

PSPA: BLISKO 50 TYS. OGÓLNODOSTĘPNYCH PUNKTÓW ŁADOWANIA W POLSCE DO 2025 R.

Zapowiedziane przez rząd dopłaty do punktów ładowania samochodów elektrycznych wpłyną na dynamikę rozbudowy ogólnodostępnej i prywatnej infrastruktury w Polsce. Według najnowszego raportu „Polish EV Outlook”, który uwzględnia potencjalne wsparcie NFOŚiGW, do 2025 r. w Polsce może powstać 48 tys. ogólnodostępnych punktów ładowania EV. Potencjał prywatnej infrastruktury PSPA ocenia na 85-110 tys. punktów.

Na podstawie „Licznika elektromobilności” PSPA i PZPM, pod koniec listopada 2020 r. w Polsce funkcjonowały 1324 ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych (2532 punktów). 32 proc. z nich stanowiły szybkie stacje ładowania prądem stałym (DC), a 68 proc. wolne ładowarki prądu przemiennego.

- Przez ostatnie 12 miesięcy sieć ogólnodostępnych stacji ładowania w Polsce powiększyła się o 36 proc. Polska nadal posiada jeden z największych udziałów stacji DC w Europie (32 proc.). Większość z nich, 60 proc., jest dostępna odpłatnie. 47 proc. wszystkich, ogólnodostępnych stacji funkcjonuje w ramach sieci 10 wiodących operatorów. Największy z nich to GreenWay Polska, z niemal 15 proc. udziałem w rynku. W pierwszej dziesiątce znajdują się również PKN Orlen, Tauron, PGE, Energa Grupa Orlen, EV+, innogy, Revnet, GO+EAuto oraz Lotos – mówi Jan Wiśniewski z Centrum Badań i Analiz PSPA.

Prawie 60 proc. wszystkich ogólnodostępnych stacji ładowania w Polsce zlokalizowanych jest w miastach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców. Ranking miast z największą liczbą ładowarek otwiera Warszawa. Kolejne pozycje zajmują: Katowice (jako jedyne miasto w Polsce spełnia limit narzucony przez art. 60 ust. 1 Ustawy o elektromobilności w zakresie minimalnej liczby punktów ładowania do 31 marca 2020 r.), Kraków, Wrocław, i Gdańsk. W podziale na województwa, najwięcej ogólnodostępnych stacji zlokalizowanych jest na terenie województwa mazowieckiego, śląskiego, dolnośląskiego, małopolskiego i pomorskiego. 27 proc. ogólnodostępnych stacji ładowania w Polsce znajduje się na publicznych parkingach, 22 proc. w obrębie galerii handlowych, 19 proc. na terenach hoteli, a 10 proc. na stacjach paliw. Niemal 9 na 10 publicznych stacji ładowania w Polsce otwarta jest 24 godziny na dobę, a co 10 stacja DC została zlokalizowana w sieci TEN-T.

Prognozy rozwoju infrastruktury

W kolejnych latach można spodziewać się dynamicznego rozwoju infrastruktury. Jak wynika z najnowszego, II wydania przygotowanego przez PSPA raportu „Polish EV Outlook 2020”, do 2025 r. w Polsce może powstać nawet 48 tys. ogólnodostępnych punktów ładowania samochodów elektrycznych. W zakresie infrastruktury prywatnej i półprywatnej, PSPA szacuje polski potencjał nawet na 110 tys. punktów. Aktualizacja raportu uwzględnia m.in. efekt potencjalnego wdrożenia dotacji do budowy ogólnodostępnych i niepublicznych punktów ładowania przewidzianych w najnowszym projekcie rozporządzenia Ministerstwa Klimatu i Środowiska, planowane zmiany legislacyjne w obszarze Ustawy

o elektromobilności, najważniejsze trendy rynkowe w zakresie zeroemisyjnego transportu, w tym rozwój technologiczny, zwiększenie gamy modelowej i podaży EV oraz postępujące zmiany nawyków konsumenckich. Analizowany był ponadto wpływ pandemii Covid-19 na sektor motoryzacyjny w Polsce i na świecie oraz szereg innych parametrów.

- Mimo pandemii, braku dofinansowania infrastruktury ładowania, przewlekłych procedur oraz przepisów często nieprzystających do realiów rynkowych, sieć stacji ładowania w Polsce zwiększa się rok do roku o ponad 30 proc. Obecnie, na jeden ogólnodostępny punkt ładowania przypada mniej niż 7 osobowych samochodów z napędem elektrycznym (BEV i PHEV), co na tle większości państw członkowskich UE, stanowi dobry wynik. To jednak kwestia stosunkowo niewielkiego parku EV w Polsce, liczącego 17121 pojazdów z napędem elektrycznym na koniec listopada 2020 r., a nie nadzwyczajnego tempa rozbudowy infrastruktury ładowania - mówi Maciej Mazur. Jak dodaje wiceprezydent The European Association for Electromobility (AVERE), przyspieszenie budowy sieci ładowarek w Polsce wymaga działań dwutorowych. Z jednej strony wdrożenia systemu wsparcia finansowego, co zapowiada projekt rozporządzenia, a z drugiej, pilnej zmiany części przepisów.

Dopłaty kluczowe dla rynku

Projekt rozporządzenia MKiŚ w sprawie szczegółowych warunków udzielania pomocy publicznej na infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastrukturę do tankowania wodoru, który 18 grudnia 2020 r. pojawił się na stronie Rządowego Centrum Legislacji, przewiduje dofinansowanie tworzenia nowych punktów o mocy do 150 kW lub zwiększenie mocy punktów do 150 kW. Wysokość dotacji do infrastruktury ogólnodostępnej ma wynieść do 50 proc. kosztów kwalifikowanych, z rozszerzeniem do 75 proc. dla gmin poniżej 100 tys. mieszkańców. Infrastruktura prywatna może liczyć na dopłaty w wysokości 25 proc. kosztów, z rozszerzeniem do 50 proc. w przypadku punktów o mocy do 22 kW. Ustalono górną granicę wsparcia dla punktów prywatnych (o mocy do 11 kW - 7 500 zł, do 22 kW - 10 000 zł, do 100 kW - 27 500 zł, do 150 kW - 47 500 zł). Według projektu, na wsparcie budowy infrastruktury ładowania w Polsce przeznaczonych zostanie do 800 mln zł, z czego 100 mln już w przyszłym roku. 300 mln zł ma być wydatkowane w 2022 r., a 400 mln zł w roku 2023. Projekt przewiduje dotacje dla przedsiębiorców, samorządów, a także spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych.

- Projekt rozporządzenia to krok w dobrym kierunku. Na pewno cieszy fakt, że uwzględnia zarówno dofinansowanie ogólnodostępnych, jak i prywatnych punktów ładowania EV. Rynkowym game-changerem, wynikającym z interpretacji rozporządzenia, jest fakt, że przy dofinansowaniu od 50 do 75 proc. kosztów stacji ogólnodostępnej nie wprowadzono na nią limitu kwotowego, a dopłata będzie mogła być przeznaczona na utworzenie stacji publicznej o mocy nawet do 350 kW - mówi Maciej Mazur, Dyrektor Zarządzający PSPA. - Pamiętajmy jednak, że zanim wsparcie zostanie uruchomione, konieczna jest akceptacja polskich przepisów przez Komisję Europejską w ramach procedury notyfikacji, a także samo ogłoszenie programu dofinansowania przez NFOŚiGW.

Potrzeba dobrych regulacji

PSPA, w zakresie rozbudowy infrastruktury ładowania w Polsce, oprócz projektu rozporządzenia wprowadzającego dopłaty do ładowarek, podkreśla kluczową rolę także innych zmian legislacyjnych. 19 listopada 2020 r. w Dzienniku Ustaw opublikowano Rozporządzenie MKiŚ zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych zasad kształtowania i kalkulacji taryf oraz rozliczeń w obrocie energią elektryczną, które wprowadza do polskiego prawa tzw. E-Taryfę dedykowaną operatorom ogólnodostępnych stacji ładowania. Projekt wyodrębnienia nowej taryfy, który wsparła cała polska branża elektromobilności, jest odpowiedzią na nadmierne obciążenie ładowarek wysokimi opłatami o charakterze stałym, niezależnymi od poziomu wykorzystania stacji, a zatem jej przychodów. Problem występuje na początkowym etapie rozwoju elektromobilności w Polsce, kiedy

odsetek sesji ładowania jest jeszcze niewielki. - *Utworzenie E-Taryfy stanowiło jeden z sztandarowych postulatów PSPA wypracowanych w ramach „Białej Księgi Elektromobilności”, kluczowego projektu legislacyjnego PSPA – dodaje Maciej Mazur.*

Regulacje dotyczące nowej taryfy wejdą w życie już 01 kwietnia 2021 r. To jednak nie koniec planowanych zmian w przepisach. 20 listopada 2020 r. na stronach RCL ukazał się projekt Ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw. Ma być to pierwsza, tak kompleksowa nowelizacja ustawy określającej ramy prawne rozwoju i funkcjonowania elektromobilności w Polsce. Zmianie mają ulec m.in. przepisy dotyczące instalacji i funkcjonowania stacji ładowania, a także obowiązków ich operatorów. Znowelizowana ustawa ma zawierać również regulacje uwzględniające założenia tzw. dyrektywy budynkowej.

- *Ustawa o elektromobilności stanowi obecnie podstawowy akcelerator rozbudowy infrastruktury ładowania w polskich samorządach, w związku z ujętym w art. 60 ust. 1 tzw. mechanizmem interwencyjnym. Zapowiadana nowelizacja zawiera z jednej strony dobre propozycje, które np. przyczynią się do usprawnienia przewlekłych procedur przyłączeniowych dotyczących stacji ładowania, zaś z drugiej proponowane są regulacje, które mogą doprowadzić do spowolnienia rynku, takie jak np. pomysł zrównania operatorów stacji ze sprzedawcami energii w zakresie rozwiązań i procedur dotyczących opomiarowania energii elektrycznej. Niezależnie od zmian w ustawie, Polska powinna również przyspieszyć prace nad transpozycją unijnej Dyrektywy 2018/844, która m.in. wyznacza obowiązki deweloperów dotyczące prywatnej infrastruktury ładowania w wielorodzinnych budynkach mieszkalnych. Wyczerpującą opinię w tym zakresie, wynikającą z konsultacji z polską branżą elektromobilności, przekazaliśmy 14 grudnia do Ministerstwa Klimatu i Środowiska – mówi Maciej Mazur. (PSPA)*