

AEI: România, printre cele mai scumpe piete din Europa pentru încărcarea rapidă a mașinilor electrice

România practica unul dintre cele mai ridicate tarife pentru încărcarea rapidă a mașinilor electrice din Europa, respectiv 0,43 euro/kWh, la același nivel cu Austria și aproape dublu față de Spania sau Croația, deși prețul energiei nu este cel mai mare din UE, arată o analiză semnată de președintele Asociației Energia Inteligentă (AEI), Dumitru Chisalița.

Conform sursei citate, diferența este explicată prin lipsa concurenței pe segmentul stațiilor ultra-rapide și prin strategia comercială a operatorilor care tratează România ca piață de tranzit, cu volum redus și putere scăzută de negociere.

"Faptul că România apare în aplicația Tesla cu un tarif de 0,43 euro/kWh exact ca în Austria și aproape dublu față de Spania sau Croația - nu mai poate fi explicat prin accidente de piață sau fluctuații temporare. Este rezultatul unei strategii comerciale deliberate, aplicate într-o piață considerată marginală, de tranzit și cu putere redusă de negociere. România nu are cel mai scump curent din Europa (dacă nu raportăm la puterea de cumpărare). Dimpotrivă, în multe perioade, prețul energiei electrice este sub media UE. Cu toate acestea, utilizatorii de mașini electrice plătesc printre cele mai mari tarife de încărcare rapidă. Această contradicție spune mult despre felul în care piața românească este percepută de marii operatori", menționează președintele AEI.

Analiza arată că pentru Tesla, România nu este o piață de volum, ci "o piață de siguranță, câteva stații bine plasate pe coridoare rutiere importante, destinate mai ales tranzitului regional".

"În lipsa unui flux constant de utilizatori locali, costurile de investiție și operare sunt recuperate printr-un preț mai mare pe kWh. Cu alte cuvinte, puținii plătesc mult, în loc ca mulți să plătească puțin. Această logică economică este ușor de înțeles din perspectiva companiei, dar greu de acceptat pentru consumatori. Mai ales când comparația cu alte țări din regiune este inevitabilă", se precizează în document.

Conform cercetării, Ungaria sau Polonia, cu tarife semnificativ mai mici "demonstrează că diferența nu stă nici în geografie, nici în costul energiei, ci în nivelul de utilizare și concurența locală".

Președintele AEI a subliniat că România nu are o competiție reală în zona stațiilor de încărcare ultra-rapidă.

"Aici apare adevărata problemă, România nu are, încă, o competiție reală în zona stațiilor de încărcare ultra-rapidă. Putine stații, acoperire limitată și alternative rare în afara marilor orașe. Într-un asemenea context, prețul nu este constrâns de piață, ci dictat de operator. Iar Tesla știe foarte bine că utilizatorul român nu are, de cele mai multe ori, opțiuni reale (lipsa concurenței pe acest sector). Mai mult, politica de preț regională practică de Tesla tratează Europa de Est ca pe o zonă unde investițiile trebuie amortizate rapid, pentru că riscurile sunt considerate mai mari, adopție lentă a mașinilor electrice, instabilitate legislativă, infrastructura rutieră modestă. Toate acestea sunt "înglobate" în prețul final plătit de sofer", a menționat Chisalița.

El a făcut referire la cazul Serbiei, unde încărcarea este gratuită. "Tesla știe să fie flexibilă atunci când vrea să stimuleze o piață. România, însă, a depășit faza de "promovare" și a intrat direct în cea de monetizare, fără a beneficia de avantajele unei piețe însă mature", a menționat președintele AEI.

În opinia sa, problema nu este doar prețul de 0,43 euro/kWh, ci mesajul pe care îl transmite, că România este o piață care poate fi taxată mai mult, pentru că nu are suficientă masă critică pentru a conta.

"Atât cât numărul de mașini electrice rămâne relativ mic, iar infrastructura alternativă nu se dezvoltă agresiv, acest mesaj nu se va schimba. Preturile nu vor scădea din bunăvoință. Vor scădea doar atunci când stațiile vor fi pline, concurența va fi reală și utilizatorul român va avea, în sfârșit, de ales", a punctat Dumitru Chisalița.