

Michał Paszkowski

Elektrykiem po kontynencie: rynek samochodów elektrycznych w państwach Europy Środkowej

Samochody elektryczne, obejmujące pojazdy w pełni elektryczne – BEV (battery electric vehicles) i hybrydowe – PHEV (plug-in hybrid electric vehicles), stanowią przyszłość branży motoryzacyjnej w Europie Środkowej. Obecnie największą popularnością cieszą się w tym regionie modele z silnikami hybrydowymi. Prowadzone akcje promocyjne, rozbudowywany system wsparcia oraz rozwój infrastruktury (coraz większa liczba punktów ładowania) powodują, że szybki wzrost sprzedaży, nawet pomimo pandemii COVID-19, jest odnotowywany także w segmencie modeli w pełni elektrycznych. Wpłynęły na to m.in. wprowadzone w 2020 r. regulacje Unii Europejskiej, zastrzegające normy środowiskowe.

Trendy w Europie Zachodniej. Z powodu pandemii COVID-19 branża motoryzacyjna w całej Europie w 2020 r. znalazła się w niezwykle trudnej sytuacji. Liczba nowo zarejestrowanych samochodów osobowych zmniejszyła się o prawie 24% (3 mln sztuk) w porównaniu z rokiem 2019. Duże, dwucyfrowe spadki odnotowano we wszystkich państwach UE. Niemniej cechą charakterystyczną nowych zmian rynkowych jest dynamiczny wzrost sprzedaży pojazdów elektrycznych, odpowiadających obecnie za 0,9% rynku (łącznie BEV i PHEV). W 2020 r. modele hybrydowe stanowiły 11,9% wszystkich sprzedanych samochodów (w 2019 r. był to poziom 5,7%), natomiast modele w pełni elektryczne odpowiadały za 10,5% takich rejestracji (w 2019 r. było to jedynie 3,0%). W dalszym ciągu dominują modele z silnikami spalinowymi (benzyna, olej napędowy), ale nowy trend w sprzedaży samochodów elektrycznych jest niezwykle widoczny. Wpływ na taką sytuację ma wiele czynników, w tym m.in. malejąca cena tego typu pojazdów, regulacje na poziomie UE (od 2020 r. w państwach UE obowiązują nowe, zastrzone normy dotyczące emisji CO₂, gdzie za każdy gram emisji powyżej 95 g/km producenci muszą zapłacić karę w wysokości 95 euro), programy wsparcia dotyczące modeli BEV, a także rosnąca społeczna odpowiedzialność za stan środowiska naturalnego. Na rozwój segmentu samochodów elektrycznych w całej Europie wpłynęły także liczne kampanie informacyjne oraz „afera Volkswagena”¹. Przyczyniło się to do spadku sprzedaży samochodów z silnikami spalinowymi i zwiększenia otwartości na zakup pojazdów z silnikami alternatywnymi.

W państwach „starej” UE oraz w Norwegii w 2020 r. odnotowano wzrost rejestracji samochodów elektrycznych (łącznie BEV i PHEV) aż o 85,5% w stosunku do 2019 r., przy czym specyfiką tego rynku jest rosnący udział modeli BEV, a nie PHEV. Wpływ na taką sytuację ma m.in. stosunkowo dobrze rozwinięty system ładowania pojazdów w pełni elektrycznych (w 2019 r. w czterech państwach, a więc Holandii, Francji, Niemczech oraz Wielkiej Brytanii², znajdowało się 75% wszystkich punktów ładowania samochodów elektrycznych zlokalizowanych na terenie UE) oraz dobrze oceniany przez obywateli program wsparcia zakupu tego typu aut.

Modele pojazdów hybrydowych specyfiką państw Europy Środkowej. W państwach Europy Środkowej największą popularnością cieszą się modele hybrydowe, a więc takie, które mają jednocześnie silnik spalinowy oraz elektryczny. Na wysoki poziom popularności tego typu pojazdów wpływa ich stosunkowo niska cena (w porównaniu do samochodów w pełni elektrycznych), a także ich dostępność (takie modele są w sprzedaży od wielu lat). Ponadto prowadzone przez lata kampanie informacyjne sprawiły, że modele hybrydowe cieszą się dużym zainteresowaniem w tej części kontynentu europejskiego, a ich udział w ogólnej liczbie wszystkich

¹ Proceder montowania w samochodach tej marki oprogramowania umożliwiającego manipulowanie pomiarami emisji spalin.

² Wówczas będącej jeszcze w Unii Europejskiej.

pojazdów w Europie Środkowej szybko rośnie. Największy udział modeli hybrydowych w rynku samochodowym ma miejsce w Estonii (ponad 6%), a najmniejszy w Czechach (niecałe 2%).

Na dużą sprzedaż PHEV wpływ ma dostępność punktów ładowania, w tym możliwość naładowania akumulatorów ze zwykłego gniazdka. Tego typu pojazdy sprawdzają się w warunkach miejskich i pozwalają zasadniczo na zmniejszenie poziomu spalania. Także spadek cen paliw na stacjach w Europie w dobie pandemii COVID-19 przełożył się na zmniejszenie kosztów utrzymania takich pojazdów, co również doprowadziło do wzrostu sprzedaży modeli hybrydowych. W 2020 r. pandemia spustoszyła rynek motoryzacyjny, ale w tym samym okresie sprzedaż modeli hybrydowych wzrosła w państwach Europy Środkowej średnio o 200%. Na tak wysoki wzrost sprzedaży wpłynął niski poziom sprzedaży w 2019 r., w którym łącznie w tych państwach sprzedano ponad 4 tys. pojazdów. Z kolei w 2020 r. było to już ponad 12 tys. (w tym samym czasie zarejestrowano 339 tys. mniej samochodów z silnikiem benzynowym oraz 79 tys. mniej z silnikiem na olej napędowy).

Rynek pojazdów w pełni elektrycznych w państwach Europy Środkowej w powijakach. Obecnie pojazdy BEV nie cieszą się dużym zainteresowaniem, ale uwzględniając prowadzone akcje promocyjne oraz rządowe programy wsparcia zakupu takich pojazdów, w kolejnych latach można spodziewać się wzrostu ich popularności. W 2020 r., pomimo pandemii COVID-19, odnotowano duży wzrost sprzedaży tego typu modeli (ponad 250%), chociaż ich łączna liczba wciąż pozostaje na relatywnie niewielkim poziomie. Obok wzrostu sprzedaży samochodów w pełni elektrycznych w państwach Europy Środkowej odnotowywane jest także zwiększenie dostępności punktów ładowania, bowiem brak infrastruktury stanowi duże ograniczenie dla rozwoju branży. W państwach Europy Środkowej znajduje się łącznie prawie 6 tys. takich punktów, co stanowi 1,9% wszystkich istniejących w całej UE (najwięcej w Estonii i Czechach, a najmniej w Bułgarii i na Litwie). Problemem (także ogólnoeuropejskim) pozostaje kwestia rodzajów punktów ładowania, bowiem zdecydowana większość to stacje o mocy standardowej (poniżej 22 kW), a nie o dużej (powyżej 22 kW). Niewątpliwie bez odpowiedniej infrastruktury branża samochodów elektrycznych napotka ograniczenia, chociaż pewnym rozwiązaniem będą nowe regulacje na poziomie UE (m.in. obowiązek tworzenia miejsc ładowania w budynkach użyteczności publicznej oraz budynkach wielorodzinnych).

Dużym wsparciem dla branży BEV jest pozytywne nastawienie obywateli państw Europy Środkowej do zakupu takich pojazdów. Badania przeprowadzone w państwach bałtyckich wykazały, że ponad 36% mieszkańców Estonii, 39% Łotwy oraz 46% Litwy rozważałoby zakup samochodu elektrycznego w ciągu najbliższych 10 lat. Niemniej w dalszym ciągu barierą jest ich zasięg, czas ładowania oraz w tym przypadku także klimat (niskie temperatury powodują spadek zasięgu takich pojazdów). Wydaje się, że bez wypracowania odpowiednich form wsparcia rynek nie ulegnie szybko dynamizacji. W chwili obecnej w państwach Europy Środkowej dużym zainteresowaniem cieszą się rządowe programy sprzedaży BEV. Największe wsparcie wśród wszystkich państw UE udzielane jest w Rumunii (do 11 tys. euro), a z państw tego regionu na wysokich miejscach znajdują się jeszcze Słowacja (do 8 tys. euro) i Węgry (do ponad 7 tys. euro). Oczywiście efektywność poszczególnych programów jest zróżnicowana (w Polsce w ramach rządowego programu „Zielony Samochód” złożono jedynie 262 wnioski), ale jest to obecnie najbardziej skuteczna forma rozwoju rynku (dobrym przykładem w tym względzie jest Norwegia). Niewątpliwie na rozwój branży wpływ będzie miała także rosnąca liczba dostępnych modeli (w 2021 r. na rynku UE powinno być w sprzedaży 214 rodzajów pojazdów z silnikami elektrycznymi w porównaniu do 98 obecnych pod koniec 2019 r.).

Wnioski. W Europie Środkowej wśród samochodów z silnikami alternatywnymi do spalinowych największą popularnością cieszą się modele hybrydowe, co wynika z niskiej ceny tego typu pojazdów oraz ich efektywności. Segment modeli w pełni elektrycznych nadal wymaga wsparcia, bez którego jego rozwój będzie rozłożony w czasie. Pozytywnym aspektem są zarówno programy rządowe (dotacje w państwach Europy Środkowej są na jednym z najwyższych poziomów w całej Europie), jak i działania UE (zaostżanie norm środowiskowych).

Dla rozwoju segmentu pojazdów BEV kluczowe znaczenie ma dostępność odpowiedniej infrastruktury, co stanowi obecnie największy problem w całej Europie. W tym kontekście mała liczba punktów ładowania lub też wydłużenie procesu ładowania mogą stanowić czynniki hamujące popyt na tego typu samochody. Niezbędne jest wprowadzenie odpowiednich ram regulacyjnych (takie zmiany zostały już wprowadzone m.in. w Polsce, gdzie rośnie liczba ładowarek np. w branży hotelowej, restauracjach oraz nieruchomościach biurowych).

Rozwój rynku samochodów elektrycznych stanowi wyzwanie m.in. dla rafinerii. Spadek sprzedaży paliw – także w efekcie pandemii COVID-19 – już wpłynął na decyzję o zamknięciu wielu zakładów przetwórstwa ropy naftowej w Europie lub też koncentracji na wytwarzaniu paliw pochodzenia roślinnego ([„Komentarze IEŚ”, nr 342](#)).