

Samochody elektryczne? 1,5% sprzedaży w Unii Europejskiej

data aktualizacji: 2018.07.04



Zgodnie z najnowszą publikacją stowarzyszenia ACEA Making the Transition to Zero-Emission Mobility, pojazdy elektryczne stanowią obecnie jedynie 1,5% sprzedaży wszystkich samochodów na terenie Unii Europejskiej. Choć rynek ECV notuje wzrosty, są one jedynie śladowe.

Od 2014r do 2017 roku udział aut elektrycznych w rynku aut osobowych w Europie zwiększył się o zaledwie 0,9%, z poziomu 0,6% do 1,5% - w dużej mierze dlatego, że tworzy go właściwie tylko kilka państw z najwyższym PKB.

Rynkowa koncentracja

Według analityków ACEA, aż 85% całej europejskiej sprzedaży pojazdów elektrycznych „jest w rękach” sześciu państw, którym przewodzi Norwegia ze stosunkiem tego typu pojazdów do aut napędzanych tradycyjnie wynoszącym niemal 40%. Należy jednak wspomnieć, że PKB per capita wynosi tam 67 tysięcy euro, czyli ponad dwukrotnie więcej od europejskiej średniej. Dość duży udział ECV w ogólnej sprzedaży daje się zauważyć także w Szwecji, Finlandii, Holandii, Belgii, Austrii czy Szwajcarii.

Gdzie jest on z kolei najniższy? W krajach, których PKB na mieszkańca nie przekracza 18 000 euro, czyli m.in. w Estonii, Rumunii, Grecji, a także w Polsce, gdzie jest on bliski zera (0,2%).

- Jak nietrudno się domyśleć, to cena zakupu auta elektrycznego gra tutaj kluczową rolę
- jest ona najważniejszym determinantem zakupu tego typu pojazdu dla niemal 80% europejskich kierowców. Dystans możliwy do pokonania na jednym ładowaniu, koszty utrzymania czy serwisowania mają jedynie marginalne znaczenie. Stąd, mieszkańcy państw mogących pochwalić się największym PKB są najczęstszymi nabywcami

samochodów elektrycznych, pomimo iż ich ceny stale rosną. Efektem tego jest z kolei starzenie się flot w państwach o niższym PKB, gdzie wielu kierowców ze względu na ceny nieproporcjonalne do wypracowywanego kapitału zmuszonych jest odłożyć decyzję o zakupie nowego elektrycznego auta na później. Widać to już dziś – aktualna średnia wieku auta osobowego w Europie to 11 lat. Jeszcze w 2008r było to natomiast 8,5 roku – tłumaczy Karol Prozner, twórca i prezes zarządu platformy Woop Automotive.

Białe plamy na mapie

Biorąc pod uwagę stan europejskiej infrastruktury niezbędnej do eksploatacji elektromobili także nie sposób nie pokreślić silnej koncentracji. Okazuje się, że ponad trzy czwarte (76%) stacji ładowania aut, których jest łącznie ponad 116 tysięcy, znajduje się w zaledwie 4 państwach – Holandii (28%), Niemczech (22%), Francji (14%) oraz Wielkiej Brytanii (12%).

W Polsce jest ich jedynie 552, co stanowi tylko pół procenta ogółu. Przyrównując tą wartość do prawie 33 tysięcy w Holandii czy ponad 25 tys. w Niemczech otrzymujemy kolejne potwierdzenie dystansu jaki dzieli nas od państw wyznaczających standardy elektromobilności i następny dowód na koncentrację rynku wokół kilku krajów, który powinien jednocześnie być mocnym sygnałem dla naszych władz i ich planów popularyzacji niekonwencjonalnie zasilanych środków transportu – dodaje Karol Prozner z Woop Automotive.

Elektromobilność musi być „bliżej”

Nie najlepiej przedstawia się także kwestia zachęt oraz ulg podatkowych i zniżek na zakupy pojazdów elektrycznych – inicjatywy z tego zakresu prowadzi jedynie jedna trzecia krajów UE. Zdaniem analityków ACEA niezbędne jest zintensyfikowanie inwestycji w rozwój elektrycznej infrastruktury zarówno ze strony organów państwowych jak i ze strony jej operatorów. Przedstawiona jeszcze w 2014 roku dyrektywa w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (DAFI) także jest wdrażana jedynie śladowo w większość państw członkowskich UE. Autorzy opracowania stawiają prosty acz kluczowy wniosek – jeśli obywatele Unii nie zaczną dostrzegać w swoim otoczeniu punktów ładowania pojazdów elektrycznych, nie będą nabierać chęci do przesiadania się na tego typu auta. Stąd, ostrożne prognozy twórców raportu, którzy przewidują, że udział sprzedaży ECV w Europie nie przekroczy poziomu 3,9% do 2025 roku.

Źródło: