Analiza carVertical

**Przejście na pojazdy elektryczne znacznie trudniejsze niż się wydaje**

***W 2021 r. udział pojazdów elektrycznych wśród wszystkich samochodów skontrolowanych na platformie carVertical wynosił zaledwie 0,2%. Rok później wzrósł do 0,4%. W 2023 r. wynosi już 0,6%. Obserwujemy zatem znaczący wzrost procentowy. Ale czy to tempo jest na tyle wysokie, żeby nadążyć za planami urzędników UE?***

Bez przerwy mówi się o zakazie produkcji nowych samochodów z silnikami zasilanymi paliwami kopalnymi. Ma wejść w życie w 2035 roku, ale sprzeciw wielu producentów jest na tyle duży, że bardzo poważnie rozważa się pewne wyjątki, a i sama data może być jeszcze przesunięta. Problemów jest wiele, ale najważniejszym już teraz wydają się koszty. Liczba rejestracji nowych samochodów elektrycznych rośnie, przy czym rynki wschodnie pozostają wyraźnie w tyle za zachodnimi. I nic nie wskazuje na to, aby w ciągu najbliższych 10 lat ta sytuacja miała się jakoś radykalnie zmienić. Matas Buzelis, ekspert motoryzacyjny z carVertical dzieli się w tym kontekście swoimi spostrzeżeniami na temat problemów, na które władze zdają się nie zwracać uwagi.

**Korzyści tylko dla tych, których na to stać**

Coraz więcej kierowców przesiada się na pojazdy elektryczne. Niektórzy liczą na niższe koszty eksploatacji, innych przekonują bardzo dobre osiągi (chodzi o imponujące przyspieszenie). Niestety nie da się ukryć tego, że „elektryki” są drogie w zakupie i dość mocno tracą na wartości. Możliwe, że spadek ten okaże się na tyle duży, że nie zrekompensuje niższych kosztów serwisowych.

**Infrastruktura jest wąskim gardłem**

Nawet jeśli kogoś stać na samochód elektryczny, nie musi to oznaczać, że będzie mu się z nim dobrze żyło. Osoby nieposiadające własnych ładowarek lub punktów ładowania, z których można korzystać w godzinach pracy, będą narażone na niedogodności, ponieważ korzystanie z publicznych ładowarek jest znacznie trudniejsze niż tankowanie.

Nie tylko zajmuje znacznie więcej czasu niż zwykła wizyta na stacji, ale zazwyczaj wymaga zainstalowania wyznaczonych aplikacji, które są niezbędne dla ładowarek. Dla konserwatywnych kierowców jest to bariera nie do przejścia.

Sporym problemem jest eksploatacja elektryków w trasie. O ile w mieście sprawdzają się całkiem nieźle (tu ciągłe hamowanie jest nieuniknione) o tyle na autostradach „toczą” się zwykle prawym pasem oszczędzając prąd. Wynika to z faktu, że jeśli prędkość wzrośnie dwukrotnie, opór aerodynamiczny wzrasta czterokrotnie. Powoduje to drastyczne zmniejszenie zasięgu, co rozczarowuje użytkowników.

Oczywiście – niektórzy kierowcy z powodzeniem wypracowali już swoje sposoby na ładowanie akumulatorów i uważają to za lepszą opcję od tankowania. Zazwyczaj ładują swoje pojazdy w nocy i tylko w bardzo rzadkich przypadkach odwiedzają publiczne ładowarki.

**Problemy, o których niewielu myśli**

Jednak największe problemy to te, o których mówią tylko nieliczni. Po pierwsze, niektóre parkingi wielopoziomowe nie zostały zaprojektowane z myślą o samochodach tak ciężkich jak pojazdy elektryczne. Istnieją również wątpliwości dotyczące bezpieczeństwa pożarowego. Ponieważ akumulatory pochłaniają duże ilości energii, ewentualne płomienie są niezwykle trudne do ugaszenia, o czym dość często przypominają strażacy. Pożar elektryka w parkingu podziemnym może nawet naruszyć jego strukturę. Jeszcze więcej pytań dotyczących przyszłości pojazdów elektrycznych wiąże się z sytuacją na rynku wtórnym. Kiedy znikną już z obrotu konstrukcje spalinowe, to czy używane elektryki będą mogły je zastąpić? Po kilku latach zazwyczaj są w pełni sprawne. Ale czy np. 20-letni elektryk będzie się jeszcze do czegoś nadawał? Być może tylko na złom, ponieważ wymiana zużytego akumulatora prawdopodobnie przekroczy jego wartość…