazyny energii, które skrócą czas oczekiwania na ładowanie, a także zmniejszą obciążenie →