**UE zmierza coraz bardziej ku zielonemu porządkowi. Polsce się nie śpieszy**

**Jeżeli chcemy wpisać się w światowe i europejskie trendy powinniśmy przyspieszyć wprowadzanie zmian i wyciągnąć wnioski z efektów dotychczasowych działań.**

*“Elektromobilność zaistniała już w świadomości polskich kierowców, jednak nadal brakuje praktycznych rozwiązań, które upowszechnią ją na polskich drogach. Polityka państwa w tym zakresie nie uwzględniła charakterystyki rynku motoryzacyjnego w Polsce. Dopóki nie zostaną wprowadzone istotne zmiany nie przyspieszymy z rozwojem elektromobilności” -* twierdzi Piotr Korab CMO i analityk autobaza.pl

Przypomnijmy prognozy Ministerstwa Klimatu i Środowiska na 2020 rok. W 32 wybranych aglomeracjach w segmencie pojazdów napędzanych energią elektryczną:

l po drogach poruszać się będzie 50 tys. pojazdów,

l powstanie 6 tys. punktów o normalnej mocy ładowania,

l 400 punktów o dużej mocy ładowania.\*

Mamy początek 2021 roku i po drogach w Polsce porusza się ok. 10 tys. pojazdów całkowicie elektrycznych, mamy 912 stacji ładowania AC (o normalnej mocy ładowania) oraz 452 stacje ładowania DC (o dużej mocy ładowania). Czyli tylko w tym ostatnim punkcie sprostaliśmy prognozom. Elektryków mamy pięć razy mniej, a stacji ładowania DC mamy 13 razy mniej. Do miliona elektryków w 2025 r. jeszcze sporo brakuje.

Po fiasku programu dopłat do elektryków, być może warto rozważyć alternatywne rozwiązania na kieszeń przeciętnego polskiego kierowcy i zwrócić oczy na rynek wtórny.

***Bo rynek elektromobilności to nie tylko nowe auta. Używane elektryki są tak samo zeroemisyjne jak te nowe prosto z salonu.***

A potencjał jest. W 2020 roku zarejestrowano prawie dwa razy więcej aut używanych niż nowych. Być może dostrzeżenie przeważającej grupy klientów na rynku wtórnym i stworzenie programów, czy zachęt dedykowanych właśnie do nich wpłynęłoby na przyśpieszenie rozwoju elektromobilności w Polsce.

Wprowadzanie zeroemisyjnych pojazdów w Polsce nie musi polegać na zero jedynkowym wyborze albo nowy elektryk albo nic. Należałoby rozważyć stopniowe odchodzenie od silników spalinowych z uwzględnieniem aut hybrydowych oraz rynku wtórnego.

Ulgi podatkowe czy inne rodzaje wsparcia zakupu stosunkowo młodych aut hybrydowych i elektrycznych mogłoby przynieść lepsze rezultaty niż programy dopłat do nowych aut elektrycznych.

Za rozpatrywaniem takich rozwiązań przemawia również plan wprowadzenia w Polsce od 2030 roku stref czystego transportu, które dotkną wielu kierowców w większych i mniejszych miejscowościach. Dotyczy on obowiązkowego wprowadzenia tych stref dla miast powyżej 100 tys mieszkańców, ale daje również możliwość wprowadzenia wyżej omawianych stref we wszystkich gminach, niezależnie od liczby mieszkańców...

źródło: <https://www.gov.pl/web/klimat/elektromobilnosc>