

2022 raport dot. TCO elektrycznych samochodów dostawczych: Polska

1. Rynek elektrycznych samochodów dostawczych w Polsce

Na podstawie danych Dataforce dot. rejestracji za pierwszą połowę 2021 r. samochody dostawcze z napędem elektrycznym stanowią 0,4% francuskiego rynku samochodów dostawczych (149 elektrycznych pojazdów dostawczych zarejestrowanych w pierwszej połowie 2021 r.). Dla porównania, udział w rynku elektrycznych pojazdów dostawczych w UE oraz w Wielkiej Brytanii w pierwszej połowie 2021 r. wyniósł 2,3%. Polska nie jest objęta [monitoringiem rynku ICCT](#) [średnia UE: 3% w 2021 r., wzrost z 2% w 2020 r.]

Należy mieć na uwadze, że ACEA publikuje również całoroczne dane dotyczące rodzajów paliwa do nowych samochodów dostawczych, [dostępne tutaj](#). Jednak dane nie są podzielone według rodzajów pojazdów ładowanych elektrycznie (ECV - ang. *electrically-chargeable vehicles*). Określenie „ładowany elektrycznie” obejmuje pojazdy z napędem elektrycznym, hybrydy typu plug-in, pojazdy elektryczne z ogniwami paliwowymi i pojazdy o zwiększonym zasięgu. „Paliwo alternatywne” obejmuje gaz ziemny, LPG, biopaliwa i etanol. Na podstawie danych ACEA pojazdy dostawcze ładowane elektrycznie stanowiły 0,8% wszystkich samochodów dostawczych w Polsce w 2021 roku.

2. Wyniki ankiety dotyczącej elektrycznych pojazdów dostawczych

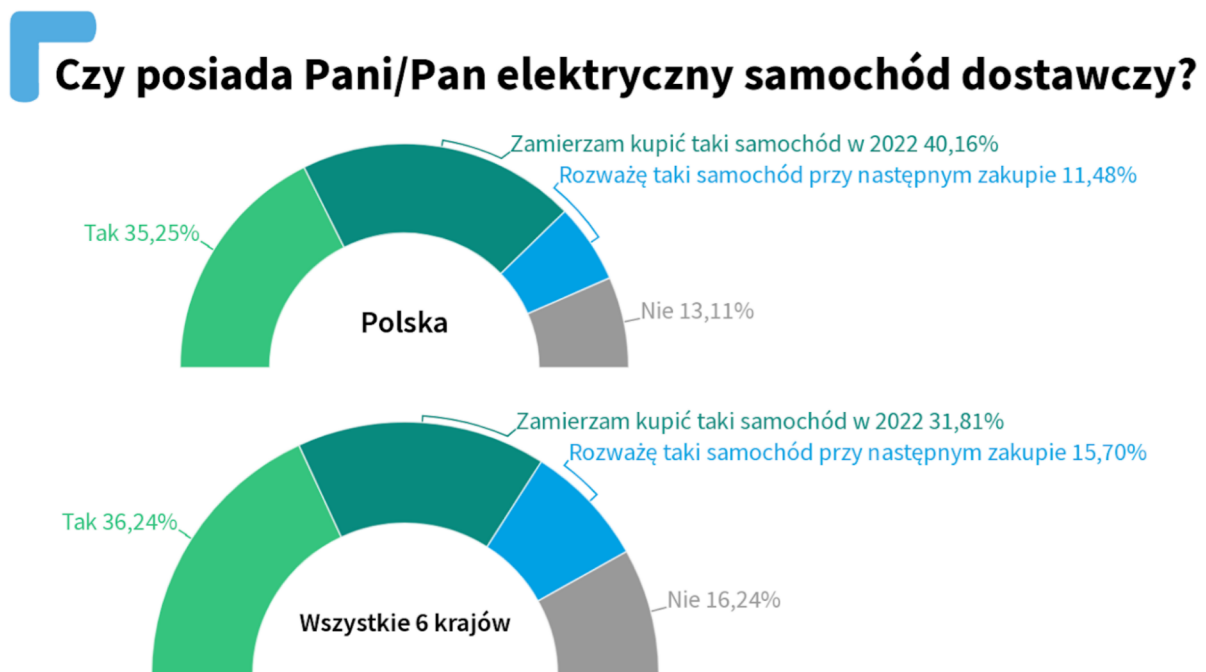
2.1. Charakterystyka polskich użytkowników samochodów dostawczych

Ankieta została przeprowadzona wśród 745 użytkowniczek i użytkowników samochodów dostawczych we Francji, Niemczech, Włoszech, Polsce, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii. Poniżej zaprezentowano dane dotyczące polskich użytkowników samochodów dostawczych [dane w nawiasach dotyczą średniej dla wszystkich sześciu krajów]:

- 57% samochodów dostawczych w Polsce jest dużych (powyżej 1800 kg) [54%]
- 70% samochodów dostawczych w Polsce jest kupowanych jako nowe [72%]

- Użytkownicy posiadają samochody dostawcze średnio od 5 lat, przy czym 68% użytkowników posiada samochody dostawcze od 4 lat lub dłużej [5 lat, 70%]
- Użytkownicy przejeżdżają średnio 193 km/dzień, ze średnim maksymalnym dziennym dystansem 486 km/dzień i średnim rocznym dystansem 45 402 km [średnio: 175 km/dzień, max: 425 km/dzień, średnio: 37 700 km/rok]
- Samochody dostawcze w Polsce są parkowane w ciągu dnia średnio przez 1h30/dzień [1h42/dzień]
- 77% użytkowniczek i użytkowników furgonetek opisuje ich użytkowanie jako zaplanowane, regularne lub przewidywalne, a tym samym łatwiejsze do zelektryfikowania [75%]

2.2. Postawy wobec elektrycznych samochodów dostawczych



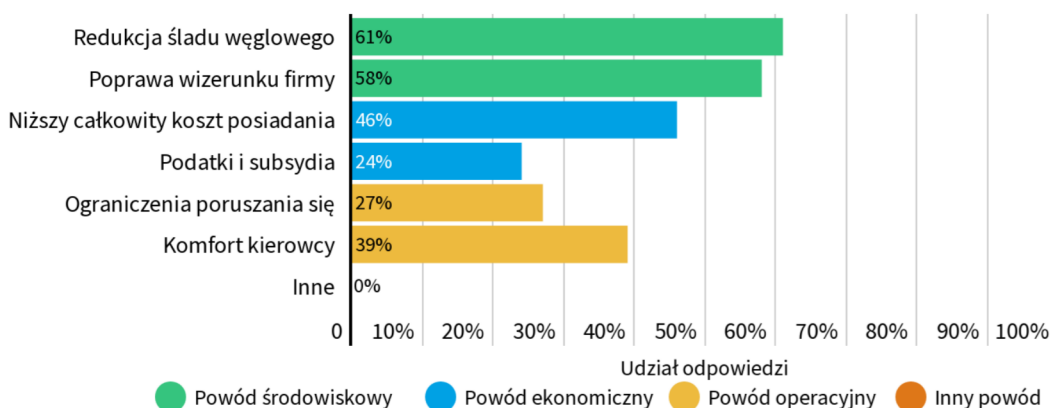
Rysunek 1: Adopcja elektrycznych pojazdów dostawczych w ankiecie

W sumie 87% polskich respondentów albo posiada lub planuje zakup elektrycznego pojazdu dostawczego w 2022 roku, albo rozważy jego zakup przy kolejnych inwestycjach, w porównaniu z 84% ogółem odpowiedzi w badaniu. 75% polskich respondentek i respondentów przy następnym zakupie rozważyłoby zakup furgonetki z wodorowymi ogniwami paliwowymi, w porównaniu do 73% odpowiedzi w przypadku całej ankiety.

2.3. Przyczyny za/przeciw posiadaniu elektrycznego pojazdu dostawczego

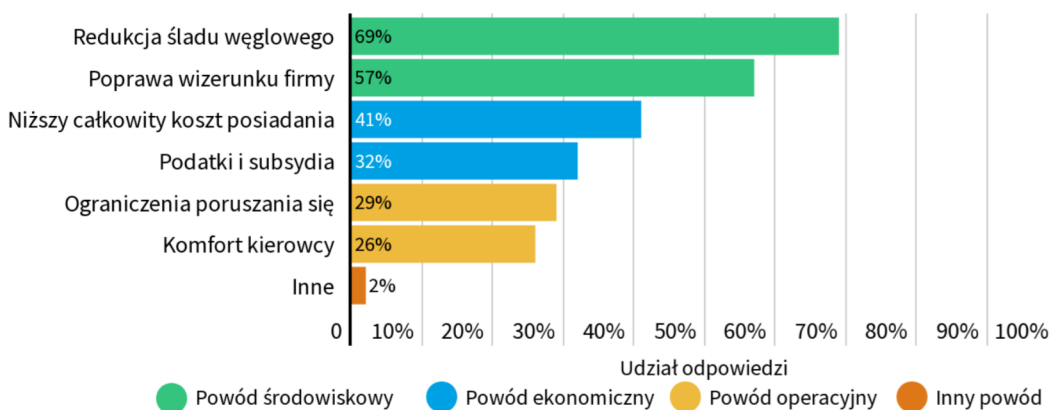
Trzy główne powody przyjęcia elektrycznych pojazdów dostawczych w Polsce to oszczędność w emisjach CO₂, poprawa wizerunku firmy oraz niższy całkowity koszt posiadania [taka sama pozycja jak w badaniu ogólnym].

Powody kupna elektrycznego pojazdu dostawczego



Rysunek 2: Przyczyny adopcji elektrycznych samochodów dostawczych w Polsce.

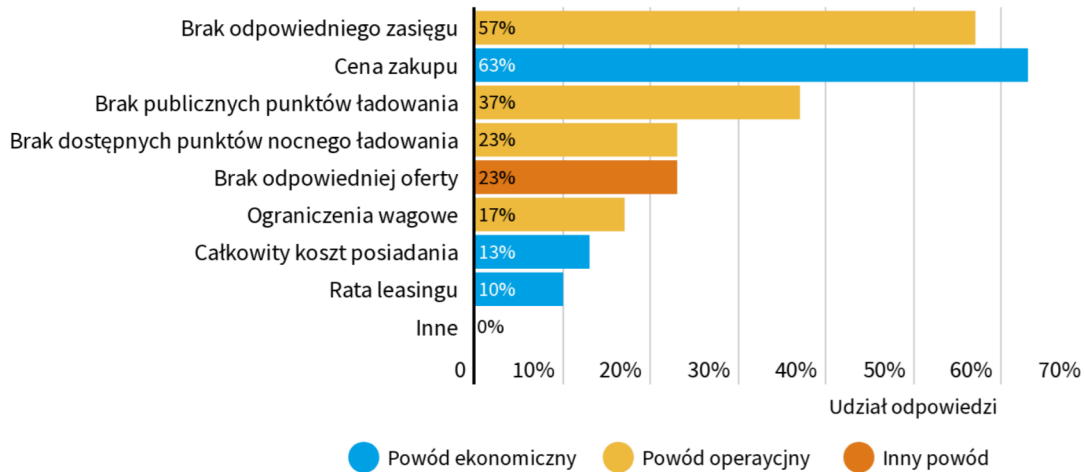
Powody kupna elektrycznego pojazdu dostawczego



Rysunek 3: Przyczyny adopcji elektrycznych samochodów dostawczych we Francji, Niemczech, Włoszech, Polsce, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii.

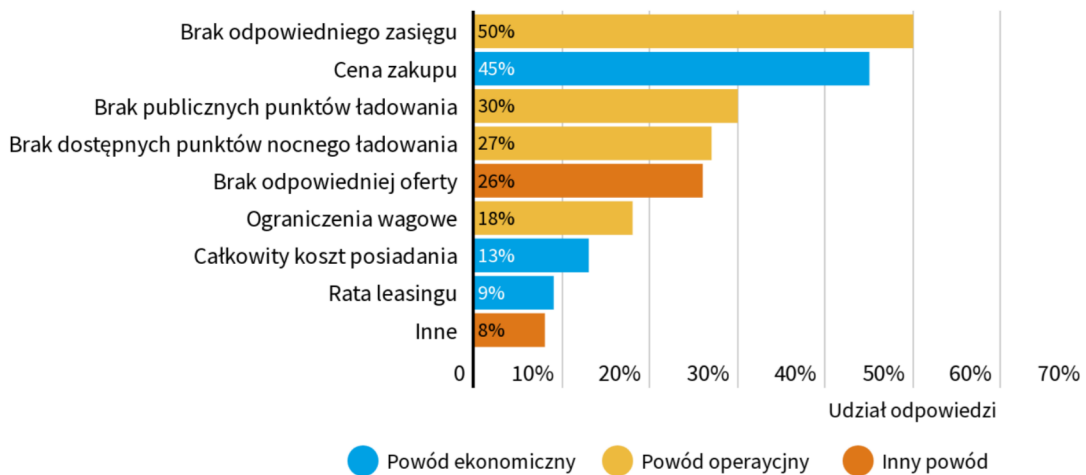
Trzy główne powody przemawiające przeciwko adopcji elektrycznych pojazdów dostawczych w Polsce to cena zakupu, brak odpowiedniego zasięgu i brak publicznych punktów ładowania [top 3 w ogólnej ankiecie: brak odpowiedniego zasięgu, cena zakupu, brak publicznych punktów ładowania].

Powody przeciwko zakupowi elektrycznego pojazdu dostawczego



Rysunek 4: Powody przeciwko zakupowi elektrycznego pojazdu dostawczego w Polsce

Powody przeciwko zakupowi elektrycznego pojazdu dostawczego



Rysunek 5: Powody przeciwko zakupowi elektrycznego pojazdu dostawczego we Francji, Niemczech, Włoszech, Polsce, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii

3. Całkowity koszt posiadania (uwaga: wyniki mogą ulec zmianie)

Całkowity koszt posiadania (TCO) lekkich i ciężkich samochodów dostawczych z silnikami wysokoprężnymi i elektrycznymi oszacowano dla kilku kategorii użytkowników końcowych. Główne dane wejściowe to średni czas użytkowania – 5 lat dla wszystkich użytkowników końcowych z wyjątkiem usług wynajmu krótkoterminowego (STR – *ang. short-term rental services*) – oraz roczny przebieg. Te dane wejściowe są oparte na danych od wszystkich użytkowników biorących udział w ankiecie, nie tylko polskich użytkowników¹. W rezultacie różnice w całkowitym koszcie posiadania między krajami wynikają z różnic w cenach oleju napędowego i energii elektrycznej, opłat rejestracyjnych, dopłat do zakupów itp.

Kategoria użytkowników	Okres posiadania	Roczny przebieg (km)
Wszyscy respondenci	5	37700
Użytkownicy prywatni	5	32400
Najem krótkoterminowy	4	41800
Najemcy	4	41400
Business-to-Business (B2B)	5	39500
Business-to-Consumer (B2C)	5	51300
Użytkownicy nietransportowi (użytkownicy wykorzystujący samochody do innych celów niż transport towarów)	5	33000

Tabela 1: Charakterystyka użytkowników pojazdów dostawczych zastosowana w modelu TCO

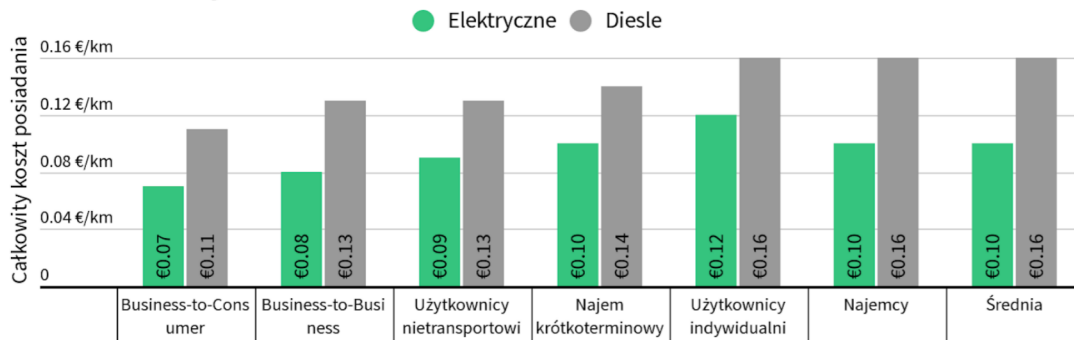
W oparciu o modelowanie TCO przez T&E, elektryczne pojazdy dostawcze już kosztują w Polsce mniej lub tyle samo co pojazdy z silnikiem dieslowskim:

- Zarówno do lekkich, jak i ciężkich modeli
- Dla wszystkich grup użytkowników (tj. średnia posiadania, średni przebieg)
- Zarówno z dotacjami, jak i bez.

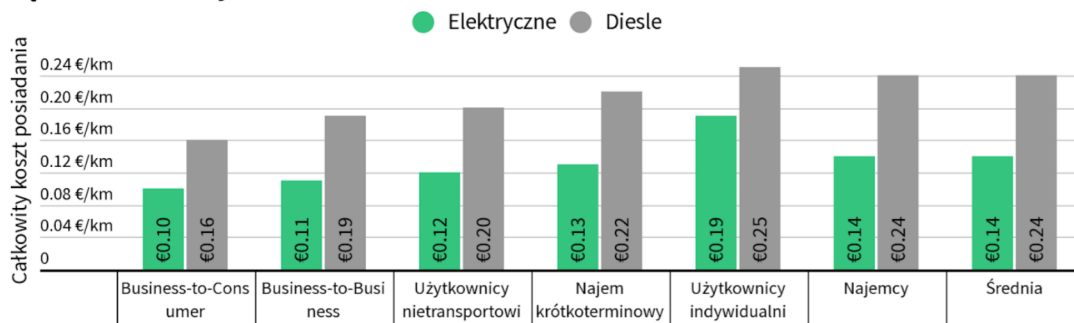
¹ Wynika to z faktu, że w każdej grupie jest zbyt mało respondentów z każdej kategorii użytkowników, więc wyniki nie byłyby wiarygodne statystycznie.

Elektryczne samochody dostawcze tańsze od diesli w posiadaniu i użytkowaniu w Polsce

Lekkie samochody dostawcze



Ciężkie samochody dostawcze

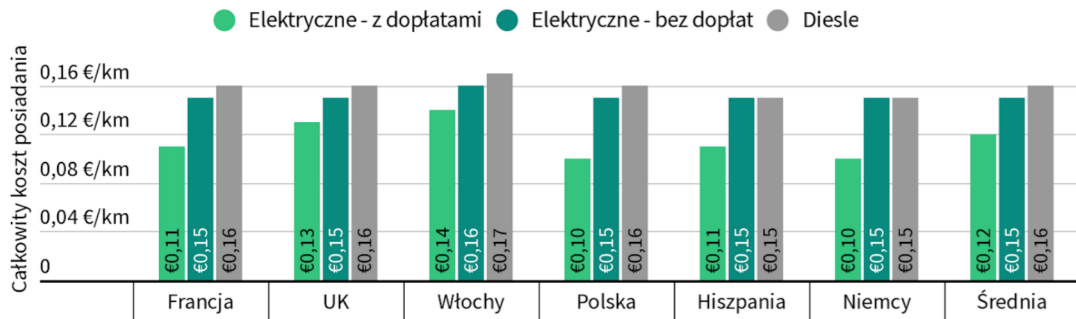


***Wyjaśnienie:** W 2022 roku, zakładając 4 letni okres użytkowania w najmie krótkoterminowym i 5 letni okres dla innych grup. Całkowity koszt użytkowania elektrycznych samochodów dostawczych zawiera dopłaty do zakupu.

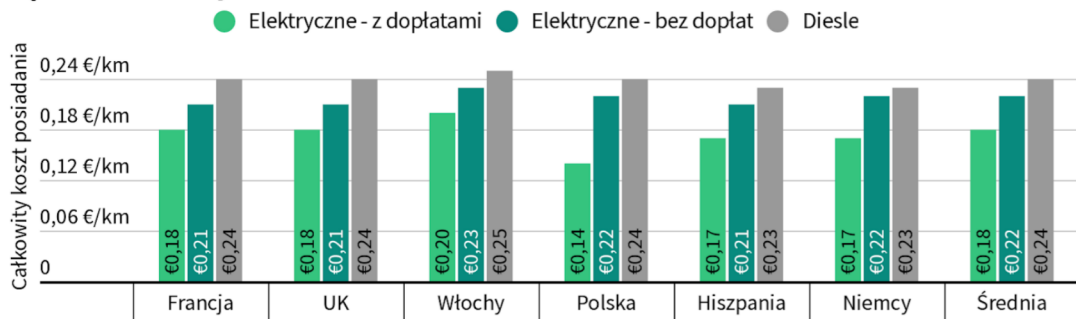
Rysunek 6: TCO samochodów dostawczych z napędem elektrycznym i dieslem w Polsce w 2022 r.

Elektryczne samochody już w 2022 roku tańsze od spalinowych

Lekkie samochody dostawcze



Ciężkie samochody dostawcze



Źródło: Zakładając 4 lata posiadania w najmie krótkoterminowym i 5 lat w innych kategoriach użytkowania.

Rysunek 7: Średni całkowity koszt użytkowania samochodu elektrycznego i diesla w sześciu krajach w 2022 roku

4. Komunikacja

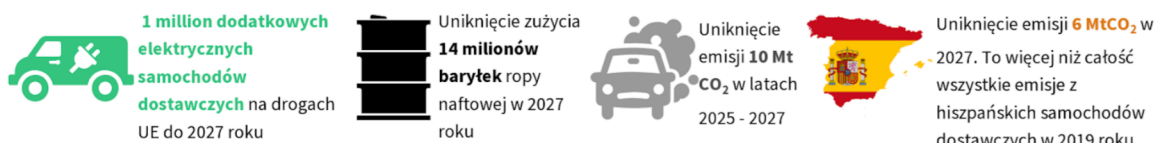
Co oznaczałyby przyjęcie celów T&E zamiast propozycji KE dla Polski [i UE]:

- Elektryczne samochody dostawcze: 0,1 miliona więcej samochodów dostawczych na polski drogach do 2030 roku [2,4 miliona]
- Oszczędności TCO: 0,7 mld euro w latach 2025–2030 [13,1 mld euro]
- Oszczędność ropy: 2 miliony baryłek oleju napędowego zaoszczędzone w latach 2025–2030 [101]
- Oszczędność emisji: 0,2 Mt CO₂ zaoszczędzone w 2030, 0,9 Mt CO₂ zaoszczędzone w 2025–2030 [2030: 12,8 Mt CO₂, 2025–2030: 42,3 Mt CO₂]

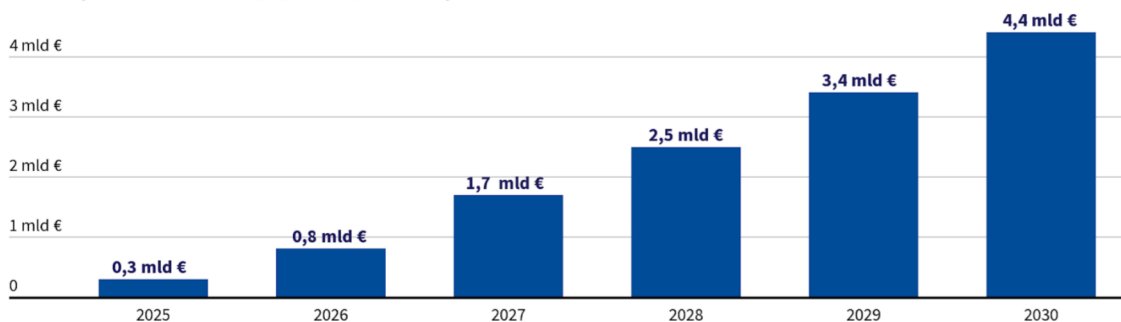
Poniższy rysunek pokazuje wpływ wyboru propozycji KE zamiast celów T&E. [Podobną infografikę można by zrobić dla Polski, gdyby było zainteresowanie.]

Ambitne cele dla elektrycznych samochodów dostawczych oznaczają mniejsze emisje, oszczędności paliwa i pieniędzy w UE

W porównaniu z propozycjami Komisji Europejskiej, cele zaproponowane przez T&E skutkowałyby by:



Oszczędności dla europejskich przedsiębiorców



Źródło: Model T&E EUTRM dot. propozycji Komisji Europejskiej i celów T&E oraz model TCO (całkowitego kosztu użytkowania). Oszczędności całkowitego kosztu użytkowania samochodu dostawczego zostały określone jako stałe od 2027 roku. Zakres: UE27