**Czy polskie drogi zostaną zdominowane przez samochody elektryczne po 2035 r.? W obliczu nowych przepisów, niełatwa przyszłość czeka auta z drugiej ręki**

**Informacja o przyjętych przepisach przez Unię Europejską, które zakazują sprzedaży nowych samochodów z napędem spalinowym po 2035 r., wzbudziła wiele emocji wśród zwykłych Polaków, a także wielu producentów samochodów. To odważna deklaracja władz Europejskiej Wspólnoty, biorąc pod uwagę jak przygotowany jest na elektryfikację transportu m.in. nasz kraj. Warto w tym kontekście przeanalizować także rynek samochodów używanych, który lubią Polacy, i pomyśleć, jak zakaz może na niego wpłynąć już w niedługim czasie. Pierwsze co przychodzi mi na myśl, to wzrost cen. Czy będzie nas stać na taką zmianę?**

**Komentarz eksperta Piotra Koraba, autobaza.pl**

Wprowadzenie przepisów o zakazie sprzedaży samochodów spalinowych po 2035 r. wydaje się być drogą jedną stronę – to „zmuszenie” wielu marek do inwestycji w sektor [samochodów elektrycznych](https://www.autobaza.pl/page/elektromobilnosc/). Wycofanie się z zapowiadanych restrykcji byłoby dla przemysłu motoryzacyjnego „zmarnowaniem” setek miliardów euro. Volkswagen na swoją elektryfikację wyda w ciągu najbliższych pięciu lat aż 52 miliardy euro.

Prezes japońskiej Toyoty – Akio Toyoda – celnie wypunktował pomysł związany z przymusową elektryfikacją. Wiele krajów, w tym Japonia, większość energii elektrycznej wciąż uzyskuje ze spalania węgla i gazu ziemnego. Z tego względu popularyzacja e-samochodów nie wpłynie istotnie na ilość szkodliwych substancji w atmosferze, jedynie zmieni się ich źródło. Tymczasem zmaleje dywersyfikacja surowców energetycznych, co może prowadzić do okresowych niedoborów energii.

Wydatki koncernów samochodowych to tylko czubek góry lodowej. Transformacji muszą ulec całe kraje i ich dotychczasowy model produkcji energii. Szacuje się, że Japonia przeznaczy ok. 135-358 mld dol. na proces rezygnacji z węgla. Dodając do takich wydatków nadchodzącą recesję oraz ogólnoświatowy kryzys energetyczny, może okazać się, że zwyczajnie nie starczy środków na tak duże zmiany w funkcjonowaniu gospodarek i transportu.

Z powodu wojny w Ukrainie i nałożenia sankcji na import z Rosji, już spotkamy się z niedoborem nie tylko węgla, ale i gazu. Problem dotyczy dużej części Europy, która niezmiennie korzysta z tych surowców. W Polsce gospodarstwom domowym brakuje paliwa, aby ogrzać swoje domy – ludzie muszą płacić za nie kilka razy więcej niż rok temu. To pokazuje obecną skalę problemu w energetyce. Uważam, że do 2035 r. za dużo się w tej kwestii nie zmieni.

Jednakże, aby lepiej zrozumieć jakie wyzwanie czeka zwykłych ludzi, warto prześledzić obecny rynek samochodów używanych. Zakaz sprzedaży nowych aut spalinowych odbije się na rynku wtórnym, który już teraz ma swoje problemy – wzrost cen, mniejsza dostępność pojazdów czy wzrost liczby ofert starych samochodów.

W II kwartale br. liczba dostępnych ofert aut z drugiej ręki była o 3% większa niż w I kwartale. Takie dane mogą sugerować, że trend coraz mniejszej dostępności samochodów wyhamował. Jednak w porównaniu do analogicznego okresu w przedpandemicznym 2019 r. to aż o 20% mniejszy wolumen.

W naszych danych zaobserwowaliśmy także największy przyrost tych ofert samochodów używanych, które są najdroższe, czyli kosztują ponad 100 tys. zł. Dla kontrastu, największy spadek mamy w tych najtańszych – do 5 tys. zł. To potwierdza, że cena auta z drugiej ręki nieustannie rośnie. Wpływ na to ma m.in. wysoka inflacja, wciąż niższa dostępność nowych pojazdów u dealerów, a także popyt ze strony ukraińskich obywateli. Co ciekawe, obecnie sprzedają się w większości samochody do 50 tys. zł. Wynika to z faktu, że tyle mamy oszczędności lub możemy pożyczyć od rodziny czy znajomych. W związku z rosnącymi kosztami kredytów i samego życia Polacy nie decydują się na zadłużanie w celu zakupu auta.

Obecny trend pokazuje, że już teraz – przy problemach z produkcją nowych aut – kiedy mniej samochodów zasila rynek pojazdów używanych, ceny rosną. Wyobraźmy sobie co się stanie, gdy nowe auta spalinowe przestaną być produkowane. Nastąpi boom na egzemplarze z drugiej ręki. Niektórzy będą chcieli się przygotować wcześniej i zaczną szukać samochodu dwa-trzy lata przed rozpoczęciem obowiązywania zakazu. Może to sprawić, że osoby mniej zamożne, które będą potrzebowały auta, nie będą mogły znaleźć pożądanego modelu, w ograniczonym dla nich budżecie. Co więcej, wprowadzane zakazy poruszania się np. pojazdów z napędem diesla po centrach miast sprawią, że starszy samochód stanie się dla nich w wielu przypadkach bezużyteczny.

W takim wypadku nasuwa się pytanie – może warto kupić używany samochód elektryczny? W II kwartale br. na polskim rynku pojazdy elektryczne stanowiły mniej niż 1% wszystkich ofert sprzedaży samochodów używanych. Niski popyt na ten rodzaj napędu wynika z wysokich cen elektryków oraz niskiego rozwoju niezbędnej infrastruktury. I tak koło się zamyka. Z tego powodu mieszkańców naszego kraju nowe prawo może przerażać – nie jesteśmy na nie gotowi. Szacujemy, że z obecnego kryzysu, który dopiero się zaczyna, wyjdziemy za 3-5 lat, więc zostaje naprawdę niewiele czasu na tak poważne zmiany. Na ten moment ciężko wyobrazić sobie, aby polskie drogi zostały zdominowane przez auta z napędem elektrycznym.

Na sam koniec warto wspomnieć o koniecznych inwestycjach w sektor [elektromobilności](https://www.autobaza.pl/page/elektromobilnosc/) w Polsce. Jak podaje Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych w naszym kraju mamy tylko niespełna 4 tys. punktów ładowania. Dla porównania, w Niemczech to 60 tys. Co ciekawe, z raportu „Polish EV Outlook” wynika, że do 2025 r. w Polsce powinno działać już blisko 50 tys. ogólnodostępnych punktów ładowania. Jednak przy około 29 milionach samochodów w kraju, gdyby choć co czwarty z nich był elektryczny, to na jedną ładowarkę przypadałoby aż 145 samochodów. To wciąż za dużo.

Przeciążenie linii energetycznych nie jest obecnie zagrożeniem dla elektromobilności. Z wyliczeń Ministerstwa Energii (aktualnie Ministerstwo Aktywów Państwowych) wynika jednak, że 7 milionów aut elektrycznych (szacunkowo co czwarty samochód w 2035 r.) wygeneruje dodatkowy popyt na energię w wysokości 16,1 - 30,1 TWh. To znacząca wartość, biorąc pod uwagę fakt, że w Polsce wytwarza się 161 TWh energii elektrycznej. Przy faktycznym wprowadzeniu zakazu sprzedaży aut z napędem spalinowym może się okazać, że liczba pojazdów z bateriami zdecydowanie wzrośnie, a wtedy odkryjemy kolejny problem związany z nowym prawem.