

Unplugged.

Niepewne perspektywy elektromobilności w Niemczech

Michał Kędzierski

W ostatnich kilku latach rynek aut elektrycznych w Niemczech dynamicznie się rozwijał, a kraj ten stał się niekwestionowaną lokomotywą elektromobilności w Europie. W dużej mierze sukces ten umożliwiły hojne dopłaty do zakupu elektryków. Nagła decyzja rządu RFN z grudnia 2023 r. o zakończeniu programu dofinansowań postawiła jednak dalszy rozwój elektromobilności w Niemczech pod znakiem zapytania. Zarówno sama branża, jak i eksperci spodziewają się, że będzie ona negatywnie wpływała na sprzedaż w tym segmencie rynku przez nawet dwa lata.

Oznaczałoby to ostateczne przekreślenie niemieckich ambicji osiągnięcia liczby 15 mln aut elektrycznych na niemieckich drogach do końca dekady. Z perspektywy koncernów motoryzacyjnych decyzja rządu nie dość, że uderza w ich interesy, to jeszcze została podjęta w bardzo niedogodnym czasie. Popyt na elektryki wciąż rozwija się wolniej, niż oczekiwano, rodzimi producenci mają problemy z konkutowaniem z rywalami z USA i Chin, a liczne niepewności i obawy budzi dodatkowo groźba chińsko-unijnej wojny celnej.

Politycznie forsowana zmiana

Już pod koniec pierwszej dekady XXI wieku przynajmniej część niemieckich elit polityczno-biznesowych dostrzegła potencjał elektromobilności. W 2009 r. rząd federalny opracował strategię, w której ten kierunek rozwoju określił jako priorytetowy oraz zapowiedział, że w 2020 r. po niemieckich ulicach będzie jeździć milion aut elektrycznych¹. Początkowo jednak tamtejsza branża motoryzacyjna wykazywała daleko idącą pasywność w opracowywaniu technologii bateryjnych, a to wskutek niepowodzeń w eksperymentowaniu z nowymi technologiami i braku przekonania co do tempa zmian technologicznych, przez trendy na globalnym rynku, a także w wyniku niechęci jej znacznej części do rezygnacji z silników spalinowych². Podobnie niskie – mimo deklarowania ambitnych celów – okazało się rzeczywiste zainteresowanie elit politycznych stymulowaniem rodzimych producentów do odważniejszego inwestowania w elektromobilność.

¹ *Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung*, Federalne Ministerstwo Cyfryzacji i Transportu, sierpień 2009, bmdv.bund.de.

² K. Popławski, *Na zakręcie. Kryzys niemieckiej branży motoryzacyjnej*, OSW, Warszawa 2020, osw.waw.pl.

Dopiero w drugiej połowie ubiegłej dekady, kiedy coraz wyraźniej widać było tempo przemian u granicznej konkurencji oraz zapóźnienie niemieckich producentów, w których dodatkowo uderzyła tzw. afera dieslowska³, temat zaczął realnie zyskiwać na znaczeniu i rosnąć do rangi jednego z priorytetów w agendzie politycznej. Miało to związek z jednej strony z próbą wsparcia rodzimej branży w globalnym wyścigu technologicznym (a nawet z pobudzaniem jej przez część elit politycznych do pójścia ambitniejszym kursem), a z drugiej – z rosnącą rangą polityki klimatycznej i w Niemczech, i w UE. Na sektor transportu przypada nieco ponad 20% emisji gazów cieplarnianych RFN, a za 60% z nich odpowiada indywidualny transport drogowy. W tym segmencie zamiana samochodów osobowych z wysokoemisyjnym napędem spalinowym na auta elektryczne uważana jest za kluczowy instrument dekarbonizacji.

W ślad za zaostrzonymi celami w polityce klimatycznej rosły też ambicje w zakresie elektromobilności. Ostatni rząd Angeli Merkel dążył do tego, aby w 2030 r. po

W ślad za zaostrzonymi celami w polityce klimatycznej rosły ambicje w zakresie elektromobilności. Rząd Scholza chce, aby w 2030 r. po Niemczech jeździło 15 mln elektryków.

niemieckich drogach jeździło 7–10 mln aut elektrycznych⁴. Aby osiągnąć zakładane dla sektora transportu cele redukcji emisji, gabinet Olafa Scholza przyjął, że do tego czasu po Niemczech powinno poruszać się aż 15 mln elektryków (nie doprecyzowano przy tym, czy tylko aut bateryjnych (BEV), czy także hybryd *plug-in* (PHEV)), co odpowiadałoby jednej trzeciej wszystkich pojazdów osobowych w RFN.

Najlepszym wyrazem rosnącego znaczenia kwestii transformacji w kierunku elektromobilności – zarówno dla samej branży, jak i całego kraju – było to, że od połowy ubiegłej dekady coraz wyraźniej podporządkowywano jej agendę tradycyjnych w niemieckich realiach szczytów w Urzędzie Kanclerskim, podczas których władze federalne omawiają z branżą motoryzacyjną bieżące problemy. Funkcjonujące pod nazwą *Autogipfel* narady na wysokim szczeblu przekształciły się w arenę koordynacji działań na rzecz nie tylko rozwoju rodzimego rynku pojazdów elektrycznych, lecz także poradzenia sobie z licznymi wyzwaniem z transformacją sektora w kierunku elektromobilności. Podczas tych spotkań podejmowano najważniejsze decyzje, jak na przykład te o ustanowieniu (a później dwukrotnym podniesieniu) dopłat do zakupu aut elektrycznych, poprzedzonym wielotygodniowym lobbymingiem ze strony branży.

Tabela. Wysokość dopłaty do zakupu pojazdów elektrycznych w Niemczech

| Cena | do 40 tys. euro netto | | od 40 do 65 tys. euro netto | |
|---------------------------------|-----------------------|-----------|-----------------------------|-----------|
| | BEV | PHEV | BEV | PHEV |
| maj 2016 – październik 2019 | 4000 euro | 3000 euro | 4000 euro | 3000 euro |
| listopad 2019 – maj 2020 | 6000 euro | 4500 euro | 5000 euro | 3750 euro |
| czerwiec 2020 – grudzień 2022 | 9000 euro | 6750 euro | 7500 euro | 5625 euro |
| styczeń 2023 – 17 grudnia 2023* | 6750 euro** | - | 4500 euro** | - |

* Od września 2023 r. zaprzestano wypłacania dopłat dla klientów biznesowych.

** Dopłaty w tej wysokości miały obowiązywać do końca 2023 r. Od stycznia 2024 r. miały one zostać obniżone do 4500 euro i utrzymane na tym pułapie do grudnia 2025 r. i tylko dla aut nie droższych niż 45 tys. euro. 16 grudnia 2023 r. zdecydowano jednak o zakończeniu programu z dniem następnym.

Źródło: Federalny Urząd ds. Gospodarki i Kontroli Eksportu (Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, BAFA).

³ *Idem*, *Afera dieslowska w niemieckim sektorze motoryzacyjnym*, OSW, 9.08.2017, osw.waw.pl.

⁴ *Förderung der Elektromobilität durch die Bundesregierung*, Federalne Ministerstwo Środowiska, Ochrony Przyrody, Bezpieczeństwa Reaktorów i Ochrony Konsumentów, 29.09.2021, bmuv.de.

Polityka państwowego wsparcia dla rozwoju elektromobilności cieszy się co do zasady poparciem głównych sił politycznych w Niemczech (wyjątek stanowi AfD, która odrzuca *Energiewende* w całości). Między partiami od lat toczy się jednak spór o dobór instrumentów i zakres tego wsparcia. Ugrupowania mają różne stanowiska odnośnie do tego, czy samochody elektryczne powinny być postrzegane przez państwo jako główna technologia, a przez to wyraźnie przez nie faworyzowane – kosztem innych. Inne podejście zakładałoby kierowanie instrumentów wsparcia także do alternatywnych rozwiązań (w branży motoryzacyjnej są to np. pojazdy wodorowe lub spalinowe napędzane paliwami syntetycznymi) oraz przyjęcie założenia, że to sam rynek powinien decydować o tym, która z niskoemisyjnych technologii okaże się najodpowiedniejsza. Odmienne perspektywy względem tych kwestii wpisują się w szerszą debatę na temat stosunku państwa do promowania określonych rozwiązań technologicznych w procesie transformacji energetycznej w różnych sektorach (innym, wywołującym wiele kontrowersji przykładem są pompy ciepła w ogrzewnictwie). Spór ten sprowadza się do pytania, czy rząd powinien faworyzować określone technologie, czy raczej zachować „neutralność technologiczną” i określać tylko ogólne wymogi (w tym przypadku – niskoemisyjność). Za pierwszym podejściem opowiadają się przede wszystkim Zieloni i SPD, a za drugim – chadecy i liberałowie.

Szybki rozwój na podwójnym doładowaniu

Do końca ubiegłej dekady samochody elektryczne – zarówno te bateryjne, jak i hybrydy *plug-in* – pozostawały na niemieckim rynku rozwiązaniami niszowymi. Sprzedaż tych aut wprawdzie stopniowo rosła, ale w bardzo niskim – jak na skalę tamtejszego rynku – tempie. Wyraźnego efektu nie przyniosły pierwsze, wprowadzone w 2016 r. dopłaty. Do 2019 r. dopuszczano do ruchu po parędziesiąt tysięcy egzemplarzy BEV i PHEV rocznie (zob. wykres 1), co odpowiadało za ok. 1% rynku (zob. wykres 2).

Przełom nastąpił dopiero w 2020 r., kiedy wyraźnie poszerzyła się oferta samochodów elektrycznych. Ponadto – co ważniejsze – w ramach rządowego pakietu wsparcia koniunktury związanego z pandemią COVID-19 znacznie zwiększono wtedy (do końca 2022 r.) dopłaty do zakupu osobowych pojazdów elektrycznych – sięgały one nawet 9 tys. euro za BEV i 6 tys. za PHEV (zob. tabela). Wprowadzono także hojne dofinansowanie dla nabywców prywatnych ładowarek (tzw. wallboxów)⁵. Wówczas sprzedaż obu typów aut wzrosła parokrotnie, a rynek nabrał rozpędu.

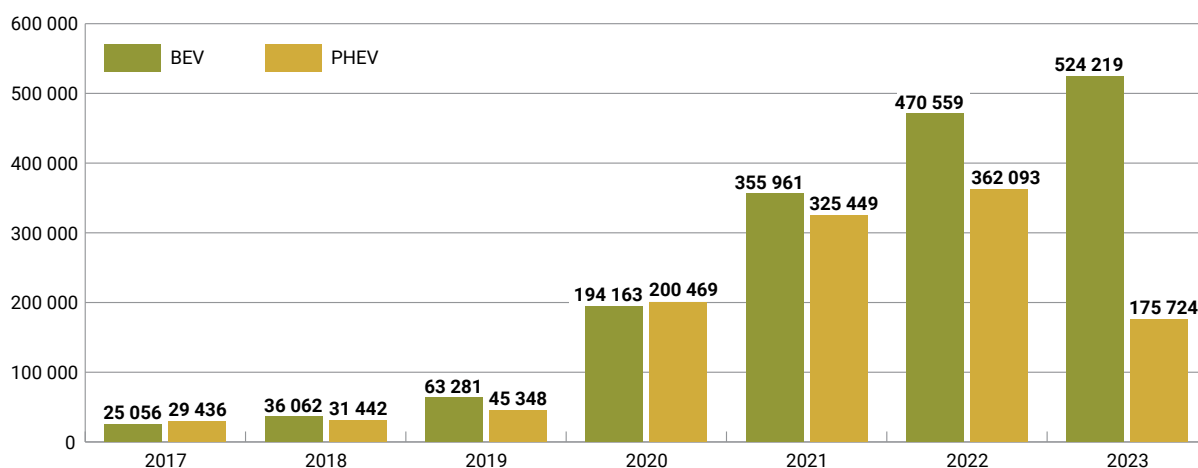
Udział samochodów bateryjnych wśród nowych aut dopuszczanych do ruchu podniósł się z niecałych 2% w 2019 r. do niemal 18% w 2022 r., a hybryd z wtyczką – z nieco ponad 1% do prawie 14%. W liczbach bezwzględnych oznaczało to około ośmiokrotne zwiększenie sprzedaży w ciągu trzech lat. Warto zauważyć, że popularności elektryków towarzyszył w ostatnich latach również dynamiczny wzrost sprzedaży klasycznych pojazdów hybrydowych (tych bez wtyczki). Tym samym na niemieckim rynku zaobserwować można było wyraźne tendencje – spadku znaczenia aut z silnikiem benzynowym i dieslowskim oraz wzrostu tych z napędami alternatywnymi.

O ile auta z konwencjonalnym napędem jeszcze w 2017 r. odpowiadały za blisko 97% rynku, o tyle w 2023 r. ich udział zmniejszył się łącznie do nieco ponad 50%.

Polityka wsparcia państwa dla rozwoju elektromobilności cieszy się co do zasady poparciem głównych sił politycznych. Partie spierają się jednak o jego zakres i dobór instrumentów.

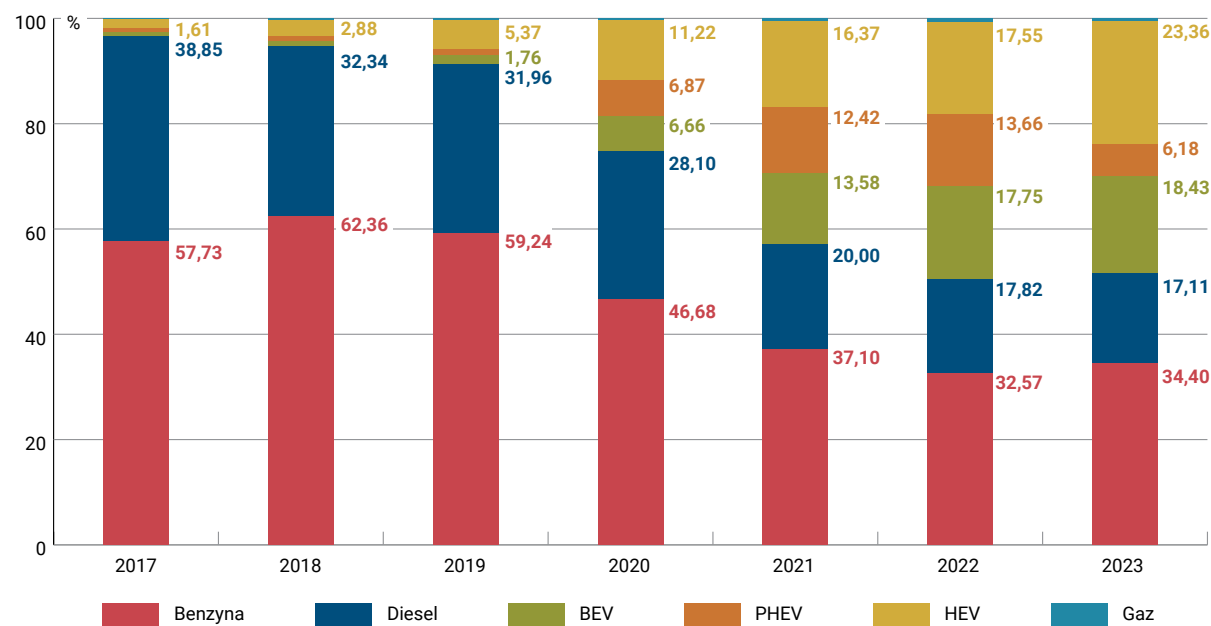
⁵ Wprowadzona jesienią 2020 r. dopłata wynosiła 900 euro za ładowarkę, co pokrywało ok. 25% kosztów zakupu i instalacji. Warunkiem skorzystania z dofinansowania było wykorzystywanie do ładowania auta jedynie energii ze źródeł odnawialnych.

Wykres 1. Rejestracje nowych samochodów bateryjno-elektrycznych i hybrydowych *plug-in* w Niemczech w latach 2017–2023



Źródło: Federalny Urząd ds. Ruchu Drogowego (Kraftfahrt-Bundesamt).

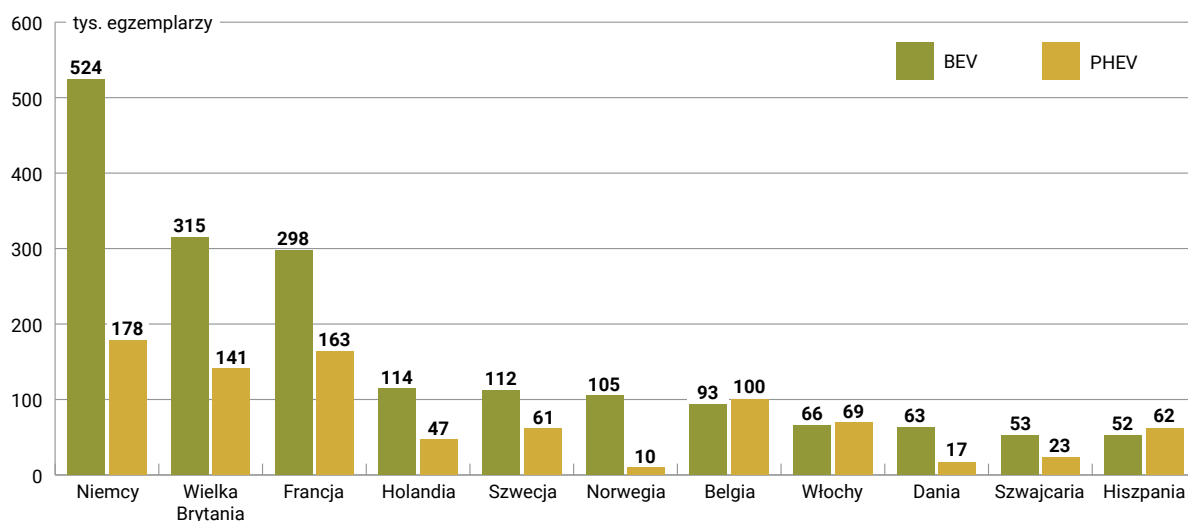
Wykres 2. Struktura rejestracji nowych samochodów osobowych w Niemczech według rodzaju napędu w latach 2017–2023



Źródło: Federalny Urząd ds. Ruchu Drogowego (Kraftfahrt-Bundesamt).

Dzięki dynamicznemu rozwojowi rodzimego rynku Niemcy stały się w ostatnich latach prawdziwą lokomotywą elektromobilności w Europie. Z danych ACEA (zob. wykres 3) wynika, że w ubiegłym roku RFN była największym na kontynencie rynkiem aut z napędem bateryjnym i z dużą przewagą wyprzedziła na tym polu Wielką Brytanię i Francję. Ze wszystkich zarejestrowanych w Unii Europejskiej samochodów tego typu co trzeci wyjechał na niemieckie drogi (a przy uwzględnieniu Wielkiej Brytanii i krajów EFTA – co czwarty). Udział BEV w tamtejszym rynku był wyraźnie wyższy niż średnia unijna (14,6%, po wyłączeniu RFN – 13,2%) czy europejska (15,7%, a z pominięciem RFN – 15%). Również na rynku hybryd *plug-in* Niemcy obroniły pierwszą pozycję – przed Francją i Wielką Brytanią. W skali świata pozostają trzecim pod względem wielkości rynkiem elektryków – za Chinami, które w sprzedaży takich aut wyprzedzają pozostałe państwa o kilka długości, oraz Stanami Zjednoczonymi.

Wykres 3. Największe rynki w Europie pod względem rejestracji nowych aut elektrycznych w 2023 roku



Źródło: European Automobile Manufacturers' Association (ACEA).

Jak ważną rolę w rozwoju niemieckiego rynku aut elektrycznych odegrały wysokie dopłaty, bardzo dobrze pokazują też dane za 2023 r. O ile zmniejszenie bonusu przy zakupie samochodów bateryjnych (od stycznia 2023 r.) oraz wycofanie dofinansowania dla firm (od września 2023 r.) jedynie spowolniło dynamikę wzrostu sprzedaży tych pojazdów, o tyle w przypadku hybryd *plug-in* całkowite wycofanie świadczenia wywołało prawdziwe tąpnięcie. Ich sprzedaż spadła z roku na rok o przeszło połowę, a udział w rynku zmniejszył się z niemal 14% do nieco ponad 6%.

Zgodnie z ustaleniami rządu Scholza z początku kadencji państwowe dopłaty do zakupu aut bateryjnych miały zostać ponownie obniżone od 2024 r. i obowiązywać do końca 2025 r. (zob. tabela 1). Plany koalicji pokrzyżowało jednak orzeczenie Federalnego Trybunału Konstytucyjnego w sprawie Funduszu Klimatu i Transformacji (KTF), z którego finansowano świadczenie⁶. Zmniejszenie jego budżetu na lata 2024–2027 o 60 mld euro wymusiło na rządzących pilne poszukiwanie oszczędności, a ostatecznie wśród wydatków przeznaczonych do obciążenia znalazły się także dopłaty do elektryków. 16 grudnia ub.r. resort gospodarki poinformował o zakończeniu programu dzień później⁷. W latach 2016–2023 dopłacono do zakupu 2,2 mln pojazdów (1,4 mln BEV i 0,8 mln PHEV) łącznie 10 mld euro. Oznacza to, że nieco ponad 90% wszystkich poruszających się po Niemczech elektryków (2,4 mln BEV i PHEV na koniec 2023 r.) nabyto z wykorzystaniem dofinansowania.

Spodziewana flauta

Jak pokazują sondaże, w ostatnich latach elektryki wyszły już z rynkowej niszy i stały się produktem masowym, jednak i tak różne problemy związane z elektromobilnością nadal przekładają się na wciąż sceptyczny stosunek Niemców do tej technologii. Według najnowszego badania ośrodka Deutsche Automobil Treuhand (DAT) 39% ankietowanych rozważa wprowadzić zakup auta z napędem elektrycznym, ale tylko co dwudziesta osoba z tej grupy byłaby do tego gotowa w ciągu najbliższego

⁶ M. Kędzierski, S. Płóciennik, *Niemcy: Trybunał Konstytucyjny zabiera rządowi 60 mld euro na transformację*, OSW, 17.11.2023, osw.waw.pl.

⁷ *Umweltbonus endet mit Ablauf des 17. Dezember 2023*, Federalne Ministerstwo Gospodarki i Ochrony Klimatu, 16.12.2023, [bmwk.de](https://www.bmwk.de).

roku, a blisko połowa z nich dopuszcza taką możliwość, lecz dopiero po pięciu latach. Z kolei 34% respondentów na obecnym etapie całkowicie wyklucza przesiadkę na elektryka⁸.

Jeszcze większy pesymizm względem rozwoju rynku przebijają badania zlecone przez klub motoryzacyjny ADAC – 31% pytanym uznaje zakup auta elektrycznego za prawdopodobny, 59% ma przeciwne zdanie, a wśród nich 31% zupełnie wyklucza taką możliwość⁹. Wyniki sondaży pokazują też wyraźnie, że dla potencjalnych kupców tych pojazdów w Niemczech najważniejszym kryterium zakupu jest cena. Dla 55% ankietowanych przez DAT wysoka dopłata stanowiła kluczowy argument za nabyciem auta elektrycznego, zdecydowanie ważniejszy od kwestii środowiskowych (38%) czy chęci wypróbowania nowej technologii (35%). Z kolei katalog wątpliwości związanych z zakupem elektryka pozostaje od lat niemal niezmienny. Przykładowo w badaniu instytutu Allensbach dla Niemieckiej Akademii Nauk Technicznych wskazano następujące: zbyt wysoką cenę (71% pytanym), mało publicznych punktów zasilania (64%) i wysokie ceny prądu do ładowania (62%), obiekcje dotyczące ekologiczności pojazdów elektrycznych (60%), za mały zasięg (59%) i zbyt długi czas ładowania (54%)¹⁰. Jak widać, koszt nabycia pojazdu elektrycznego – wciąż dużo (nawet o kilkadziesiąt procent) wyższy niż podobnych modeli z napędem spalinowym – pozostaje najistotniejszym czynnikiem hamującym szybszy rozwój prywatnej elektromobilności, zwłaszcza w segmencie tańszych aut kompaktowych. Oferta tych ostatnich jest najwęższa, ponieważ producenci w pierwszej kolejności skupiali się na rozwoju wysokomarżowych większych i droższych samochodów.

Przedstawiciele branży są zdania, że z uwagi na to, jakie znaczenie ma dla kierowców cena aut elektrycznych, nagłe zakończenie w grudniu 2023 r. programu do-

» **Przedstawiciele branży spodziewają się, że nagłe zakończenie programu dopłat do zakupu aut elektrycznych negatywnie odbije się na wynikach ich sprzedaży na niemieckim rynku.**

płat do ich zakupu negatywnie odbije się na wynikach sprzedaży na niemieckim rynku. Zgodnie z pierwotną intencją świadczenie miało go stymulować w okresie przejściowym (w założeniu właśnie do 2025 r.), czyli do czasu, kiedy – po pierwsze – pojawi się wystarczająco szeroki wybór przystępnych cenowo modeli dla przeciętnego kierowcy, a po drugie – niemieckim producentom zaczną zwracać się poniesione inwestycje. Bez dopłat do elektryków niemiecki rynek czeka flauta – co najmniej przez cały 2024 r., a prawdopodobnie także w 2025 r. Co ciekawe, najmniej pesymistyczna w swoich prognozach jest sama branża. Tamtejsze Stowarzyszenie Przemysłu Motoryzacyjnego (VDA) spodziewa się, że w 2024 r. liczba rejestracji nowych samochodów bateryjnych spadnie o 14% – do 451 tys., a hybryd *plug-in* nawet lekko (o 5%) wzrośnie – do 185 tys.¹¹ Cenieni w RFN i często cytowani eksperci przejawiają większy sceptycyzm – według Stefana Bratzela z Center of Automotive Management sprzedaż BEV może spaść o 100 tys. sztuk (blisko 20%), a zdaniem Ferdinanda Dudenhöffera, określanego w mediach jako „papież motoryzacji”, z Center Automotive Research w najgorszym scenariuszu tąpnie ona nawet o 200 tys. sztuk, czyli niemal 40%¹². Dopiero w drugiej połowie dekady – po wprowadzeniu nowych modeli, osiągnięciu efektów skali i zmniejszeniu kosztów – spodziewane jest ponowne przyspieszenie. Za potwierdzeniem tych prognoz przemawiają dane za styczeń br. – wśród zarejestrowanych w tym miesiącu nowych aut osobowych samochody bateryjne stanowiły jedynie 10,5%, a hybrydy *plug-in* – 6,7%.

⁸ DAT Report 2024 – Betrachtung des Autojahres 2023, Deutsche Automobil Treuhand, 30.01.2024, dat.de.

⁹ Umfrage: Jeder dritte Autofahrer will ein E-Auto kaufen, ADAC, 10.08.2023, adac.de.

¹⁰ Umfrage Mobilitätsmonitor: Die Bevölkerung nimmt Klimaschutz im Verkehr wichtig und möchte Veränderungen, Deutsche Akademie der Technikwissenschaften, 13.02.2023, acatech.de.

¹¹ VDA-Präsidentin fordert Paradigmenwechsel: Reformen statt Regulierung und strategische Weitsicht für erfolgreiche Transformation, Verband der Automobilindustrie, 30.01.2024, vda.de.

¹² D. Zwick, Fünf Probleme blockieren den Durchbruch des Elektroautos, Die Welt, 12.01.2024, welt.de.

Spodziewana dwuletnia flauta w ważnym momencie wzrostu rynku sprawia, że osiągnięcie zadeklarowanego przez rząd Scholza celu (15 mln aut elektrycznych w RFN na koniec dekady) staje się już nie tyle mało prawdopodobne, co wręcz iluzoryczne. Na koniec 2023 r. po niemieckich drogach jeździło 1,45 mln samochodów bateryjnych i 0,95 mln hybryd *plug-in*. Jeszcze przed zniesieniem dopłat do zakupu elektryków Federalny Urząd ds. Środowiska szacował, że bez dodatkowych instrumentów stymulujących rynek do 2030 r. po Niemczech będzie się poruszać 8,2 mln BEV i 3,7 mln PHEV¹³.

Branża w trudnym momencie

Nagłe i przedwczesne obcięcie państwowych dopłat nie tylko wpłynie na spowolnienie tempa rozwoju elektromobilności w Niemczech, lecz także uderzy w interesy tamtejszych koncernów motoryzacyjnych. Decyzja zapadła bowiem w bardzo trudnym dla nich momencie. Sprzedaż elektryków zarówno w kraju, jak i za granicą wprawdzie rosła, ale dużo wolniej, niż zakładano. Skutkowało to m.in. ograniczaniem zamówień w fabrykach, które już przeszły na montaż pojazdów elektrycznych. Szczególnie słabo niemieccy producenci radzą sobie ze sprzedażą na największym i kluczowym dla nich rynku chińskim. Coraz dotkliwsze stają się też dla nich problemy w konkurowaniu na globalnych rynkach z rywalami z USA i ChRL. Ponadto obawy budzi groźba unijnych sankcji na elektryki z Chin oraz potencjalnych retorsji ze strony Pekinu – te mogłyby bowiem boleśnie uderzyć w niemieckich producentów oraz prowadzić do dalszej utraty pozycji na tym najważniejszym dla ich obrotów i zysków rynku¹⁴.

Co więcej, decyzja Berlina o zniesieniu dopłat do zakupu aut elektrycznych doprowadziła do wojny cenowej na niemieckim rynku, chętnie określanej w debacie

” Nagłe i przedwczesne obcięcie państwowych dopłat nie tylko spowolni tempo rozwoju elektromobilności w Niemczech, lecz także uderzy w interesy tamtejszych koncernów motoryzacyjnych.

mianem „krwawej łaźni”. W obawie przed gwałtownym spadkiem sprzedaży własnych pojazdów oraz aby utrzymać pozycję rynkową i wypełniać restrykcyjne regulacje unijne dotyczące emisji CO₂, poszczególni producenci zaczęli prześcigać się w oferowaniu atrakcyjnych rabatów – czasem wręcz wyższych niż dopiero co ucięte państwowe dopłaty. O ile wielotysięczne upusty cieszą klientów, o tyle dla samych koncernów ta „wojna cenowa” może stanowić poważny problem. Według niemieckich ekspertów rodzime marki zmuszone są aktualnie sprzedawać samochody elektryczne nawet kosztem dużych strat. Zdaniem Dudenhöffera w przypadku Volkswagena mogą one przekraczać 3 tys. euro na pojazd¹⁵. Ekspert ostrzegają, że niemieckie koncerny słabiej przygotowały się do takiego wyścigu niż amerykańscy i chińscy konkurenci, którzy nawet przy wysokich rabatach są w stanie utrzymać minimalne marże.

Inne propozycje stymulowania rozwoju elektromobilności

Na obecnym etapie nic nie wskazuje na to, że wycofanie się rządu Scholza z dopłat do zakupu pojazdów elektrycznych jest elementem zmiany kursu i politycznego odwrotu od promowania elektromobilności. Powody, dla których władze RFN zaangażowały się w stymulowanie rozwoju tej technologii na rodzimym rynku, pozostają niezmiennie. Sama branża motoryzacyjna konsekwentnie – choć borykając się z różnymi problemami – stopniowo przestawia się na elektromobilność, uznając ją za główny globalny kierunek rozwoju i dominującą technologię przyszłości, przynajmniej w segmencie aut osobowych.

¹³ H. Förster, R.O. Harthan (red.), *Projektionsbericht 2023 für Deutschland*, „Climate Change” 39/2023, umweltbundesamt.de.

¹⁴ S. Płóciennik, *Strach przed retorsjami: Niemcy wobec karnych cel na auta elektryczne z Chin*, „Komentarze OSW”, nr 568, 5.02.2024, osw.waw.pl.

¹⁵ L. Meier, *Autoexperte Dudenhöffer erwartet Millionenverluste für VW*, Stern, 30.01.2024, stern.de.

Z perspektywy polityki klimatycznej sektor transportu wciąż jest natomiast tym, w którym redukcja emisji postępuje najwolniej, dlatego presja na podjęcie dodatkowych działań w tym obszarze będzie rosła, a nie maleć.

Otwarte pozostaje pytanie o instrumenty i zakres dalszego stymulowania rozwoju elektromobilności w Niemczech. Berlin kładzie teraz najsilniejszy nacisk na przyspieszenie

tworzenia ogólnokrajowej sieci ładowania. W ramach państwowego programu w kolejnych miesiącach ma zostać oddanych do użytku łącznie 9 tys. punktów szybkiego zasilania w 1100 lokalizacjach rozsianych po całym kraju – zarówno przy drogach krajowych, jak i autostradach¹⁶. Dodatkowo rząd kończy prace nad ustawą, która ma zobowiązać właścicieli sieci stacji benzynowych do instalowania ładowarek na terenie swoich obiektów¹⁷. Obie inicjatywy ukierunkowano na zwiększenie dostępności publicznych punktów ładowania w Niemczech (na koniec 2023 r. ich liczba przekroczyła 120 tys., co oznacza, że na jeden punkt przypada ok. 25 elektryków BEV i PHEV łącznie).

W niemieckiej debacie na temat elektromobilności od dawna pojawia się jeszcze wiele innych pomysłów działań, które miałyby zachęcać kierowców do wyboru aut elektrycznych. Część z nich dotyczy zwiększenia atrakcyjności ich zakupu, poprzez np. zmniejszenie kosztów ich rejestracji, redukcję podatku drogowego, obniżenie cen prądu do ładowania pojazdów (np. obniżenie stawki akcyzy i/lub VAT-u) czy wprowadzenie dodatkowych finansowych (głównie podatkowych) zachęt dla firm stawiających na samochody elektryczne. Inne pomysły mają z kolei na celu zniechęcenie do korzystania z samochodów z silnikiem spalinowym, głównie za sprawą podniesienia kosztów ich użytkowania, przez np. dodanie komponentów emisyjnych do podatku drogowego lub zwiększenie opodatkowania paliw (przykładowo akcyzy). Te ostatnie koncepcje – pochodzące głównie z otoczenia eksperckiego partii Zielonych – są jednak wysoce kontrowersyjne i politycznie ryzykowne, co sprawia, że zwłaszcza w okresie niskich notowań koalicji rządzącej oraz w perspektywie wyborów do Bundestagu (zaplanowanych na jesień 2025 r.) ich wdrożenie do końca kadencji wydaje się mało prawdopodobne.

Promocja elektryków w UE

Wiele wskazuje również na to, że Berlin może w najbliższych miesiącach zintensyfikować działania na rzecz promocji samochodów elektrycznych na szczeblu UE, aby z jednej strony zrekompensować flautę na rodzimym rynku, a z drugiej – wyrównać różnice w tempie rozwoju elektromobilności w różnych częściach kontynentu. Niemiecka branża motoryzacyjna od dawna zwraca elitom politycznym uwagę na znaczne dysproporcje w tym zakresie, a zwłaszcza na – z jej perspektywy – dokonywane zbyt ospale postępy w krajach Europy Środkowo-Wschodniej i Europy Południowej. Szczególnie często wskazywanym problemem, który ma hamować rozwój elektromobilności w regionie, jest powolna – zdaniem branży – rozbudowa infrastruktury do ładowania. Możliwe też, że RFN będzie chciała dążyć do ujednoczenia instrumentów polityki na rzecz promocji aut elektrycznych w UE i stymulowała Komisję Europejską do podejmowania inicjatyw w tym kierunku.

Już na kilka miesięcy przed zaplanowanymi na czerwiec wyborami do Parlamentu Europejskiego widać, że kwestia elektromobilności może stać się jednym z istotnych tematów poprzedzającej je kampanii. Przykładowo politycy CDU/CSU zapowiadają podjęcie próby reformy unijnych regulacji związanych z zakazem sprzedaży nowych samochodów z silnikiem spalinowym od 2035 r. Podobne

¹⁶ *Das Deutschlandnetz, Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, nationale-leitstelle.de.*

¹⁷ *A. Wilkens, E-Mobilität: Tankstellen sollen Schnellladepunkte einrichten, Heise Online, 28.02.2024, heise.de.*

głosy słyhać również ze strony wchodzących w skład koalicji rządowej liberałów. Postulaty dotyczące albo odroczenia wejścia w życie tego zakazu (w debacie mówi się o 2040 r.), albo większej otwartości na alternatywne rozwiązania – zwłaszcza możliwość stosowania paliw syntetycznych w nowych autach z silnikiem spalinowym (na czym szczególnie zależy FDP¹⁸) – wpisują się w apele części branży motoryzacyjnej. Zwłaszcza średni i mniejsi poddostawcy wzywają od dawna do elastyczniejszego podejścia do kształtowania unijnych regulacji oraz do szerszego uwzględnienia przy podejmowaniu politycznych decyzji problemów wynikających z transformacji sektora *automotive*.

¹⁸ M. Kędzierski, *Niemcy wobec przyszłości samochodów spalinowych – wewnątrzpolityczny kontekst zmiany*, OSW, 17.03.2023, osw.waw.pl.