

Elektromobilność zmienia gospodarkę w Polsce i na świecie [RAPORT]

data aktualizacji: 2018.05.08



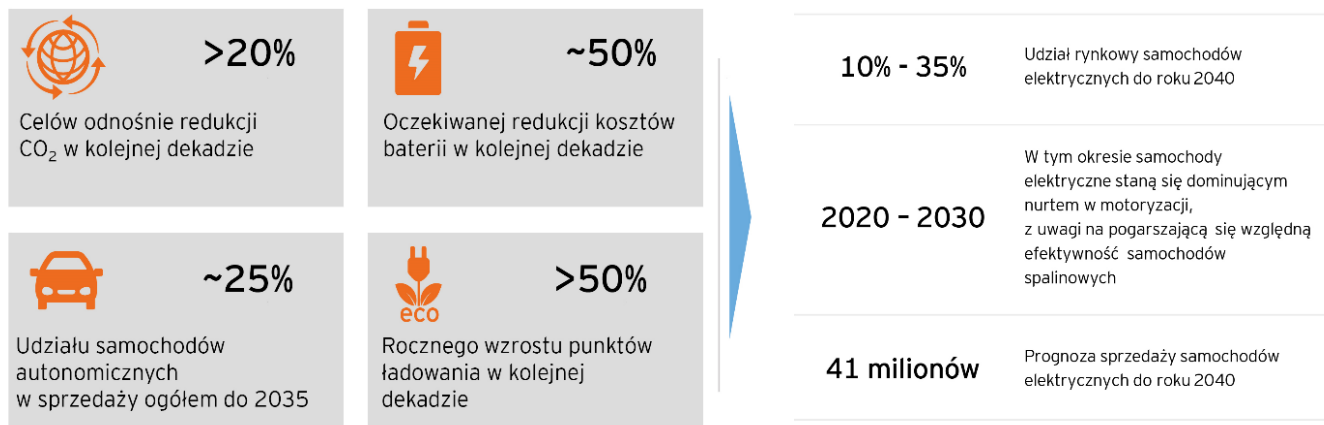
fot. Piotr Łukaszewicz

Według ekspertów do 2023 roku sprzedaż samochodów elektrycznych podwoi się, a ich cena będzie stopniowo spadać, wraz z rozwojem technologicznym. Obecnie próg rentowności jest osiągany dopiero po przejechaniu 50 tys. km rocznie. - Jeśli Polska chce konkurować z potęgami motoryzacyjnymi, powinna radykalnie przyspieszyć działania na rzecz elektromobilności - to jeden z wniosków raportu „Którym pasem zamierzamy jechać”, przygotowanego przez EY i ING Bank Śląski.

Barieri rozwoju

Największą przeszkodą jest cena samochodów elektrycznych, w tym cena baterii, która odpowiada nawet za połowę całego kosztu auta. Ekspert EY i ING uważają, że nowe technologie produkcji baterii Li-ion z jednej strony spowodują spadek ceny, z drugiej odpowiedzą na oczekiwania użytkowników - czyli pozwolą na swobodne przejechanie 600 km. Drugą najpoważniejszą barierą jest infrastruktura. Użytkownicy EV oczekują większej liczby miejsc do ładowania, zwłaszcza szybkiego. Z badania przeprowadzonego przez ING w Holandii wynika, że prawie 75% kierowców oczekuje, że ładowanie baterii będzie trwać maksymalnie 15 minut.

Wzrost rynku sprzedaży EV wynika z:



Źródło: statystyki Navigant, BNEF, analiza EY

Ekonomika użytkowania

Koszt użytkowania, poza ceną samego auta - czyli w dużej mierze ceną baterii, obejmuje także różnicę pomiędzy ceną energii elektrycznej, a ceną innych paliw (benzyny, ropy czy gazu).

- EV mają prostszą budowę od samochodów spalinowych (ICE). Sam system przeniesienia napędu w EV składa się z 320 komponentów w porównaniu z 4000 w ICE. To przekłada się na niższe koszty utrzymania auta. Na razie jednak próg rentowności, przy braku akcyzy, jest osiągany dopiero po przejechaniu 50 tys. km rocznie - mówi Kazimierz Rajczyk, Dyrektor Zarządzający Sektorem Energetycznym w ING Banku Śląskim.

Wg ekspertów EY pomóc mogłoby, poza niższą ceną baterii, zwolnienie z podatku VAT - wtedy próg rentowności byłby osiągany już przy 30 tys. kilometrów rocznie.

- Oczekujemy, że w ciągu następnych 7 lat większość barier dla EV związanych z infrastrukturą, pojemnością i ceną baterii oraz łącznym kosztem użytkowania EV, zostanie pokonana - mówi Jarosław Wajer, Partner w Dziale Doradztwa Biznesowego EY.
- Aby tak się stało, producenci muszą wzmocnić konkurencyjność EV poprzez rosnącą ekonomikę skali i malejące koszty systemu przeniesienia napędu, w tym głównie koszty baterii - dodaje.

Wpływ elektromobilności na gospodarkę

Rosnąca produkcja EV, przy malejącym udziale ICE, zmieni łańcuch dostaw, co będzie miało wpływ na producentów podzespołów. Firmy wytwarzające lub transportujące elementy systemu przeniesienia napędu muszą się liczyć ze spadkiem przychodów. Prostsza produkcja samochodów elektrycznych będzie także oznaczać spadek zatrudnienia w sektorze oraz zmiany funkcjonowania sieci dealerskich (ze względu na łatwiejszy serwis aut).

- Rozwój sektora EV i wynikająca z tego spadająca liczba samochodów spalinowych wymusi na sektorze paliwowym przestawienie produkcji, np. w stronę sztucznych

tworzyw. Bez wątpienia powstanie rozbudowanej infrastruktury ładowania, zwłaszcza w miastach, będzie wyzwaniem dla sieci elektroenergetycznej i całego sektora energetycznego – dodaje Kazimierz Rajczyk z ING Banku Śląskiego.

- Różnice w opodatkowaniu paliw i energii elektrycznej spowodują, że rozwój EV wpłynie także na budżety państw. Efekt może być wzmocniony w przypadku, gdy rządy zdecydują się na ulgi podatkowe, mające wzmocnić rozwój EV - mówi Jarosław Wajer. - W dłuższej perspektywie można oczekiwać zmian w opodatkowaniu, np. energii elektrycznej - dodaje.

Elektromobilność w Polsce

Jeśli Polska chce konkurować z potęgami motoryzacyjnymi, powinna radykalnie przyspieszyć działania na rzecz elektromobilności.

- Jeśli zakładamy, że za 10 lat większość kupowanych samochodów będzie elektryczna, to już teraz musimy zdobywać doświadczenie konieczne do konkurowania z innymi. Ale inwestycja w cały łańcuch wartości nie jest najlepszą strategią - warto skupić się na tych elementach, które obiecują największą innowacyjność i wzrost w przyszłości - uważa Jarosław Wajer.

- Warto również zastanowić się nad optymalnym dla Polski modelem rozwoju sektora elektromobilności, w szczególności nad rozłożeniem odpowiedzialności za rozwój infrastruktury na poszczególnych jego uczestników. To oczywiście wymaga dialogu i dalszej współpracy regulatora ze środowiskami naukowym, prawniczym i biznesem nad możliwymi zmianami w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych - dodaje Dorota Zabłocka, Prawnik i Doradca Regulacyjny w Zespole Energetyki Innowacyjnej EY Law.

Rozwój infrastruktury jest wyzwaniem dla wszystkich krajów. Duża grupa państw europejskich wprowadza rozmaite ulgi - zachęty finansowe przy zakupie EV czy ulgi w akcyzie oraz innych podatkach.

Wsparcie dla elektromobilności

		Zachęty przy zakupie samochodów	Ulgi akcyzowe	Ulgi podatkowe dla osób fizycznych	Ulgi podatkowe dla osób prawnych	Ulgi VAT	Inne zachęty finansowe	Lokalne zachęty	Zachęty finansowe dla rozwoju punktów ładowania
Austria		✓	✓	✓	✓	✓		✓	
Bulgaria									
Czechy			✓	✓					
Dania		✓	✓		✓			✓	✓
Estonia									
Francja		✓	✓	✓	✓			✓	
Niemcy		✓		✓	✓		✓	✓	
Węgry			✓	✓	✓			✓	
Włochy		✓		✓					✓
Litwa								✓	
Holandia			✓	✓	✓				
Norwegia			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Polska			✓	✓	✓			✓	✓
Słowacja		✓	✓					✓	
Szwecja		✓		✓	✓				
Wielka Brytania		✓	✓	✓	✓			✓	✓

Unia Europejska wymaga, by do 2020 roku zbudowano infrastrukturę pozwalającą na płynne poruszanie się EV w zaludnionych aglomeracjach. Plan rozwoju elektromobilności przyjęty przez polski rząd zakłada zbudowanie prawie 7 tysięcy punktów ładowania. Przy czym wszystko wskazuje na to, że zbudują je duże koncerny energetyczne, bo w przyjętym przez rząd modelu prywatni inwestorzy nie będą w stanie z nimi konkurować. Tymczasem wiele podmiotów jest zainteresowanych stworzeniem stacji ładowania. Firma Greenway planuje otwarcie do 2020 roku prawie 200 stacji. IKEA otworzyła takie stacje w wielu miastach Polski, podobne plany mają też inne sieci sklepów.

- Polska nie uzyska przewagi konkurencyjnej wobec innych gospodarek w obszarze elektromobilności bez przemyślanego systemu zachęt i ulg, nie tylko dla rozwoju infrastruktury do ładowania samochodów elektrycznych, ale również dla użytkowników EV - mówi Jarosław Wajer. - Na razie główną zachętą w Polsce, dla zwykłych użytkowników samochodów, jest zwolnienie z akcyzy, ale bez zwolnień z podatku VAT samochody elektryczne jeszcze przez pewien czas nie będą atrakcyjne ekonomicznie - podsumowuje.

Źródło: