



Przed „elektrycznością” nie uciekniemy

„Uważnie słucham tego, co mówi nasz rząd na temat wykorzystania środków europejskich na lata 2014-2020. Problem rozwoju technologii elektrycznych w ogóle się w tej opowieści nie pojawia. Jeśli się to nie zmieni, po 2020 r. pieniądze się skończą, a my będziemy lata świetlne za Europą”
- uważa Andrzej Stefańczyk, dyrektor w firmie Super Cars.

Jest w ogóle sens rozmawiać dzisiaj o „elektrycznej rewolucji” w samochodach? W 2012 r. sprzedano w Polsce niespełna 40 „elektryków” i niecałe 800 hybryd. Zresztą nawet w Niemczech „elektryki” to jakieś 0,1 proc. rynku, a w absolutnie rekordowej Norwegii - około 3 proc. Póki co cała Europa jest pod tym względem w zupełnych powijakach.

I tak, i nie. Jeśli chodzi o sprzedaż - jak najbardziej. Ale na pewno nie, jeśli chodzi o ustawodawstwo. Mamy przecież choćby specjalną rezolucję Parlamentu Europejskiego z 2010 r. na temat aut elektrycznych. Takich dokumentów jest w Europie - na świecie również - całe multum. Jaki z tego wniosek? Ustawodawca widzi konieczność dywersyfikacji źródeł zasilania pojazdów. Z kilku powodów: wyczerpywanie się tradycyjnych źródeł energii, potrzeba ograniczenia emisji CO₂, rozwój telematiki związanej z kontrolą ruchu aut na obszarach miejskich.

Z kolei rozporządzenia Komisji Europejskiej i Rady UE nakładają na koncerny samochodowe obowiązek posiadania w swojej ofercie aut z alternatywnym napędem - w tym elektrycznych - i przewidują naprawdę dotkliwe sankcje finansowe w razie jego niespełnienia. Producenci, chcąc nie chcąc, muszą zatem rozwijać tę technologię, by uniknąć kar. Choćby z tych przyczyn przed „elektrycznością” nie uciekniemy.

Ale to ciągle rewolucja na poziomie biurka urzędników. A w Polsce nie ma nawet tego.

To prawda, w Polsce robi się w tym temacie chyba najmniej w Europie, a strategia rozwoju rynku aut elektrycznych czy fiskalne wsparcie w tym zakresie zwyczajnie nie istnieją. Bardzo uważnie słucham tego, co opowiada nasz rząd na temat planów i kierunków wykorzystywania środków europejskich na lata 2014-2020. I temat rozwoju technologii elektrycznych

w ogóle się tutaj nie pojawia. Podobnie jak temat budowy elektrycznej infrastruktury. Jeśli się to nie zmieni, po 2020 r. pieniądze się skończą, a my będziemy lata świetlne za Europą. Z rosnącymi problemami miejskich smogów, zanieczyszczeń i kar za łamanie unijnego prawa.

To, że bez legislacyjnego wsparcia nie uda się rozpowszechnić technologii elektrycznej w polskich miastach, jest bezsprzeczne. Ale zanim przejdziemy do szczegółów, pytanie wstępne: czy auta elektryczne są faktycznie tak przyjazne dla środowiska? Sceptycy podnoszą jednak argument, że energię w nich wykorzystywaną, produkuje się w zdecydowanej większości w sposób tradycyjny - z węgla. Nie wychodzi na to samo?

Nie, ponieważ w ostatnich latach technologia w większości elektrowni - także polskich - zmieniła się na tyle, że obecnie produkcja energii jest już niemal bezemi-

syjna. Zupełnie inaczej niż w przypadku emisji spalin z samochodów, której nie kontroluje się na bieżąco właściwie w żadnej stacji kontroli pojazdów. Obawiam się, że gdyby z jednej strony wziąć te 16 milionów aut, które jeżdżą po polskich drogach, a z drugiej wszystkie nasze elektrycznie razem wzięte, to ekologicznie takie porównanie nie wypadnie na korzyść motoryzacji. Przeciwnicy pojazdów elektrycznych nie widzą, co dzieje się po stronie producentów i dostawców energii. Myśli pan, że to przypadek, że Niemcy wracają teraz do produkcji prądu z węgla, a w przyszłości bardzo poważnie rozważają wyłączenie reaktorów atomowych?

Co powinien więc zrobić ustawodawca, żeby spopularyzować auta elektryczne?

Zacznijmy od tego, co zrobili już w kilku swoich miastach Niemcy. Chodzi o przepis, który sprowadza się do zasady: jeśli twój samochód „truje” ponad normę, nie wjedziesz do centrum miasta. Tak na początek. O przywilejach związanych z bezpłatnym parkowaniem nawet nie wspomina, bo to oczywistość. Ale aby poruszać się swobodnie samochodem z napędem elektrycznym - i to kolejne działanie - muszą powstać stacje do ładowania takich pojazdów. Także poza miastem, jeśli ma być to technologia, która nie będzie się ograniczać do jeżdżenia autem po galeriach handlowych. Wreszcie po trzecim zachęty podatkowe, poczynając od automatycznego zwolnienia z VAT-u każdego pojazdu z silnikiem zasilanym baterią.

Tylko czy to wystarczy, by Polacy uwierzyli w „elektryki”? Z tego co się orientuję, „elektryczny” VW up ma być mniej więcej trzy razy droższy niż wersja klasyczna...

Za to Jetta Hybrid - choć fakt, że jeszcze nie całkiem „elektryczna” - jest droższa od klasycznej już tylko o 20 tys. zł. Up to skrajny przykład, wynikający raczej z polityki koncernu, który na pewno ma gdzieś z tyłu głowy wspomniane sankcje, jakie zamierza wprowadzić Unia za brak w ofercie „elektryków”. Ale już przy Jecie sprawę załatwiłby na przykład wskazany przeze mnie pełny odpis VAT! A nie zapominajmy o najważniejszym: eksploatacja „elektryków” jest bez porównania tańsza

niż pojazdów z silnikiem benzynowym. Nawet przy dużych różnicach, wyższy wydatek na starcie zwróci się z nawiązką po 4-5 latach - wyłączając rzecz jasną najmniejsze samochody, bo w ich wypadku zakup wersji elektrycznych jest mniej opłacalny. A czy wyjściowa cena aut elektrycznych będzie maleć? Najwięcej zależy tutaj od tego, czy uda się obniżyć koszty produkcji baterii litowo-jonowych. To zaawansowana technologia - wykorzystywana w samolotach czy laptopach - i jeśli cena tych baterii pójdzie w dół, przełoży się to bezpośrednio na niższą cenę „elektryków”.

Zalóżmy, hipotetycznie - bo dzisiaj to jednak zupełna abstrakcja - że sprzedaż „elektryków” rośnie w Polsce do poziomu odczuwalnego dla rynku, powiedzmy do 7-8 proc. Co oznaczałoby to dla dealerskich serwisów? Mechanicy powinni się obawiać?

Cóż, znowu odwołam się do Niemiec. Tam już od jakiegoś czasu funkcjonuje specjalnie szkolnictwo zawodowe, przygotowujące do obsługi elektrycznych źródeł zasilania aut. Co czeka serwisy? Również tutaj wiele będzie zależeć od tego, jak kwestię naprawy „elektryków” ureguluje prawo - na przykład, czy będzie potrzebne specjalnie pozwolenie na pracę przy obsłudze pojazdów wykorzystujących wysokie napięcie, czy będą w tym zakresie wymagane odrębne szkolenia. W innych branżach do obsługi urządzeń wysokonapięciowych niezbędne są uprawnienia kontrolno-pomiarowe, tzw. SEP. Proszę pamiętać, że przy pojazdach elektrycznych mamy do czynienia z napięciem w przedziale od 100 do 800V, oraz z „magazynem energii” o pojemności około 16 kWh. W tak niebezpiecznej materii obowiązują odpowiednie przepisy. Czy obejmą one także załogi w stacjach serwisowych? Tego nie wiemy, ale prawda jest taka, że na teraz więcej o obsłudze „silnika” z baterią litowo-jonową mogą u nas powiedzieć „czyści” elektrycy niż mechanicy samochodowi.

„Zwykły” mechanik nie poradzi sobie z autem elektrycznym?

W części mechanicznej sobie poradzi. Natomiast w części dotyczącej diagnostyki i obsługi baterii raczej nie, bo nie ma takiej

wiedzy ani doświadczenia. Stąd niezbędne będą inwestycje w zasoby ludzkie, szkolenia i rozwój nowych umiejętności. Inwestycje w procedury i sam sprzęt nie powinny być na szczęście horrendalne: będzie potrzebne osobne stanowisko, stacja ładowania, prostowniki do podtrzymywania napięcia itd. Ale już na przykład sprzęt do diagnostyki będzie się w dużej mierze rozwijać samoistnie, niezależnie od „rewolucji”.

A zmieni się coś z punktu widzenia rentowności stacji dealerskiej?

Sądzę, że wcale nie dużo. Samochody mogą się pojawiać w serwisie nieco częściej - sztandarowa hybryda Toyoty ma przegląd po 15 tys. kilometrów, podczas gdy większość marek raczej po 20-30 tys. Kilka czynności serwisowych odpadnie, choćby standardowa wymiana oleju, ale dojdą inne - zwłaszcza w zakresie diagnostyki, sprawdzania stanu izolacji i stanu baterii. Sumarycznie checklista powinna mieć zatem zbliżoną liczbę pozycji. Oczywiście, wiele zależeć będzie również od ogólnego stopnia skomplikowania samochodu, nie tylko pod względem elektrycznym. Przegląd „wyrafinowanych” produktów - jak na przykład Bugatti Veyron - trwa zazwyczaj od 3 do 4 dni, bo wszystkie procedury powtarza się po kilka razy, by mieć stuprocentową pewność, że na drodze nie stanie się nic złego.

To na koniec - mimo wszystko - spróbujmy powróżyć. Co z tą rewolucją? Za ile lat „elektryki” będą odgrywać na naszych drogach zauważalną, kilku-procentową rolę?

Tak jak powiedziałem na początku - w dłuższej perspektywie motoryzacja przed elektrycznością nie ucieknie. Wymusi to nowe prawo, ekologia i rozwój technologii. Do 2020 roku zmieni się w Polsce raczej niewiele. Będziemy skoncentrowani głównie na wydawaniu pieniędzy z nowej unijnej 7-latki, a nie na rozwoju nowych technologii. No, chyba że skończy się nam wcześniej przydział CO₂ - wtedy gorączkowo i w afekcie zaczniemy rozwijać nowe źródła zasilania i napędy alternatywne. Zgodnie z dewizą: mądry Polak po szkodzi. **D**

rozmawiał
Tomasz Betka