Publication: Rapport - Sake
Title: Elektriese karre is te duur vir SA kopers
AVE: 161370.3
Page: 14
Publish Date: 28 November 2021
Author: Riana de Lange

Elektriese karre is te duur vir SA kopers

Nuwe hibriede voertuie het net 0,02% aandeel in land se verkope

Riana de Lange

Die gemiddelde motorfinansieringsooreenkoms in Suid-Afrika is vir R270 000 tot R360 000, maar die elektriese voertuie wat in die plaaslike mark beskikbaar is, kos gemiddeld R1,5 miljoen.

Dit wys bekostigbaarheid is 'n groot rede waarom so min Suid-Afrikaners al elektriese voertuie (EV's) aangeskaf het, sê kenners in die voertuigbedryf.

Sedert 2011 is net minder as 5 000 elektriese, inprop-hibriede en tradisionele hibriede nuwe voertuie verkoop uit altesame 5,7 miljoen nuwevoertuigverkope in Suid-Afrika, aldus die departement van handel, nywerheid en mededinging se groenskrif oor die bevordering van elektriese voertuie in die land.

Faisal Mkhize, bestuurder van voertuigfinansiering by Absa kleinhandel- en besigheidsbank, sê die afgelope twee jaar maak elektriese voertuie of inprop-hibriede voertuie minder as 0,02% uit van nuwevoertuigverkope in die plaaslike mark. Absa se finansieringsooreenkomste vir elektriese voertuie maak 'n soortgelyke persentasie van totale finansieringsooreenkomste uit.

Stephan Potgieter, 'n bestuurder by Nedbank se afdeling Motor Finance Corporation (MFC), het onlangs op 'n seminaar oor elektriese mobiliteit gesê sodra daar vordering is met die beskikbaarheid van goedkoper produkte, kan Nedbank gesprekke met die motorbedryf aanknoop en steun bied deur aantreklike finansieringsopsies sodat meer mense EV's kan koop.

MFC se gemiddelde finansieringsooreenkoms is R270 000 per voertuig en WesBank se gemiddelde is R356 313.

Mkhize sê teen die huidige prys is elektriese voertuie in Suid-Afrika vir 'n uitgesoekte mark.

'n Tweede vlaag verbruikers wat die tegnologie aangryp, word verwag wanneer EV's goedkoper is as so R800 000.

Mikel Mabasa, uitvoerende bestuurder van die Nasionale Vereniging van Voertuigvervaardigers (Naamsa), het by die Nedbank-seminaar gesê teen 2036 sal verkope van elektriese passasiersvoertuie wêreldwyd dié van passasiersmotors met binnebrandenjins verbysteek.

Die batebestuurder Schroders bereken op grond van syfers van die Wêreldbank, Internasionale Energieagentskap en Bloomberg NEF dat verkope van elektriese voertuie teen 2040 sowat 65% van alle nuwevoertuigverkope in die wêreld sal uitmaak. Tans is dié syfer 8%.

Die oorgang na elektriese voertuie is volgens omgewingskenners 'n belangrike stap om skadelike kweekhuisgasvrystellings te verminder.

Die Fisker Ocean word verlede week in Los Angeles bekend gestel. Dié ten volle elektriese voertuig het 'n Solar-Sky-dak, wat die son se strale kan benut vir gratis energie om die voertuig se battery-aangedrewe enjin te ondersteun.

> Teen die huidige prys is elektriese voertuie in Suid-Afrika vir 'n uitgesoekte mark.

Christiaan Hattingh, besturende direkteur van AWPower, sê dit is waarom meer as 100 lande en entiteite hulle by die COP26-klimaatberaad daartoe verbind het om voertuie met binnebrandenjins teen 2035 uit te faseer.

Mabasa het gesê wêreldwyd is padvervoer verantwoordelik vir 91,2% van die vervoersektor se kweekhuisgasvrystellings. Daarna volg lugvervoer (5%) en seevervoer (2,2%).

Wynand van Vuuren van King Price Versekering sê in 'n verklaring die toenemende belangstelling in elektriese voertuie wêreldwyd blyk daaruit dat die motorverhuringsmaatskappy Hertz onlangs 100 000 Tesla- elektriese motors gekoop het as deel van die elektrifisering van sy vloot.

Carel Snyman, 'n kenner van skoner mobiliteit en alternatiewe brandstowwe, het vroeër aan *Rapport* gesê die Wes-Kaapse regering wil ook sy vloot voertuie elektrifiseer. Daarvoor het hy en 'n span bestuurders onlangs twee BMWi3- elektriese voertuie op 'n toetsrit van Kaapstad na Oos-Londen en terug geneem

Theo Malele, van die Gauteng National Taxi Alliance, het by die Nedbank-seminaar gesê daar is 'n geraamde 250 000 minibustaxi's op Suid-Afrikaanse paaie en nog sowat 4 000 nuwe taxi's word elke maand aangekoop. Hy meen die ouer vloot moet vervang word deur bekostigbare elektriese voertuie.

Potgieter het gesê onderhoudsplanne vir EV's verskil van dié vir voertuie met binnebrandenjins. Versekeraars en finansieringsinstellings moet hiervoor voorsiening maak.

Volgens Mkhize is die totale koste van eienaarskap van EV's laer as voertuie met binnebrandenjins danksy besparings op brandstof en instandhoudingskoste (minder ingewikkelde meganika en minder dele om te vervang).

Snyman het ook gesê EV's rem onmiddellik as jy jou voet van die versneller haal en remskoene vir EV's hou baie langer.

Mkhize sê die grootste komponente van die totale koste van eienaarskap van 'n voertuig met 'n binnebrandenjin is die waardevermindering van die bate, gevolg deur brandstof, versekering en herstel- en instandhoudingskoste.

Wanneer dit by EV's kom, is batterye 'n groot toekomstige uitgawe en die leeftyd is onseker.

Die batterye word gemiddeld gewaarborg vir agt jaar, of 160 000 km met 'n vermindering van tot 30% in herlaaivermoë in dié tydperk. Die vervangingskoste beloop sowat R20 000 om die battery te herbou en tot R100 000 om dit heeltemal te vervang. Eienaars kan daarvoor beplan, sê Mkhize.

Hy sê die finansierings- en verseke-ringsbedryf moet oplossings ontwikkel wat verlengde waarborgopsies vir batterye oorweeg, en gesertifiseerde verskaffers vind wat die vervanging kan doen.

Full Page Image