Warszawa 07.07.2021r.

Komunikat Prasowy ACEA i PZPM

**Już w przyszłym tygodniu poznamy nowe propozycje unijnych celów w zakresie emisji CO2 z samochodów, zostanie też dokonany przegląd dyrektywy w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych. Obydwa punkty będą stanowić część pakietu klimatycznego Komisji Europejskiej „Fit for 55”.**

Według opublikowanych właśnie najnowszych badań przeprowadzonych przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA), różnice w sprzedaży samochodów elektrycznych w UE są wyraźnie związane ze standardem życia w danym kraju. Popyt na samochody elektryczne jest uzależniony od PKB na mieszkańca - kraje o niższych dochodach pozostają w tyle.

W zeszłym roku samochody elektryczne i hybrydy plug-in stanowiły 10,5% wszystkich nowych samochodów sprzedanych w UE. Jednak 10 państw członkowskich nadal miało udział w rynku poniżej 3%. Popularność samochodów elektrycznych jest bezpośrednio związana z PKB na mieszkańca danego kraju, co wyraźnie wskazuje, że przystępność cenowa pozostaje głównym problemem w ich upowszechnianiu.

*„Podobnie jak ma to miejsce w przypadku rozmieszczenia sieci infrastruktury ładowania, istnieje wyraźny podział uzależniony od przystępności cenowej samochodów elektrycznych między Europą Środkowo-Wschodnią a Europą Zachodnią, a także wyraźny podział na północ i południe”* – powiedział Eric-Mark Huitema, dyrektor generalny ACEA.

Kraje, w których całkowity udział samochodów elektrycznych w rynku utrzymuje się poniżej 3% mają średni poziom PKB poniżej 17 000 euro. Taka sytuacja ma miejsce m.in. w krajach Europy Środkowo-wschodniej, a także w Grecji. Co więcej, pięć krajów z najniższym stopniem rozpowszechnienia samochodów elektrycznych ma również bardzo niewiele punktów ładowania – każdy poniżej 1% łącznej wartości UE. Udział w rynku samochodów elektrycznych przekraczający 15% ma miejsce tylko w bogatszych krajach Europy Północnej ze średnim PKB przekraczającym 46 000 euro.

Prawie trzy czwarte całej sprzedaży samochodów elektrycznych w UE koncentruje się w czterech krajach Europy Zachodniej o jednym z najwyższych PKB (Szwecja, Holandia, Finlandia i Dania). Pozostała ćwierć udziału sprzedaży jest rozłożona na 23 kraje członkowskie.

**Prezes PZPM Jakub Faryś** apeluje: *„- Musimy zrobić wszystko, by Europa nie podzieliła się na Europę dwóch prędkości. Wyciągnijmy wnioski z programów wsparcia wdrożonych z sukcesem w innych krajach i sprawmy, by Polska oraz pozostałe kraje Europy Środkowej nie odstawały od reszty Europy tak pod względem liczby zarejestrowanych pojazdów z napędami niskoemisyjnymi, jak i pod względem dostępności infrastruktury do ładowania i tankowania paliw alternatywnych.”*

Jak pokazują ostatnie dane Europejskiej Agencji Środowiska, znaczące inwestycje przemysłu motoryzacyjnego w niskoemisyjne pojazdy przynoszą wymierne skutki. Przy potrojeniu sprzedaży samochodów elektrycznych w latach 2019-2020 średnia emisja CO2 spadła w ubiegłym roku o rekordowe 12%. Jak zauważył szef ACEA, aby kontynuować postęp ku zeroemisyjnej mobilności, Komisja Europejska musi niezwłocznie zapewnić wszystkie możliwe warunki dla rozwoju niskoemisyjnej mobilności, tak, by żadne kraje ani ich obywatele nie pozostawali w tyle. Pojazdy zeroemisyjne muszą być przystępne cenowo i dostępne dla wszystkich”.

Europejscy producenci samochodów apelują zatem o odpowiednie programy i zachęty, które przyczynią się do stymulowania sprzedaży takich pojazdów w dłuższej perspektywie oraz o wyznaczenie wiążących celów infrastrukturalnych dla każdego państwa członkowskiego UE.