

Samochód z gniazdkiem to droga donikąd

18 kwietnia 2022

Zamiast ładowania baterii wtyczką – ich szybka wymiennosc. Tylko w ten sposób można zapewnić powszechny rozwój elektromobilności.

W Polsce wciąż jeździ mało samochodów na prąd. Przyrosty procentowe mogą wprawdzie wyglądać efektownie, ale jest to przede wszystkim wynik bardzo niskiej bazy z lat wcześniejszych. Przodujemy za to w zakupach aut z silnikiem wysokoprężnym, zwłaszcza tych używanych.

Na koniec 2020 r. w naszym kraju było 18 875 samochodów elektrycznych – o 9879 więcej niż na koniec roku 2019, co oznacza przyrost roczny o 110 proc. Natomiast według danych z końca grudnia 2021 r., w Polsce było zarejestrowanych łącznie 38 001 osobowych oraz 1657 użytkowych samochodów z napędem elektrycznym (razem 39 658). W ubiegłym roku ich liczba zwiększyła się o 20 253 sztuki, czyli pojazdów na prąd jest o 104 proc. więcej niż na koniec 2020 r. – wynika z licznika elektromobilności, prowadzonego przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego i Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych.

Dla porównania – w liczącej 5,5 mln mieszkańców Norwegii, na koniec 2020 r było 463 000 samochodów elektrycznych.

Spośród wspomnianych 38 001 elektrycznych samochodów osobowych zarejestrowanych w naszym kraju, pojazdy w pełni elektryczne, wyłącznie na baterie (BEV, ang. battery electric vehicles) stanowiły 49 proc. (18 795 sztuk). Pozostała część (51 proc.) to hybrydy typu plug-in, czyli mające klasyczny silnik spalinowy oraz silnik elektryczny na baterie ładowane prądem z wtyczki (PHEV, ang. plug-in hybrid electric vehicles) – 19 206 szt.

Na koniec ubiegłego roku park autobusów elektrycznych w Polsce wzrósł do 651 szt. Od stycznia do grudnia 2021 r. flota elektrobusesów powiększyła się tylko o 220 zeroemisyjnych pojazdów.

W naszym kraju rośnie flota elektrycznych motorowerów, skuterów i motocykli, która na koniec grudnia 2021 składała się z 10 650 szt. aut hybrydowych.

Najwięcej mamy jednak zwykłych hybryd – samochodów w których silnik elektryczny napędzany jest bateriami ładowanymi dzięki pracy silnika spalinowego – jest 325 136 szt. (łącznie aut osobowych i dostawczych).

Wszyscy pamiętamy bajki opowiadane przez Mateusza Morawieckiego o milionie samochodów elektrycznych na naszych drogach już w 2025 roku, oraz o elektroaucie polskiej produkcji. Dziś nikt oczywiście nie traktuje poważnie jakichkolwiek obietnic premiera, ale kilka lat temu jeszcze zdarzali się tacy, którzy dawali wiarę jego słowom. Upływ czasu ostatecznie jednak zweryfikował zapowiedzi Mateusza Morawieckiego, toteż już wiadomo, że ani nie będziemy produkować w Polsce rodzimego samochodu elektrycznego, ani – przez co najmniej pół wieku – nie będzie u nas miliona pojazdów elektrycznych. Takie auta produkują zaś inni – i sprzedają je w naszym kraju. Najbardziej popularne elektro-marki na polskim rynku to Renault ZOE, Skoda Citigo EIV, Peugeot 208 EV, Hyundai Kona Electric, Volkswagen ID.3. Cały czas jest to jednak sprzedaż w bardzo skromnych rozmiarach.

Wraz ze wzrostem liczby pojazdów z napędem elektrycznym, rozwija się również infrastruktura ładowania. Pod koniec grudnia 2021 r. w Polsce funkcjonowały 1 932 ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych (z 3 784 wtyczkami). Jedynie 30 proc. z nich stanowiły szybkie stacje ładowania prądem stałym (DC), a 70 proc. – wolne ładowarki prądu przemiennego (AC) o mocy mniejszej lub równej 22 kilowatom. W samym grudniu ubiegłego roku uruchomiono 119 nowych,

ogólnodostępnych stacji ładowania (240 wtyczek).

Nowe stacje ładowania samochodów elektrycznych to jednak droga donikąd. Powszechny rozwój elektromobilności może zapewnić jedynie skonstruowanie samochodów, w których byłyby standardowe systemy wymiany baterii. Samochód podjeżdżałby na stację wymiany baterii, w ciągu kilkunastu sekund bateria zużyta byłaby wymieniana na w pełni naładowaną – i dalej w drogę, bez długotrwałego czekania na naładowanie baterii z wtyczki. Gdyby takie systemy opracowano i wdrożono w Polsce, nasz kraj natychmiast zostałby liderem innowacyjności transportowej. Wiadomo jednak, że inni nas wyprzedzą – i to nie u nas zostaną skonstruowane elektroauta z wymienianymi bateriami.

– Za nami trudny rok 2021, w którym kryzys półprzewodnikowy spowodował bardzo duże zawirowania na rynku motoryzacyjnym. Ponieważ w pojazdach niskoemisyjnych ilość półprzewodników jest znacznie większa niż w pojazdach konwencjonalnych, tym bardziej cieszy, że rosną rejestracje samochodów z napędami alternatywnymi. Warto podkreślić, że od kilku miesięcy obserwujemy znaczny wzrost liczby rejestracji hybryd plug-in, które przy właściwej eksploatacji w czasie jazdy miejskiej mają zalety samochodu elektrycznego, a poza miastem mają zasięgi porównywalne z samochodami konwencjonalnymi – optymistycznie skomentował ubiegły rok Jakub Faryś, prezes PZPM. Jego zdaniem, rewolucja w branży motoryzacyjnej jest już faktem, ale mimo tego, bieżący rok będzie czasem wytężonej pracy legislacyjnej, bo czeka nas wejście w życie kilkunastu dyrektyw i rozporządzeń, z których znaczna część będzie dotyczyła pojazdów niskoemisyjnych.

Optymizmu nie kryje też Maciej Mazur, dyrektor zarządzający PSPA, który wskazuje, że rok 2021, zgodnie z oczekiwaniami jego organizacji, zakończył się mocnym akcentem. Biorąc pod uwagę dane z 12 miesięcy, w grudniu zarejestrowano prawie 20 proc. samochodów osobowych wyłącznie na baterie (BEV) i oddano do użytku 21 proc. ogólnodostępnych stacji ładowania.

– Mimo pewnych obaw związanych z niedoborem półprzewodników w rok 2022 wchodzimy z dużą dawką optymizmu. W 2021 r. wielomiesięczne starania branży przyniosły wymierne efekty w postaci optymalizacji szeregu przepisów prawnych regulujących obszar zeroemisyjnego transportu, w szczególności nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Ukoronowaniem intensywnego dialogu z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej było wdrożenie kompleksowego systemu wsparcia rynku e-mobility obejmującego jego najważniejsze komponenty: pojazdy elektryczne, stacje ładowania oraz niezbędną infrastrukturę elektroenergetyczną. To wszystko sprawia, że rok bieżący ma szansę stać się przełomowym okresem dla rozwoju elektromobilności w Polsce – mówi dyr. Mazur.

Czynnikiem utrudniającym elektromobilność będzie natomiast z pewnością brak pieniędzy z Krajowego Planu Odbudowy, których nasz kraj nie dostanie z winy rządu PiS.

Autorstwo: AL

Źródło: [Trybuna.info](https://trybuna.info)