

## JAK JEŹDZI ELEKTRYK? [KOMENTARZ]

---

Postanowiliśmy sprawdzić stopień elektryfikacji flot polskich grup energetycznych. Samochody elektryczne na parkingach wielkiej czwórki udałoby się zliczyć na palcach jednej ręki, ale energetycy widzą potrzebę rozwoju w tym kierunku. PGE na przykład właśnie rozpoczęło projekt przebudowy pojazdu z silnikiem spalinowym na elektryka.

Cichszy, nowocześniej wyposażony, lepszy rozkład masy, bajeczne prowadzenie, a na dodatek ekologiczny. Tylko dlaczego nikt nim nie chce jeździć?

„Wiesz, kupiłbym tę Teslę, bo nawet nie jest droga, ale przecież ja nią nawet nie dojadę do Gdańska” – takie zdanie każdy już przynajmniej raz usłyszał od kogoś ze swoich znajomych podczas samochodowych pogawędek.

Problem zasięgu samochodów elektrycznych nie powinien odgrywać większej roli podczas podejmowania decyzji odnośnie zakupu pojazdu używanego tylko w mieście. Nadal jednak zdecydowana większość z nas wybrałaby model z oszczędnym silnikiem, napędzanym benzyną, a w bardziej ekstrawaganckim wypadku hybrydę. Dlatego nie ma co ukrywać – przyjęty przez rząd w połowie marca Plan Rozwoju Elektromobilności dla przeciętnego użytkownika samochodu brzmi jak założenia niemożliwe do zrealizowania.

Plan podzielono na trzy etapy. Przygotowawczy, mający potrwać do 2018 roku – wtedy inicjatywa pozostanie po stronie ustawodawców, którzy przygotują podwaliny prawne elektryfikacji transportu. Rozwojowy z finiszem w 2020, w trakcie którego oddamy się budowie infrastruktury oraz III faza, zaplanowana na lata 2020-2050, osiągnięcia dojrzałości i stopniowego wycofywania instrumentów zechęcających do zmiany napędu na elektryczny.

Plan ambitny zważywszy na obecny stan rynku. W całej operacji uniezależnienia transportu od paliw kopalnych nie chodzi o wybudowanie odpowiedniej sieci „ładowarek” samochodowych – co wyraźnie pokazuje przykład Niemiec, gdzie stacji ładowania jest stosunkowo sporo – ale o prawdziwy wzrost udziału „elektryków” w ruchu ulicznym. Podając liczby z miejskich ulic nie osiągniemy efektu „wow” – w Polsce, jak wynika ze wspólnego raportu KPMG i Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, w 2016 roku zarejestrowanych zostało około 350 samochodów o napędzie elektrycznym i ok. 7 tys. hybryd (na zarejestrowanych ponad 1,8 mln ogółem, jak można wyczytać w statystyce Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców). W Europie też bez wyłomu – 250 mln ogółem, z czego zaledwie około 70 tys. z silnikami elektrycznymi (dane organizacji Transport&Environment).

Z danych klientów indywidualnych trudno jednak przewidywać przyszłość. Więcej powiedzą nam liczby z biznesu, a najlepiej od firm energetycznych. Tym tropem, a więc że to gignatom dostarczającym prąd najbardziej zależy na rozwoju branży – zarówno ze względów wyrównania nocnego zapotrzebowania na prąd, jaki samego „paliwa”, którego przecież są dostawcami – poszła Deutsche Presse Agentur (DPA) i zadała wielkiej czwórce niemieckich energetyków (RWE, E.On, Vattenfall oraz EnBW) pytanie odnośnie stanu ich flot samochodów firmowych. Nam koncepcja wydała się trafiona i

postanowiliśmy przejść tę samą ścieżkę, co DPA, z tym że na naszym rodzimym podwórku.

## **Elektryk u elektryka**

Tym sposobem dowiedzieliśmy się, że najwięcej „elektryków” ma w swojej flocie spółka Energa. Jak twierdzi rzecznik prasowy grupy, Adam Kasprzyk, wykorzystują aż kilkanaście samochodów tego typu. Daniel Iwan, reprezentujący spółkę Tauron, chwali się 4 pojazdami testowanymi w ramach projektu badawczego grupy.

„Na razie testujemy jak te samochody sprawdzą się w codziennym użytkowaniu i w zależności od wyniku testu podejmiemy dalsze decyzje co do kształtu naszej floty” – tłumaczy Iwan.

W ramach projektu grupa Tauron ma również słynny elektryczny autobus, na który można napotkać na ulicach Jaworzna.

Maciej Szczepaniuk, rzecznik prasowy PGE, przyznał, że obecnie we flotach największej polskiej grupy kapitałowej dostarczającej energię elektryczną nie ma żadnego samochodu napędzanego ich głównym produktem. Szczepaniuk podkreśla jednak, że w PGE służą głównie pojazdy dostawcze i terenowe i w związku z taką specyfiką prowadzą projekty badawczo-rozwojowe.

- Teraz w jednej ze spółek rozwijamy interesujący projekt konwersji auta dostawczego z silnikiem spalinowym na auto z silnikiem elektrycznym, który, jeśli eksperyment zakończy się powodzeniem, ma szansę na szersze wykorzystanie w ramach Grupy PGE – informuje nas rzecznik prasowy PGE.

Naturalnie, wszyscy rzecznicy polskiej elektroenergetycznej wielkiej czwórki zapewniali nas o planach rewizji swoich flot i ewentualnych decyzjach zasilenia parku pojazdów o elektryki. Konkrety? Piotr Ludwiczak, kierownik biura PR w spółce Enea poinformował nas o planach zakupowych grupy dla działu sprzedaży.

- Jeszcze w tym roku planujemy zakup 2-3 nowych aut elektrycznych – deklaruje Ludwiczak.

## **Dawno temu w Niemczech**

Pozostaje pytanie: skąd tak mizerny wynik? Jednym z argumentów, jakie usłyszeliśmy od naszych rozmówców było to, że flota wymieniana była 4 lata temu, a wtedy nikt w takich kategoriach nie myślał.

Cztery lata temu, w 2013 roku targi motoryzacyjne we Frankfurcie zdominowały samochody elektryczne. Po zainstalowanych nad głowami zwiedzających panelach bezgłośnie przejeżdżały sprytny i3 z parku BMW oraz efektowne i8 – elektryczny „supercar”. Mercedes nie pozostawał w tyle – żółty, ultraszybki SLS napędzany prądem wzbudzał nie mniej emocji. Po tamtej wystawie już nikt nie miał wątpliwości – elektryki to przyszłość motoryzacji.

Jednak i po drugiej stronie Odry emocje studzi rzeczywistość. Wyniki ankiety DPA pokazują, że sytuacja za naszą zachodnią granicą wcale nie jest lepsza. W RWE 90 proc. floty stanowią pojazdy z silnikiem diesla. Resztę napędza benzyna lub są to hybrydy. Przedstawiciele spółki-córki koncernu – Innogy, zarządzającej infrastrukturą ponad 4 tys. punktów ładowania samochodów elektrycznych, nie zdradzili DPA ile elektryków na codzień jeździ we flocie. Rzecznik prasowy wspominał tylko, że „niewiele”. E.On pochwalił się 200 elektrykami, niemniej na 3 tys. pojazdów na codzień jeżdżących w firmie nie jest to robiący wrażenie odsetek. Uniper, czyli „konwencjonalna” odnoga E.On ma w swoim parku 18 samochodów elektrycznych, a w całej europie jeździ 1600 ich samochodów. Wizerunkowo sytuację Uniperu ratuje Klaus Schäfer, zasiadający w fotelu prezesa spółki, który w pracy wykorzystuje Teslę.

Rzecznik prasowy EnBW tłumaczył DPA, że wciąż czekają na model, który będzie odpowiadał ich potrzebom. Vattenfall snuje plany na przyszłość – w najbliższym czasie chce zrewidować 1100 swoich pojazdów i wymienić je na elektryczne. Szef koncernu, Tuomo Hatakka zeszłego lata zmienił swój służbowy samochód na w pełni elektryczne BMW i3.

### **Misja (nie)wykonalna?**

To, co z całej tej wyliczanki wynika to fakt, że wcale nie jest łatwo zelektryfikować flotę nawet w koncernach energetycznych, a co dopiero w innych branżach, czy w garażach przeciętnych obywateli. Skoro w Niemczech próba odejścia od samochodów napędzanych paliwami kopalnym na poważnie zaczęła się w 2002 roku, a dzisiaj we flotach koncernów energetycznych elektryczny samochód to niemal igła w stogu siana, to nasz Plan Rozwoju Elektromobilności, zakładający, że w 2025 roku rynek osiągnie dojrzałość, wydaje się być zbyt ambitny.