

E-rewolucja w świecie motoryzacji



Spis treści

03

Wstęp

**Elektromobilność
a portfele kierowców**

05

Rozdział I.

**Czy polscy kierowcy są
gotowi na 2035 rok?**

08

Rozdział II.

Samochody jutra

11

Rozdział III.

14

Zakończenie
Informacja o badaniu

Wstęp

Na polskich drogach coraz częściej można spotkać auta z zieloną rejestracją, czyli tzw. samochody zeroemisyjne. Według danych **Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych** z końca sierpnia 2023 r. w Polsce były zarejestrowane łącznie 48 533 osobowe i użytkowe samochody całkowicie elektryczne (BEV). Ponadto przez pierwsze osiem miesięcy b.r. ich liczba zwiększyła się o 15 137 sztuk, tj. o 67 proc. więcej niż w analogicznym okresie 2022 r.

Coraz więcej elektryków na krajowych szosach to efekt rosnącej liczby stacji ładowania, finansowych zachęt, jak chociażby możliwość dofinansowania zakupu takiego pojazdu w ramach programu „Mój elektryk” czy coraz szersza oferta modeli aut „na prąd” dostępnych u polskich dealerów samochodowych.

Niestety część polskich kierowców jest sceptycznie nastawiona do unijnych regulacji „Fit for 55”, których efektem będzie zakaz produkowania nowych aut spalinowych po 2035 roku. Inni z kolei przedkładają aspekt praktyczny nad środowiskowy i postrzegają auta elektryczne jako zagrożenie dla ich wolności i wygody.

Nie da się ukryć, że dziś elektryki stanowią gorący temat i dzielą opinię publiczną. Jaka jest więc przyszłość elektromobilności w Polsce? Czy czeka nas e-rewolucja w świecie motoryzacji? Tego dowiedzie się z niniejszego raportu.

W pierwszej części znajdziecie informację o tym, czy polscy kierowcy byłiby gotowi dzisiaj przesiąść się do elektryka. Zapytaliśmy badanych również o to, czy do nabycia auta elektrycznego zachęca ich możliwość uzyskania środków z programu „Mój elektryk” oraz w jaki sposób sfinansowałiby zakup samochodu „na prąd”.

Drugi rozdział raportu poświęciliśmy na omówienie wyników badania dotyczących postaw polskich kierowców wobec nałożonego unijnym pakietem regulacji „Fit for 55”



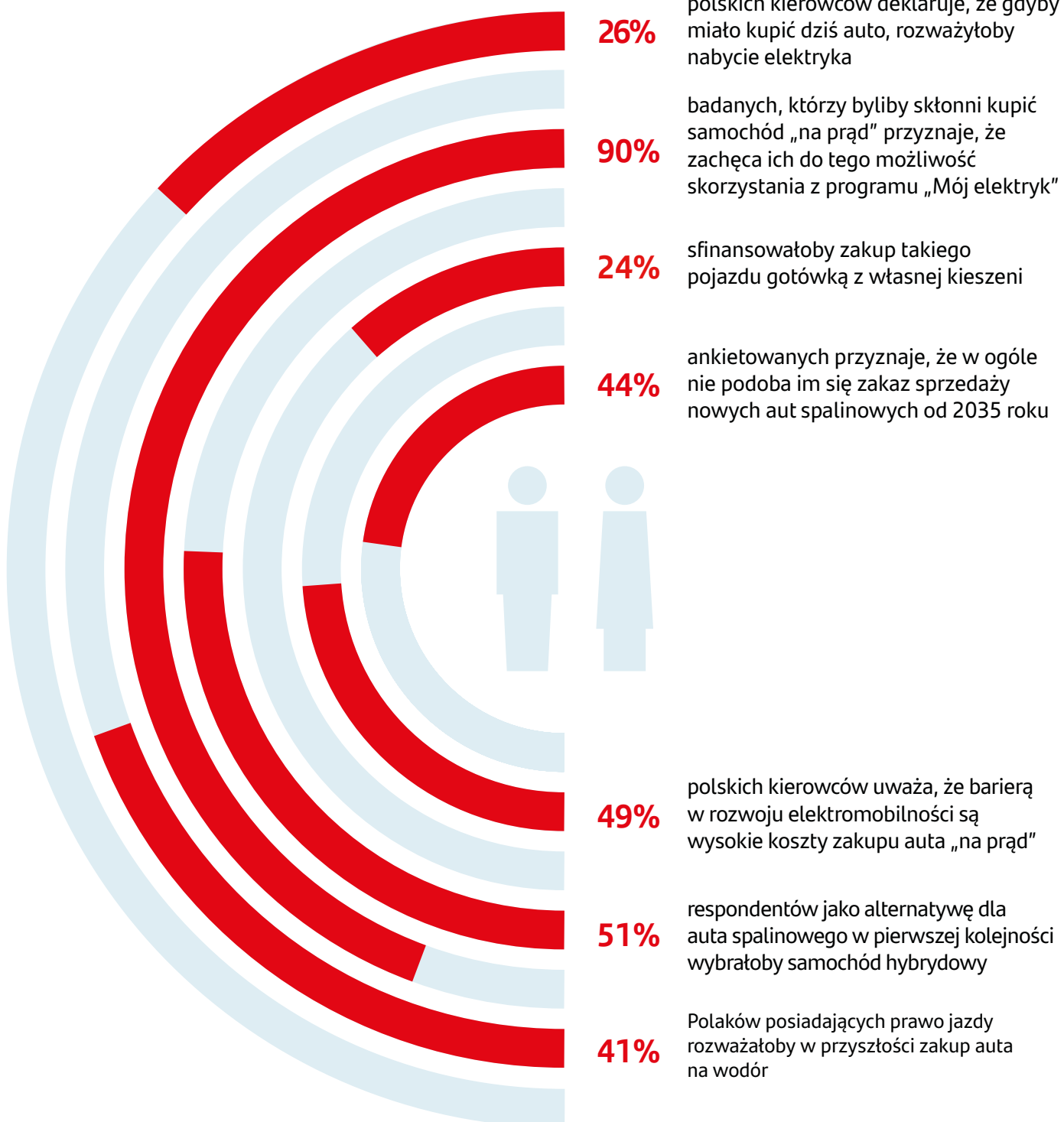
zakazu produkcji aut spalinowych od 2035 roku oraz bariery rozwoju krajowej elektromobilności.

Jaką alternatywę dla auta spalinowego polscy kierowcy wybraliby w pierwszej kolejności? Co sądzą o pojazdach napędzanych wodorem? Odpowiedzi na te pytania znajdziecie w trzeciej części tego opracowania.

Zachęcamy do lektury,

Zespół Santander Consumer Multirent

Kluczowe dane z raportu:



Elektromobilność a portfele kierowców

Jak wynika z **EY Mobility Consumer Index (MCI) 2023**, globalnego badania zrealizowanego wśród osób, które planują w najbliższym czasie kupić auto, jedynie 20 proc. myśli o samochodzie elektrycznym. Jak do tej kwestii podchodzą polscy kierowcy?

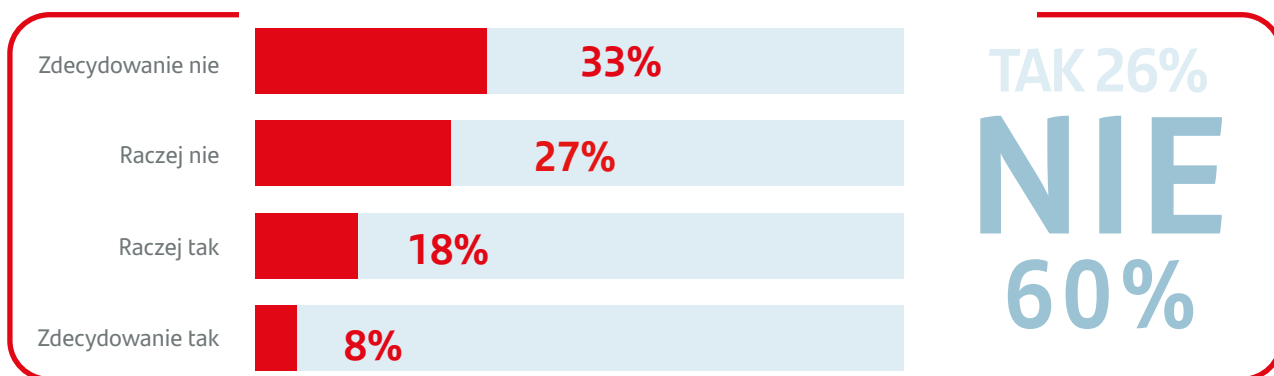
Z naszego badania wynika, że 8 proc. zdecydowanie rozważałoby taką możliwość, a 18 proc. raczej wzięłoby tę opcję pod uwagę. Oznacza to, że łącznie jedna czwarta polskich kierowców jest skłonna przesiąść się do auta elektrycznego. Gdy przyjrzymy się danym, można stwierdzić, że najchętniej zrobiliby to między innymi 30-latkowie (powyżej 30 proc.). Dużą część badanych, którzy rozważaliby kupno auta elektrycznego stanowili również mieszkańcy metropolii, jak Wrocław, Warszawa czy Gdańsk (powyżej 30 proc.). Nic dziwnego – to w warunkach miejskich najlepiej sprawdzają się elektryki. To również na takich obszarach jest najwięcej stacji ładowania i to także tutaj kierowcy elektryków mogą liczyć na bonusy jak darmowy parking czy możliwość jazdy specjalnie wydzielonym pasem jezdni.

Łącznie 60 proc. polskich kierowców nie rozważałoby obecnie kupna elektryka, w sytuacji gdyby przyszło im wymieniać samochód. W tej grupie po drugiej stronie skali – wśród osób, które nie zdecydowałyby się na kupno auta elektrycznego – znaleźli się seniorzy powyżej 70 roku życia (72 proc.) oraz osoby, których zarobki mieszczą się w przedziale od 6 000 do 7 499 złotych netto (69 proc.). Może to wynikać z tego, że ludzie starsi są zazwyczaj przyzwyczajeni do tradycyjnych samochodów i boją się zmiany na inny typ pojazdu. Z kolei osoby dobrze zarabiające chcą mieć możliwość wyboru z wielu dostępnych opcji, tak by móc zdecydować się na zakup dokładnie tego, czego potrzebują.

Z przeprowadzonego w 2022 roku przez Santander Consumer Multirent badania „Nadchodzi czas aut elektrycznych” wynikało, że 55 proc. polskich kierowców jest negatywnie nastawionych do tego, by zasiąść za kierownicą elektryka, a 21 proc. nie miało na ten temat zdania. W relacji do tegorocznych danych widać więc, że zmniejszył się odsetek osób niezdecydowanych, a zwiększył tych, którzy nie rozważaliby obecnie kupna auta elektrycznego. Gdy popatrzymy jednak na odsetek osób, które rozważałoby kupno samochodu „na prąd” widać, że kształtuje się on dziś na podobnym poziomie do tego sprzed kilkunastu miesięcy. W 2022 było to 24 proc. a obecnie 26 proc. O utrzymującym się na stabilnym poziomie zainteresowaniu elektrykami w Polsce może świadczyć chociażby wzrastająca z miesiąca na miesiąc liczba samochodów z zieloną rejestracją na naszych drogach.



Czy gdyby chciał/a Pan/i obecnie kupić samochód, rozważyłby/aby Pan/i kupno auta całkowicie elektrycznego?



Odpowiedzi nie sumują się do 100. Pominięto odpowiedź „Nie wiem/trudno powiedzieć”.

Z myślą o tych, którzy chcą przesiąść się do elektryka polski rząd uruchomił w 2021 roku specjalny program dofinansowania pod nazwą „Mój elektryk”. Czy rządowe dopłaty rzeczywiście zachęcą polskich kierowców do kupowania aut „na prąd”? O to postanowiliśmy zapytać badanych.

Dziewięciu na dziesięciu ankietowanych, którzy rozważaliby zakup elektryka (90 proc.) przyznało, że zachęciłaby ich

do tego możliwość pozyskania środków z programu „Mój elektryk”. Najczęściej odpowiadały tak osoby między 40 a 49 rokiem życia (98 proc. wskazań) oraz zarabiający od 7 500 złotych netto w górę (96 proc.). Jedynie 3 proc. kierowców zainteresowanych kupnem elektryka stwierdziło, że wsparcie Państwa raczej nie byłoby dla nich czynnikiem motywującym, a podobny odsetek przyznał, że nie miałyby to dla nich jakiegokolwiek znaczenia.

Czy możliwość skorzystania z dofinansowania na zakup auta ze strony państwa, w ramach programu „Mój elektryk” zachęciłaby Pana/Panią do zakupu auta całkowicie elektrycznego?



Odpowiedzi nie sumują się do 100. Pominięto odpowiedź „Nie wiem/trudno powiedzieć”.

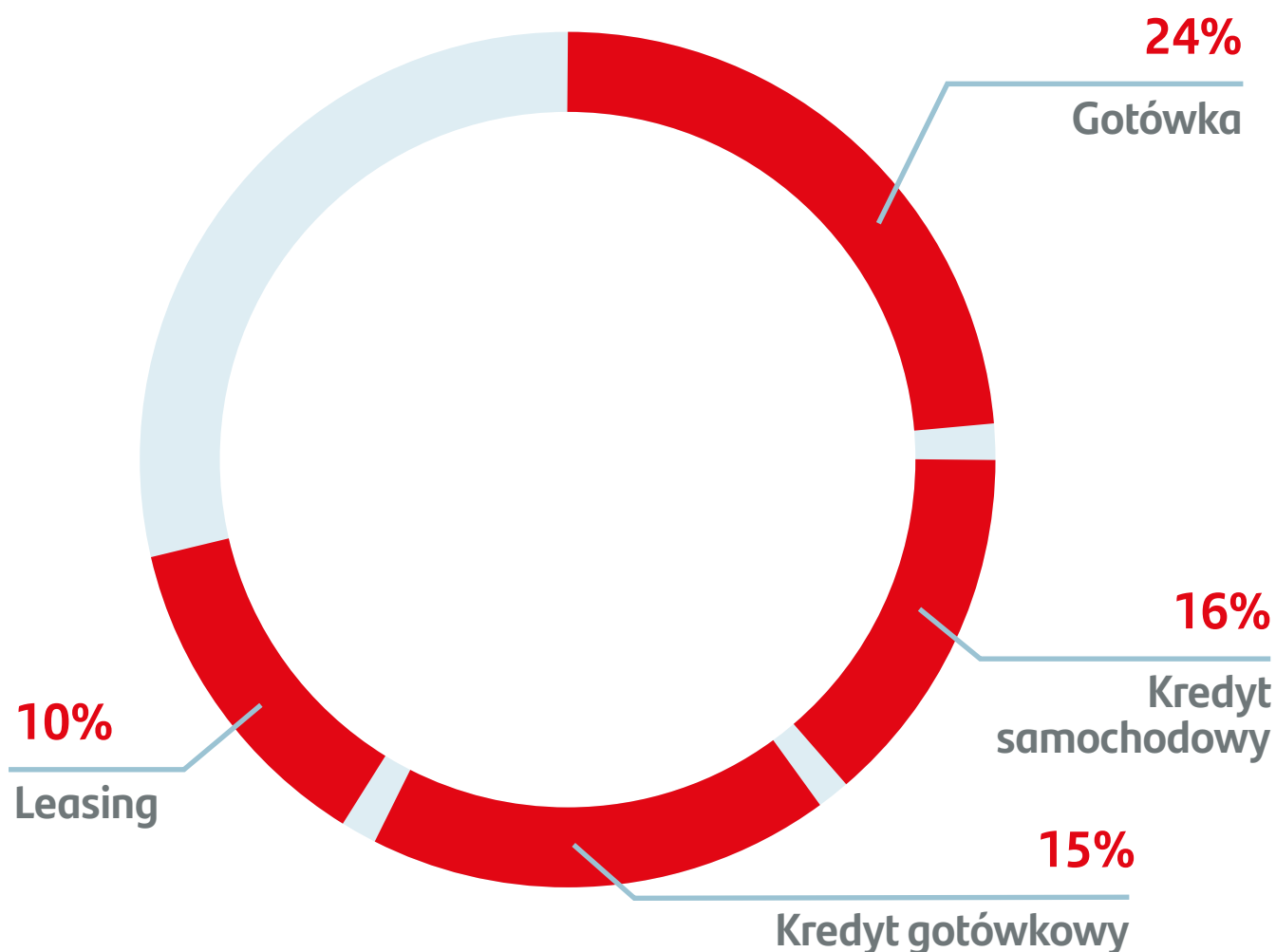
Badani pytani o to, w jaki sposób sfinansowaliby zakup samochodu elektrycznego, najczęściej wskazywali środki własne – po gotówkę sięgnąłby jeden na czterech (24 proc.) ankietowanych. Najczęściej w ten sposób sfinansowałyby zakup elektryka osoby młode (30 proc.), mieszkańcy wsi (29 proc.) oraz osoby zarabiające między 6000 a 7499 zł netto (30 proc.).

W dalszej kolejności respondenci wskazywali kredyt samochodowy oraz kredyt gotówkowy (odpowiednio 16 i 15 proc. wskazań). Co dziesiąty z kolei deklarował, że elektryka wzięty w leasing. Pożyczka leasingowa nie

byłaby jednak w tym celu rozchwytywana. Oznacza to, że łącznie dwóch na pięciu kierowców (ponad 40 proc.) w celu sfinansowania zakupu samochodu elektrycznego skorzystaloby z produktów oferowanych przez banki i instytucje finansowe.

W porównaniu z rokiem ubiegłym widać spadek osób, które sfinansowałyby elektryka produktem bankowym – w roku ubiegłym było to 50 proc. dziś ponad 40 proc. – oraz nieznaczny wzrost liczby badanych, którzy sięgnęliby w tym celu po gotówkę – z 23 do 24 proc.

Proszę sobie wyobrazić, że obecnie **kupuje Pan/i samochód całkowicie elektryczny**. W jaki sposób by go Pan/i sfinansował/a?



Odpowiedzi nie sumują się do 100. Przedstawiono najpopularniejsze odpowiedzi.

Czy polscy kierowcy są gotowi na 2035 rok?



W 2021 roku Komisja Europejska ogłosiła pakiet legislacyjny „Fit for 55”. Jednym z ważniejszych jego założeń są bardziej rygorystyczne normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dostawczych, oznaczające odejście od sprzedaży nowych aut z silnikami spalinowymi po 2035 roku. Zapytaliśmy polskich kierowców, jak oceniają unijne regulacje. Swój stosunek respondenci mogli wyrazić, zaznaczając jedną z odpowiedzi na pięciostopniowej skali.

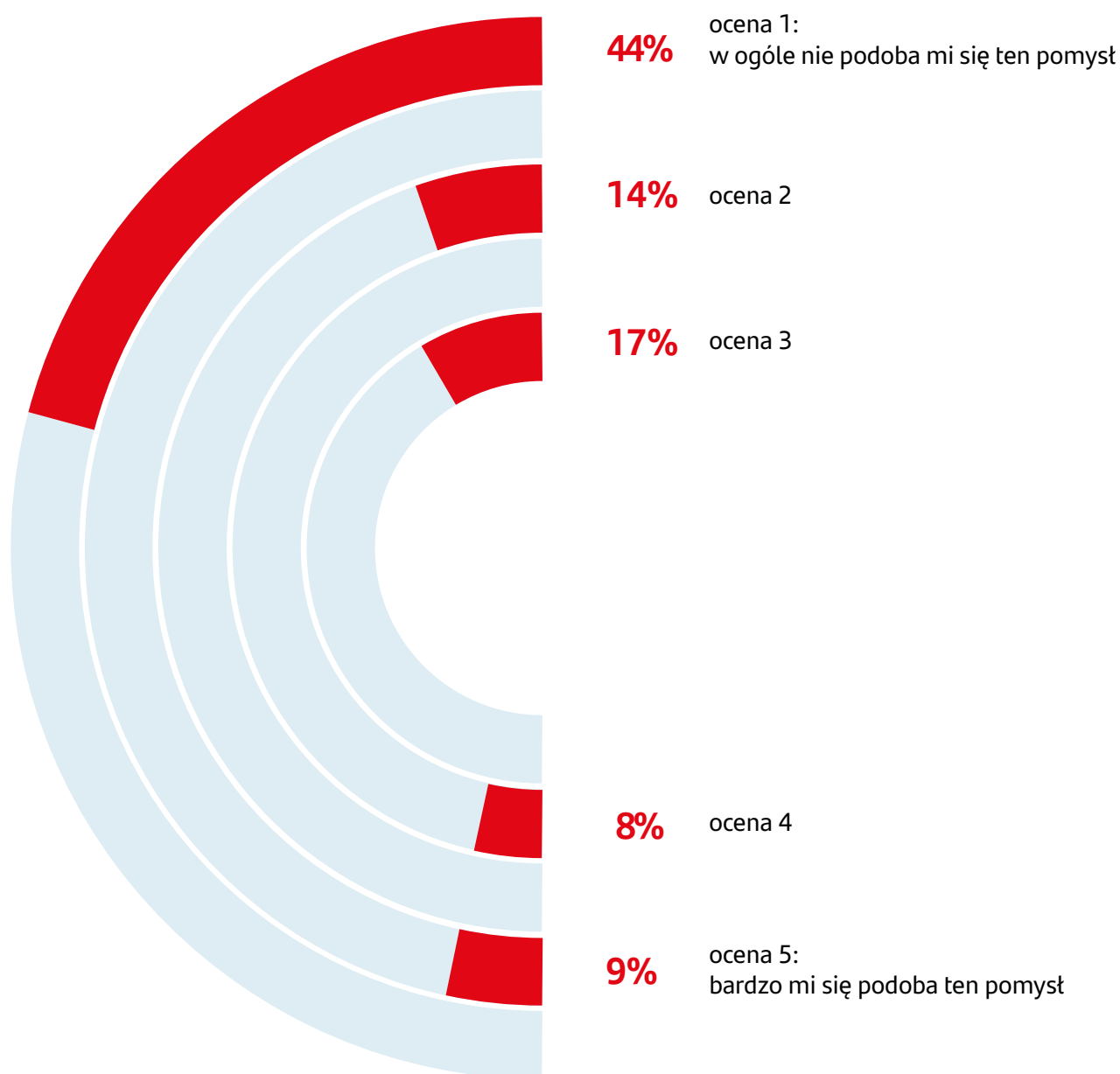
Najwięcej, bo 44 proc. osób wskazało, że zdecydowanie nie podoba im się pomysł, by od 2035 koncerny motoryzacyjne nie mogły sprzedawać samochodów z napędem tradycyjnym. W tej grupie znalazło się najwięcej mężczyzn, aż 50 proc. w porównaniu z 38 proc. kobiet. Najczęściej odpowiadali też tak mieszkańcy wsi i małych miast do 50 tys. osób. Co ciekawe, na „nie” dla zakazu są zarówno osoby o najniższych dochodach do 1999 zł netto, jak i najwyższych, od 7500 zł na rękę w górę. W obu przypadkach odsetek ankietowanych wskazujących tę odpowiedź wyniósł powyżej 40 proc.

W następnej kolejności 14 proc. ogółu ankietowanych kierowców wyraziło się sceptycznie wobec braku możliwości zakupu nowego auta spalinowego do 2035 roku. Ocenili oni ten pomysł na 2 na skali, gdzie 1 oznacza, że w ogóle nie pochwala się tego pomysłu, a 5, że bardzo się on podoba.

Odmienne zdanie ma 17 proc. polskich kierowców, którzy wystawili ocenę 4 lub 5. Największą grupę nastawionych przychylnie do unijnych regulacji stanowili respondenci powyżej 70 roku życia (27 proc. wskazań) oraz 20 proc. mieszkańców średnich miast do 250 tys. osób.

Jak Pan/i ocenia zakaz sprzedaży nowych samochodów spalinowych od 2035 r. wprowadzony przez unijne rozporządzenie?

Proszę wskazać na skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza, że w ogóle nie podoba się Panu/i ten pomysł, a 5, że bardzo podoba się Panu/i ten pomysł.



Odpowiedzi nie sumują się do 100. Pominięto odpowiedzi „Nie wiem/Trudno powiedzieć”.

W porównaniu do ubiegłego roku widać zmianę nastawienia polskich kierowców do unijnych regulacji. Zmniejszył się odsetek osób, które są przychylnie deklaracjom koncernów motoryzacyjnych odnoszących się do produkowania wyłącznie aut elektrycznych (z 24 proc. w 2022 roku do 17 proc. obecnie). Zwiększyła się natomiast grupa respondentów, którzy są przeciwni unijnym regulacjom (z 47 proc. do 58 proc.). Czemu tak się dzieje? By to sprawdzić postanowiliśmy zapytać polskich kierowców o to, jakie są ich zdaniem największe wyzwania na drodze do zastąpienia samochodów spalinowych autami w pełni elektrycznymi.

Ankietowani w pierwszej kolejności wskazywali ich wysoką cenę – na ten element zwróciło uwagę aż 49 proc. polskich kierowców. W drugiej kolejności badani odpowiedzieli, że problemem w codziennym użytkowaniu auta elektrycznego może być ograniczona liczba stacji ładujących (42 proc. wskazań).

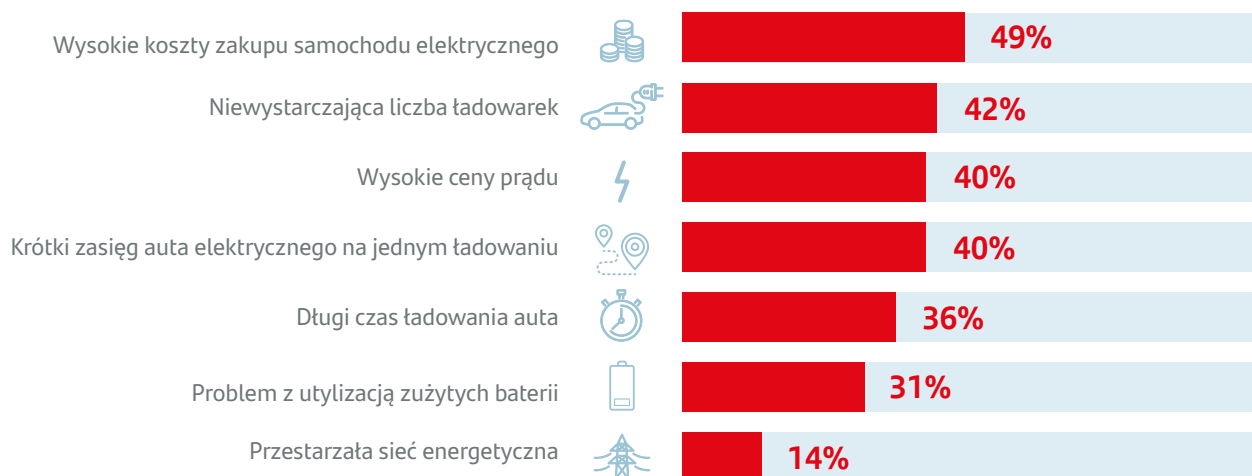
Ponadto 40 proc. polskich kierowców uważa, że przeszkodą w popularności elektryków są wysokie ceny prądu. Takie

obawy nie powinny nikogo dziwić – w kontekście wysokich cen energii posiadanie auta „na wtyczkę” może wydawać się dużym obciążeniem dla budżetu.

Podobny odsetek ankietowanych wskazał na krótki zasięg samochodów elektrycznych. Jak podaje portal **mapaladowania.pl** średnia odległość, jaką mogą pokonać między kolejnym ładowaniem elektryki dostępne na polskim rynku to nawet 500 kilometrów, czyli więcej niż długość trasy z Warszawy do Zakopanego. Dla porównania, z analizy magazynu **Auto Świat** wynika, że najbardziej popularne na polskich drogach auta z napędem tradycyjnym mogą z kolei przejechać na jednym baku od 800 do nawet 1000 kilometrów.

W dalszej kolejności badani wskazywali, że ich zdaniem największymi wyzwaniami na drodze do zastąpienia samochodów spalinowych autami w pełni elektrycznymi są długi czas ładowania auta elektrycznego (36 proc. wskazań) oraz problemy z utylizacją baterii (31 proc.). Najmniejszy odsetek polskich kierowców – jedynie 14 proc. – przyznał, że obawia się przestarzałej sieci energetycznej.

Jakie są Pana/i zdaniem największe wyzwania na drodze do zastąpienia samochodów spalinowych autami w pełni elektrycznymi?



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

Samochody jutra

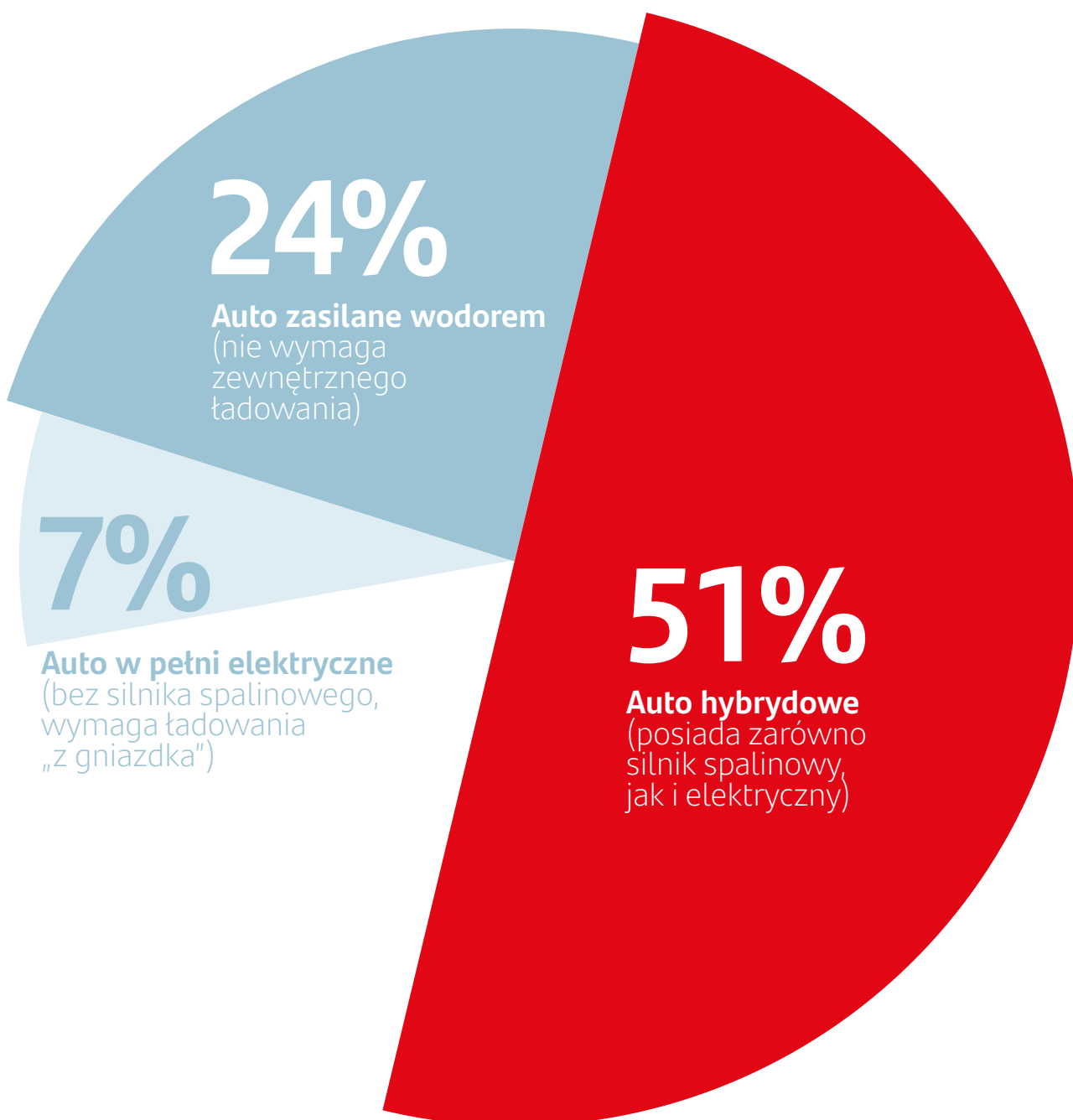


Część Polaków podchodzi sceptycznie do samochodów elektrycznych. Przed zakupem takiego auta powstrzymuje nas nie tylko wysoka cena, lecz także niedostatecznie rozwinięta infrastruktura do ładowania i wysokie ceny prądu. Według przeprowadzanego regularnie badania **Ekobarometr**, realizowanego przez SW Research, maleje liczba Polaków, którzy są sceptycznie nastawieni do podejmowania działań proekologicznych. W tym kontekście postanowiliśmy zapytać badanych, po którą alternatywę dla tradycyjnego, spalinowego auta sięgnęliby w pierwszej kolejności.

Okazuje się, że co drugi (51 proc.) polski kierowca wybrałby auto hybrydowe, czyli takie które posiada zarówno silnik spalinowy, jak i elektryczny. Najczęściej są to kobiety (56 proc.), osoby między 18 a 29 rokiem życia (64 proc.) oraz te z wykształceniem wyższym (60 proc.). Być może wynika to z faktu, że auta hybrydowe są nam już dobrze znane. Niemal każdy ma wśród swoich znajomych kogoś, kto jeździ takim samochodem.

Mniejszy odsetek badanych – 24 proc. – rozważając alternatywę dla auta spalinowego, zdecydowałby się na pojazd na wodór. Przeważnie odpowiadali tak mężczyźni, kierowcy w wieku 60-69 lat, zarabiający między 6000 a 7499 złotych miesięcznie i mieszkający w średnim mieście – w każdej z tych grup odsetek odpowiedzi wyniósł przynajmniej 30 proc. Jedynie 7 proc. ankietowanych wskazało, że rozważając zakup alternatywny dla tradycyjnego auta w pierwszej kolejności myśleliby o aucie elektrycznym.

Po którą alternatywę dla tradycyjnego auta spalinowego sięgnąłby/ęłaby Pan/i w pierwszej kolejności, gdyby chciał/a Pan/i kupić inny samochód?



Odpowiedzi nie sumują się do 100. Pominięto odpowiedź „Nie wiem/trudno powiedzieć”.

Zaskoczeniem może być to, że wybierając alternatywę dla auta spalinowego polscy kierowcy częściej sięgnęliby po auto na wodór niż pojazd elektryczny (24 proc. do 7 proc. wskazań). Z czego to wynika? Możliwe, że część osób jest przekonana, że takie pojazdy są bardziej przyjazne dla środowiska. Czy rzeczywiście tak jest? Opinie są różne. Według ekspertów sam proces pozyskiwania wodoru jest mniej przyjazny dla środowiska niż produkcja energii z OZE, jednak użytkowanie aut na wodór jest już bardziej ekologiczne niż tych na prąd.

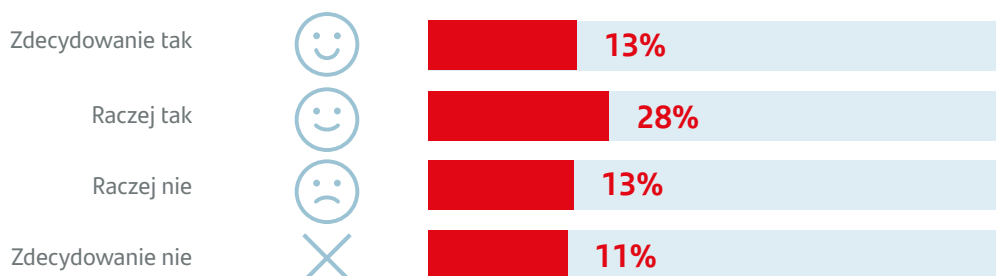
Samochody wodorowe to tak naprawdę rodzaj pojazdów elektrycznych. Nie magazynują one jednak energii w dużym akumulatorze, ale w baku ze sprężonym wodorem. Stamtąd wodór trafia do ogniwi paliwowych, gdzie po spotkaniu z tlenem tworzy prąd. Dalszy schemat działania jest identyczny, jak w przypadku samochodów elektrycznych: energia trafia do silnika elektrycznego i jest zmieniana na ruch. Samochód wodorowy jest zatem pojazdem elektrycznym, który samodzielnie wytwarza prąd. Ładowanie takiego auta

odbywa się tak jak w przypadku pojazdów spalinowych – podjeżdżamy pod dystrybutor, w ciągu kilku minut tankujemy i gotowe. Szybko, wygodnie i ekologicznie.

Z naszego badania wynika, że 41 proc. Polaków, posiadających prawo jazdy, rozważyłoby w przyszłości zakup auta na wodór. Statystyczny badany, który przyznał, że mniej lub bardziej intensywnie myślałby nad nabyciem takiego pojazdu to mężczyzna w wieku między 60 a 69 lat. Jest absolutnie uczelniami wyższymi, a jego dochody przekraczają 7 500 złotych netto.

Co czwarty ankietowany przez nas polski kierowca (24 proc.) przyznał, że nie zastanawiałby się raczej nad kupnem auta na wodór. Przeważnie odpowiadały tak osoby między 18 a 29 rokiem życia (32 proc.) i kierowcy mieszkający na wsi (28 proc.). W tej grupie przeważali również badani, którzy nie ukończyli szkoły średniej, a ich zarobki kształtują się na poziomie między 5 000 a 5 999 złotych na rękę (30 proc.).

Czy w przyszłości rozważyłby/aby Pan/Pani zakup auta na wodór?



Odpowiedzi nie sumują się do 100. Pominięto odpowiedź „Nie wiem/trudno powiedzieć”.

Zakończenie



Nasze badanie pokazuje, że Polacy nadal mają wiele obaw związanych z przesiadką do elektryków. Jak wynika z analizy **Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar** na 31 europejskich krajów nasz zajmuje 29 pozycję z udziałem pojazdów „na prąd”, który kształtuje się na poziomie 3 proc. Mniej elektryków jeździ jedynie w Czechach (2,1 proc.) oraz Słowacji (1,4 proc.). Na razie możemy tylko mieć nadzieję, by w przyszłości zrównać się np. z takim krajem jak Szwecja, gdzie – w analizowanym przez IBRM Samar okresie – samochody osobowe BEV stanowiły 31 proc. rejestracji, a od niekwestionowanego lidera zestawienia – Norwegii – dzieli nas prawdziwa przepaść.

Przed nami długa droga, by odejść od samochodów spalinowych. Dużą rolę w przyspieszeniu tego procesu będzie odgrywał spadek cen aut „na prąd”. Z fabryk wyjeżdża coraz więcej elektryków, produkcja takich pojazdów jest coraz tańsza, a to przekłada się na cenę, jaką za taki pojazd musi zapłacić statystyczny Kowalski.

Niebagatelne znaczenie w rozwoju polskiej elektromobilności będzie miała również rozbudowa sieci stacji ładowania elektryków. Według danych **Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych** pod koniec sierpnia 2023 r. w Polsce funkcjonowały 3003 ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Oczywiście im więcej będzie miejsc, gdzie można naładować elektryka, tym wolniej będzie przybywać nowych. Nie zmienia to jednak faktu, że liczba stacji benzynowych i stacji paliw zrówna się szybciej niż później.

Czy czeka nas więc e-rewolucja w świecie motoryzacji? Odpowiedź może być tylko twierdząca.



Informacja o badaniu

Badanie zostało przeprowadzone w dniach 14-23 sierpnia br. na osobach posiadających prawo jazdy na zlecenie Santander Consumer Multirent przez Instytut Badań Rynkowych i Społecznych (IBRiS). Zrealizowano je metodą telefonicznych, standaryzowanych wywiadów kwestionariuszowych wspomaganych komputerowo (CATI). Próba n=1000.

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.