

Nadchodzi czas aut elektrycznych



Raport z wynikami badania zrealizowanego
przez Santander Consumer Multirent

 **Santander**
Consumer Multirent



Spis treści

Wstęp	3
Rozdział 1: Co sądzimy o autach elektrycznych?.....	5
Rozdział 2: Czy planujemy zakup samochodu elektrycznego?	9
Rozdział 3: Co myślimy o rozwoju elektromobilności?	13
Zakończenie	15
Informacja o badaniu	16



Wstęp

Samochody napędzane prądem elektryzują dziś opinię publiczną. Większość z nas jest świadoma, że zielona rewolucja w transporcie jest konieczna, by uchronić nas przed klimatyczną katastrofą. Popieramy regulacje takie jak „Fit for 55” i dyrektywy mówiące o konieczności ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i potrzebie dekarbonizacji motoryzacji. Część jednak uważa elektryki za niedopracowaną koncepcję, której zbyt szybkie wprowadzenie w życie ograniczy naszą wolność i wywróci znaną nam codzienność do góry nogami.

Fakty są jednak takie, że – jak donosi Licznik Elektromobilności – po Polsce już dziś jeździ ponad 50 000 osobowych aut elektrycznych. To niemal dwa razy więcej niż jeszcze rok temu. Przybywa też ogólnodostępnych stacji ładowania. Jak wynika z danych Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych pod koniec sierpnia 2022 r. w Polsce było ich już 2 427. To zdecydowanie więcej niż rok temu. Pod jednym i drugim względem daleko nam jednak jeszcze do europejskich liderów e-mobility, czyli krajów takich jak Holandia, Szwecja czy Norwegia.

Rynek pojazdów napędzanych prądem w naszym kraju jest nadal w fazie rozwoju. Jesteśmy w newralgicznym momencie – chwilę przed nadejściem czasu aut elektrycznych. Jak przewidują eksperci, w ciągu kilku lat znikną wszelkie przeszkody – ceny elektryków zrównają się z cenami samochodów spalinowych,

55%

docenia ekologiczność aut elektrycznych

45%

przynajmniej, że przed zakupem auta elektrycznego powstrzymuje ich wysoka cena

44%

uważa, że istotną wadą aut elektrycznych jest to, że ich użytkownicy mają do dyspozycji ograniczoną liczbę stacji do ładowania

24%

rozważałoby kupno auta elektrycznego

47%

nie podobają się deklaracje koncernów samochodowych, które ogłaszają, że za kilka lat produkować będą jedynie auta elektryczne

a infrastruktura punktów ładowania będzie przypominać siatkę stacji benzynowych. Przede wszystkim jednak – dzięki bardziej zaawansowanym rozwiązaniom i technologiom – podróżowanie autem elektrycznym będzie dużo prostsze. Pojazdy te będą ładować się szybciej i osiągać dłuższe zasięgi. To bardzo ważne, bo właśnie te kwestie – wolne „tankowanie” i ograniczona liczba kilometrów, jaką można pokonać bez konieczności postoju na stacji – powstrzymują obecnie część kierowców przed zakupem takiego samochodu.

Na tych, którzy już dziś zastanawiają się nad autem elektrycznym, czekają różnego rodzaju zachęty. Z jednej strony mamy szeroką ofertę dofinansowania np. w ramach programu „Mój Elektryk” czy specjalne kredyty, oferowane przez instytucje finansowe. Z drugiej, wiele bonusów, na które mogą liczyć posiadacze takich pojazdów – między innymi możliwość bezpłatnego parkowania w wyznaczonych strefach czy przywilej jazdy po buspasie.

Czy taka forma motywacji działa na polskich kierowców? Co sądzimy o autach elektrycznych i czy planujemy zakup takiego samochodu w przyszłości? Jak podchodzimy do zielonej rewolucji w transporcie? O to postanowiliśmy zapytać badanych na potrzeby poniższego raportu.

W pierwszym rozdziale znajdziecie informacje na temat tego, co jest dla nas największym atutem aut elektrycznych, a co przeszkadzałoby nam w codziennym użytkowaniu takiego pojazdu. Druga część raportu poświęcona została analizie odpowiedzi ankietowanych na pytanie, czy planują kupno elektryka i w jaki sposób sfinansowałiby taki wydatek. Natomiast z trzeciego rozdziału dowiecie się, jak Polacy podchodzą do rozwoju elektromobilności i jak oceniają deklaracje koncernów samochodowych, które już za kilka lat planują produkować wyłącznie auta napędzane prądem.

Zachęcamy do lektury!

Zespół Santander Consumer Multirent





Rozdział 1: Co sądzimy o autach elektrycznych?

Polscy kierowcy zapytani o największe zalety samochodów elektrycznych na pierwszym miejscu wskazywali ekologiczność. Tak odpowiedziało 55 proc. badanych. Nic dziwnego, to pierwsze skojarzenie związane z pojazdami, które często określa się jako zeroemisyjne. Warto jednak podkreślić, że to jak bardzo ekologiczne jest nasze auto elektryczne zależy od wielu czynników, jak choćby pochodzenie prądu jakim zasilana jest jego bateria. Jak donosi [portal Autokult.pl](https://portal.autokult.pl), przejechanie jednego kilometra, bazując na energii pozyskanej z węgla, wiąże się z emisją do atmosfery 180 g CO₂, w przypadku energii słonecznej bilans ten wynosi 20 g, a elektrowni wiatrowych – zaledwie 1-2 g CO₂/km. Niezależnie od wszystkiego, eksperci [międzynarodowej organizacji Transport & Environment](https://www.transportenvironment.org) szacują, że przeciętny samochód elektryczny w Unii Europejskiej emituje około 90 g CO₂e/km, czyli niemal trzy razy mniej niż ten z silnikiem diesla (234 g CO₂e/km) lub ten na benzynę (253 g CO₂e/km).

Na drugim miejscu wśród najczęściej wymienianych zalet samochodów elektrycznych znalazła się możliwość ładowania auta w domu. Tę cechę wskazał niemal co trzeci badany (31 proc.) na potrzeby niniejszego raportu. Warto podkreślić, że z roku na rok coraz więcej Polaków wie, że elektryka można ładować „normalnym” prądem, korzystając ze specjalnie przystosowanych do tego ładowarek – tak wynika z opracowania [„Elektromobilność oczami Polaków w latach 2020-2022”](#). W materiale czytamy, że w 2020 roku jedynie 26 proc. Polaków było świadomych, że taki pojazd można podłączyć do domowego gniazdka. W 2022 roku wynik ten był aż o 10 punktów procentowych wyższy.

Jakie są według Pana/i największe zalety aut elektrycznych?



Pytanie wielokrotnego wyboru. Odpowiedzi nie sumują się do 100.
Pominięto odpowiedź „Nie wiem / Trudno powiedzieć”.

Badani równie często zwracali uwagę na dodatkowe przywileje dla kierowców samochodów elektrycznych, jak chociażby możliwość poruszania się buspasem (26 proc.). Warto w tym miejscu zaznaczyć, że w 2018 roku została wprowadzona w Polsce [Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych](#), która reguluje benefity posiadania aut zasilanych prądem. W myśl jej zapisów ich kierowcy mogą korzystać z wielu udogodnień, jak wspomniana wyżej możliwość jazdy po pasach dostępnych wyłącznie dla wybranych grup pojazdów, czy zwolnienie z opłat za postój w zarządzanych przez miasto obszarach płatnego parkowania. Samochody niskoemisyjne mają również możliwość wjazdu do tzw. stref zielonego transportu – specjalnie wydzielonych obszarów miasta niedostępnych według prawa dla pojazdów spalinowych.

Jakie są według Pana/i największe zalety aut elektrycznych?



Pytanie wielokrotnego wyboru. Odpowiedzi nie sumują się do 100.
Pominięto odpowiedź „Nie wiem / Trudno powiedzieć”.

Jakie są według Pana/i największe wady aut elektrycznych?



45%

Wysoka cena samochodu



44%

Ograniczona liczba stacji ładujących



39%

Niewielki zasięg na jednym ładowaniu



30%

Długi czas ładowania baterii



26%

Problemy z utylizacją zużytych baterii



17%

Zasięg zależny od różnych czynników, jak temperatura czy wiek auta



15%

Wysokie koszty obsługi, przeglądów, napraw



13%

Wysoka awaryjność

Pytanie wielokrotnego wyboru. Odpowiedzi nie sumują się do 100. Pominęto odpowiedź „Nie wiem / Trudno powiedzieć”.

Wśród nieco rzadziej wymienianych przez Polaków zalet aut elektrycznych znalazły się przede wszystkim te związane z technicznymi aspektami ich użytkowania. Niemal 18 proc. badanych zwracało uwagę na brak konieczności wymiany filtrów, 15 proc. na stabilne koszty eksploatacji, a 10 proc. wskazywało niską awaryjność elektryków. Trzeba bowiem podkreślić, że konstrukcja tego typu samochodów jest dużo mniej skomplikowana niż tych tradycyjnych – mają one 6-krotnie mniej części. Nie posiadają skrzyni biegów, tłoków czy innych elementów, które trzeba regularnie konserwować, tak aby nie zużyły się zbyt szybko.

Co dziesiąty ankietowany (10 proc.) wśród największych zalet aut elektrycznych wymieniał ich przyspieszenie. Może się to wydawać nielogiczne – w przypadku samochodów spalinowych lepsze osiągi związane są z większym spalaniem, wyższą emisją dwutlenku węgla, a więc niższą

ekologicznością. Idąc tym tropem pojazdy elektryczne, czyli te „eco-friendly”, powinny być mniej zwinne niż te napędzane paliwem. Jest jednak zupełnie inaczej. Tradycyjny samochód po wciśnięciu gazu musi wejść na odpowiednie obroty, żeby auto zaczęło przyspieszać. Ten elektryczny od razu osiąga pełen moment obrotowy. Najszybszym samochodom EV (electric vehicle) przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje nawet od ok. 2,5 do 4 sekund.

Co ciekawe, panie i panowie odmiennie patrzą na zalety aut elektrycznych. Kobiety niemal dwa razy częściej niż mężczyźni wskazywały, że ekologia jest największą korzyścią, jaką niesie użytkowanie takiego pojazdu (72 proc. wskazań w porównaniu do 41 proc. w grupie męskiej). Warto podkreślić, że wiele danych potwierdza tzw. gender eco-gap, czyli różnice w tym jak obie płcie podchodzą do dbania o naszą planetę. Jak donosi [The Guardian](#), w 2016 na łamach „Journal of Consumer Research” opublikowano wyniki badań, według których to kobiety chętniej niż mężczyźni decydują się na zakup produktów ekologicznych. Z kolei w 2018 roku firma badawcza Mintel upubliczniła dane, z których wynikało, że 71 proc. kobiet stara się żyć w sposób bardziej etyczny i zrównoważony w porównaniu do 59 proc. mężczyzn.

Jakie wady aut elektrycznych są dla Polaków najbardziej uciążliwe? Ankietowani w pierwszej kolejności wskazywali ich wysoką cenę (45 proc.). Nic dziwnego, w końcu powszechnie wiadomo, że cena katalogowa zakupu nowego samochodu elektrycznego jest dużo wyższa od spalinowego. Według [szacunków Bloomberg New Energy Finance \(BNEF\)](#) do końca dekady elektryki staną się jednak tańsze od aut z napędem tradycyjnym. Z jednej strony w ten sposób producenci będą starali się zachęcić nas do kupowania takich pojazdów, z drugiej wzrost popularności samochodów napędzanych prądem wpłycie na zmniejszenie kosztów produkcji, co przełoży się na ich cenę.

Badani niemal równie często odpowiadali, że problemem w codziennym użytkowaniu auta elektrycznego może być ograniczona liczba stacji ładujących (44 proc. wskazań). Jak wynika z [danych Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych](#) pod koniec sierpnia 2022 r. w Polsce było już 2 427 ogólnodostępnych stacji ładowania. To zdecydowanie więcej niż jeszcze rok temu – wtedy na terenie naszego kraju było ich jedynie 1 631 – jednak nadal zbyt mało, by skutecznie wspierać zainteresowanie autami elektrycznymi. Intensywny wzrost liczby samochodów na prąd będzie wymagał rozbudowy sieci stacji ładowania EV, tak by przypominała ona siatkę stacji benzynowych, których – jak podaje [Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego](#) – jest obecnie w Polsce niemal 7 900.

Część osób przepytana na potrzeby niniejszego raportu zwracała uwagę, że wyzwaniem w codziennym użytkowaniu samochodów elektrycznych byłaby dla nich wydajność baterii. Dwóch na pięciu ankietowanych (39 proc.) wskazało na niewielki zasięg takiego auta, co trzeci (30 proc.) na długi czas ładowania, a co czwarty (26 proc.) przyznawał, że miałby kłopot z utylizacją zużytej baterii. Nad rozwiązaniem tych ograniczeń już dziś intensywnie pracują inżynierowie z największych firm motoryzacyjnych świata. Baterie elektryków są coraz bardziej „eco-friendly”, a jak [donosi Washington Post](#) czas napełniania „baku” takiego samochodu ma w najbliższym czasie spaść do 10 minut.

Wśród najrzadziej wymienianych przez badanych wad aut elektrycznych znalazły się: zasięg zależny od różnych czynników, jak temperatura czy wiek pojazdu (17 proc.), znaczne koszty przeglądów i napraw (15 proc.) oraz wysoka awaryjność (13 proc.).





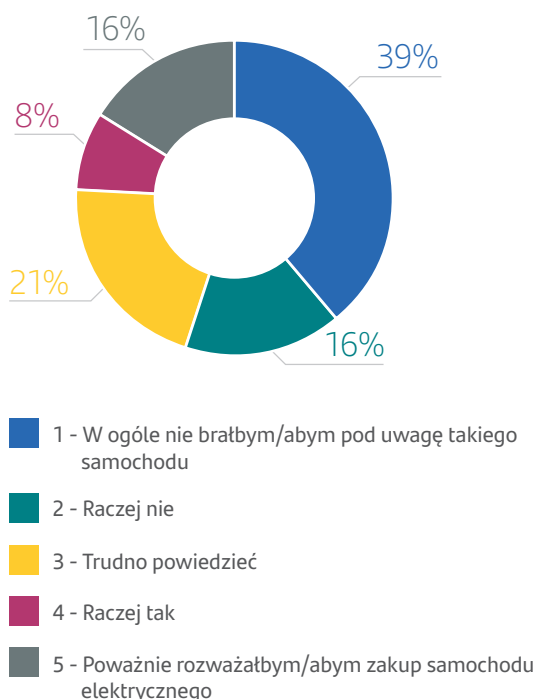
Rozdział 2: Czy planujemy zakup samochodu elektrycznego?

Coraz większa liczba Polaków zdaje sobie sprawę z niebezpieczeństw jakie niosą zmiany klimatu i chce im przeciwdziałać. Jak wynika z badań przeprowadzonych na potrzeby raportu [„Postawy ekologiczne Polaków i Polek 2021”](#) zrealizowanego przez firmę Blue Media trzech na czterech z nas jest świadomych, że mamy na świecie do czynienia z kryzysem klimatycznym, co drugi z kolei uważa, że sytuacja ekologiczna świata jest zła i należy podjąć natychmiastowe działania naprawcze. W tym samym opracowaniu czytamy, że 49 proc. z nas uważa, że samochód przyczynia się w znaczący sposób do zanieczyszczenia powietrza.

W świetle pro-ekologicznych deklaracji Polaków postanowiliśmy zapytać badanych kierowców o to, na ile prawdopodobne jest, że rozważając kupno auta zdecydowaliby się na takie napędzane prądem. Ankietowani mogli zaznaczyć swoją odpowiedź na pięciostopniowej skali, gdzie wyższa wartość oznaczała większą chęć kupna takiego pojazdu. Łącznie ponad 54 proc. przyznało, że nie brałoby pod uwagę zakupu auta elektrycznego. Po drugiej stronie skali znalazło się niemal 24 proc. ankietowanych, którzy deklarowali, że chętnie rozważyliby kupno elektryka. Co ciekawe, co piąty badany miał problem z odpowiedzią na to pytanie.

Gdyby rozważał/a Pan/i kupno samochodu, to na ile prawdopodobne jest, że zdecydowałby/aby się Pan/i na samochód elektryczny?

Proszę wskazać na skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza, że w ogóle nie bratby/aby Pani/i pod uwagę takiego samochodu, a 5, że poważnie rozważałby/aby Pan/i zakup samochodu elektrycznego.



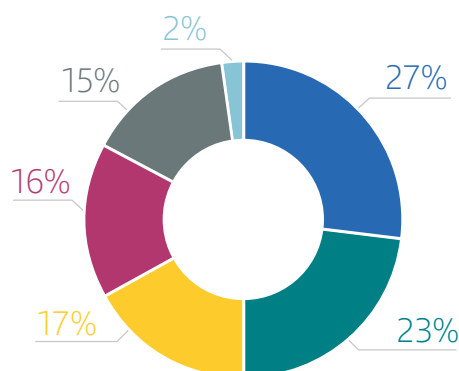
Głębsza analiza wyników badania pozwala odpowiedzieć na pytanie kto dokładnie chciałby kupić auto elektryczne. Wśród tych najbardziej zainteresowanych częściej można spotkać ankietowanych z miast powyżej 250 tysięcy mieszkańców, osoby z wykształceniem średnim oraz te zarabiające powyżej 3 000 złotych netto miesięcznie. Z kolei, wśród badanych, którzy deklarowali, że w ogóle nie rozważaliby kupna takiego pojazdu znalazło się najwięcej mieszkańców średnich miast między 50 a 250 tysięcy, osób z wykształceniem podstawowym oraz tych zarabiających poniżej 2 000 złotych netto miesięcznie.

Warto w tym miejscu dodać, że wśród ankietowanych zainteresowanych zakupem auta elektrycznego było nieco więcej mężczyzn niż kobiet (28 do 19 proc. wskazań w grupie żeńskiej). Wiele źródeł potwierdza, że to panowie częściej niż panie rozważają kupno takiego pojazdu. Według statystyk [serwisu DrivingElectric.com](http://serwisu.DrivingElectric.com), mężczyźni trzy razy częściej niż kobiety szukają informacji o elektrykach (75 do 25 proc.). W teorii kłóci się to z hipotezą na temat występowania gender eco-gap. Jedno nie wyklucza jednak drugiego. Trzeba bowiem podkreślić, że mimo iż panie bardziej niż panowie doceniają ekologiczność aut elektrycznych, to mężczyźni częściej kupują takie pojazdy, a robią to przede wszystkim ze względu na zastosowane w nich rozwiązania technologiczne. Tak podkreślają eksperci z portalu BuyACar – donosi portal jalopink.com.

Gdyby rozważał/a Pan/i kupno samochodu, to na ile prawdopodobne jest, że zdecydowałby/aby się Pan/i na samochód elektryczny?

	18 – 29 lat	30 – 39 lat	40 – 49 lat	50 – 59 lat	60 – 69 lat	powyżej 70 lat
W ogóle nie bratbym/abym pod uwagę takiego samochodu	39%	19%	56%	45%	43%	49%
Raczej nie	27%	19%	11%	7%	12%	18%
Trudno powiedzieć	23%	32%	13%	13%	20%	12%
Raczej tak	0%	16%	7%	6%	7%	7%
Poważnie rozważałbym/abym zakup samochodu elektrycznego	10%	14%	13%	29%	18%	15%

W jaki sposób zamierzałby/aby Pan/i sfinansować zakup tego auta elektrycznego?



Do ciekawych wniosków można dojść po bliższym przyjrzeniu się temu jakim odpowiedzi na pytanie o chęć zakupu auta elektrycznego udzielały poszczególne grupy wiekowe. Najbardziej na „nie” nastawieni byli badani między 18 a 29 rokiem życia (66 proc. wskazań odpowiedzi nie do 10 proc. na tak). To pokolenie Y zwane też cyfrowym, które jest siłą napędową tzw. ekonomii współdzielenia. Takie osoby wolą wypożyczać czy wynajmować niż kupować. Socjolodzy wskazują, że to wyraz niechęci wobec bycia ograniczonym przez sztywne ramy – czy to finansowo-kredytowe czy też geograficzne, związane z miejscem zamieszkania.

Czy wiemy jak chcielibyśmy sfinansować zakup auta elektrycznego? 27 proc. polskich kierowców przyznaje, że nie potrafi odpowiedzieć na to pytanie – tak wynika z badania przeprowadzonego na potrzeby niniejszego raportu. 23 proc. wyłożyłoby na ten cel gotówkę z własnego portfela, a co drugi byłby skłonny skorzystać z jednego z produktów oferowanych przez instytucje finansowe. Wśród najczęściej wymienianych był kredyt samochodowy (17 proc.), kredyt gotówkowy (16 proc.) oraz leasing (15 proc.). Najmniej badanych – 2 proc. – odpowiedziało, że w celu sfinansowania zakupu auta elektrycznego gotowi byłiby zaciągnąć pożyczkę leasingową.

Głębsza analiza wyników badania pozwala zidentyfikować, kto najchętniej skorzystałby z gotówki w celu sfinansowania zakupu auta elektrycznego. W tej grupie częściej można spotkać panów niż panie (31 proc. do 15 proc. wskazań w grupie żeńskiej) oraz osoby zarabiające miesięcznie między 3 000 a 5 000 złotych netto. Co ciekawe, takie deklaracje częściej niż inne grupy wiekowe składali ci między 60 a 69 rokiem życia. Te osoby zwykle mają już odłożone oszczędności, często pobierają emeryturę i podejmują dodatkową pracę zarobkową. Przeważnie nie chcą już również brać na siebie żadnych zobowiązań finansowych – to ci badani najrzadziej na tle innych deklarowali chęć skorzystania z produktów bankowych w celu zakupu auta „na wtyczkę”.

Pieniędźmi pozyskanymi z instytucji finansowych przy kupnie samochodu elektrycznego często posługiwałyby się z kolei osoby w wieku 30-39 lat. To również oni najrzadziej deklarowali, że nabywając takie auto sięgnęliby do własnej kieszeni po gotówkę. Nic dziwnego – jak wynika z badania przeprowadzonego na potrzeby raportu Santander Consumer Banku „[Polaków Portfel własny: wiosenne wyzwania 2022](#)” to młode osoby planują dziś najczęściej finansować większe wydatki korzystając z pomocy instytucji finansowych. Pokolenie Millenialsów, czyli osób urodzonych między 1980 a 2000 rokiem, chce zarabiać, ale też wydawać, a w celu finansowania swoich potrzeb nie boi się sięgać po kredyty bądź pożyczki.

Deklarację o chęci skorzystania z produktów bankowych w celu sfinansowania auta elektrycznego składały też częściej osoby po szkole podstawowej, zawodowej lub gimnazjum. W tym przypadku można spekulować o związku między wykształceniem a poziomem osiąganych dochodów, a więc również o zasobach posiadanej gotówki. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego zawartych w [raporcie „Kapitał ludzki w Polsce w latach 2016-2020”](#) Polacy mogący pochwalić się wykształceniem wyższym i tytułem lub stopniem naukowym zarabiali średnio ok. 60 proc. więcej niż osoby, które ukończyły jedynie szkołę średnią.

Paradoksalnie, z produktów oferowanych przez instytucje finansowe w celu pokrycia kosztów związanych z zakupem auta elektrycznego często również skorzystałyby osoby zarabiające powyżej 5 000 złotych na rękę.



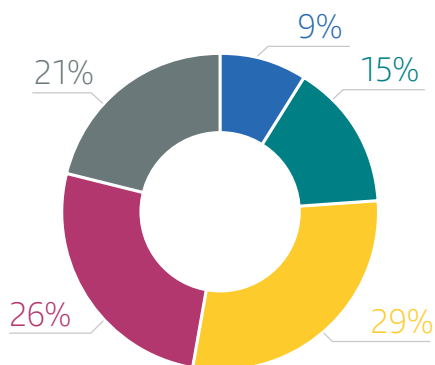


Rozdział 3: Co myślimy o rozwoju elektromobilności?

Jeszcze 10 lat temu modele aut elektrycznych dostępnych w sprzedaży u polskich dealerów można było policzyć na palcach jednej ręki. Obecnie każdy producent samochodów oferuje swoim klientom takie pojazdy. Polscy kierowcy mogą wybierać spośród 65 modeli dostępnych w salonach sprzedaży w całym kraju. Auta „na wtyczkę” można znaleźć już praktycznie w każdym segmencie rynku. Ma to z jednej strony zachęcić kierowców do kupna, z drugiej pomóc producentom zmieścić się w normach narzuconych przez regulacje unijne. Średnia emisja CO₂ pojazdów sprzedanych przez producentów samochodów na terenie Europejskiego Obszaru Gospodarczego nie może bowiem przekraczać 95g CO₂ na 100 km. Ale to nie jedyne regulacje obejmujące koncerny motoryzacyjne.

W 2021 roku Komisja Europejska ogłosiła pakiet legislacyjny „Fit for 55”. To zbiór dwunastu dyrektyw, których zapisy mają umożliwić realizację celu redukcji emisji CO₂ o 55 proc. do 2030 roku. Jedną z ważniejszych jest ta obniżająca limit emisji z samochodów osobowych i osiągnięcie zerowej emisji do 2035 roku. W praktyce oznacza to zakaz sprzedaży aut spalinowych. Część koncernów motoryzacyjnych już dziś deklaruje gotowość do realizacji tych założeń. Inni wskazują, że zrezygnować z produkcji samochodów spalinowych mogą dopiero za kilka lat. Niezależnie od wszystkiego w perspektywie najbliższych dwóch dekad czeka nas prawdziwa rewolucja w transporcie.

Różne firmy samochodowe deklarują, że w ciągu następnych kilku lat będą produkować wyłącznie auta elektryczne. Co Pan/i sądzi o takim pomysle?



- Bardzo mi się podoba ten pomysł
- Raczej mi się podoba
- Ani mi się podoba, ani nie podoba / nie mam zdania
- Raczej mi się nie podoba
- Zdecydowanie nie podoba mi się ten pomysł

Co jednak sami kierowcy sądzą o pomysle produkowania w niedalekiej przyszłości tylko samochodów elektrycznych? O to postanowiliśmy zapytać badanych, którzy swój stosunek mogli wyrazić zaznaczając jedną z odpowiedzi na pięciostopniowej skali. Łącznie prawie połowa (47 proc.) przyznała, że nie podoba im się taka perspektywa, a niemal 30 proc. odpowiedziało, że nie ma zdania na ten temat. Jedynie 24 proc. ankietowanych zadeklarowało, że są przychylni deklaracjom koncernów motoryzacyjnych odnoszących się do produkowania wyłącznie aut elektrycznych.

Najbardziej pozytywnie nastawione wobec pomysłu produkowania wyłącznie elektryków były osoby między 60 a 69 rokiem życia. Nic dziwnego, badania potwierdzają, że to ta grupa konsumentów kupuje najczęściej pojazdów napędzanych w sposób inny niż tradycyjny. Według [danych](#) zebranych przez portal TrueCar to pokolenie tzw. baby boomers, czyli osób urodzonych w latach 50. ubiegłego wieku, najczęściej kupuje najczęściej „zielonych” samochodów – elektrycznych, hybrydowych (w tym typu plug-in) czy wodorowych.

Dużą część badanych, którym podobał się pomysł, by koncerny motoryzacyjne produkowały wyłącznie auta elektryczne, stanowili mieszkańcy średnich miast i dużych aglomeracji. To na tych obszarach jest najczęściej stacji ładowania i to w takich – miejskich – warunkach najlepiej sprawdzają się tego typu pojazdy. To także tutaj kierowcy elektryków mogą liczyć na bonusy, jakie przygotowały dla nich lokalne władze. Analogicznie na „nie” byli przede wszystkim mieszkańcy wsi. Wydaje się to logiczne – to w takich miejscach najbardziej uwydatniają się ograniczenia z jakimi obecnie muszą się mierzyć właściciele takich aut, jak słabo jeszcze rozbudowana infrastruktura do ładowania czy niewielki zasięg.

Warto podkreślić, że wśród badanych, którzy byli najbardziej przeciwni idei, by za kilka lat produkowane były wyłącznie samochody elektryczne znalazło się wiele osób osiągających dochód powyżej 5 000 złotych netto. Może to mieć związek z tym, że ci zarabiający dobrze zwykle lubią mieć duży wybór i możliwość zakupu dokładnie tego, czego potrzebują.





Zakończenie

Już w 2025 roku liczba rejestrowanych w Polsce samochodów „na wtyczkę” może być nawet dziewięciokrotnie wyższa niż w 2021, a sieć ogólnodostępnych punktów ładowania sześciokrotnie większa – tak wynika z prognoz autorów najnowszego raportu [Polish EV Outlook](#). Na taki stan rzeczy wpływać będą liczne zachęty finansowe – te dla kierowców, jak i te dla inwestorów odpowiedzialnych za rozbudowę sieci punktów ładowania pojazdów EV – zmiany prawne, postęp technologiczny i coraz niższe ceny elektryków.

Dziś jednak Polacy jeszcze z rezerwą podchodzą do elektromobilności. Jak pokazują wyniki naszych badań doceniamy zalety samochodów zeroemisyjnych – najważniejszy jest dla nas ekologiczny aspekt ich użytkowania. Nadal jednak większość z nas przyznaje, że nie mogłaby sobie pozwolić, by z dnia na dzień przesiąść się do elektryka. Jedni podkreślają, że nie stać ich na zakup takiego pojazdu – odstrasza ich cena, zbyt wysoka w porównaniu do kosztów zakupu auta spalinowego. Drudzy z kolei – ci, którzy kierują się pragmatyzmem – zaznaczają, że jazda samochodem na prąd po Polsce byłaby obecnie zbyt kłopotliwa ze względu na ograniczoną liczbę stacji do ładowania.

Faktem jest, że dziś kierowcy mogą czuć się podobnie jak dorożkarze na początku XX wieku, kiedy na ulicach zaczęły pojawiać się pierwsze auta. Wtedy, tak jak obecnie, przeszkodą w popularyzacji nowej technologii była zaporowa cena oraz słabo rozbudowana infrastruktura. W tamtym przypadku pomógł czas – rozwój koncepcji pojazdu napędzanego benzyną oraz budowa dróg i stacji benzynowych. Nie bez znaczenia okazały się również zachęty finansowe – rząd płacił bowiem osobom, które zdecydowały się zamienić furmankę na samochód. To wszystko brzmi znajomo.

Obecna sytuacja nie różni się więc znacząco od tej z przelotu wieków. W tym kontekście wydaje się wręcz pewne, że niezależnie od wszystkiego łada moment nadejdzie czas aut elektrycznych. Na naszych oczach nieustannie dzieje się motoryzacyjna rewolucja i znikają kolejne bariery rozwoju elektromobilności – infrastruktura punktów ładowania pojazdów EV jest coraz lepiej rozbudowana, a wykorzystywana technologia pozwala na coraz sprawniejsze ich „tankowanie” i codzienną jazdę. Wzrasta popularność takich samochodów, a ich ceny powoli zrównują się z cenami aut spalinowych. To wszystko razem sprawia, że za kilka lat pojazdy z zielonymi tablicami rejestracyjnymi będziemy spotykać nie tylko na miejskich ulicach, lecz także na wiejskich dróżkach.



Informacja o badaniu

Badanie zostało przeprowadzone w dniach 26-27 sierpnia br. na aktywnych kierowcach na zlecenie Santander Consumer Multirent przez Instytut Badań Rynkowych i Społecznych (IBRiS). Zrealizowano je metodą telefonicznych, standaryzowanych wywiadów kwestionariuszowych wspomaganych komputerowo (CATI). Próba n=645.

Santander Consumer Multirent jest częścią hiszpańskiej Grupy Santander. Na polskim rynku działa od 2007 roku. Firma specjalizuje się w leasingu operacyjnym pojazdów osobowych i dostawczych do 3,5 t. Podstawowym założeniem produktów leasingowych Santander Consumer Multirent jest dostępność dla małych, średnich jak i mikroprzedsiębiorstw, a także dla dużych klientów korporacyjnych. Santander Consumer Multirent współpracuje z importerami takich marek samochodowych jak Mazda, Mitsubishi, Suzuki, a także z markami motocyklowymi: Yamaha, Suzuki, KTM, Triumph. Produkty leasingowe są dystrybuowane poprzez sieć dealerów samochodowych wszystkich marek, które współpracują z Santander Consumer Bankiem i z Santander Consumer Multirent, a także poprzez partnerów i pośredników oraz Doradców Mobilnych Santander Consumer Banku. W ramach Santander Consumer Multirent działa AutoSalon, platforma internetowa pozwalająca przedsiębiorcom na wybranie pojazdu i jego finansowania online.

Więcej na www.scmultirent.pl