

PODSUMOWANIE PSPA

Rok

2021

w polskiej
elektromobilności

Warszawa 2022

PSPA.COM.PL



Centrum
Nowej Mobilności
New Mobility Center

**Polish
EV Outlook
2021**

Podsumowanie PSPA

Rok 2021 w polskiej elektromobilności

Warszawa 2022



Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA)

to największa organizacja branżowa, kreująca rynek elektromobilności i technologii wodorowych w Polsce i w regionie CEE.

Integrujemy wiodące marki z całego łańcucha wartości w elektromobilności. Tworzymy środowisko producentów pojazdów i infrastruktury, operatorów i dostawców usług ładowania, koncernów paliwowych i energetycznych oraz wszystkich pozostałych podmiotów i instytucji aktywnych w obszarze zrównoważonego transportu.

Zrzeszamy ponad 150 przedsiębiorstw, będąc 3. pod względem liczby podmiotów prawnych organizacją branżową w Europie. Wspólnie działamy na rzecz ukształtowania odpowiedniego otoczenia gospodarczego i prawnego, pozwalającego na dynamiczny rozwój zero- i niskoemisyjnych technologii w transporcie.

Tworzymy najliczniejszy w Polsce zespół ekspertów i praktyków elektromobilności. Dysponując zespołem konsultantów i trenerów ze specjalistycznym doświadczeniem sektorowym i wiedzą zdobytą w branży, realizujemy projekty szkoleniowe, doradcze i eksperckie. Współpracujemy z przemysłem, administracją i społeczeństwem.

Dostarczamy wiedzę i informacje, kluczowe dla rozwoju rynku zrównoważonego transportu w Polsce.



Redakcja: Jan Wiśniewski

Projekt graficzny i skład: Magda Furmanek

Kopiowanie i rozpowszechnianie za podaniem źródła.

© 2022 Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych

Fabryczna 5A, 00-446 Warszawa | biuro@pspa.com.pl | +48 507 686 158
pspa.com.pl

PSPA: 2021 dobrym rokiem dla polskiej elektromobilności

Niemal dwukrotny wzrost liczby zarejestrowanych samochodów z napędem elektrycznym, prognozowany przez PSPA w raporcie Polish EV Outlook 2021 (www.polishevoutlook.pl), oraz 25% wzrost stacji ładowania zanotowano w 2021 r. w Polsce.

Chociaż w minionym roku powstało 568 nowych ładowarek, co stanowi wzrost o 61% r/r, to trend rozwoju infrastruktury został spowolniony przez późne uruchomienie programu dotacji, a także liczne bariery o charakterze administracyjno-prawnym, rzutujące na tempo budowy nowych stacji ładowania. Do istotnej dynamizacji rozwoju elektromobilności może dojść w ciągu najbliższych miesięcy. Dzięki coraz atrakcyjniejszej ofercie modelowej EV, wdrożeniu kompleksowego systemu wsparcia finansowego oraz częściowej optymalizacji przepisów prawnych istnieje szansa, że rok 2022 okaże się przełomowym okresem dla polskiego rynku e-mobility – ocenia największa organizacja branżowa sektora zeroemisyjnego transportu w Polsce.

Rok
2021

1.

Rekord na rynku samochodów elektrycznych

39 658

Park osobowych i użytkowych samochodów z napędem elektrycznym

38 001

Park osobowych samochodów z napędem elektrycznym

18 795

BEV

19 206

PHEV

1 657

Park dostawczych i ciężarowych samochodów z napędem elektrycznym

78

Park osobowych samochodów wodorowych (FCEV)

19 408

Liczba osobowych samochodów z napędem elektrycznym zarejestrowanych w 2021 r.

1.

Rekord na rynku samochodów elektrycznych

Jak wynika z prowadzonego przez PSPA i PZPM „Licznika elektromobilności” pod koniec 2021 r. w Polsce było zarejestrowanych łącznie 39 658 osobowych i użytkowych samochodów z napędem elektrycznym. Tym samym w ciągu ostatnich 12 miesięcy park EV w Polsce powiększył się ponad dwukrotnie (o 101% r/r). W segmencie samochodów osobowych odnotowano 19 408 rejestracji. To kolejny już z rzędu historyczny rekord. W rezultacie pod koniec grudnia 2021 r. po polskich drogach jeździło 38 001 takich pojazdów. Zeroemisyjne BEV odpowiadały za 49% (18 795 szt.) tej części parku pojazdów, a pozostałą część (51%) stanowiły hybrydy typu plug-in (PHEV) – 19 206 szt. Liczba nowych rejestracji elektrycznych pojazdów użytkowych (dostawczych i ciężarowych) wyniosła 845 (+ 94% r/r). Na koniec roku 2021 r. park EV tego rodzaju składał się z 1657 samochodów. Warto również odnotować, że na drogi trafiło 78 pojazdów zasilanych wodorowymi ogniwami paliwowymi (FCEV). Pod koniec 2020 r. w Polsce był zarejestrowany tylko 1 pojazd wodorowy. Zwiększenie zainteresowania FCEV wymaga rozbudowy infrastruktury tankowania wodoru – obecnie w naszym kraju nie funkcjonuje ani jeden taki obiekt o charakterze ogólnodostępnym.

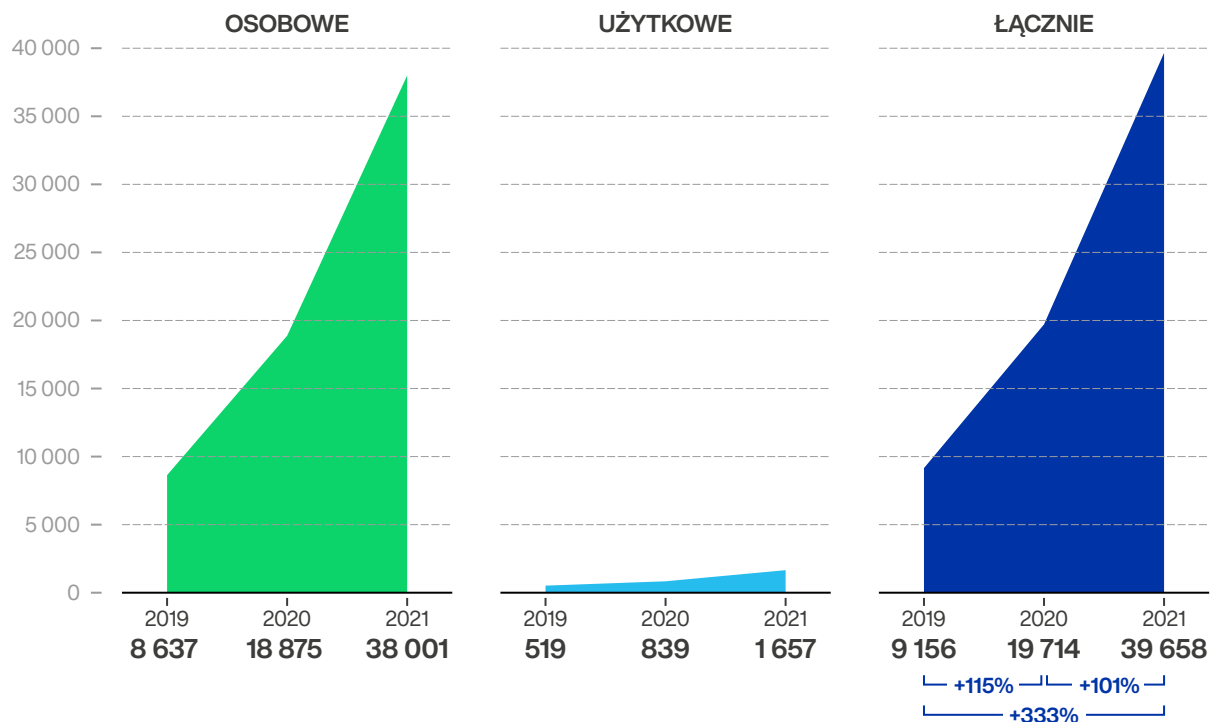


Przez 12 miesięcy 2021 r. zarejestrowano prawie dwukrotnie więcej samochodów osobowych z napędem elektrycznym niż w roku 2020 i niemal czterokrotnie więcej niż w roku 2019. Liczba nowych rejestracji okazała się być o 125% większa niż cały park EV w 2019 r. W segmencie elektrycznych pojazdów dostawczych i ciężarowych w ciągu dwóch lat flota urosła o 63%. Pod względem liczby rejestracji nowych, osobowych samochodów elektrycznych jesteśmy obecnie na zbliżonym poziomie jak np. Hiszpania w 2018 r. i nieco wyższym niż Niemcy, Niderlandy i Wielka Brytania w roku 2014 czy Szwecja w roku 2016. Dobrym prognozą na przyszłość jest na pewno wzrost zainteresowania Polaków nabyciem samochodu elektrycznego. Jak wynika z najnowszej edycji „Barometru Nowej Mobilności” w ciągu 5 ostatnich lat liczba respondentów deklarujących rozważanie zakupu EV zwiększyła się z 12% do 32%

– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

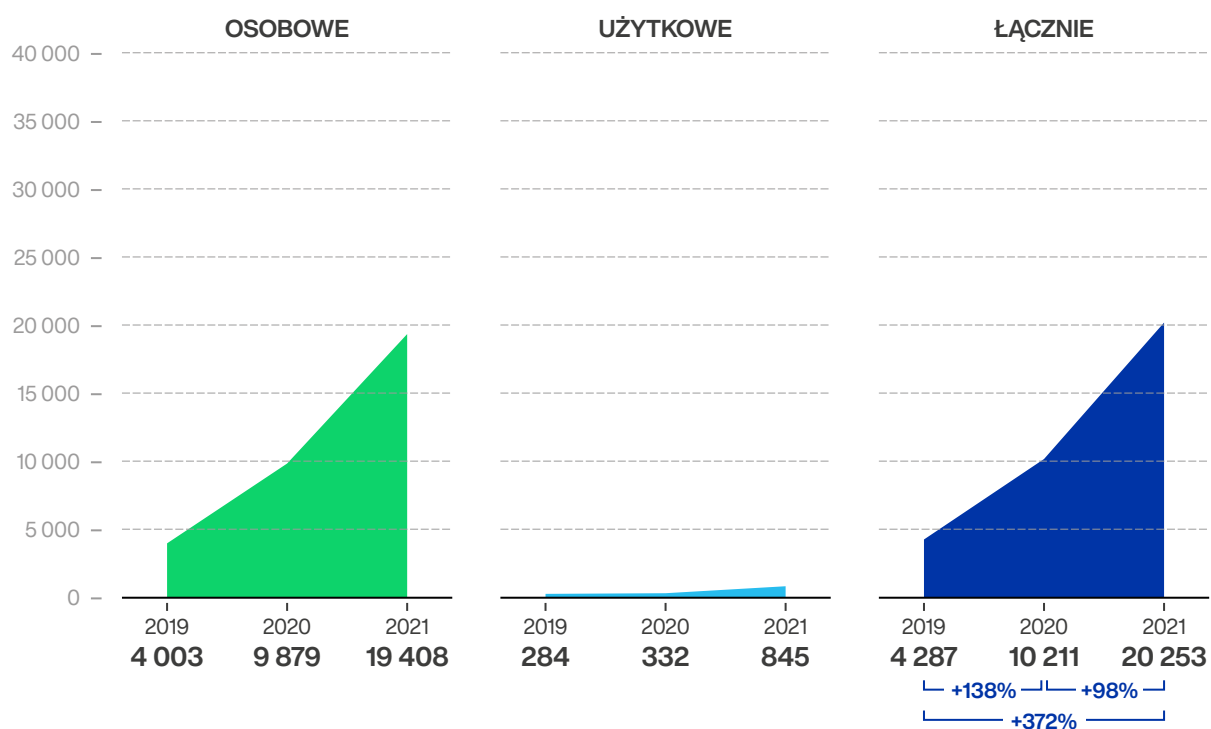
Park samochodów z napędem elektrycznym

Stan na koniec roku

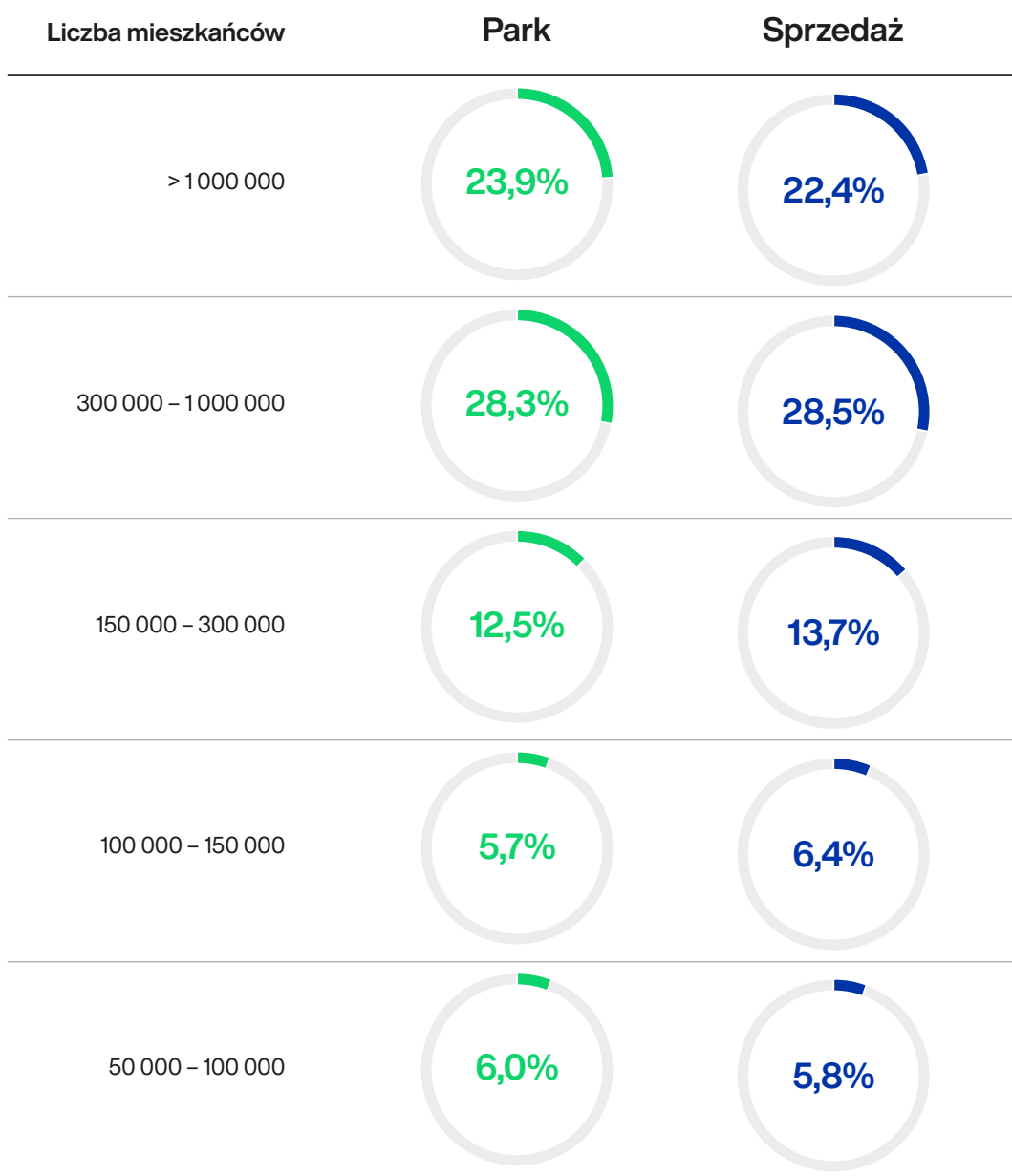


Sprzedaż samochodów z napędem elektrycznym

Stan na koniec roku



Udział miast w liczbie EV zarejestrowanych w Polsce*



* Na podstawie „Polish EV Outlook 2021”

Rok
2021

2.

Prawie 200 modeli elektrycznych dostępnych na polskim rynku

190

Liczba modeli BEV i PHEV dostępnych na polskim rynku

400

Liczba wariantów modeli BEV i PHEV dostępnych na polskim rynku

37

Liczba marek oferujących modele elektryczne na polskim rynku

390 km

Średni zasięg osobowych BEV oferowanych w Polsce

2.

Prawie 200 modeli elektrycznych dostępnych na polskim rynku

Oferta w segmencie elektromobilności jest coraz lepiej dostosowana do oczekiwań nabywców. Jak wynika z najnowszej edycji cyklicznego raportu PSPA „Katalog pojazdów elektrycznych” liczba modeli BEV i PHEV dostępnych na polskim rynku wzrosła z 33 w 2017 r. do 190 w roku ubiegłym. Uwzględniając wszystkie wersje napędowe, bateryjne oraz nadwoziowe Polacy mogli wybierać z ok. 400 wariantów EV. Modele elektryczne na rodzimym rynku oferuje już 37 marek. W 2017 r. liczba koncernów posiadających EV w swoim portfolio była ponad dwukrotnie niższa. Samochody elektryczne stają się coraz bardziej praktyczne z perspektywy obecnych i potencjalnych użytkowników. Średni zasięg osobowych BEV oferowanych w Polsce wzrósł z 228 km w 2017 r. do 390 km w roku ubiegłym.

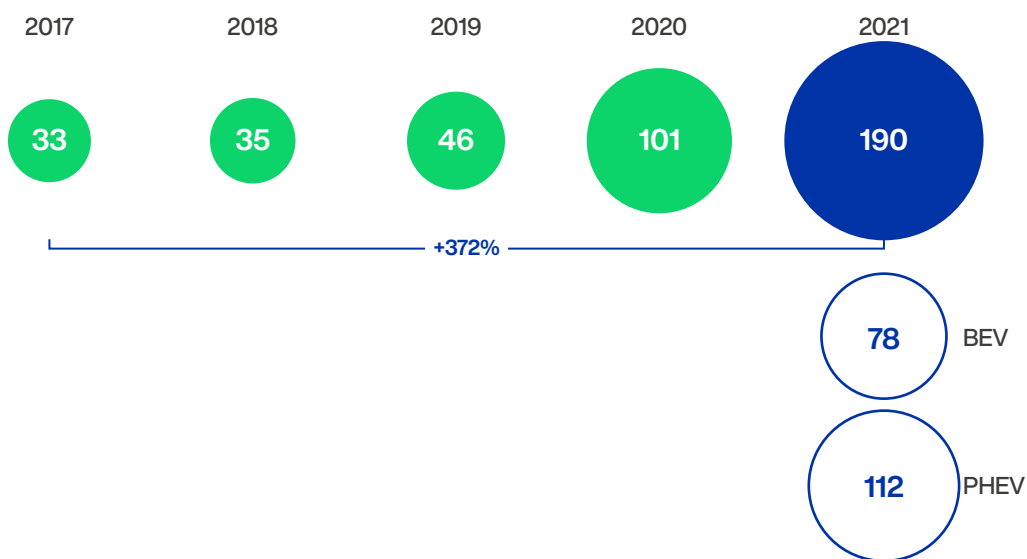


Na rynku dostępne są już samochody zeroemisyjne, które na jednym ładowaniu mogą przejechać ponad 600 km, a w jednym przypadku nawet więcej niż 700 km. 15% wszystkich modeli BEV pozwala na uzupełnianie energii z mocą przekraczającą 150 kW, zaś 59% – z mocą od ponad 50 do 150 kW. Jeszcze w 2019 r. te liczby wynosiły odpowiednio 7% i 15%

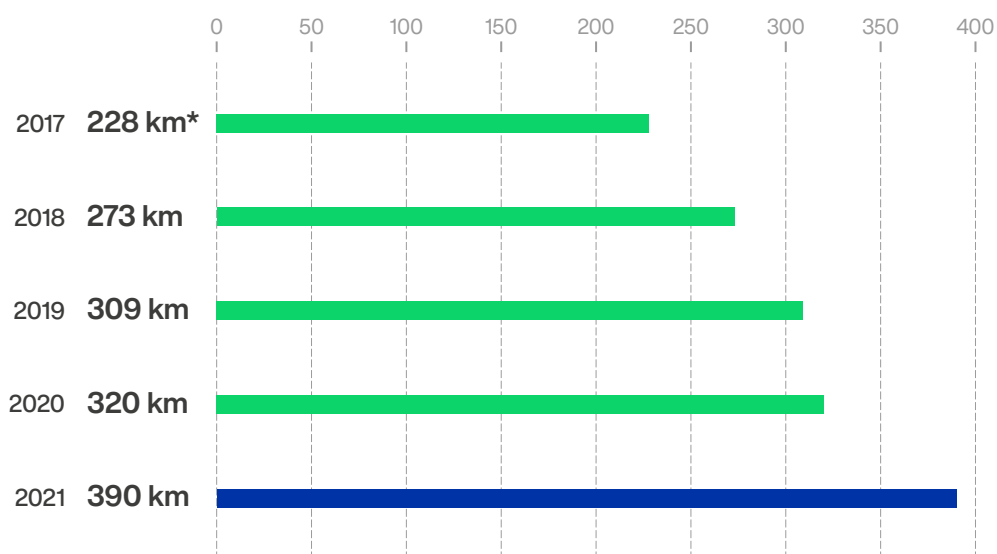
– mówi **Albert Kania** z PSPA.

Oferta modelowa samochodów elektrycznych dostępnych na polskim rynku

(BEV+PHEV)



Średni zasięg samochodów elektrycznych dostępnych na polskim rynku



* NEDC

Rok
2021

3.

Infrastruktura ładowania wciąż rozwija się zbyt wolno

1 932

Liczba ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych w Polsce

1 345

AC

587

DC

3 784

Liczba punktów ładowania w stacjach ogólnodostępnych

568

Liczba nowych stacji ładowania oddano do użytku

1 287

Liczba nowych punktów ładowania w stacjach ogólnodostępnych oddanych do użytku w 2021 r.

3.

Infrastruktura ładowania wciąż rozwija się zbyt wolno

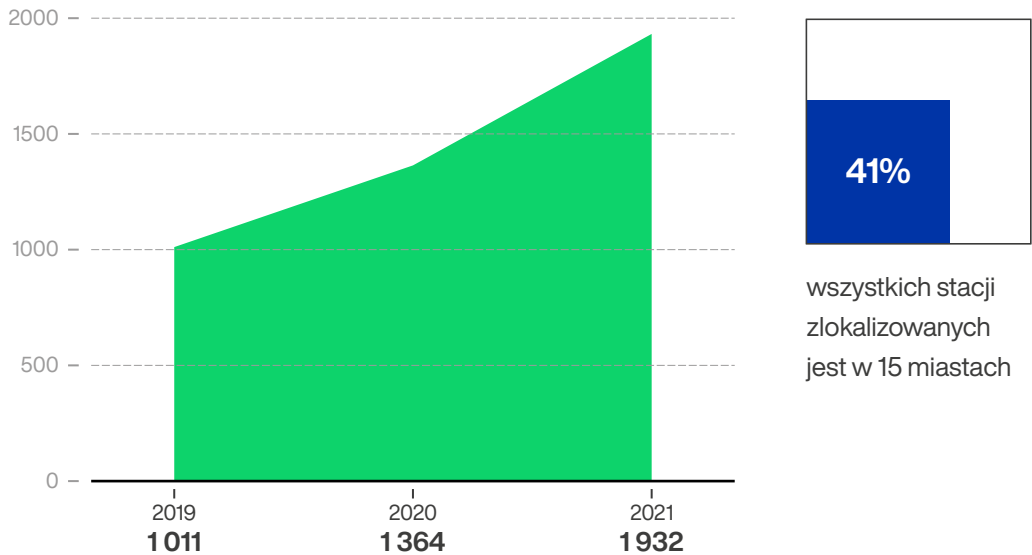
Wzrost mniejszy od spodziewanego odnotowano w sektorze ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Pod koniec grudnia 2021 r. w Polsce funkcjonowały 1932 ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych (3784 punkty). 30% z nich stanowiły szybkie stacje ładowania prądem stałym (DC), a 70% – wolne ładowarki prądu przemiennego (AC) o mocy mniejszej lub równej 22 kW. Łącznie w 2021 r. oddano do użytku 568 nowych stacji ładowania pojazdów elektrycznych, z czego ponad 1/5 – 119 – w samym grudniu. Liczba punktów uruchomionych w 2021 r. wyniosła 1143. To wartość zbliżona do prognoz ujętych w ostatnim wydaniu cyklicznego raportu PSPA „Polish EV Outlook” (1287).



Przyrost nowych ładowarek w 2021 r. okazał się być wyższy w porównaniu do wyjątkowo trudnego roku 2020, gdy uruchomiono 353 nowe stacje, jak również do roku 2019. Mimo to spodziewaliśmy się rezultatu lepszego o ok. 10%. Na tempo rozbudowy infrastruktury z pewnością wpłynęło niekorzystnie usunięcie przepisów dotyczących tzw. mechanizmu interwencyjnego – niektóre z OSD zobowiązanych w tym zakresie zdążyły wypełnić obowiązki ustawowe, jednak inne nawet nie rozpoczęły ich realizacji. Rozwój stacji ładowania w Polsce wciąż opóźniają liczne bariery, przede wszystkim natury administracyjno-prawnej (m.in. przewlekłe procedury przyłączeniowe oraz niekorzystna z perspektywy operatorów struktura własnościowa infrastruktury elektroenergetycznej na Miejscach Obsługi Podróżnych). Problemem pozostaje również niewystarczająco rozbudowana infrastruktura elektroenergetyczna. Jednocześnie stacje ładowania w Polsce są rozmieszczone bardzo nierównomiernie – aż 41% z nich koncentruje się w 15 największych miastach

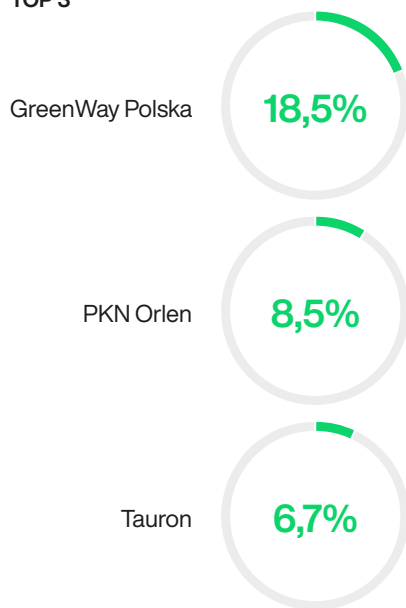
– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Łączna liczba ogólnodostępnych stacji ładowania w Polsce



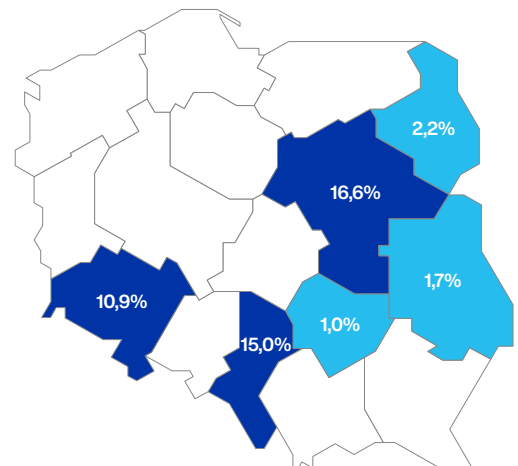
Najwięksi operatorzy pod względem liczby posiadanych stacji ogólnodostępnych*

TOP 3



* Na podstawie „Polish EV Outlook 2021”

Udział województw w łącznej liczbie ogólnodostępnych stacji ładowania w Polsce*



1. Mazowieckie 16,6%
2. Śląskie 15,0%
3. Dolnośląskie 10,9%
- ...
14. Podlaskie 2,2%
15. Lubelskie 1,7%
16. Świętokrzyskie 1,0%

4.

Rozszerzenie systemu subsydiów ze środków publicznych

„Mój Elektryk”

Program wsparcia dla osób fizycznych oraz przedsiębiorców nabywających zeroemisyjne samochody osobowe

„Zielony Transport Publiczny”

Dotacje do zeroemisyjnych autobusów oraz infrastruktury ładowania

„Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”

Dotacje do prywatnych stacji ładowania o mocy co najmniej 22 kW, stacji ogólnodostępnych o mocach od 50 kW do mniej niż 150 kW, stacji ogólnodostępnych o mocach od 150 kW, jak również stacji tankowania wodoru

„Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych”

Program adresowany do Operatorów Systemu Dystrybucyjnego (OSD) – jego celem jest wybudowanie lub modernizacja 4 tys. km sieci elektroenergetycznych oraz 800 stacji transformatorowo-rozdzielczych

4.

Rozszerzenie systemu subsydiów ze środków publicznych

W 2021 r. zapowiadany od dawna system finansowy wsparcia finansowego elektromobilności ze środków publicznych zaczął nabierać realnych kształtów. W lipcu NFOŚiGW uruchomił pierwszy nabór w ramach programu „Mój Elektryk”, adresowany do osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej nabywających zeroemisyjne samochody osobowe. W listopadzie ruszył kolejny nabór, tym razem kierowany do przedsiębiorców, jednostek samorządu terytorialnego oraz innych beneficjentów instytucjonalnych kupujących BEV lub FCEV na kredyt lub za gotówkę. Równolegle Bank Ochrony Środowiska, dystrybuujący dotacje do leasingu i wynajmu długoterminowego w imieniu NFOŚiGW, ogłosił podpisanie umów z pierwszymi firmami leasingowymi, które uwzględniły dopłaty w swojej ofercie.



Wraz z uruchomieniem wszystkich komponentów programu „Mój Elektryk” w Polsce powstał system wsparcia, który dysponuje potencjałem do zdecydowanej dynamizacji rynku elektromobilności. Dzięki uwzględnieniu szeregu postulatów branży program - w porównaniu do ubiegłorocznych instrumentów pilotażowych NFOŚiGW - wprowadza wyższe kwoty dotacji (27 tys. zł w przypadku samochodów osobowych i do 70 tys. zł w przypadku aut dostawczych), zdecydowanie wyższe limity cen nabycia dotowanych pojazdów, uwzględnia leasing operacyjny i wynajem długoterminowy wśród dopuszczalnych form finansowania, jak również wprowadza znacznie uproszczone procedury i zrationalizowane warunki użytkowania EV nabytych z dopłatą. Poszerzeniu uległ ponadto katalog kategorii pojazdów objętych wsparciem. Do zalet "Mojego Elektryka" należy również prowadzenie naboru w trybie ciągłym oraz zarezerwowanie na wsparcie stosunkowo wysokiego budżetu (łącznie 700 mln zł), który, według zapowiedzi NFOŚiGW, może jeszcze ulec powiększeniu

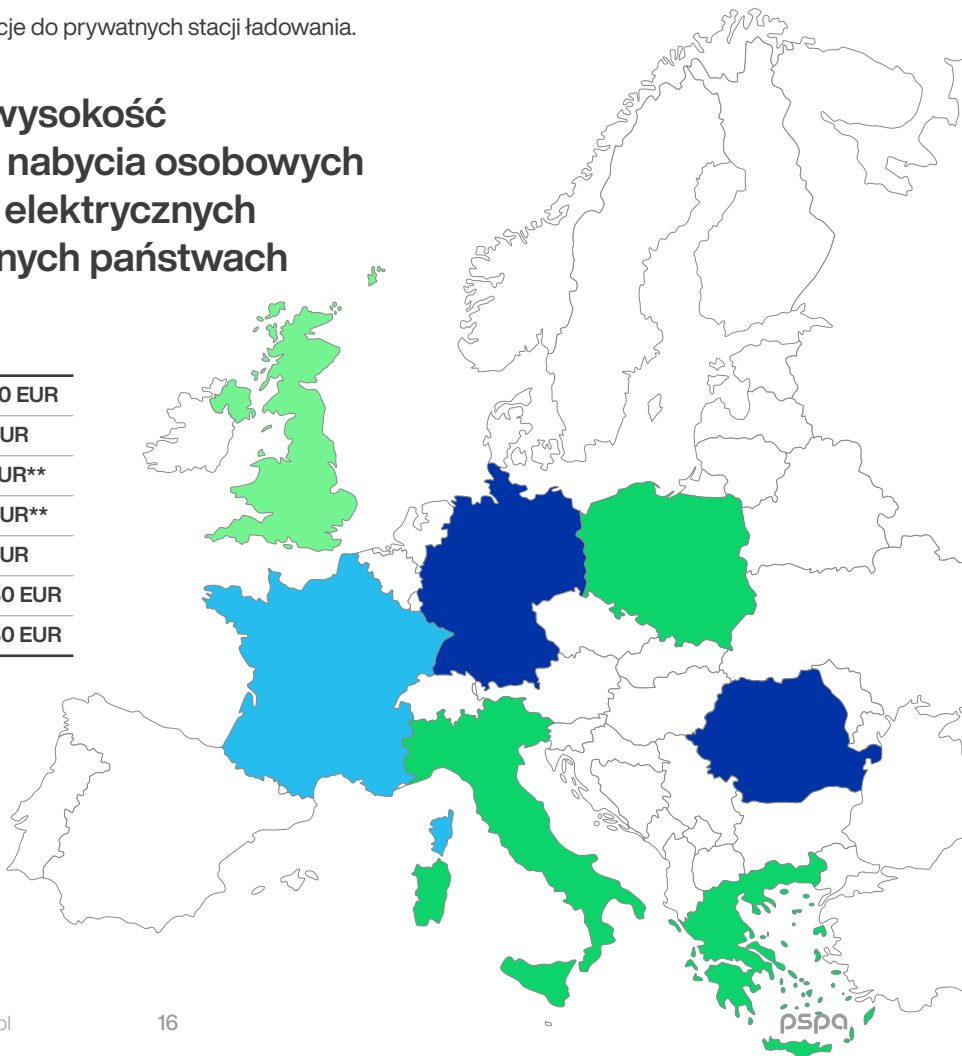
– mówi **Jan Wisniewski**, Kierownik Centrum Badań i Analiz PSPA.

„**Mój Elektryk**” to nie jedyny instrument dofinansowania elektromobilności w obszarze pojazdów, który uruchomił NFOŚiGW. We wrześniu ruszył kolejny nabór w ramach cieszącego się dużym zainteresowaniem samorządów programu „**Zielony Transport Publiczny**”, przewidującego dotacje do zeroemisyjnych autobusów oraz infrastruktury ładowania. Tym razem na wsparcie przeznaczono środki w wysokości 1,2 mld zł. Z dofinansowania w ramach pierwszego naboru programu skorzystały 33 miasta.

NFOŚiGW ogłosił również dwa kolejne kluczowe programy w obszarze elektromobilności. Pierwszy z nich to „**Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru**”. Program przewiduje dotacje do prywatnych stacji ładowania o mocy co najmniej 22 kW (do 25% kosztów kwalifikowanych), stacji ogólnodostępnych o mocach od 50 kW do mniej niż 150 kW (do 30% lub do 45% kosztów kwalifikowanych w przypadku mniejszych gmin), stacji ogólnodostępnych o mocach od 150 kW (do 50% kosztów kwalifikowanych), jak również stacji tankowania wodoru (do 50% kosztów kwalifikowanych). Łącznie NFOŚiGW zarezerwował na ten cel 870 mln zł (w tym 770 mln zł na stacje ładowania). Pierwszy nabór w ramach programu został uruchomiony 7 stycznia 2022 r. Kolejny z instrumentów wsparcia wdrażanych przez NFOŚiGW otrzymał nazwę „**Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych**”. Jest on adresowany do Operatorów Systemu Dystrybucyjnego (OSD). Celem programu jest wybudowanie lub modernizacja 4 tys. km sieci elektroenergetycznych oraz 800 stacji transformatorowo-rozdzielczych, niezbędnych dla rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych. Suma zarezerwowanych środków wyniesie 1 mln zł. Pod koniec roku ubiegłego zapowiedziano także, że w I kwartale 2022 r. ma ruszyć 4. edycja programu „**Mój Prąd**” przewidująca m.in. dotacje do prywatnych stacji ładowania.

Maksymalna wysokość subsydiów do nabycia osobowych samochodów elektrycznych w poszczególnych państwach Europy*

Rumunia	Ok. 9 100 EUR
Niemcy	9 000 EUR
Francja	7 000 EUR**
Włochy	6 000 EUR**
Grecja	6 000 EUR
Polska	Ok. 5 930 EUR
Wielka Brytania	Ok. 2 980 EUR



* Na podstawie „Polish EV Outlook 2021”

** Bez premii za złomowanie pojazdu spalinowego

5.

Optymalizacja prawa regulującego rynek elektromobilności

Nowelizacja Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

- Przyspieszenie rozbudowy prywatnej infrastruktury ładowania w związku z implementacją dyrektywy nr 844: nowe budynki, zarówno te użyteczności publicznej, jak też mieszkalne, będą musiały być przygotowane na rozwój elektromobilności, a w budynkach już istniejących, po wejściu w życie nowych przepisów, powinno być łatwiej zainstalować ładowarkę
- Zmiana przepisów dotyczących stref czystego transportu
- Posiadacze prawa jazdy kategorii B zostali uprawnieni do kierowania elektrycznymi pojazdami dostawczymi o dopuszczalnej masie całkowitej do 4,25 tony, a nie 3,5 tony jak w przypadku samochodów spalinowych

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, jak również Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych

- Wprowadzenie nowych znaków drogowych informujących o stacjach ładowania: D-23b oraz D-23c

Pakiet „Fit for 55”

- Pakiet legislacyjny Komisji Europejskiej, którego naczelnym założeniem jest ograniczenie emisji CO₂ netto o co najmniej 55% do 2030 r.

5.

Optymalizacja prawa regulującego rynek elektromobilności

Po wielu miesiącach oczekiwań, w grudniu doczekaliśmy się prezydenckiego podpisu na nowelizacji Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jej projekt został zaproponowany jeszcze w listopadzie 2020 r.



Oceniając nowelizację chciałoby się powiedzieć „lepiej późno niż wcale”, ponieważ konieczność wprowadzenia istotnych modyfikacji ustawy była oczywista praktycznie od momentu wejścia w życie jej pierwotnej wersji, czyli już w 2018 r. Nowelizacja przyczyni się m.in. do przyspieszenia rozbudowy prywatnej infrastruktury ładowania, w związku z implementacją dyrektywy nr 844. Nowe budynki – zarówno te użyteczności publicznej, jak też mieszkalne – będą musiały być przygotowane na rozwój elektromobilności. W budynkach już istniejących, po wejściu w życie nowych przepisów, powinno być łatwiej zainstalować ładowarkę. Zmiany – choć zdecydowanie niewystarczające wobec potrzeb rynku – zostaną wprowadzone także w obszarze infrastruktury ogólnodostępnej. Tu jest jednak jeszcze bardzo wiele do zrobienia, choćby w temacie przyspieszenia procesu przyłączeniowego. I to oznacza, że z całą pewnością to nie będzie ostatnia nowelizacja ustawy o elektromobilności. W nowelizacji udało się także, po wielomiesięcznych burzliwych dyskusjach, zmienić przepisy dotyczące stref czystego transportu. Jest zatem szansa, że obszary niskoemisyjne w Polsce przestaną być obecne wyłącznie na papierze. Cieszymy się, że głos samorządów oraz organizacji branżowych został wysłuchany. Pozytywnie odbieramy także zmianę wprowadzoną dosłownie na ostatniej prostej, na etapie prac w komisjach, która pozwala posiadaczom prawa jazdy kategorii B kierować elektrycznymi pojazdami dostawczymi o dopuszczalnej masie całkowitej do 4,25 tony a nie 3,5 tony jak w przypadku samochodów spalinowych. To krok w dobrym kierunku w kontekście przyspieszenia rozwoju zeroemisyjnej logistyki w Polsce

– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

W 2021 r. wprowadzono także szereg aktów wykonawczych regulujących obszar zeroemisyjnego transportu. W życie weszły m.in. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, jak również Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Nowe przepisy przewidują nowe znaki drogowe, w tym informujące o stacjach ładowania D-23b oraz D-23c, za projekt graficzny których odpowiada PSPA.

Dużo działa się również w obszarze prawodawstwa unijnego. W lipcu 2021 r. opinię publiczną zelektryzowało ogłoszenie przez Komisję Europejską pakietu legislacyjnego „Fit for 55”. Jego naczelnym założeniem jest ograniczenie emisji CO₂ netto o co najmniej 55% do 2030 r. Ma to docelowo doprowadzić do osiągnięcia neutralności klimatycznej zgodnie z postanowieniami „Europejskiego Zielonego Ładu”. Propozycje KE przewidują m.in. wprowadzenie szeregu instrumentów sprzyjających dekarbonizacji sektora transportu. Przełomowym postulatem jest zobowiązanie koncernów motoryzacyjnych do obniżenia (względem roku 2021) emisji nowych samochodów o 55% (osobowe) i 50% (dostawcze) od 2030 r. Wszystkie nowo rejestrowane w Unii Europejskiej pojazdy osobowe i dostawcze musiałyby być zeroemisyjne od 2035 r. W konsekwencji oznaczałoby to obejmujący całą Wspólnotę zakaz rejestracji nowych samochodów wyposażonych w silniki spalinowe. Komisja Europejska zaproponowała również uchylenie Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i zastąpienie jej analogicznym aktem prawnym w formie rozporządzenia.



Postulaty Komisji obejmują obowiązek, zgodnie z którym na każdy nowo zarejestrowany w Unii Europejskiej samochód całkowicie elektryczny ma przypadać co najmniej 1 kW mocy w sieci ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. W przypadku hybryd typu plug-in (PHEV) ma być konieczne zarezerwowanie co najmniej 0,66 kW mocy. Ponadto, propozycje KE przewidują wymóg instalowania (w ramach sieci europejskich autostrad TEN-T) maksymalnie co 60 km punktów szybkiego ładowania o łącznej mocy co najmniej 300 kW (z czego co najmniej jednego punktu o mocy co najmniej 150 kW) do 2025 r., a do 2030 r. 600 kW. Na poziomie sieci TEN-T cele te muszą zostać osiągnięte odpowiednio do 2030 i 2035 r.

– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Uzupełnieniem pierwotnej wersji „Fit for 55” był zaprezentowany przez Komisję Europejską 15 grudnia 2021 r. projekt nowelizacji Dyrektywy Parlamentu i Europejskiego i Rady 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków. Jego najważniejsze postulaty obejmują m.in. wymóg instalacji co najmniej jednego punktu ładowania samochodów elektrycznych w nowych lub odnawianych budynkach oraz obowiązek eliminacji przez państwa członkowskie przeszkód utrudniających uruchamianie ładowarek prywatnych. Zdaniem PSPA, projekt to krok w dobrym kierunku, jednak powinien wyznaczać znacznie bardziej ambitne cele, aby uniknąć dalszej budowy Europy dwóch prędkości i ograniczyć w państwach regionu CEE import używanych pojazdów spalinowych proporcjonalnie do wzrostu zeroemisyjnej floty w krajach Europy Zachodniej. Z celami „Fit for 55” koresponduje również deklaracja, którą podczas konferencji ONZ COP26 w Glasgow podpisali przedstawiciele polskiej administracji, a także szeregu innych państw, ośrodków samorządowych, koncernów motoryzacyjnych oraz organizacji pozarządowych (w tym PSPA). Dokument zakłada, że wszystkie nowe samochody rejestrowane na rynku będą zeroemisyjne najpóźniej do 2035 r. To pierwsze oficjalne oświadczenie polskiego rządu w tym zakresie w historii.

6.

Nowe inwestycje w obszarze elektromobilności

Phoenix Contact E-mobilty

Produkcja kabli do ładowania EV w Rzeszowie

Northvolt

Fabryka modułów bateryjnych w Gdańsku

MAN

Montaż zeroemisyjnych autobusów przegubowych w Starachowicach

Stellantis

Produkcja elektrycznych samochodów dostawczych w fabryce w Gliwicach

Ningbo Tuopu Group

Produkcja podzespołów do EV w Poznaniu

SK Nexilis

Produkcja folii miedzianej w Stalowej Woli oraz separatorów w Dąbrowie Górniczej

Valeo Siemens eAutomotive

Produkcja silników elektrycznych w Czechowicach-Dziedzicach

Izera

Pojazdy marki Izera będą powstawać w Jaworznie

Renault

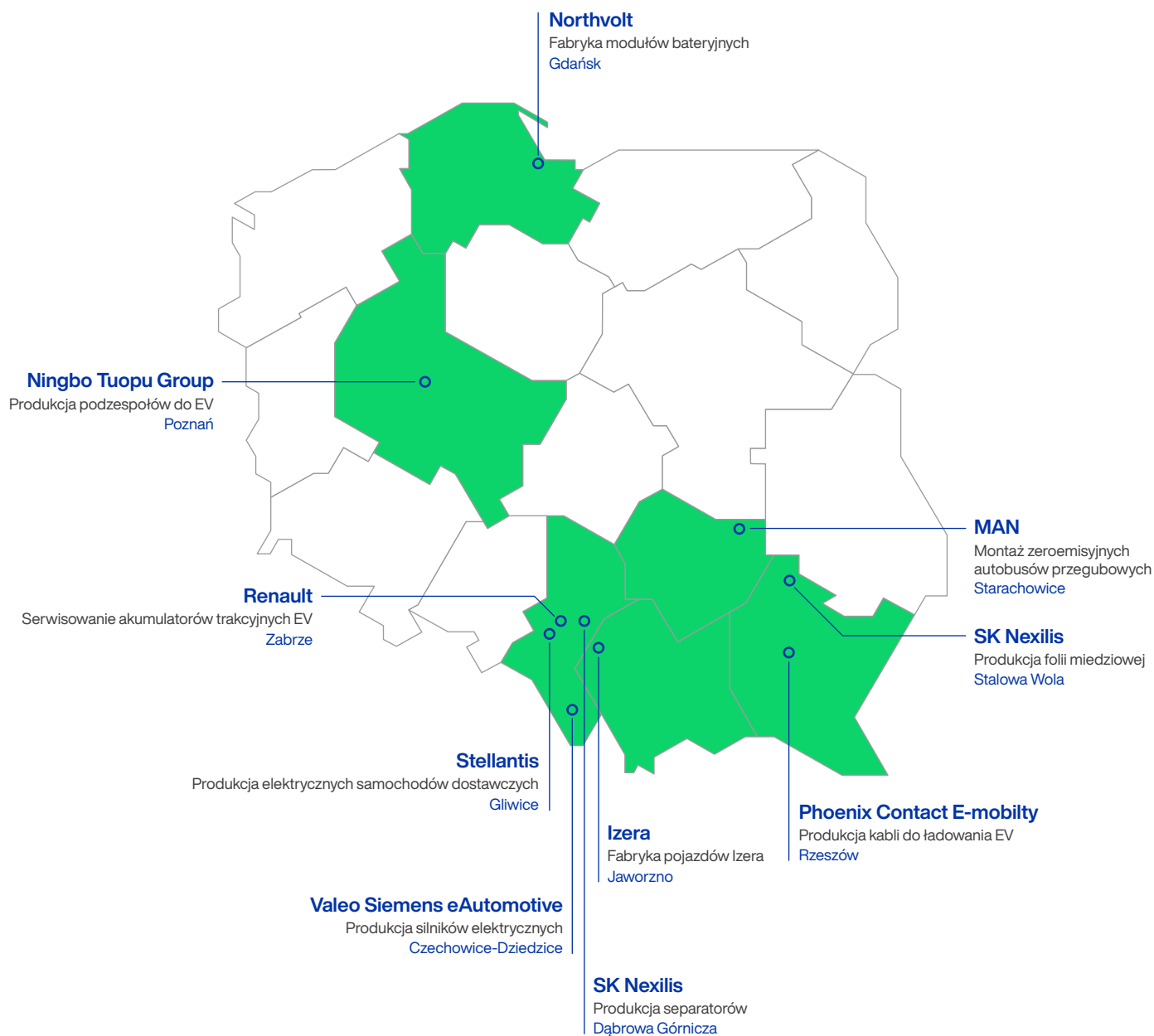
Serwisowanie akumulatorów trakcyjnych samochodów elektrycznych w Zabrze

6.

Nowe inwestycje w obszarze elektromobilności

W 2021 r. uruchomiono lub zapowiedziano realizację w Polsce szeregu nowych inwestycji związanych z rynkiem pojazdów elektrycznych. Na początku stycznia Phoenix Contact E-mobility zainicjował produkcję kabli do ładowania EV w Rzeszowie. W lutym uruchomienie fabryki modułów bateryjnych w Gdańsku ogłosił Northvolt. W kwietniu w zakładzie zlokalizowanym w Starachowicach MAN rozpoczął montaż zeroemisyjnych autobusów przegubowych Lion's City 18 E. Stellantis zapowiedział produkcję elektrycznych samochodów dostawczych w fabryce w Gliwicach. Z kolei w zakładzie koncernu w Tychach trwały prace zmierzające do rozpoczęcia montażu zelektryfikowanych modeli osobowych marek Jeep, Fiat i Alfa Romeo. W 2021 r. ogłoszono również budowę zakładu chińskiej firmy Ningbo Tuopu Group, który powstanie w Poznaniu i będzie wytwarzać podzespoły do EV. Z kolei koreański SK Nexilis ogłosił plany uruchomienia do 2024 r. w Stalowej Woli produkcji folii miedziowej – komponentu znajdującego zastosowanie w ogniwach litowo-jonowych. W październiku zakład SK w Dąbrowie Górniczej rozpoczął natomiast wytwarzanie separatorów, które również stanowią element baterii li-ion. To pierwsza w Europie fabryka odpowiedzialna za dostarczanie tego komponentu. W listopadzie odbyła się uroczystość otwarcia zakładu Valeo Siemens eAutomotive w Czechowicach-Dziedzicach. Obiekt odpowiada za produkcję silników elektrycznych. Natomiast Izera – spółka realizująca projekt polskiego samochodu elektrycznego – ogłosiła lokalizację swojej fabryki. Jej pojazdy mają powstawać w Jaworznie. W Polsce funkcjonują również centra serwisowe związane z sektorem elektromobilności. W 2021 r. taki obiekt otworzyło Renault w Zabrze. Zakład serwisuje akumulatory trakcyjne samochodów elektrycznych z całego regionu Europy Środkowo-Wschodniej.

Mapa inwestycji związanych z rynkiem e-mobility uruchomionych lub zapowiadanych w 2021 r.



7.

Wydarzenia branżowe integrujące sektor zeroemisyjnego transportu

Kongres Nowej Mobilności 2021

Największe wydarzenie branżowe w 2021 r., które odbyło się w dniach 7-8 października w Łodzi w liczącej ponad 3 500 m² przestrzeni EC1

- KNM 2021 zgromadził rekordową liczbę 1000 uczestników, w tym kilkuset przedstawicieli administracji centralnej, samorządów, ekspertów i praktyków rynku e-mobility oraz kilkudziesięciu wystawców
 - Organizatorami wydarzenia było PSPA oraz Miasto Łódź
 - Podczas wydarzenia PSPA zaprezentowało propozycję systemu wsparcia nabywców używanych samochodów elektrycznych
-

Kongres MOVE 2021

Trzecia edycja największej konferencji w regionie Europy Środkowo-Wschodniej w całości poświęconej elektromobilności, która odbyła się 18 czerwca 2021 r.

- Organizatorami wydarzenia było PSPA oraz Grupa MTP
 - Podczas Kongresu MOVE International Mobility międzynarodowi eksperci z całego łańcucha wartości elektromobilności dyskutowali o przyszłości motoryzacji
-

Global e-Mobility Forum 2021

Trzecia edycja wydarzenia wysokiego szczebla poświęconego elektromobilności, która odbyła się 25 listopada 2021 r.

- Organizatorami wydarzenia była administracja centralna, a jednym z partnerów wydarzenia było PSPA
 - Tematami przewodnimi były edukacja w elektromobilności i nowe umiejętności potrzebne do rozwoju tej branży
-

7.

Wydarzenia branżowe integrujące sektor zeroemisyjnego transportu

Mimo pandemii COVID-19 w 2021 r. entuzjaści elektromobilności mogli wziąć udział w szeregu wydarzeń branżowych. Największym z nich był **Kongres Nowej Mobilności 2021**, który odbył się w dniach 7 i 8 października w liczącej ponad 3500 m² przestrzeni łódzkiego EC1. Organizatorami wydarzenia, które zgromadziło rekordową liczbę 1000 uczestników, w tym kilkuset przedstawicieli administracji centralnej, samorządów, ekspertów i praktyków rynku e-mobility oraz kilkudziesięciu wystawców było PSPA oraz Miasto Łódź. Na KNM 2021 odbyło się ponad 50 merytorycznych spotkań, liczne premiery, pokazy oraz wydarzenia towarzyszące. Podczas wydarzenia PSPA zaprezentowało propozycję systemu wsparcia nabywców używanych samochodów elektrycznych. Wdrożenie takich subsydiów z jednej strony pozwoliłoby na rozwój polskiego rynku elektromobilności na skalę masową, a z drugiej ograniczyłoby import pojazdów spalinowych z Europy Zachodniej.

18 czerwca 2021 r. odbyła się również trzecia edycja **Kongresu MOVE International Mobility** – największej konferencji w regionie Europy Środkowo-Wschodniej poświęconej elektromobilności. Organizatorami wydarzenia było PSPA i Grupa MTP. Podczas kongresu międzynarodowi eksperci z całego łańcucha wartości elektromobilności dyskutowali o przyszłości motoryzacji.

W 2021 r. polska administracja centralna zorganizowała również kolejną edycję międzynarodowej konferencji wysokiego szczebla „**Global e-Mobility Forum**”, która – podobnie jak rok wcześniej – odbyła się w formie wirtualnej. Jednym z partnerów wydarzenia było PSPA.

Rok
2021

8.

Polskie samorządy coraz bardziej elektromobilne

651

Liczba autobusów elektrycznych
w Polsce

220

Liczba nowych rejestracji autobusów
elektrycznych w Polsce w 2021 r.

8.

Polskie samorządy coraz bardziej elektromobilne

W 2021 r. w Polsce odnotowano postęp w realizacji obowiązków, które na polskie jednostki samorządu terytorialnego nałożyła Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. W dalszym ciągu szybszej elektryfikacji ulegają floty transportu publicznego niż park samochodowy. Wprowadzenie programu wsparcia NFOŚiGW „Zielony Transport Publiczny” stanowiło czynnik prowadzący do dalszego wzrostu zainteresowania samorządów autobusami elektrycznymi. Jak wynika z „Licznika elektromobilności” park e-busów w Polsce wzrósł o ponad połowę: z 430 w 2020 r. do 651 szt. w 2021 r. Od stycznia do grudnia flota autobusowa powiększyła się o 220 elektrycznych pojazdów. W 2021 r. plany zakupu e-busów ogłosiły lub zrealizowały m.in. Łódź (51 pojazdów), Kraków (50 pojazdów), Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (32 pojazdy), Gdynia (24 pojazdy), Wrocław (11 pojazdów), Polkowice (9 pojazdów), Gorzów Wielkopolski (8 pojazdów), Piotrków Trybunalski (7 pojazdów), Lublin (7 pojazdów), Jaworzno (6 pojazdów), Opole (5 pojazdów), Częstochowa (4 pojazdy), Szczecin (4 pojazdy), Gdańsk (3 pojazdy), Zawiercie (3 pojazdy), Łomża (3 pojazdy), czy Cieszyn (2 pojazdy).

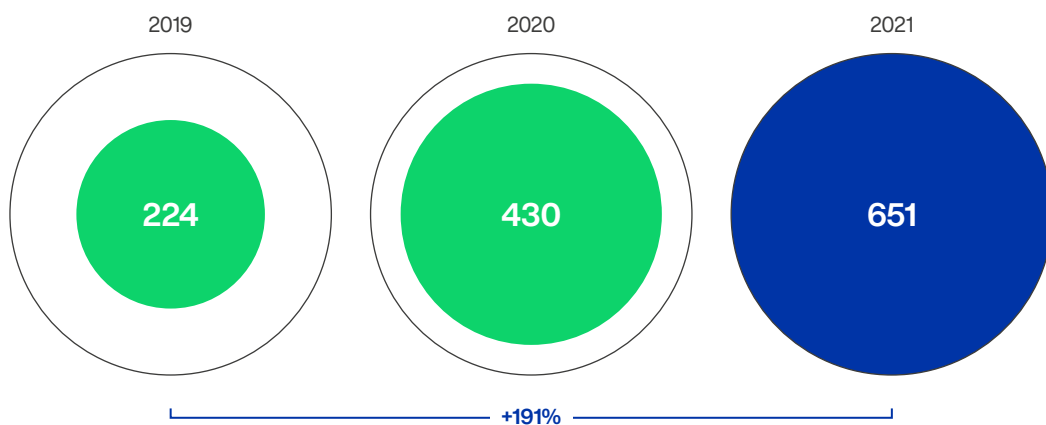


Rok 2021 przyniósł również znaczny postęp w poszerzaniu współpracy polskich samorządów i branży w obszarze e-mobility. Jego symbolem była „Deklaracja miast na rzecz rozwoju stref czystego transportu”, którą podpisała Unia Metropolii Polskich oraz PSPA. Jej naczelnym celem jest optymalizacja przepisów pod kątem ułatwienia tworzenia obszarów niskoemisyjnych. Plany ustanowienia strefy czystego transportu w 2022 r. ogłosił już m.in. Kraków. PSPA powołało również do życia koordynowany przez Miasto Łódź Komitet Samorządowy, którego głównym zadaniem ma być przyspieszenie tempa elektryfikacji transportu i popularyzacja nowej mobilności w polskich ośrodkach miejskich

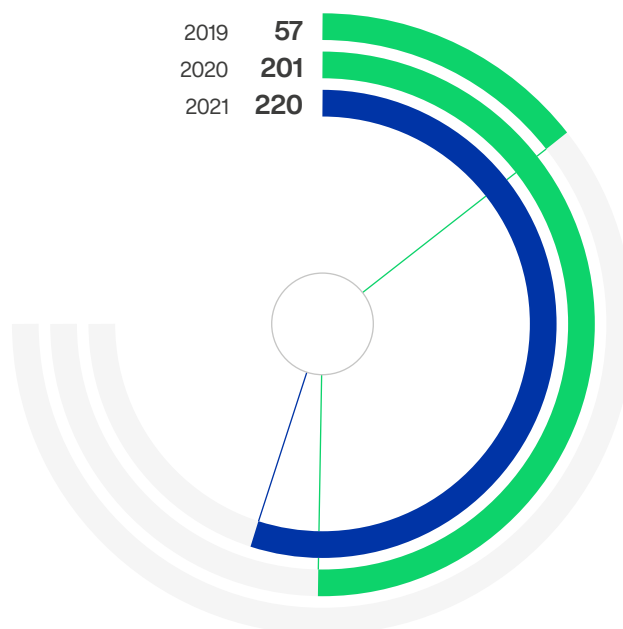
– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

PSPA zaangażowało się również we wsparcie procesu elektryfikacji parku samochodowego (m.in. podjęto wspólne działania w tym zakresie z Górnośląsko-Zagłębiowsko Metropolią), jak również rozpoczęło przygotowania do 3 edycji cyklu szkoleniowego „Elektromobilność w praktyce”. Projekt ma na celu zapoznanie przedstawicieli samorządów i spółek od nich zależnych z konsekwencjami nowych przepisów oraz przedstawienie realnych rozwiązań w zakresie planowania infrastruktury i rozwoju flot zeroemisyjnych. Do tej pory – w latach 2018–2020 - odbyły się 2 edycje szkoleń, podczas których zrealizowano 35 sesji stacjonarnych i online w 34 polskich miastach. Przeszkolono ponad 2500 polskich urzędników i pracowników spółek miejskich. W 2022 roku zaplanowana jest realizacja 10 szkoleń stacjonarnych w miastach w całej Polsce.

Park autobusów elektrycznych w Polsce



Nowe rejestracje autobusów elektrycznych w Polsce



Co czeka nas w roku 2022?

PSPA zwraca uwagę, że polska elektromobilność po raz pierwszych w historii wchodzi w nowy rok przy tak dobrych (choć dalekich od ideału) uwarunkowaniach natury legislacyjnej i z solidnym zapleczem w postaci kompleksowego systemu wsparcia finansowego ze środków NFOŚiGW.



Mimo pewnych obaw związanych z niedoborem półprzewodników w rok 2022 wchodzimy z dużą dawką optymizmu. W 2021 r. wielomiesięczne starania branży przyniosły wymierne efekty w postaci optymalizacji szeregu przepisów prawnych regulujących obszar zeroemisyjnego transportu, w szczególności nowelizacji Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Ukoronowaniem intensywnego dialogu z NFOŚiGW było wdrożenie kompleksowego systemu wsparcia rynku e-mobility obejmującego jego najważniejsze komponenty: pojazdy elektryczne, stacje ładowania oraz niezbędną infrastrukturę elektroenergetyczną. To wszystko sprawia, że rok bieżący ma szansę stać się przełomowym okresem dla rozwoju elektromobilności w Polsce. Spodziewamy się, że sprzedaż BEV i PHEV może osiągnąć poziom nawet ok. 35 tys. egzemplarzy. Największym wyzwaniem będzie przyspieszenie rozbudowy sieci stacji ładowania. W tym celu PSPA wraz z czołowymi uczestnikami sektora infrastruktury przygotowuje propozycję projektu specustawy, która obejmie postulaty legislacyjne mające potencjał do zniesienia najważniejszych barier rozwoju sieci ogólnodostępnych ładowarek w Polsce

– podsumowuje **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Polish EV Outlook 2021

Wydanie I



**Jedyna, w pełni kompleksowa,
analiza rynku elektromobilności
w Polsce**

SAMOCHODY DOSTĘPNE MODELE INFRASTRUKTURA PRAWO

ZAPOTRZEBOWANIE ENERGETYCZNE TRENDY RYNKOWE PROGNOZY



Big Data
Professional
Service



**UZYSKAJ DOSTĘP
JUŻ TERAZ!**

polishevoutlook.pl

pspa | We drive
e-mobility!

pspa.com.pl