

# WE DRIVE NEW MOBILITY.

PODSUMOWANIE PSPA

Rok  
**2023**

w polskiej  
elektromobilności

PSPA SUMMARY

Year  
**2023**  
in Polish e-mobility

Warszawa 2024  
Warsaw 2024

Podsumowanie PSPA

**Rok 2023 w polskiej elektromobilności**

Warszawa 2024

**Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA)**

to największa organizacja gospodarcza, reprezentująca wiele branż i sektorów, kreująca rynek nowej mobilności w Polsce i 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 250 przedsiębiorstw, będąc 2. 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, Łukasz Witkowski

Projekt graficzny i skład: Magda Furmanek

Kopiowanie i rozpowszechnianie za podaniem źródła.

© 2024 PSPA

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych

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

PSPA Summary

**Year 2023 in Polish e-mobility**

Warsaw 2024

**Polish Alternative Fuels Association (PSPA)**

is the largest economic organization, representing many industries and sectors, creating the new mobility market in Poland and the CEE region.

We integrate leading brands from the entire e-mobility value chain. We build a community of vehicle and infrastructure producers, operators and providers of charging services, fuel and energy concerns and all other entities and institutions that are active in the field of sustainable transport.

We associate over 250 companies, which makes us the second largest industry organization in Europe in terms of the number of associated legal entities. Together, we work to create an appropriate economic and legal environment that supports the dynamic development of zero- and low-emission technologies in transport.

We are the biggest team of e-mobility experts and practitioners in Poland. With a team of consultants and trainers with specialist sector experience and knowledge gained in the industry, we undertake training, consultancy and expert projects. We cooperate with the industry, administration and the society.

We provide knowledge and information that is crucial for the development of sustainable transport market in Poland.

Editors: Jan Wiśniewski, Łukasz Witkowski

Graphic design and composition: Magda Furmanek

Copying and dissemination with acknowledgment of the source.

© 2024 PSPA

Polish Alternative Fuels Association

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

# 2023

# 1.

**Znaczny wzrost liczby samochodów elektrycznych na polskich drogach w 2023 r.**

**A significant increase in the number of electric cars on Polish roads in 2023**

Rok / Year  
**2023**

# 1. Znaczny wzrost liczby samochodów elektrycznych na polskich drogach w 2023 r.

## A significant increase in the number of electric cars on Polish roads in 2023

Wzrost r/r  
Increase YoY

**+70%** **56 934** Park osobowych i użytkowych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV)  
Battery-electric (BEV) passenger cars, vans and trucks fleet

**+68%** **51 125** Park osobowych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV)  
Battery-electric (BEV) passenger cars fleet

**+86%** **5 704** Park dostawczych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV)  
Battery-electric (BEV) vans fleet

**+556%** **105** Park ciężarowych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV)  
Battery-electric (BEV) trucks fleet

**+54%** **19 612** Rejestracje nowych, osobowych i użytkowych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV)  
Registrations of battery-electric (BEV) new passenger cars, vans and trucks

**+51%** **17 077** Rejestracje nowych, osobowych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV)  
Registrations of battery-electric (BEV) new passenger cars

**+73%** **2 450** Rejestracje nowych, dostawczych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV)  
Registrations of battery-electric (BEV) new vans

**+1114%** **85** Rejestracje nowych, ciężarowych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV)  
Registrations of battery-electric (BEV) new trucks

Stan na 31/12/2023  
As of 31 December 2023

# 1. Znaczny wzrost liczby samochodów elektrycznych na polskich drogach w 2023 r.

## A significant increase in the number of electric cars on Polish roads in 2023

Ponad 19,6 tys. nowych, osobowych i użytkowych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV) zostało zarejestrowanych w Polsce w 2023 r. Pod względem liczb bezwzględnych to absolutny rekord. Liczba nowych rejestracji BEV w 2023 r. była większa niż cały park takich pojazdów w 2021 r. Podsumowujemy rok 2023 na polskim i europejskim rynku samochodów zeroemisyjnych.

Rok 2023 upłynął pod znakiem rozwoju floty i większej liczby rejestracji samochodów całkowicie elektrycznych w Polsce niż w 2022 r. Trend wzrostowy utrzymał się również na unijnym rynku e-mobility.

### Państwa członkowskie Unii Europejskiej stawiają na samochody całkowicie elektryczne

Na podstawie danych ACEA, od stycznia do października 2023 r. w państwach członkowskich Unii Europejskiej zarejestrowano ok. 1,23 mln nowych, osobowych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV). To o ponad połowę (53%) więcej niż w analogicznym okresie roku 2022. Największym rynkiem e-mobility w Europie pozostają Niemcy, gdzie przez 10 miesięcy 2023 r. zarejestrowano ok. 425 tys. BEV. Kolejne miejsca (uwzględniając wyłącznie państwa członkowskie UE) zajęły: Francja (230 tys.), Niderlandy (94 tys.), Szwecja (91 tys.) oraz Belgia (77 tys.). Co najmniej dwucyfrowy, procentowy wzrost sprzedaży samochodów całkowicie elektrycznych rok do roku odnotowano w każdym bez wyjątku państwie członkowskim UE. W 7 krajach odnotowano wzrosty trzycyfrowe. Do europejskich liderów sektora e-mobility należą również Norwegia i Wielka Brytania, w których zarejestrowano odpowiednio 87 tys. i 262 tys. nowych, osobowych BEV.

Coraz większą popularność samochodów elektrycznych w Europie najlepiej obrazują dane dotyczące rynkowego udziału. ACEA podaje, że przez 10 miesięcy 2023 r. w segmencie nowych pojazdów osobowych wyniósł on 14% (w analogicznym okresie roku ubiegłego było to mniej niż 11%). Jednocześnie udział BEV jest nieznacznie wyższy niż udział samochodów z silnikami Diesla (13,9%).

Over 19.6 thousand new passenger and commercial all-electric cars (BEV) were registered in Poland in 2023. In terms of absolute numbers, this is an absolute record. The number of new BEV registrations in 2023 was greater than the entire fleet of such vehicles in 2021. We summarize 2023 on the Polish and European market of zero-emission cars.

The year 2023 was marked by fleet development and more registrations of battery-electric cars in Poland than in 2022. The upward trend also continued on the EU e-mobility market.

### European Union Member States are focusing on battery-electric cars

Based on ACEA data, from January to October 2023, approximately 1.23 million new battery-electric passenger cars (BEV) were registered in the European Union Member States. This is more than half (53%) than in the same period of 2022. The largest e-mobility market in Europe remains Germany, where approx. 425,000 BEVs were registered during the 10 months of 2023. The next places (taking into account only EU Member States) were taken by: France (230,000), the Netherlands (94,000), Sweden (91,000) and Belgium (77,000). At least a double-digit percentage increase in sales of battery-electric cars was recorded year-on-year in every EU Member State. Three-digit increases were recorded in 7 countries. The European leaders in the e-mobility sector also include Norway and Great Britain, where 87,000 and 262,000 new passenger BEVs were registered, respectively.

The increasing popularity of electric cars in Europe is best illustrated by market share data. ACEA reports that for 10 months of 2023 in the segment of new passenger vehicles it amounted to 14% (in the same period last year it was less than 11%). At the same time, the share of BEVs is slightly higher than the share of cars with diesel engines (13.9%).

Zdecydowane wzrosty miały miejsce w segmencie pojazdów użytkowych. Jak informuje ACEA, w okresie od stycznia do września 2023 r., sprzedaż samochodów dostawczych z napędem elektrycznym zwiększyła się o 91% r/r (wyniosła 78 889 szt.). Jeszcze wyższy przyrost nastąpił na rynku elektrycznych pojazdów ciężkich – o 322% r/r. W tym segmencie liczby bezwzględne pozostają jeszcze niskie. Liczba ciężarówek z napędem elektrycznym, które wyjechały na unijne drogi w 2023 r. (przez pierwsze trzy kwartały) wyniosła 3918.

*Impionujące wzrosty procentowe we wszystkich państwach członkowskich na pewno cieszą, ale żeby utrzymać ten trend w kolejnych latach konieczne są dalsze inwestycje infrastrukturalne. Warto zaznaczyć, że czołowe rynki e-mobility w UE (zwłaszcza Niemcy i Francja) zamierzają kontynuować subsydia adresowane do nabywców samochodów elektrycznych również w 2024 r. Spodziewamy się, że po podliczeniu danych za cały rok 2023 udział BEV na rynku pojazdów osobowych tradycyjnie okaże się być wyraźnie wyższy względem danych z października. Naszym zdaniem może osiągnąć poziom 15-16%, co jeszcze zaledwie trzy lata temu wydawało się być nie do pomyślenia*

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



Significant increases occurred in the commercial vehicle segment. According to ACEA, in the period from January to September 2023, sales of electric delivery vehicles increased by 91% YoY (amounted to 78,889 units). The growth was even higher in the electric heavy vehicle market – by 322% YoY. In this segment, the absolute numbers remain low. The number of electric trucks that hit EU roads in 2023 (for the first three quarters) was 3,918.

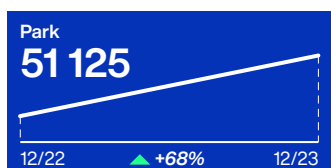
*The impressive percentage increases in all Member States are certainly encouraging, but further infrastructure investments are necessary to maintain this trend in the coming years. It is worth noting that the leading e-mobility markets in the EU (especially Germany and France) intend to continue subsidies addressed to buyers of electric cars also in 2024. We expect that after calculating the data for the entire year 2023, the share of BEVs in the passenger vehicle market will traditionally turn out to be significantly higher compared to the data from October. In our opinion, it may reach the level of 15-16%, which seemed unthinkable just three years ago*

– says **Maciej Mazur**,  
PSPA Managing Director

## Rekordowa liczba rejestracji samochodów całkowicie elektrycznych na polskim rynku

Jak wynika z publikowanego przez PSPA, IBRM Samar oraz OTOMOTO “PEVO Index”, pod koniec grudnia 2023 r. w Polsce były zarejestrowanych łącznie 56 934 osobowe i użytkowe samochody całkowicie elektryczne. Tym samym w ubiegłym roku park BEV w Polsce powiększył się o 70%, a od końca 2021 r. – ponad 3-krotnie. Od stycznia do grudnia 2023 r. w Polsce zarejestrowano 17077 nowych, całkowicie elektrycznych samochodów osobowych. To o ponad połowę więcej niż 2022 r. Udział BEV na polskim rynku wzrósł z 2,7% w 2022 r. do 3,6% w roku 2023.

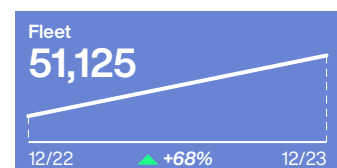
### Samochody osobowe (BEV)



## Record-breaking number of battery-electric cars registrations on the Polish market

According to the “PEVO Index” published by PSPA, IBRM Samar and OTOMOTO, at the end of December 2023, a total of 56,934 fully electric passenger and commercial cars were registered in Poland. Thus, last year the BEV park in Poland increased by 70%, and since the end of 2021 – by more than three times. From January to December 2023, 17,077 new, fully electric passenger cars were registered in Poland. This is more than half more than in 2022. The share of BEVs on the Polish market increased from 2.7% in 2022 to 3.6% in 2023.

### Passenger cars (BEV)



Mimo wzrostów, wg danych ACEA udział BEV na polskim rynku wciąż jest ponad 4-krotnie niższy względem średniej unijnej. Nie jesteśmy na ostatnim miejscu w Unii, ponieważ słabszy wynik odnotowano wśród 3 państw członkowskich (w Chorwacji, Czechach i na Słowacji), ale od liderów regionu CEE dzieli nas bardzo duży dystans. Dość powiedzieć, że udział BEV w Rumuni wynosi niemal 11%, a na Słowenii 8,5%. W obu tych państwach system wsparcia nabywców osobowych pojazdów elektrycznych jest bardziej atrakcyjny niż w Polsce (w Rumunii maksymalna wysokość dotacji może wynieść nawet 50 tys. zł, przy uwzględnieniu złomowania starych samochodów spalinowych)

– mówi **Jan Wiśniewski**,  
Dyrektor Centrum Badań i Analiz PSPA



Despite the increases, according to ACEA data, the share of BEVs on the Polish market is still over 4 times lower than the EU average. We are not in last place in the EU, because a weaker result was recorded among three member states (Croatia, Czechia and Slovakia), but there is a very large distance separating us from the leaders of the CEE region. Suffice it to say that the share of BEVs in Romania is almost 11% and in Slovenia 8.5%. In both of these countries, the support system for buyers of passenger electric vehicles is more attractive than in Poland (in Romania, the maximum subsidy amount may be up to PLN 50,000, taking into account the scrapping of old combustion cars)

– says **Jan Wiśniewski**,  
PSPA Research & Analysis Center Director

Uwzględniając dane z grudnia 2023 r., najpopularniejszą w Polsce (pod względem łącznej liczby zarejestrowanych egzemplarzy) marką samochodów całkowicie elektrycznych była Tesla. Drugie miejsce zajmował Mercedes-Benz, zaś trzecie – BMW. Liderem wśród modeli BEV była Tesla Model Y, a kolejne miejsca na podium zajęły Tesla Model 3 oraz Mazda MX-30.

Taking into account data from December 2023, the most popular brand of battery-electric cars in Poland (in terms of the total number of registered units) was Tesla. Second place was taken by Mercedes-Benz and third by BMW. The leader among BEV models was Tesla Model Y, and the next places on the podium were taken by Tesla Model 3 and Mazda MX-30.

## Najpopularniejsze marki i modele BEV w Polsce – TOP 5

The most popular BEV brands and models in Poland – TOP 5

Liczba rejestracji – nowe / Number of registrations – new

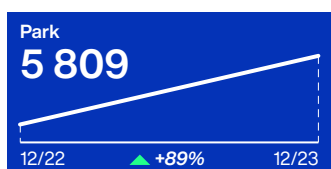
1	Tesla	429
2	Mercedes-Benz	226
3	BMW	179
4	Volkswagen	96
5	Opel	87

1	Tesla Model Y	288
2	Tesla Model 3	131
3	Mazda MX-30	68
4	Mercedes-Benz EQE SUV	66
5	BMW i4	63

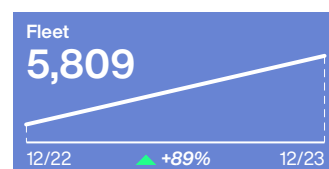
Nieprzerwanie rośnie popularność elektrycznych samochodów użytkowych, szczególnie w segmencie pojazdów dostawczych. Stymulowana rosnącą ofertą modelowa i dopłatami z programu „Mój Elektryk” sprzedaż nowych BEV kategorii N1 w 2023 r. wyniosła 2450 szt. (+73% r/r). To więcej niż liczył cały park takich pojazdów jeszcze dwa lata temu. Flota całkowicie elektrycznych „dostawczaków” w Polsce składa się już z 5704 samochodów (+86% r/r).

The popularity of electric commercial vehicles continues to grow, especially in the delivery vehicle segment. Stimulated by the growing model offer and subsidies from the “My EV” program, sales of new N1 category BEVs in 2023 amounted to 2,450 units (+73% YoY). This is more than the entire fleet of such vehicles two years ago. The fleet of all-electric delivery vehicles in Poland already consists of 5,704 cars (+86% YoY).

### Samochody dostawcze i ciężarowe (BEV)



### Delivery vans and trucks (BEV)



W 2023 r. obserwujemy rekordowe zainteresowanie elektrycznymi samochodami ciężarowymi – sprzedało się ich kilkukrotnie więcej niż łącznie w całym wcześniejszym okresie. Twarde liczby niestety pozostają symboliczne – po polskich drogach wciąż jeździ zaledwie ok. 100 eHDV. Elektryczne ciężarówki są już dostępne w Polsce (oferta obejmuje ok. 30 wariantów modelowych), czas na ruch administracji publicznej i odpowiednie wsparcie elektryfikacji sektora transportu ciężkiego. W najnowszej odsłonie raportu PSPA „Polish EV Outlook 2023” prognozujemy, że park eHDV w Polsce może liczyć nawet ok. 160 tys. szt. do 2035 r. Nie będzie to jednak możliwe bez wprowadzenia subsydiów, zmian prawnych (w tym zniesienia opłat drogowych dla elektrycznych ciężarówek oraz podniesienia ich DMC na gruncie regulacyjnym) oraz rozbudowy dedykowanej infrastruktury ładowania wysokiej mocy

– mówi **Piotr Ziółkowski**,  
New Mobility Expert PSPA



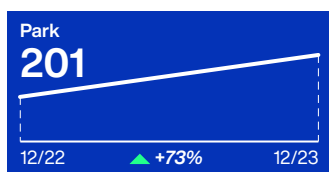
In 2023, we observed record interest in electric trucks – several times more of them were sold than in the entire previous period. Unfortunately, hard numbers remain symbolic – there are still approx. only 100 eHDVs on Polish roads. Electric trucks are already available in Poland (the offer includes approximately 30 model variants), it is time for the public administration to act and introduce appropriate support for the electrification of the heavy transport sector. In the latest edition of the PSPA “Polish EV Outlook 2023” report, we forecast that the eHDV fleet in Poland may number up to approximately 160,000 units by 2035. However, this will not be possible without the introduction of subsidies, legal changes (including the abolition of road tolls for electric trucks and increasing their GVW on regulatory grounds) and the expansion of dedicated high-power charging infrastructure

– says **Piotr Ziółkowski**,  
PSPA New Mobility Expert

Park samochodów wodorowych w Polsce liczy 201 szt. (+73% r/r). FCEV pozostaje rynkową niszą. Nie licząc bardzo skromnej oferty oraz wysokich cen, największą barierą rozwoju wodoromobilności stanowi brak infrastruktury. Pierwsza w Polsce ogólnodostępna stacja tankownia wodoru została otworzona dopiero we wrześniu 2023 r. w Warszawie.

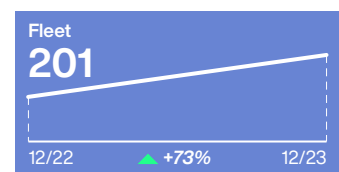
The hydrogen car fleet in Poland numbers 201 units (+73% YoY). FCEV remains a niche market. Apart from the very modest offer and high prices, the biggest barrier to the development of hydrogen mobility is the lack of infrastructure. The first public hydrogen refueling station in Poland was opened only in September 2023 in Warsaw.

### Wodorowe samochody osobowe (FCEV)



Polski rynek elektrycznych samochodów używanych znajduje się w bardzo wczesnej fazie rozwoju, jednak podaż takich pojazdów stale wzrasta. Jak wynika z danych OTOMOTO publikowanych w ramach „PEVO Index”, w grudniu 2023 r. liczba ogłoszeń używanych BEV była o 150% wyższa niż rok wcześniej. Udział ogłoszeń używanych BEV na portalu OTOMOTO wciąż jest jednak niski (1,0% wg danych z grudnia), podobnie jak udział wyświetleń tego typu ofert (0,7%).

### Hydrogen passenger cars (FCEV)



The Polish market of used electric cars is in a very early stage of development, but the supply of such vehicles is constantly increasing. According to OTOMOTO data published as part of the “PEVO Index”, in December 2023, the number of ads for used BEVs was 150% higher than a year earlier. However, the share of ads for used BEVs on the OTOMOTO portal is still low (1.0% according to December data), as is the share of views of this type of offers (0.7%).



## „Mój Elektryk” nadal istotnym impulsem rozwoju elektromobilności, ale...

Dzięki względnie atrakcyjnym warunkom dofinansowania i objęciu wsparciem szerokiego grona beneficjentów program „Mój Elektryk” wpływa w istotny sposób na wzrost liczby rejestracji samochodów elektrycznych na polskim rynku. Wg stanu z połowy grudnia 2023 r., NFOŚiGW zatwierdził niemal 14,5 tys. wniosków o wsparcie (złożonych zostało prawie 17 tys.).

Pozytywny wpływ programu „Mój Elektryk” na rynek elektromobilności w Polsce obniża brak waloryzacji wysokości wsparcia w kontekście szybko zmieniających się warunków rynkowych. Na podstawie danych IBRM Samar z czerwca 2023 r. średnia cena osobowego samochodu całkowicie elektrycznego (kategorii M1) sprzedawanego w naszym kraju wynosiła 269 tys. zł. To znacznie powyżej maksymalnego kosztu nabycia przewidzianego obecnie w programie „Mój Elektryk”, który ustalono na poziomie 225 tys. zł.

*Przedmiotowy limit nie uległ zmianie od 12 lipca 2021 r., tj. od uruchomienia pierwszego naboru, adresowanego do osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej. Średnia cena osobowych BEV sprzedawanych w Polsce wynosiła wtedy ok. 215 tys. zł. W międzyczasie doszło do znacznego podwyższenia poziomu inflacji wpływającej na koszty nabycia nowych pojazdów. Ma to negatywny wpływ na liczbę wariantów modelowych, które mogą zostać objęte wsparciem ze środków publicznych. Wzrost kosztów nabycia z perspektywy beneficjentów programu NFOŚiGW powoduje ponadto proporcjonalne obniżenie korzyści finansowanych związanych z przyznaniem dotacji, których maksymalna wysokość również utrzymuje się na poziomie niezmiennym od 2021 r.*

– mówi **Jan Wiśniewski**,

Dyrektor Centrum Badań i Analiz PSPA



Pierwotnie zarezerwowany budżet programu „Mój Elektryk” (800 mln zł) jest blisko wyczerpania. Wg danych NFOŚiGW z grudnia 2023 r. dostępna była jeszcze mniej niż 1/3 alokacji. PSPA szacuje maksymalny termin wyczerpania dostępnego budżetu programu „Mój Elektryk” w całości na koniec I połowy 2024 r. W celu utrzymania trendów wzrostowych na rynku e-mobility konieczne jest zarezerwowanie dodatkowych środków. Branża postuluje ponadto o podwyższenie limitu maksymalnego kosztu nabycia (ceny) dotowanych pojazdów oraz wprowadzenie automatycznej klauzuli waloryzacyjnej o wskaźnik inflacji w kolejnych latach trwania programu.

## "My EV" is still an important impulse for the development of e-mobility, but...

Thanks to relatively attractive co-financing conditions and support for a wide range of beneficiaries, the "My EV" program has a significant impact on the increase in the number of electric cars registrations on the Polish market. As of mid-December 2023, the National Fund for Environmental Protection and Water Management approved almost 14.5 thousand applications for support (almost 17 thousand were submitted).

The positive impact of the "My EV" program on the e-mobility market in Poland is reduced by the lack of valorization of the amount of support in the context of rapidly changing market conditions. Based on IBRM Samar data from June 2023, the average price of a battery-electric passenger car (M1 category) sold in our country was PLN 269,000. This is significantly above the maximum acquisition cost currently provided for in the "My EV" program, which is set at PLN 225,000.

*This limit has not changed since July 12, 2021, i.e. since the launch of the first call addressed to natural persons not conducting a business activity. The average price of passenger BEVs sold in Poland was then approximately PLN 215,000. In the meantime, there has been a significant increase in the level of inflation affecting the costs of purchasing new vehicles. This has a negative impact on the number of model variants that can be supported from public funds. The increase in acquisition costs from the perspective of the beneficiaries of the National Fund for Environmental Protection and Water Management program also results in a proportional reduction in the financial benefits related to the granting of subsidies, the maximum amount of which also remains unchanged from 2021.*

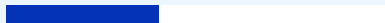
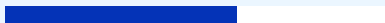
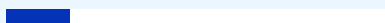
– says **Jan Wiśniewski**,

PSPA Research & Analysis Center Director

The originally reserved budget of the "My EV" program (PLN 800 million) is close to being exhausted. According to the National Fund for Environmental Protection and Water Management data from December 2023, less than 1/3 of the allocation was still available. PSPA estimates that the maximum deadline for exhausting the available budget of the "My EV" program will be the end of H1 2024. In order to maintain the growth trends in the e-mobility market, it is necessary to reserve additional funds. The industry also calls for an increase in the maximum limit of the purchase cost (price) of subsidized vehicles and the introduction of an automatic indexation clause for the inflation rate in the subsequent years of the program.

## Stopień wykorzystania budżetu programu „Mój Elektryk”

The level of use of the "My EV" program budget

Beneficjenci Beneficiaries	Budżet Budget	Wciąż dostępne środki* Funds still available*
Osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej Natural persons not conducting business activity	<b>100 000 000 PLN</b> PLN 100,000,000	<b>41%</b> 
Przedsiębiorcy i podmioty inne niż osoby fizyczne Entrepreneurs and entities other than natural persons	<b>200 000 000 PLN</b> PLN 200,000,000	<b>62%</b> 
Ścieżka bankowa Bank path	<b>500 000 000 PLN</b> PLN 500,000,000	<b>16%</b> 

\* Stan na 17/12/2023

\* As of 17 December 2023

Źródło: NFOŚiGW

Source: National Fund for Environmental Protection and Water Management



# 2023

# 2.

**Rozbudowa infrastruktury ładowania musi zdecydowanie przyspieszyć**

**The expansion of charging infrastructure must accelerate significantly**

Rok / Year  
**2023**

# 2. Rozbudowa infrastruktury ładowania musi zdecydowanie przyspieszyć

## The expansion of charging infrastructure must accelerate significantly

Wzrost r/r  
Increase YoY

**+37%** **5 933** Liczba ogólnodostępnych punktów ładowania w Polsce (AC + DC)  
Number of public charging points in Poland (AC + DC)

**+31%** **4 390** Punkty AC (łącznie)  
AC points (total)

**+58%** **1 543** Punkty DC (łącznie)  
DC points (total)

**+17%** **1 513** Liczba nowo zainstalowanych, ogólnodostępnych punktów ładowania w Polsce (AC + DC)  
Number of newly installed, public charging points in Poland (AC + DC)

**-5%** **985** Punkty AC (nowo zainstalowane)  
AC points (newly installed)

**+92%** **528** Punkty DC (nowo zainstalowane)  
DC points (newly installed)

**+28%** **3 282** Liczba ogólnodostępnych stacji ładowania w Polsce (AC + DC)  
Number of public charging stations in Poland (AC + DC)

Stan na 31/12/2023  
As of 31 December 2023

# 2. Rozbudowa infrastruktury ładowania musi zdecydowanie przyspieszyć

## The expansion of charging infrastructure must accelerate significantly

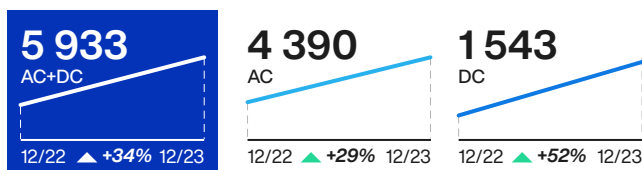
W 2023 r. w Polsce uruchomiono 1513 punktów ładowania. To najlepszy wynik w historii. Tempo rozbudowy infrastruktury ładowania wciąż jest jednak znacznie niższe niż tempo rozwoju zeroemisyjnej floty, zaś rozwój sieci ogólnodostępnych ładowarek nadal opóźnia cały szereg poważnych barier systemowych.

Mimo rekordowego wzrostu nowo zainstalowanych, ogólnodostępnych punktów ładowania rok do roku branża liczyła na znacznie lepszy wynik. Najbardziej pozytywnym zjawiskiem odnotowanym w obszarze infrastruktury w 2023 r. jest zdecydowane zwiększenie udziału szybkich punktów DC przy polskich drogach.

### Branża e-mobility realizuje kolejne inwestycje w obszarze infrastruktury ładowania

Jak wynika z publikowanego przez PSPA, IBRM Samar oraz OTOMOTO „PEVO Index”, pod koniec grudnia 2023 r. ogólnodostępna infrastruktura ładowania w Polsce składała się łącznie z 5933 punktów (3282 stacji). Polska sieć punktów ładowania jest obecnie o 37% większa niż pod koniec 2022 r. i aż o 106% większa niż pod koniec roku 2021. W grudniu 26% łącznej liczby punktów stanowiły urządzenia DC, zaś 74% – AC. Na koniec 2022 r. ta proporcja wynosiła 23% (DC) do 77% (AC).

### Punkty ładowania



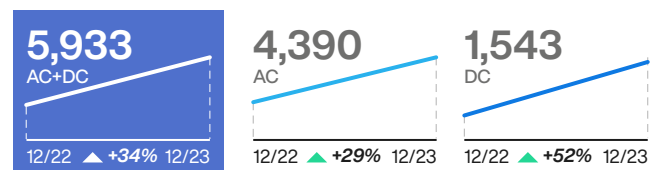
In 2023, 1,513 charging points were launched in Poland. This is the best result ever. However, the pace of charging infrastructure expansion is still much lower than the pace of a zero-emission fleet growth, and the development of a network of public chargers is still delayed by a number of serious systemic barriers.

Despite the record year-on-year increase in newly installed public charging points, the industry was counting on a much better result. The most positive phenomenon recorded in the area of infrastructure in 2023 is a significant increase in the share of fast DC points on Polish roads.

### The e-mobility industry is implementing further investments in the area of charging infrastructure

According to the “PEVO Index” published by PSPA, IBRM Samar and OTOMOTO, at the end of December 2023, the public charging infrastructure in Poland consisted of a total of 5,933 points (3,282 stations). The Polish network of charging points is currently 37% larger than at the end of 2022 and as much as 106% larger than at the end of 2021. In December, 26% of the total number of points were DC devices, and 74% – AC. At the end of 2022, this proportion was 23% (DC) to 77% (AC).

### Charging points



W ramach sieci 13 wiodących operatorów funkcjonuje 70% wszystkich, ogólnodostępnych ładowarek w Polsce. Numerem jeden – z udziałem 19% – pod koniec I połowy 2023 r. była firma GreenWay Polska. Kolejne miejsca zajęły Orlen Charge, Tauron, Noxo oraz EV+. Na pewno cieszy fakt, że w Polsce powstaje coraz więcej hubów ładowania. Udział lokalizacji, w których funkcjonują co najmniej dwie, ogólnodostępne stacje ładowania wynosi ponad 29%. Co najmniej trzy ładowarki funkcjonują w ok. co dziesiątej lokalizacji

– mówi **Aleksander Rajch**,  
Członek Zarządu PSPA



Within the network of 13 leading operators 70% of all public chargers operates in Poland. The number one company – with a share of 19% – at the end of H1 2023 was GreenWay Polska. The next places were taken by Orlen Charge, Tauron, Noxo and EV+. We are certainly pleased that more and more charging hubs are being built in Poland. The share of locations with at least two public charging stations is over 29%. At least three chargers operate in approximately every tenth location

– says **Aleksander Rajch**,  
PSPA Board Member

Podobnie jak w segmencie pojazdów, również w sektorze infrastruktury polska elektromobilność koncentruje się przede wszystkim w największych polskich miastach. Na podstawie najnowszego wydania raportu PSPA „Polish EV Outlook” niemal 60% ogólnodostępnych stacji ładowania jest zlokalizowana w 37 miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. Liderem jest Warszawa, a następnie Gdańsk, Szczecin, Poznań i Kraków.

Similarly to the vehicle segment, also in the infrastructure sector Polish e-mobility is concentrated primarily in the largest Polish cities. Based on the latest edition of the PSPA "Polish EV Outlook" report, almost 60% of public charging stations are located in 37 cities with over 100,000 residents. The leader is Warsaw, followed by Gdańsk, Katowice, Kraków and Szczecin.

## TOP 10 miast z największą liczbą punktów ładowania

TOP 10 cities with the largest number of charging points



Warszawa	<b>590</b>
Gdańsk	<b>265</b>
Szczecin	<b>220</b>
Poznań	<b>199</b>
Kraków	<b>194</b>
Katowice	<b>190</b>
Wrocław	<b>145</b>
Łódź	<b>143</b>
Olsztyn	<b>119</b>
Toruń	<b>110</b>

## Coraz więcej szybkich ładowarek przy polskich drogach

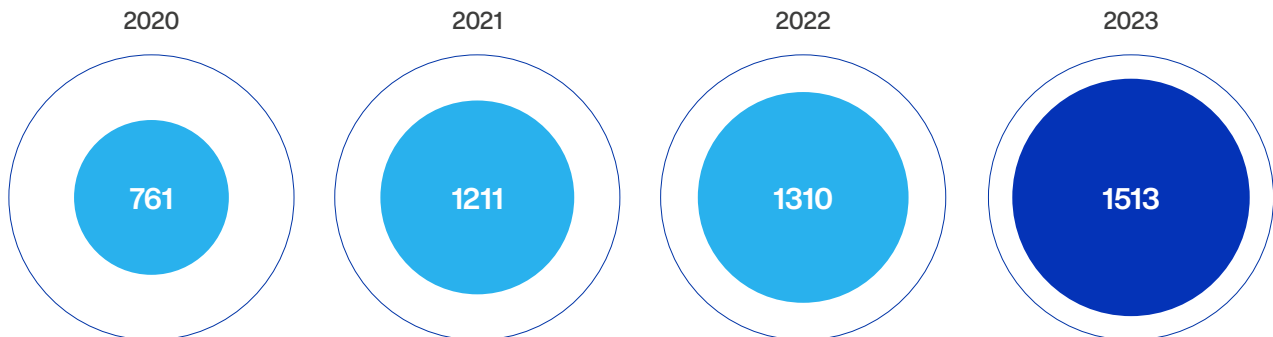
W 2023 r. w Polsce zainstalowano 1513 nowych punktów ładowania. Dla porównania w całym 2022 r. liczba nowo uruchomionych punktów wyniosła 1310, zaś w całym roku 2021 – 1211. Co istotne, kierowcy samochodów elektrycznych w Polsce mają do dyspozycji coraz więcej szybkich punktów DC. W 2023 r. liczba punktów tego rodzaju wzrosła o 528 (+92% r/r). W segmencie AC uruchomiono 985 nowych punktów, co oznacza nieznaczny spadek (-5% r/r).

## More and more fast chargers on Polish roads

In 2023, 1,513 new charging points were installed in Poland. For comparison, in the whole of 2022, the number of newly launched points was 1,310, and in the whole of 2021 – 1,211. Importantly, drivers of electric cars in Poland have more and more fast DC points at their disposal. In 2023, the number of points of this type increased by 528 (+92% YoY). In the AC segment, 985 new points were opened, which means a slight decrease (-5% YoY).

## Liczba nowo uruchomionych, ogólnodostępnych punktów ładowania w Polsce

### Number of newly launched public charging points in Poland



Wyraźnym trendem w sektorze ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w Polsce jest instalowanie ładowarek o coraz wyższej mocy. Pod koniec 2023 r. ultraszybkie (o mocy co najmniej 150 kW) stacje ładowania znajdowały się w 88 lokalizacjach w całej Polsce. Rok wcześniej liczba takich lokalizacji była ponad czterokrotnie niższa – wynosiła 20. Tak znaczny wzrost to zasługa branży, która realizuje nowe inwestycje i modernizuje swoją sieć. Niestety dotychczasowe działania – a raczej zaniechania – administracji publicznej nie ułatwiają tego zadania. Nadal czas uruchamiania hubów ładowania DC jest często szacowany nawet na ponad 3 lata. Przez ostatni rok w praktyce nic nie zmieniło się w tej kwestii na plus

– mówi **Albert Kania**,  
Senior New Mobility Manager PSPA.



A clear trend in the public charging infrastructure sector in Poland is the installation of chargers with increasingly higher power. At the end of 2023, ultra-fast (with a power of at least 150 kW) charging stations were located in 88 locations throughout Poland. A year earlier, the number of such locations was more than four times lower – it amounted to 20. Such a significant increase is due to the industry implementing new investments and modernizing its network. Unfortunately, the current actions – or rather omissions – of public administration do not make this task easier. Still, the startup time for DC charging hubs is often estimated at more than 3 years. In practice, nothing has changed for the better over the last year

– says **Albert Kania**,  
PSPA Senior New Mobility Manager.

### Kolejny rok, te same bariery

Realizacja inwestycji infrastrukturalnych branży e-mobility wciąż jest bardzo utrudniona przez przewlekłe procedury przyłączania stacji ładowania do sieci operatorów systemu dystrybucyjnego (OSD) (wiążące się m.in. z bardzo długim czasem oczekiwania na wybudowanie przyłącza), niekorzystne warunki przyłączeniowe, czy też brak przygotowania przy autostradach i drogach szybkiego ruchu infrastruktury energetycznej, która byłaby w stanie zapewnić odpowiednią moc pod kątem planowanej rozbudowy ogólnodostępnej infrastruktury ładowania (m.in. w kontekście wymogów wyznaczonych przez AFIR).

### Another year, the same barriers

The implementation of infrastructure investments in the e-mobility industry is still very difficult due to lengthy procedures for connecting charging stations to the distribution system operators (DSOs) networks (which involve, among others, a very long waiting time for the construction of the connection), unfavorable connection conditions, or lack of energy infrastructure preparation on highways and expressways that would be able to provide adequate power for the planned expansion of public charging infrastructure (e.g. in the context of the requirements set by AFIR).

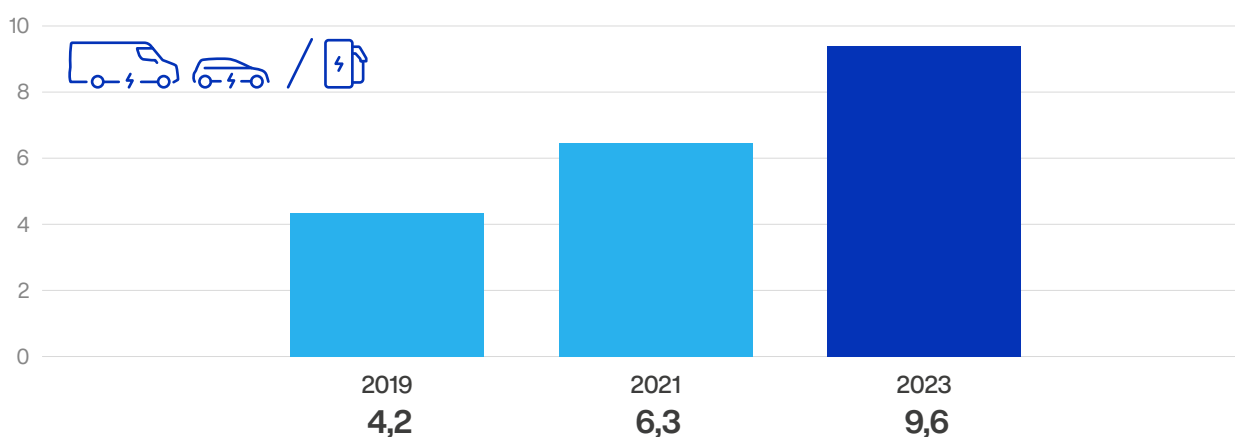
Niedoinwestowanie Krajowego Systemu Elektroenergetycznego pozostaje jedną z głównych barier utrudniających, a w wielu lokalizacjach wręcz uniemożliwiających rozbudowę ogólnodostępnych stacji ładowania w Polsce, zwłaszcza tych o wysokiej mocy. Na podstawie raportu Najwyższej Izby Kontroli z 2020 r., 90% linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia w Polsce ma ponad 10 lat (z czego 43% – ponad 40 lat). Jednocześnie 32% linii niskiego napięcia jest starsza niż 40 lat. Rok 2023 udowodnił, ponadto że w Polsce brakuje również skutecznego systemu subsydiów. Program NFOŚiGW „Wsparcie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury tankowania wodoru” z perspektywy wielu operatorów okazał się w praktyce programem wsparcia jedynie na papierze. Pierwszy nabór w ramach programu został zakończony w marcu 2022 r. W listopadzie 2023 r. wielu beneficjentów nadal oczekiwało na podpisanie umów o dofinansowanie. W rezultacie niektóre podmioty wstrzymały kolejne inwestycje, w oczekiwaniu na uzyskanie dopłat.

Barriere rozbudowy infrastruktury ładowania prowadzą do bardzo niekorzystnych skutków rynkowych. Branża od wielu miesięcy obserwuje trend polegający na systematycznym wzroście liczby samochodów całkowicie elektrycznych przypadających na jeden ogólnodostępny punkt ładowania. W praktyce flota BEV w Polsce rośnie ok. 3 razy szybciej niż sieć ładowarek.

Underinvestment in the National Power System remains one of the main barriers hindering, and in many locations even preventing, the expansion of public charging stations in Poland, especially high-power ones. Based on the 2020 report of the Supreme Audit Office, 90% of high-voltage power lines in Poland are over 10 years old (of which 43% are over 40 years old). At the same time, 32% of low-voltage lines are older than 40 years. The year 2023 proved that Poland also lacks an effective subsidy system. The National Fund for Environmental Protection and Water Management program "Support for electric vehicle charging infrastructure and hydrogen refueling infrastructure" from the perspective of many operators turned out to be, in practice, a support program only on paper. The first call under the program was completed in March 2022. In November 2023, many beneficiaries were still waiting to sign funding agreements. As a result, some entities suspended further investments while waiting to receive subsidies.

Barriers to the expansion of charging infrastructure lead to very unfavorable market effects. For many months, the industry has been observing a trend of a systematic increase in the number of battery-electric cars per one public charging point. In practice, the BEV fleet in Poland is growing approximately 3 times faster than the network of chargers.

### Liczba osobowych i dostawczych BEV przypadających na 1 ogólnodostępny punkt ładowania Number of passenger and delivery BEVs per 1 public charging point



Źródło: PEVO Index  
Source: PEVO Index



Jeszcze pod koniec 2019 r. liczba samochodów całkowicie elektrycznych przypadających na jeden ogólnodostępny punkt ładowania ledwie przekraczała 5. W 2021 r. wzrosła do więcej niż 7, zaś obecnie – wg danych z grudnia 2023 r. – wynosi już ponad 9. To tworzy ryzyko w dwóch płaszczyznach. Z jednej strony to ryzyko rynkowe – już w niedalekim czasie infrastruktura ładowania może ulec przeciążeniu, zwłaszcza w kluczowych lokalizacjach o dużym natężeniu ruchu. Taki stan rzeczy negatywnie wpłynie na decyzje zakupowe wielu potencjalnych nabywców EV. Z drugiej strony to ryzyko polityczne, związane z rozporządzeniem AFIR, które zobowiązuje państwa członkowskie do podwyższania łącznej mocy stacji ładowania na każdy zarejestrowany samochód z napędem elektrycznym

– mówi **Jan Wiśniewski**,  
Dyrektor Centrum Badań i Analiz PSPA



At the end of 2019, the number of battery-electric cars per one public charging point barely exceeded 5. In 2021, it increased to more than 7, and currently – according to data from December 2023 – it is already over 9. This creates risks on two levels. On the one hand, it is a market risk – the charging infrastructure may soon be overloaded, especially in key locations with heavy traffic. This state of affairs will negatively affect the purchasing decisions of many potential EV buyers. On the other hand, there is a political risk related to the AFIR regulation, which obliges Member States to increase the total power of charging stations for each registered electric car

– says **Jan Wiśniewski**,  
PSPA Research & Analysis Center Director

## Postulaty „Białej Księgi Nowej Mobilności” szansą na przyspieszenie rozbudowy infrastruktury ładowania w Polsce

W celu wsparcia administracji publicznej oraz przyspieszenia rozwoju rynku zeroemisyjnego transportu, PSPA we współpracy z czołowymi interesariuszami branży e-mobility w Polsce przygotowało kolejne wydanie „Białej Księgi Nowej Mobilności” (BKNM). BKNM to zbiór postulatów konkretnych zmian legislacyjnych i systemowych, których wprowadzenie przyczyni się do usunięcia najpoważniejszych barier rozwoju elektromobilności w Polsce oraz zdyktuje rozwój tego sektora. Jednym z głównych obszarów ujętych w „Białej Księdze” jest ogólnodostępna infrastruktura ładowania. Branża opracowała łącznie ok. 30 propozycji zmian prawnych i systemowych odnoszących się do tego sektora.

Wśród nich można wymienić m.in.:

- Ułatwienie pozyskiwania przez OSD praw do terenów, na których realizowane mają być inwestycje sieciowe dotyczące elektromobilności
- Umożliwienie prowadzenia przygotowywanie inwestycji w zakresie przyłączy energetycznych i budowy stacji ładowania w szczególnym trybie właściwym dla inwestycji strategicznych

## The "White Paper on New Mobility" postulates are an opportunity to accelerate the expansion of charging infrastructure in Poland

In order to support public administration and accelerate the development of the zero-emission transport market, PSPA, in cooperation with leading stakeholders of the e-mobility industry in Poland, has prepared the next edition of the "White Paper on New Mobility". It is a set of postulates for specific legislative and systemic changes, the introduction of which will contribute to the removal of the most serious barriers to the development of e-mobility in Poland and will make the development of this sector more dynamic. One of the main areas covered by the "White Paper" is public charging infrastructure. The industry has developed a total of approx. 30 proposals for legal and systemic changes relating to this sector.

These include, among others:

- Facilitating the acquisition of rights by DSOs to areas where network investments in e-mobility are to be implemented
- Enabling the preparation of investments in the field of energy connections and the construction of charging stations in a special mode appropriate for strategic investments

- 
- Wprowadzenie wyższej stopy zwrotu przy kalkulacji taryfy OSD (Operatorów Systemu Dystrybucyjnego) dla środków trwałych składających się na infrastrukturę budowaną na potrzeby elektromobilności oraz możliwości zaliczania dotacji otrzymywanych na rozwój sieci związanych z budową infrastruktury ładowania do zwrotu zaangażowanego kapitału
- 
- Wprowadzenie możliwości budowy przyłącza przez operatora stacji ładowania na zasadach określonych w wydanych warunkach przyłączenia z obowiązkiem odkupienia tej infrastruktury przez OSD
- 
- Wprowadzenie regulacji w zakresie istotnych elementów umowy o przyłączenie, takich jak nieprzekraczalny, ustawowy termin jej realizacji przez OSD (np. 12 miesięcy), wraz z określeniem kar umownych za jego niedotrzymanie
- 
- Wprowadzenie możliwości korzystania z wykonawstwa zastępczego na koszt i ryzyko OSD w sytuacji niewywiązywania się z zapisów umowy przez OSD
- 
- Zobowiązanie OSD do budowy sieci i przyłącza do granicy nieruchomości, na której ma być posadowiona infrastruktura ładowania, a na wniosek podmiotu przyłączanego do miejsca znajdującego się bezpośrednio przy planowanej lokalizacji infrastruktury ładowania
- 
- Uprawnienie podmiotu ubiegającego się o przyłączenie do sieci ogólnodostępnej stacji ładowania do wyboru poziomu napięcia, na którym będzie odbywać się dostarczanie energii elektrycznej (w ramach zdefiniowanych progów granicznych), z czym związane będzie zobowiązanie OSD do budowy sieci i przyłącza zapewniających możliwość przyłączenia do wskazanego poziomu napięcia
- 
- Zobowiązanie OSD do udzielania wiążącej informacji o możliwościach przyłączenia do sieci infrastruktury ładowania, na wniosek podmiotu zainteresowanego inwestycją w tym zakresie, bez konieczności uprzedniego spełnienia przez ten podmiot wymogów właściwych dla złożenia wniosku o przyłączenie
- 
- Umożliwienie podmiotom zarządzającym miejscami obsługi podróżnych (MOP) żądania, aby OSD nabyli od nich elementy sieci będące ich własnością, w szczególności stacje transformatorowe, służące do zasilania obiektów zlokalizowanych na takich miejscach, bez względu na okres, w którym je wybudowano
- 
- Introduction of a higher rate of return when calculating the DSO (Distribution System Operators) tariff for fixed assets constituting the infrastructure built for e-mobility and the possibility of including subsidies received for the development of networks related to the construction of charging infrastructure in the return on capital employed
- 
- Introducing the possibility of building a connection by the charging station operator on the terms specified in the issued connection conditions with the obligation to purchase this infrastructure by the DSO
- 
- Introduction of regulations regarding important elements of the connection agreement, such as the statutory deadline for its implementation by the DSO (e.g. 12 months), along with the definition of contractual penalties for failure to meet it
- 
- Introducing the possibility of using substitute performance at the expense and risk of the DSO in the event of failure to comply with the provisions of the contract by the DSO
- 
- Obligation of the DSO to build a network and connection to the border of the property on which the charging infrastructure is to be located, and at the request of the entity being connected to a place located directly next to the planned location of the charging infrastructure
- 
- The right of the entity applying for connection of charging stations to the public network to choose the voltage level at which electricity will be supplied (within defined limit thresholds), which will involve the DSO's obligation to build a network and connections ensuring the possibility of connection to the indicated voltage level
- 
- Obligation of the DSO to provide binding information on the possibilities of connecting the charging infrastructure to the network, at the request of an entity interested in investing in this regard, without the need for this entity to previously meet the requirements applicable to submitting an application for connection
- 
- Enabling entities managing travel service areas (TSAs) to request that DSOs purchase from them network elements owned by them, in particular transformer stations used to power facilities located at such sites, regardless of the period in which they were built
-

- 
- Umożliwienie przyłączenia stacji ładowania bez zgłoszenia z zachowaniem wymogu sporządzenia planu sytuacyjnego, jako alternatywy dla trybu zgłoszenia
- 
- Zobowiązanie OSD do uwzględnienia w planach rozwoju budowy sieci energetycznych zgodnie z planami sporządzanymi przez podmioty zarządzające MOP
- 
- Uznanie budowy i utrzymywania wszelkich urządzeń infrastruktury ogólnodostępnych stacji ładowania za cel publiczny w rozumieniu ustawy o gospodarce nieruchomościami
- 
- Zobowiązanie GDDKiA do tworzenia okresowych planów budowy, uwzględniających miejsca lokalizacji infrastruktury ładowania wraz z rezerwą mocy dla jej przyłączenia
- 
- Rozdzielenie w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych roli operatora ogólnodostępnej stacji od właściciela stacji
- 
- Przyspieszenie działań związanych z wynajmem miejsc pod stacje ładowania na MOP, powiązanych ze zmianą formuły i zakresu przetargów organizowanych przez GDDKiA
- 
- Enabling the connection of charging stations without notification, while maintaining the requirement to prepare a site plan, as an alternative to the notification procedure
- 
- Obligation of the DSO to include the construction of energy networks in the development plans in accordance with the plans prepared by the entities managing the Travel Service Area
- 
- Recognizing the construction and maintenance of all infrastructure devices of public charging stations as a public purpose within the meaning of the Real Estate Management Act
- 
- Obligation of the General Directorate for National Roads and Motorways (GDDKiA) to create periodic construction plans, taking into account the locations of the charging infrastructure along with the power reserve for its connection
- 
- Separation of the role of the public station operator from the station owner in the Act on Electromobility and Alternative Fuels
- 
- Acceleration of activities related to the rental of spaces for charging stations at Travel Service Areas, related to the change in the formula and scope of tenders organized by the General Directorate for National Roads and Motorways
-



# 2023



# 3.

**Co nowego w polskich przepisach regulujących rynek elektromobilności?**

**What's new in Polish e-mobility market regulations?**

# 3. Co nowego w polskich przepisach regulujących rynek elektromobilności?

## What's new in Polish e-mobility market regulations?

W 2023 r. w obszarze legislacyjnym najważniejsze zmiany nastąpiły na gruncie prawa Unii Europejskiej. Jednak i w Polsce wprowadzono szereg istotnych przepisów, w szczególności dotyczących stref czystego transportu (SCT). Samorządy otrzymały możliwość zdalnego kontrolowania pojazdów wjeżdżających w obręb SCT. Ponadto, decyzję o ustanowieniu strefy czystego transportu podjęto m.st. Warszawa.

W 2023 r. w ograniczonym zakresie znowelizowano Ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Z perspektywy branży zeroemisyjnego transportu najbardziej istotną zmianą, przyjętą w styczniu, było wprowadzenie definicji wodoru niskoemisyjnego, wodoru elektrolitycznego i wodoru odnawialnego oraz rozszerzenie Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych o krajowy cel w zakresie liczby stacji wodoru i krajowy cel w zakresie udziału wodoru niskoemisyjnego, wodoru elektrolitycznego i wodoru odnawialnego w całości paliw wykorzystywanych w transporcie.

### Łatwiejsza kontrola pojazdów wjeżdżających do stref czystego transportu

W 2023 r. weszła w życie ustawa o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczenia niektórych skutków kradzieży tożsamości. Na podstawie nowych regulacji gminy, które ustanawiają strefy czystego transportu, mogą określić sposób kontroli wjazdu do SCT za pomocą danych pozyskiwanych z centralnej ewidencji pojazdów. Pozwoli to na weryfikację pojazdów wjeżdżających do strefy dzięki urządzeniom automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych, w szczególności kamer. Gminy nadal mają również możliwość prowadzenia kontroli za pomocą pierwotnie przewidzianych w ustawie nalepek, umieszczanych w lewym dolnym rogu przedniej szyby. O wprowadzenie alternatywnej formy kontroli zabiegał Komitet Samorządowy PSPA w ścisłej współpracy z Unią Metropolii Polskich oraz Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią.

In 2023, the most important changes in the legislative area took place under European Union law. However, a number of important regulations have also been introduced in Poland, in particular regarding low emission zones (LEZ). Local governments have been given the opportunity to remotely control vehicles entering the LEZ area. Moreover, the decision to establish a low emission zone was made by the capital city of Warsaw.

In 2023, the Act on Electromobility and Alternative Fuels was amended to a limited extent. From the perspective of the zero-emission transport industry, the most significant change adopted in January was the introduction of the definition of low-emission hydrogen, electrolytic hydrogen and renewable hydrogen and the extension of the National Policy Framework for the Development of Alternative Fuels Infrastructure to include a national target for the number of hydrogen stations and a national target for the share of low-emission hydrogen, electrolytic hydrogen and renewable hydrogen in all fuels used in transport.

### Easier control of vehicles entering low emission zones

In 2023, an act amending certain acts to limit some effects of identity theft entered into force. Based on the new regulations, municipalities that establish low emission zones can determine how to control entry to LEZ using data obtained from the central vehicle register. This will allow verification of vehicles entering the zone using automatic license plate recognition devices, in particular cameras. Municipalities still have the option of carrying out inspections using stickers originally provided for in the law, placed in the lower left corner of the windshield. The PSPA Local Government Committee sought to introduce an alternative form of control in close cooperation with the Union of Polish Metropolises and the Upper Silesian-Zagłębie Metropolis.

*Nowelizacja przepisów z pewnością pomoże zdynamizować dyskusje o strefach czystego transportu w wielu polskich miastach. Zmiana, o którą samorządy zabiegały od wielu miesięcy eliminuje bardzo duże wyzwania logistyczne i finansowe, przed którym stawały wszystkie gminy rozważające wprowadzenie strefy czystego transportu. W przypadku największych polskich miast mówimy o wielomilionowych oszczędnościach. Dodatkowo samorządy będą mogły zastosować zaawansowane technologicznie rozwiązania, które z powodzeniem są stosowane w innych europejskich miastach*

– mówi **Adam Wieczorek**,  
Wiceprezydent Miasta Łodzi oraz Przewodniczący  
Komitetu Samorządowego PSPA



*The amendment to the regulations will certainly help to stimulate discussions about clean transport zones in many Polish cities. The change, which local governments have been seeking for many months, eliminates a significant logistical and financial challenge faced by all municipalities considering the introduction of a low emission zone. In the case of the largest Polish cities, we are talking about savings of many millions. Additionally, local governments will be able to use technologically advanced solutions that are successfully used in other European cities*

– says **Adam Wieczorek**,  
Vice-President of the City of Łódź and Chairman of the  
PSPA Local Government Committee

W gminach, które zdecydują się na prowadzenie kontroli wjazdu do strefy czystego transportu z wykorzystaniem technologii rozpoznawania tablic rejestracyjnych, cały proces ulegnie większej automatyzacji. Po podaniu numeru rejestracyjnego, samorządy otrzymają dane z CEP m.in. o normie Euro, rodzaju paliwa oraz roku produkcji pojazdu. W konsekwencji kierowcy nie będą musieli dodatkowo przedstawiać dowodu rejestracyjnego i dokumentować tych danych. W obecnym stanie prawnym uprawnienie do wjazdu w obręb SCT może wiązać się z obowiązkiem oznakowania pojazdu wieloma różnymi nalepkami. Za brak odpowiedniej nalepki grozi mandat w wysokości do 500 zł. Co więcej umieszczone na przedniej szybie nalepki ograniczają widoczność, a na wielu pojazdach (szczególnie pozbawionych szyby motocyklach) nie można ich prawidłowo przykleić.

### **Warszawa ze strefą czystego transportu od 2024 r.**

7 grudnia 2023 r. Rada m.st. Warszawy przyjęła uchwałę w sprawie ustanowienia na obszarze miasta stołecznego Warszawy strefy czystego transportu. SCT ma obowiązywać w stolicy od 2024 r. Tym samym stolica stanie się drugim – po Krakowie – polskim miastem, które opowiedziało za wprowadzeniem obszaru niskoemisyjnego.

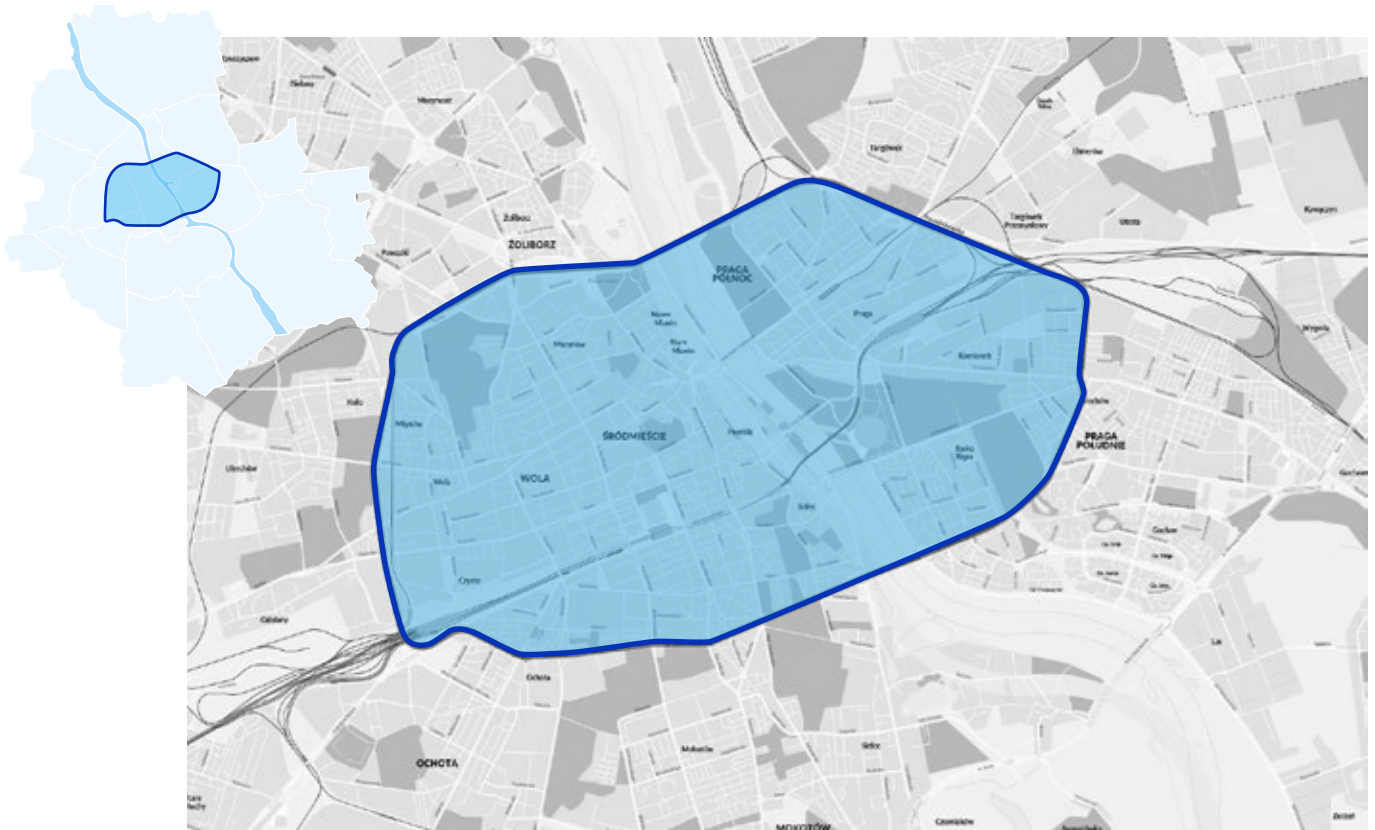
In municipalities that decide to control entry to the low emission zone using license plate recognition technology, the entire process will be more automated. After providing the registration number, local governments will receive data from the Central Vehicle Register (CEP), including: about the Euro standard, fuel type and vehicle production year. As a consequence, drivers will not have to additionally present a registration certificate to document these data. In the current legal situation, the right to enter LEZ area may involve the obligation to mark the vehicle with many different stickers. Failure to display the appropriate sticker may result in a fine of up to PLN 500. Moreover, stickers placed on the windshield limit visibility, and on many vehicles (especially motorcycles without a windshield) they cannot be applied properly.

### **Warsaw with a low emission zone from 2024**

On December 7, 2023, the Council of the Capital City of Warsaw adopted a resolution on the establishment of a low emission zone in the Capital City of Warsaw. The LEZ is to be in force in the capital from 2024. Thus, the capital will become the second Polish city – after Cracow – to support the introduction of a low-emission area.

## Granice SCT w Warszawie

### Boundaries of the Low Emission Zone in Warsaw



SCT obejmie 7% powierzchni miasta – obszar całego Śródmieścia i fragmenty dzielnic centralnych. Jej granice będą pokrywały się z głównymi drogami i liniami kolejowymi, które nie zostaną objęte strefą, a wyznaczą je: al. Prymasa Tysiąclecia, Al. Jerozolimskie, ul. Kopińska, ul. Wawelska, al. Armii Ludowej, al. Stanów Zjednoczonych, ul. Wiatraczna, a następnie tory kolejowe wzdłuż północnej obwodnicy kolejowej – aż do al. Prymasa Tysiąclecia.

Wdrożenie strefy zaplanowano na 5 etapów. Pierwszy ma nastąpić 1 lipca 2024 r. Od tego momentu do wskazanych dzielnic Warszawy nie wjadą pojazdy z silnikami benzynowymi (w tym LPG) o normie emisji spalin mniejszej niż Euro 2 lub wyprodukowane przed 1997 r. (maksymalny wiek pojazdu 27 lat) oraz Diesle nie spełniające Euro 4 lub wyprodukowane przed 2006 r. (maksymalnie 18 lat). Drugi etap wdrożeniowy zaplanowano od 2026 r. Wtedy maksymalny wiek pojazdów objętych obostrzeniami wynosić będzie 25 lat dla wariantów benzynowych (minimum Euro 3 i produkcja nie wcześniej niż w 2001 r.) oraz 16 lat dla Diesli (minimum Euro 5 i produkcja nie wcześniej niż w 2010 r.).

The LEZ will cover 7% of the city's area – the entire downtown area and parts of the central districts. Its boundaries will coincide with the main roads and railway lines that will not be included in the zone, and will be marked by: al. Prymasa Tysiąclecia, Al. Jerozolimskie, ul. Kopińska, ul. Wawelska, al. Armii Ludowej, al. United States, ul. Wiatraczna, and then the railway tracks along the northern railway bypass – up to al. Prymasa Tysiąclecia.

The implementation of the zone is planned in 5 stages. The first one is scheduled to take place on July 1, 2024. From now on, vehicles with petrol engines (including LPG) with exhaust emission standards lower than Euro 2 or manufactured before 1997 (maximum age of the vehicle 27 years) and diesel engines that do not meet Euro 4 or manufactured before 2006 will not be allowed to enter the indicated districts of Warsaw (maximum 18 years old). The second implementation stage is planned from 2026. Then the maximum age of vehicles subject to restrictions will be 25 years for petrol variants (minimum Euro 3 and production year no earlier than 2001) and 16 years for diesels (minimum Euro 5 and production year no earlier than 2010).

## Etapy wdrażania SCT w Warszawie

Dla samochodów osób mieszkających i płacących podatki w Warszawie

### Stages of implementing the Low Emission Zone in Warsaw

For cars of people living and paying taxes in Warsaw



Przejęcie uchwały w sprawie strefy czystego transportu to niewątpliwie krok w dobrym kierunku. Strefy to sprawdzony instrument walki z zanieczyszczeniem powietrza, którego skuteczność potwierdzają liczne badania. W Europie Zachodniej funkcjonuje już ponad 320 takich obszarów. Eliminacja najbardziej emisyjnych pojazdów oznacza zdecydowane obniżenie stężenia pyłów zawieszonych, tlenków azotu i innych toksycznych składników pochodzących z transportu. Te substancje rocznie przyczyniają się do aż 50 tysięcy przedwczesnych zgonów w naszym kraju. Jednocześnie ograniczenia dotyczące wjazdu do strefy obejmą niewielką liczbę samochodów – w początkowych dwóch etapach najstarsze i najbardziej zanieczyszczające powietrze pojazdy przyjezdnych

– mówi **Agata Wiśniewska-Mazur**,  
Zastępczyni Dyrektora Rozwoju PSPA



The adoption of the resolution on the low emission zone is undoubtedly a step in the right direction. Zones are a proven instrument in the fight against air pollution, the effectiveness of which is confirmed by numerous studies. There are already over 320 such areas in Western Europe. Eliminating the most emitting vehicles means a significant reduction in the concentration of suspended dust, nitrogen oxides and other toxic components from transport. These substances contribute to as many as 50,000 premature deaths in our country every year. At the same time, restrictions on entry to the zone will apply to a small number of cars – in the initial two stages, the oldest and most air-polluting vehicles of visitors

– says **Agata Wiśniewska-Mazur**,  
PSPA Deputy Director of Organizational Development



Warszawscy radni wdrożyli prolongatę dla osób mieszkających w stolicy oraz płacących w niej podatki. Będą oni mieli 3,5 roku od uruchomienia strefy na przystosowanie się do nowych zasad. Oznacza to, że dopiero w 2028 r. będą musieli spełnić wymagania dotyczące SCT (wjazd tylko dla pojazdów spełniających co najmniej normę Euro 4 i maksymalnym wieku 22 lat – pojazdy z silnikami benzynowymi oraz Euro 6 i maksymalnym wieku 13 lat – pojazdy z silnikami Diesla). Uchwała obejmuje również dodatkowy wyjątek dla seniorów, czyli osób, które do końca 2023 r. ukończą 70 lat, o ile byli właścicielami swoich pojazdów przed przyjęciem uchwały.

Warszawa planuje wprowadzić dwie metody weryfikacji pojazdów wjeżdżających do obszaru strefy. Dla większości pojazdów możliwe będzie ustalenie tego poprzez dostęp do danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów. Natomiast dla pojazdów, które nie spełniają kryteriów wjazdu do strefy i należą do osób korzystających z wyłączeń (np. mieszkańców stolicy lub seniorów), będzie obowiązkowe umieszczanie specjalnych nalepek.

Warsaw councilors have implemented an extension for people living in the capital city and paying taxes there. They will have 3.5 years from the launch of the zone to adapt to the new rules. This means that only in 2028 will they have to meet the requirements for LEZ (entry only for vehicles meeting at least the Euro 4 standard and a maximum age of 22 years – vehicles with petrol engines and Euro 6 and a maximum age of 13 years – vehicles with diesel engines). The resolution also includes an additional exception for seniors, i.e. people who will be 70 years old by the end of 2023, provided they owned their vehicles before the resolution was adopted.

Warsaw plans to introduce two methods of verifying vehicles entering the zone. For most vehicles, it will be possible to determine this by accessing data from the Central Vehicle Register. However, for vehicles that do not meet the criteria for entering the zone and belong to people benefiting from exemptions (e.g. residents of the capital or seniors), it will be mandatory to place special stickers.

# 2023

# 4.

## Rok kluczowych regulacji Unii Europejskiej

A year of key European Union regulations

# 4. Rok kluczowych regulacji Unii Europejskiej

## A year of key European Union regulations

Rozporządzenie AFIR zastępujące dyrektywę z 2014 r. ws. rozwoju paliw alternatywnych, nowelizacja rozporządzenie 2019/631 wprowadzającego w państwach członkowskich zakaz rejestracji nowych, osobowych i dostawczych samochodów z silnikami spalinowymi, rozporządzenie w sprawie baterii i zużytych baterii oraz Dyrektywa RED III to kluczowe dla zeroemisyjnego transportu akty prawne, przyjęte w 2023 r. przez Unię Europejską.

### AFIR zdyNAMIZUJE rozbudowę infrastruktury ładowania w państwach członkowskich UE

13 kwietnia 2024 r. to termin, od którego w Unii Europejskiej rozpocznie się stosowanie przepisów AFIR (Regulation for the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure), które zastąpiło Dyrektywę 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W 2023 r. nastąpił koniec procesu legislacyjnego zainicjowanego w lipcu 2021 r., kiedy Komisja Europejska zaproponowała projekt AFIR w ramach pakietu „Fit for 55”.

*Uchwalenie AFIR to przełomowy moment dla rozbudowy infrastruktury ładowania w Unii Europejskiej. Po pierwsze, nowy akt prawny – jako rozporządzenie – nie wymaga implementacji do prawa krajowego poszczególnych państw członkowskich – będzie obowiązywał bezpośrednio. Po drugie, AFIR nakłada na każde państwo członkowskie bardzo ambitne wymagania, z których kluczowym jest obowiązek wzrostu łącznej mocy ogólnodostępnych stacji ładowania na każdy nowo zarejestrowany samochód całkowicie elektryczny (o 1,3 kW) oraz każdą nowo zarejestrowaną hybrydę typu plug-in (o 0,8 kW). Biorąc pod uwagę prognozowany, bardzo dynamiczny rozwój rynku e-mobility w Polsce oznacza to, że już za ok. 2 lata moc infrastruktury ładowania w Polsce będzie musiała wzrosnąć ponad 2-krotnie względem 2022 r. To olbrzymie wyzwania dla wszystkich interesariuszy sektora e-mobility, z administracją rządową na czele*

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



The AFIR Regulation replacing the 2014 directive on the development of alternative fuels, an amendment to Regulation 2019/631 introducing in Member States a ban on the registration of new passenger cars and commercial vehicles with combustion engines, the regulation on batteries and waste batteries and the RED III Directive are key to zero-emission transport legal acts adopted in 2023 by the European Union.

### AFIR will accelerate the expansion of charging infrastructure in EU Member States

April 13, 2024 is the date from which the AFIR (Regulation for the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure) regulations will begin to apply in the European Union, which replaced Directive 2014/94/EU of October 22, 2014 on the development of alternative fuels infrastructure. In 2023, the legislative process initiated in July 2021, when the European Commission proposed the AFIR project as part of the “Fit for 55” package, came to an end.

*The adoption of AFIR is a breakthrough moment for the expansion of charging infrastructure in the European Union. Firstly, the new legal act – as a regulation – does not require implementation into the national law of individual Member States – it will be directly applicable. Secondly, AFIR imposes very ambitious requirements on each Member State, the key of which is the obligation to increase the total power of public charging stations for each newly registered battery-electric car (by 1.3 kW) and for each newly registered plug-in hybrid (by 0.8 kW). Taking into account the forecasted, very dynamic development of the e-mobility market in Poland, this means that in about 2 years the capacity of the charging infrastructure in Poland will have to increase more than twice compared to 2022. These are huge challenges for all stakeholders of the e-mobility sector, especially government administration*

– says **Maciej Mazur**,  
PSPA Managing Director

## AFIR: Wzrost mocy infrastruktury ładowania w zależności od liczby zarejestrowanych pojazdów lekkich

AFIR: Charging infrastructure capacity increase depending on the number of registered light vehicles

### → Moc ogólnodostępnych stacji ładowania proporcjonalna do liczby zarejestrowanych EV

Capacity of public charging stations proportional to the number of registered EVs



**1,3 kW**

mocy / każdy lekki BEV

power / every light BEV



**0,8 kW**

mocy / każdy lekki PHEV

power / every light PHEV

### → Nałożony na państwa członkowskie obowiązek wypełnienia powyższych wymogów na koniec każdego roku, począwszy od roku wejścia AFIR w życie

An obligation imposed on Member States to fulfill the above requirements at the end of each year, starting from the year of AFIR entry into force

AFIR przewiduje również obowiązek intensywnej rozbudowy infrastruktury ładowania wzdłuż sieci TEN-T. W sieci bazowej TEN-T do 2025 r. co 60 km na każdym kierunku podróży mają być rozmieszczone przeznaczone dla samochodów osobowych i dostawczych ogólnodostępne strefy ładowania o mocy co najmniej 400 kW. Do 2027 r. moc takich stref będzie musiała wzrosnąć do co najmniej 600 kW. Podobne wymogi dotyczą sieci kompleksowej TEN-T (z terminami granicznymi ustalonymi na lata 2027, 2030 oraz 2035).

AFIR also provides for the obligation to intensively expand the charging infrastructure along the TEN-T network. In the TEN-T core network, by 2025, public charging hubs with a capacity of at least 400 kW are to be located every 60 km in each direction of travel. By 2027, the power of such hubs will have to increase to at least 600 kW. Similar requirements apply to the TEN-T comprehensive network (with cut-off dates set for 2027, 2030 and 2035).

AFIR będzie stanowił impuls przyspieszający rozbudowę infrastruktury ładowania zarówno dla pojazdów lekkich, jak i dla elektrycznych samochodów ciężarowych (eHDV). Z perspektywy Polski jest to o tyle istotne, że z ok. 3,2 tys. ogólnodostępnych stacji ładowania funkcjonujących w naszym kraju ani jedna nie została do tej pory przystosowana do obsługi zeroemisyjnych ciężarówek. Założenia rozporządzenia obejmują m.in. wymóg pokrycia do końca 2025 r. co najmniej 15% długości sieci bazowej TEN-T (na każdym kierunku podróży) strefami ładowania dla eHDV o mocy co najmniej 1,4 MW każda. Do końca 2027 i 2030 r. wymogi w tym zakresie mają zostać odpowiednio podniesione. Analogiczne obowiązki obejmą sieć kompleksową TEN-T (z odpowiednio mniejszymi wymaganiami na lata 2027 oraz 2030)

– mówi **Jan Wiśniewski**,

Dyrektor Centrum Badań i Analiz PSPA



AFIR will be an impulse to accelerate the expansion of charging infrastructure for both light vehicles and electric trucks (eHDV). From Poland's perspective, this is important because of the approximately 3.2 thousand public charging stations operating in our country, not a single one has so far been adapted to service zero-emission trucks. The provisions of the regulation include, among others: requirement to cover at least 15% of the length of the TEN-T core network (in each direction of travel) by the end of 2025 with eHDV charging hubs with a capacity of at least 1.4 MW each. By the end of 2027 and 2030, the requirements in this area are to be increased accordingly. Similar obligations will apply to the TEN-T comprehensive network (with correspondingly lower requirements for 2027 and 2030).

– says **Jan Wiśniewski**,

PSPA Research & Analysis Center Director

## AFIR: Cele dla infrastruktury ładowania dla pojazdów lekkich

### AFIR: Targets for light vehicles charging infrastructure

#### Sieć bazowa TEN-T

##### TEN-T core network

- Do końca 2025**
- Moc każdej strefy ładowania: **≥ 400 kW**, z czego co najmniej 1 punkt ładowania o mocy **≥ 150 kW**
  - Ogólnodostępne strefy ładowania **na każdym kierunku podróży**
  - Strefy ładowania **maksymalnie co 60 km**

- By the end of 2025**
- Power output of each charging hub: **≥ 400 kW**, with at least 1 charging point of **≥ 150 kW**
  - Public charging hubs **in each direction of travel**
  - Charging hubs **at least every 60 km**

- Do końca 2027**
- Moc każdej strefy ładowania: **≥ 600 kW**, z czego co najmniej 2 punkty ładowania o mocy **≥ 150 kW**

- By the end of 2027**
- Power output of each charging hub: **≥ 600 kW**, with at least 2 charging points of **≥ 150 kW**

#### Sieć kompleksowa TEN-T

##### TEN-T comprehensive network

- Do końca 2027**
- Co najmniej wzdłuż **50%** długości kompleksowej sieci TEN-T moc każdej strefy ładowania **≥ 300 kW**, z czego co najmniej 1 punkt ładowania o mocy **≥ 150 kW**
  - Ogólnodostępne strefy ładowania **na każdym kierunku podróży**
  - Strefy ładowania **maksymalnie co 60 km**

- By the end of 2025**
- At least along **50%** of the length of the comprehensive TEN-T network, the capacity of each charging hub **≥ 300 kW**, with at least 1 charging point of **≥ 150 kW**
  - Public charging hubs **in each direction of travel**
  - Charging hubs **at least every 60 km**

- Do końca 2030**
- Wzdłuż **100%** długości kompleksowej sieci TEN-T moc każdej strefy ładowania **≥ 300 kW**, z czego co najmniej 1 punkt ładowania o mocy **≥ 150 kW**

- By the end of 2030**
- Along **100%** of the length of the comprehensive TEN-T network, the capacity of each charging hub **≥ 300 kW**, with at least 1 charging point of **≥ 150 kW**

- Do końca 2035**
- Wzdłuż **100%** długości kompleksowej sieci TEN-T moc każdej strefy ładowania **≥ 600 kW**, z czego co najmniej 2 punkty ładowania o mocy **≥ 150 kW**

- By the end of 2035**
- Along **100%** of the length of the comprehensive TEN-T network, the capacity of each charging hub **≥ 600 kW**, with at least 2 charging points of **≥ 150 kW**

AFIR przewiduje ponadto, że w punktach ładowania uruchomionych po 6 miesiącach od wejścia rozporządzenia w życie operatorzy zapewnią możliwość płatności ad hoc przez co najmniej czytniki kart płatniczych, urządzenia do płatności bezdotykowych lub urządzenia korzystające z internetu i umożliwiające bezpieczne płatności np. QR. Dodatkowo, wszystkie takie punkty będą musiały być podłączone cyfrowo i zapewniać możliwości inteligentnego ładowania (to ostatnie dotyczy również punktów, których remont rozpoczął się po 6 miesiącach od wejścia AFIR w życie).

AFIR also assumes that at charging points launched after 6 months from the regulation entry into force, operators will ensure the possibility of ad hoc payments via at least payment card readers, contactless payment devices or devices using the Internet and enabling secure payments, e.g. QR. Additionally, all such points will have to be digitally connected and provide smart charging capabilities (the latter also applies to points whose renovation began 6 months after AFIR entered into force).

Rozporządzenie zawiera ponadto obowiązek zapewnienia w sposób jasny i łatwy dostępu do informacji o cenach (ad hoc) za usługi ładowania, w tym o wszystkich składnikach ceny, na wszystkich ogólnodostępnych stacjach ładowania. Użytkownicy samochodów elektrycznych powinni znać ceny przed rozpoczęciem sesji ładowania i mieć możliwość łatwego ich porównywania. Co istotne rozporządzenie nakłada na każde państwo członkowskie obowiązek przygotowania i przedstawienia Komisji Europejskiej do 2025 r. propozycji krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju właściwej infrastruktury.

### Kurs na zeroemisyjny transport drogowy w państwach członkowskich

W 2023 r. Unia Europejska dokonała doniosłej w skutkach nowelizacji Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określającego normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych. Rozporządzenie określa docelowe poziomy emisji CO<sub>2</sub> dla unijnego parku pojazdów (od 2020 r., 2025 r. i 2030 r.) oraz wdraża mechanizmy, które mają zachęcać do szybszej popularyzacji pojazdów nisko- i zeroemisyjnych. Na podstawie rozporządzenia docelowe poziomy emisji CO<sub>2</sub> dla unijnego parku pojazdów w latach 2020-2024 mają wynosić:

---

w przypadku samochodów osobowych: **95 g CO<sub>2</sub>/km**

w przypadku samochodów dostawczych: **147 g CO<sub>2</sub>/km**

---

Docelowe indywidualne poziomy emisji są ustalane corocznie dla każdego producenta. Opierają się one na docelowych poziomach emisji dla unijnego parku pojazdów i uwzględniają średnią masę nowo zarejestrowanych pojazdów producenta w danym roku, przy zastosowaniu krzywej wartości granicznych.

Propozycję kompleksowych zmian rozporządzenia 2019/631 zaprezentowano w lipcu 2021 r. w ramach pakietu Komisji Europejskiej „Fit for 55”. Rok 2022 i pierwszy kwartał 2023 r. upłynęły pod znakiem osiągnięcia zaawansowanego etapu w procesie legislacyjnym dotyczącym nowelizacji, która 28 marca 2023 r. została ostatecznie przyjęta przez Radę, a następnie opublikowana w Dzienniku Urzędowym UE. Nowe przepisy weszły w życie 20 dni po publikacji.

The regulation also includes the obligation to provide clear and easy access to information on (ad hoc) prices for charging services, including all price components, at all publicly available charging stations. Electric car users should know prices before starting a charging session and be able to easily compare prices. Importantly, the regulation obliges each Member State to prepare and submit to the European Commission by 2025 a proposal for a national policy framework for the development of the market for alternative fuels in the transport sector and the development of appropriate infrastructure.

### A course towards zero-emission road transport in Member States

In 2023, the European Union made a significant amendment to Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council of April 17, 2019, setting CO<sub>2</sub> emission standards for new passenger cars and new light commercial vehicles. The regulation sets CO<sub>2</sub> emission targets for the EU vehicle fleet (from 2020, 2025 and 2030) and implements mechanisms to encourage faster popularization of low- and zero-emission vehicles. Pursuant to the regulation, the target CO<sub>2</sub> emission levels for the EU vehicle fleet in 2020-2024 are to be:

---

for passenger cars: **95 g CO<sub>2</sub>/km**

for vans: **147 g CO<sub>2</sub>/km**

---

Specific emission targets are set annually for each manufacturer. They are based on emissions targets for the EU vehicle fleet and take into account the average weight of a manufacturer's newly registered vehicles in a given year, using a limit value curve.

A proposal for comprehensive changes to Regulation 2019/631 was presented in July 2021 as part of the European Commission's "Fit for 55" package. The year 2022 and the first quarter of 2023 were marked by reaching an advanced stage in the legislative process regarding the amendment, which was finally adopted by the Council on March 28, 2023, and then published in the Official Journal of the EU. The new regulations entered into force 20 days after publication.

W konsekwencji nowelizacji wprowadzono znacznie ambitniejsze wymogi w zakresie ograniczenia emisji samochodów rejestrowanych w UE. Rozporządzenie przewiduje od 2030 r. redukcję emisji CO<sub>2</sub> o 55% w przypadku nowych samochodów osobowych i o 50% w przypadku nowych samochodów dostawczych w porównaniu z docelowym poziomem z 2021 r. Od 2035 r. redukcja emisji ma wynieść 100%. Wejście proponowanych regulacji w życie oznacza w praktyce zakaz rejestracji nowych samochodów osobowych i dostawczych w państwach członkowskich Unii Europejskiej, z wyjątkiem (względem pierwotnej propozycji KE) przewidzianym dla pojazdów zasilanych paliwami syntetycznymi

– mówi **Aleksander Rajch**,  
Członek Zarządu PSPA

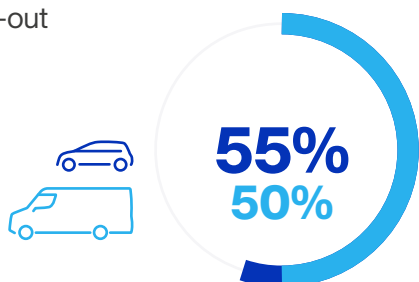


As a result of the amendment, much more ambitious requirements were introduced to reduce emissions of cars registered in the EU. The regulation provides for a reduction of CO<sub>2</sub> emissions by 55% for new passenger cars and 50% for new commercial vehicles from 2030 compared to the target level of 2021. From 2035, the emission reduction is to be 100%. The entry into force of the proposed regulations means in practice a ban on the registration of new passenger cars and commercial vehicles in the European Union Member States, with the exception (in relation to the initial European Commission proposal) provided for vehicles powered by synthetic fuels

– says **Aleksander Rajch**,  
PSPA Board Member

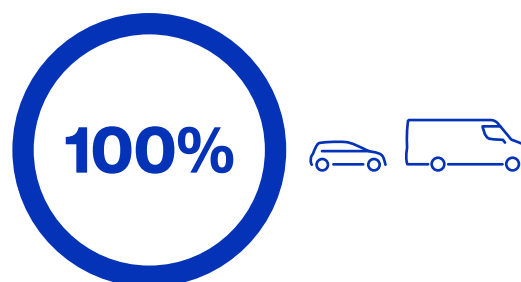
## 2035 phase-out

2035 phase-out



**55% redukcja emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów osobowych i 50% dla pojazdów lekkich dostawczych w 2030 r.**

55% reduction in CO<sub>2</sub> emissions for passenger vehicles and 50% for light commercial vehicles in 2030



**100% redukcja emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów osobowych i lekkich dostawczych w 2035 r.**

100% reduction in CO<sub>2</sub> emissions for passenger vehicles and light commercial vehicles in 2035

W porównaniu do poziomów z 2021 r.

Compared to 2021 levels

Znowelizowane rozporządzenie przewiduje wprowadzenie od 2025 r. do końca 2029 r. mechanizmu zachęt regulacyjnych dotyczącego pojazdów zero- i niskoemisyjnych (ZLEV). Na mocy obowiązujących regulacji spełnienie przez danego producenta określonych poziomów odniesienia w zakresie sprzedaży ZLEV, umożliwi nagrodzenie go mniej rygorystycznymi docelowymi poziomami emisji CO<sub>2</sub>. Wartość odniesienia ustalono na poziomie 25% dla samochodów osobowych i 17% dla samochodów dostawczych.

The amended regulation provides for the introduction of a regulatory incentive mechanism for zero- and low-emission vehicles (ZLEV) from 2025 to the end of 2029. Under applicable regulations, if a given manufacturer meets certain benchmarks for ZLEV sales, it will be rewarded with less stringent CO<sub>2</sub> emission targets. The reference value was set at 25% for passenger cars and 17% for commercial vehicles.

W rozporządzeniu zawarto także odniesienie do paliw niepowodujących emisji CO<sub>2</sub> – po konsultacjach z zainteresowanymi stronami Komisja przedstawi wniosek dotyczący rejestrowania po 2035 r. pojazdów napędzanych wyłącznie takimi paliwami zgodnie z prawem UE, poza normami dla parku pojazdów, i zgodnie z unijnym celem dotyczącym osiągnięcia neutralności klimatycznej.

Rozporządzenie zawiera również klauzulę przeglądowną, która przewiduje, że w 2026 r. Komisja dokładnie oceni postępy w realizacji celów redukcji emisji o 100% do 2035 r. oraz ewentualną potrzebę ich przeglądu. W przeglądzie uwzględnione zostaną zmiany technologiczne, w tym w odniesieniu do technologii hybrydowych typu plug-in, oraz znaczenie optymalnej i sprawiedliwej społecznie transformacji w kierunku zeroemisyjności.

Ponadto, rozporządzenie zawiera m.in. przepisy dotyczące wspólnej, unijnej metodyki oceny pełnego cyklu życia emisji CO<sub>2</sub> z samochodów osobowych i dostawczych wprowadzanych na rynek UE, a także zużywanych przez nie paliw i energii, którą to metodykę Komisja ma opracować do 2025 r. W rozporządzeniu zachowano ponadto odstępstwo dla drobnych producentów (obowiązujące do końca 2035 r.).

## Ekologiczne akumulatory litowo-jonowe

12 lipca 2023 r. zostało przyjęte Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542 w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniające dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020 oraz uchylające dyrektywę 2006/66/WE). Nowe przepisy znajdą zastosowanie od 18 lutego 2024 r. Rozporządzenie jest wiążące w całości i będzie bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich UE.

Nowe przepisy obejmują cały cykl życia baterii i mają służyć promowaniu gospodarki o obiegu zamkniętym. Rozporządzenie ustanawia wymogi w zakresie zrównoważonego rozwoju, bezpieczeństwa, etykietowania i oznaczania oraz wymogi informacyjne, których spełnienie umożliwia wprowadzenie do obrotu lub oddanie do użytku baterii na obszarze Unii Europejskiej.

The regulation also includes a reference to CO<sub>2</sub>-free fuels – after consulting stakeholders, the European Commission will present a proposal for the registration of vehicles powered exclusively by such fuels after 2035 in accordance with EU law, in addition to vehicle fleet standards, and in line with the EU's goal of achieving climate neutrality.

The regulation also contains a review clause, which provides that in 2026 the Commission will thoroughly assess progress towards achieving the 100% emission reduction targets by 2035 and the possible need to review them. The review will take into account technological developments, including plug-in hybrid technologies, and the importance of a cost-effective and socially just transition towards zero emissions.

In addition, the regulation includes, among others: rules on a common EU methodology for assessing the full life cycle of CO<sub>2</sub> emissions from passenger cars and vans placed on the EU market, as well as the fuel and energy they consume, to be developed by the Commission by 2025. The regulation also retains a derogation for small producers (valid until the end of 2035).

## Ecological lithium-ion batteries

On July 12, 2023, Regulation (EU) 2023/1542 of the European Parliament and of the Council on batteries and waste batteries was adopted, amending Directive 2008/98/EC and Regulation (EU) 2019/1020 and repealing Directive 2006/66/EC). The new regulations will apply from February 18, 2024. The regulation is binding in its entirety and will be directly applicable in all EU Member States.

The new regulations cover the entire life cycle of batteries and are intended to promote a circular economy. The regulation establishes sustainability, safety, labeling and marking requirements as well as information requirements, the fulfillment of which allows batteries to be placed on the market or put into service within the European Union.



Przepisy będą stosowane względem wszystkich baterii, również wszystkich zużytych baterii przenośnych, baterii przemysłowych, akumulatorów (do pojazdów elektrycznych oraz samochodów i maszyn) oraz baterii stosowanych w lekkich środkach transportu (np. elektrycznych rowerach, motorowerach i hulajnogach). Rozporządzenie wprowadza m.in. cele w zakresie zbierania zużytych baterii przenośnych. Wynoszą one 63% do końca 2027 r. i 73% do końca roku 2030. Nowe regulacje obejmują ponadto cel dotyczący zbierania zużytych baterii z lekkich środków transportu. Tu wymagany poziom ma wynieść 51% do końca 2028 r., jak również 61% do końca 2031 r.

– mówi **Maria Majewska**,  
New Mobility Manager PSPA



The regulations will apply to all batteries, including all waste portable batteries, industrial batteries, batteries (for electric vehicles and cars and machines) and batteries used in light means of transport (e.g. electric bicycles, mopeds and scooters). The regulation introduces, among others: targets for the collection of used portable batteries. They are 63% by the end of 2027 and 73% by the end of 2030. The new regulations also include a target for collecting used batteries from light means of transport. The required level here is to be 51% by the end of 2028 and 61% by the end of 2031.

– says **Maria Majewska**,  
PSPA New Mobility Manager

Rozporządzenia ustanawia ponadto wymogi co do obliczania śladu węglowego baterii i udostępniania informacji w tym zakresie, w szczególności poprzez cyfrowy paszport baterii. Celem przepisów jest także zdecydowany wzrost udziału recyklingu. Instytucje unijne wdrożyły obowiązkowe, minimalne poziomy zawartości materiałów z odzysku w bateriach przemysłowych oraz akumulatorach pojazdów i maszyn. Docelowe poziomy w tym zakresie wynoszą 16% kobaltu, 85% ołowiu, 6% litu i 6% niklu. Do końca 2025 r. wydajność recyklingu ma wynosić 80% dla baterii niklowo-kadmowych i 50% dla innych zużytych baterii. Na mocy rozporządzenia wprowadzono także restrykcyjne wymogi należytej staranności, nałożone na operatorów – będą oni musieli weryfikować źródła surowców stosowanych w bateriach, które wprowadzają na rynek.

The Regulation also establishes requirements for calculating the carbon footprint of batteries and providing information in this regard, in particular through a digital battery passport. The regulations also aim to significantly increase the share of recycling. EU institutions have implemented mandatory minimum levels of recycled material content in industrial batteries and vehicle and machine batteries. Target levels in this range are 16% cobalt, 85% lead, 6% lithium and 6% nickel. By the end of 2025, recycling efficiency is expected to be 80% for nickel-cadmium batteries and 50% for other used batteries. The regulation also introduces strict due diligence requirements imposed on operators – they will have to verify the sources of raw materials used in the batteries they place on the market.

Najbliższe lata będą stanowiły ogromne wyzwanie dla całej branży, aby prawidłowo zrozumieć i zinterpretować przepisy opisane w rozporządzeniu bateryjnym, a następnie z sukcesem wdrożyć je w swoje procesy biznesowe, projektowe oraz produkcyjne. W ramach prac Komitetu Bateryjnego PSPA dogłębnie analizujemy rozporządzenie i działamy na rzecz poszerzenia wiedzy całego zainteresowanego środowiska na temat przyszłych obowiązków spoczywających na wszystkich interesariuszach. To niezwykle istotna kwestia z uwagi na pozycję Polski w sektorze bateryjnym. W tym obszarze zajmujemy 1. miejsce w Europie i 5. na świecie. Wartość tej branży w naszym kraju wzrosła 38-krotnie w ciągu ostatnich sześciu lat, z około 1 mld zł (0,21 mld euro) w 2017 r. do ponad 38 mld zł (8,24 mld euro) w 2022 r. W Polsce produkowane są nie tylko akumulatory trakcyjne oraz ogniwa litowo-jonowe, ale również powstają lub zostały już uruchomione zakłady wytwarzające szereg kluczowych komponentów: elektrolit, katody, folię miedzianą czy też separatory

– mówi **Aleksander Rajch**,  
Członek Zarządu PSPA



The coming years will pose a huge challenge for the entire industry to properly understand and interpret the regulations described in the Battery Regulation, and then successfully implement them in business, design and production processes. As part of the PSPA Battery Committee work, we thoroughly analyze the regulation and act to expand the knowledge of the entire interested community about the future obligations of all stakeholders. This is an extremely important issue due to Poland's position in the battery sector. In this area, we rank 1st in Europe and 5th in the world. The value of this industry in our country has increased 38 times over the last six years, from approximately PLN 1 billion (EUR 0.21 billion) in 2017 to over PLN 38 billion (EUR 8.24 billion) in 2022. In Poland, not only traction batteries and lithium-ion cells are produced, but also plants producing a number of key components are being built or have already been launched: electrolyte, cathodes, copper foil and separators.

– says **Aleksander Rajch**,  
PSPA Board Member

### RED III: szansa na wzrost udziału OZE w polskim miksie energetycznym?

18 listopada 2023 r. weszła w życie Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2413 (RED III) zmieniająca dyrektywę (UE) 2018/2001, rozporządzenie (UE) 2018/1999 i dyrektywę 98/70/WE w odniesieniu do promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz uchylająca dyrektywę Rady (UE) 2015/652. Okres transpozycji większości przepisów przez państwa członkowskie powinien wynosić maksymalnie 18 miesięcy.

Dyrektywa wprowadza wiążący cel ogólny co do minimalnego udziału OZE w końcowym zużyciu energii w państwach członkowskich. Ma on wynosić nie mniej niż 42,5% do 2030 r. (wcześniej miał wynosić 32%). Nowe przepisy przewidują ponadto wiążące cele w obszarze transportu. Minimalny udział OZE w końcowym zużyciu energii w sektorze transportu do 2030 r. powinien wynosić 29%. Alternatywnie dyrektywa dopuszcza zmniejszenie intensywności emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu o 14,5% do 2030 r.

*Realizacja unijnych wymogów co do wzrostu wykorzystania OZE w transporcie lub odpowiedniej redukcji emisji gazów cieplarnianych jest z perspektywy Polski niezwykle istotna. Mimo stopniowego wzrostu, udział odnawialnych źródeł energii w polskim miksie energetycznym jest znacznie niższy niż średnia w państwach członkowskich UE (21,8% wg danych Eurostat). W praktyce jest jednym z najniższych udziałów w regionie CEE. Wynosi 15,6% i w konsekwencji wyprzedzamy pod tym względem jedynie Węgry (14,1%). Ponadto miks energetyczny oparty na węglu sprawia, że samochody elektryczne w Polsce prowadzą do obniżenia emisji CO<sub>2</sub> w całym cyklu życia w niższym stopniu (o 40% względem ICE na podstawie danych T&E) niż wynosi średnia unijna (-69%). Dlatego możliwie szybka implementacja założeń dyrektywy RED III powinna stanowić priorytet*

– mówi **Albert Kania**,  
Senior New Mobility Manager PSPA



Z perspektywy interesariuszy sektora e-mobility RED III można uznać za podstawę regulacyjną dodatkowych źródeł finansowania. Implementacja dyrektywy sprawi, że operatorzy infrastruktury ładowania staną się uczestnikami rynku tzw. carbon credit (mechanizmu kredytów energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii). Kredyty mają kupować firmy zobowiązane do realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Sprzedaż kredytów potencjalnie umożliwi operatorom rozwój biznesu na szerszą skalę. W systemie carbon credit mogą uczestniczyć również użytkownicy prywatnej infrastruktury ładowania (taki model funkcjonuje w Niemczech).

### RED III: a chance to increase the share of renewable energy in the Polish energy mix?

On November 18, 2023, Directive (EU) 2023/2413 (RED III) of the European Parliament and of the Council entered into force, amending Directive (EU) 2018/2001, Regulation (EU) 2018/1999 and Directive 98/70/EC as regards the promotion of energy from renewable sources and repealing Council Directive (EU) 2015/652. The transposition period for most provisions by Member States should be a maximum of 18 months.

The directive introduces a binding general target for the minimum share of RES in final energy consumption in the Member States. It is to be no less than 42.5% by 2030 (previously it was to be 32%). The new rules also provide for binding targets in the area of transport. The minimum share of renewable energy sources in final energy consumption in the transport sector by 2030 should be 29%. Alternatively, the directive allows for a 14.5% reduction in greenhouse gas emission intensity in the transport sector by 2030.

*The implementation of EU requirements regarding the increase in the use of renewable energy in transport or the appropriate reduction of greenhouse gas emissions is extremely important from Poland's perspective. Despite a gradual increase, the share of renewable energy sources in the Polish energy mix is much lower than the average in the EU Member States (21.8% according to Eurostat data). In practice, it is one of the lowest shares in the CEE region. It is 15.6% and, consequently, in this respect we are ahead only of Hungary (14.1%). Moreover, the coal-based energy mix means that electric cars in Poland lead to a lower reduction in CO<sub>2</sub> emissions throughout their life cycle (by 40% compared to ICE based on T&E data) than the EU average (-69%). Therefore, the fastest possible implementation of the assumptions of the RED III directive should be a priority*

– says **Albert Kania**,  
PSPA Senior New Mobility Manager

From the e-mobility sector stakeholders perspective, RED III can be considered as a regulatory basis for additional sources of financing. The implementation of the directive will make charging infrastructure operators become participants of the so-called carbon credit market (a mechanism for crediting electricity from renewable energy sources). The loans are to be purchased by companies obliged to meet the National Indicative Target. The sale of loans will potentially enable operators to develop their business on a larger scale. Private charging infrastructure users can also participate in the carbon credit system (this model operates in Germany).

# 2023

# 5.

## Aktywność PSPA na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności w Polsce i regionie CEE

PSPA activity towards the development of sustainable mobility in Poland and the CEE region

# 5. Aktywność PSPA na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności w Polsce i regionie CEE

## PSPA activity towards the development of sustainable mobility in Poland and the CEE region

Opracowanie „Białej Księgi Nowej Mobilności” zawierającej ponad 120 postulatów zmian regulacyjnych. Szereg działań na rzecz wzrostu polskiego potencjału gospodarczego w dziedzinie e-mobility. Wsparcie rynku eHDV oraz sektora bateryjnego. Współpraca z samorządami w zakresie rozwoju nowej mobilności i stref czystego transportu. Aktywności edukacyjne i szkoleniowe w ramach studiów Nowa Mobilność, EBA Academy oraz Akademii PSPA. Zorganizowanie drugiej edycji EV Experience oraz czwartej edycji Kongresu Nowej Mobilności, w których wzięło udział łącznie ponad 6 tys. uczestników. Budowa szeregu nowych partnerstw w Polsce i w Europie. Publikacja 20 raportów oraz 65 projektów zrealizowanych na rzecz rozwoju sektora pojazdów zeroemisyjnych oraz infrastruktury ładowania – PSPA podsumowuje swoje działania w 2023 r.

Pod koniec 2023 r. PSPA współpracowało z rekordową liczbą ponad 250 członków wspierających należących do grona liderów zrównoważonej mobilności w Polsce i Europie.

*W minionym roku dołączyły do nas 53 podmioty aktywne w obszarze elektromobilności. Organizacja może poszczycić się także ponad 100 partnerami instytucjonalnymi oraz 72 współpracującymi samorządami. W 2023 r. odbyło się 56 posiedzeń komitetów merytorycznych PSPA, w których uczestniczyło ok. 400 ekspertów i praktyków rynku*

– mówi **Łukasz Witkowski**,  
Dyrektor Operacyjny, Wiceprezes PSPA



Development of the "White Paper on New Mobility" containing over 120 postulates for regulatory changes. A number of activities to increase Polish economic potential in the field of e-mobility. Support for the eHDV market and the battery sector. Cooperation with local governments in the development of new mobility and low emission zones. Educational and training activities as part of the New Mobility postgraduate studies, EBA Academy and PSPA Academy. Organizing the second edition of EV Experience and the fourth edition of the New Mobility Congress, attended by a total of over 6,000 participants. Building a number of new partnerships in Poland and Europe. Publication of 20 reports and 65 projects implemented for the development of the zero-emission vehicle sector and charging infrastructure – PSPA summarizes its activities in 2023.

At the end of 2023, PSPA cooperated with a record number of over 250 supporting members who are among the leaders of sustainable mobility in Poland and Europe.

*Last year, 53 entities active in the field of e-mobility joined the association. The organization also boasts over 100 institutional partners and 72 cooperating local governments. In 2023, 56 meetings of PSPA content committees were held, attended by approximately 400 experts and market practitioners*

– says **Łukasz Witkowski**,  
Operations Director, Vice-President of PSPA

**Centrum Badań i Analiz PSPA**, którego celem jest agregacja i przetwarzanie danych rynkowych, wydało w minionym roku 20 raportów merytorycznych. Realizowało również projekty cykliczne, takie jak PEVO Index oraz Licznik Elektromobilności

**Centrum Kompetencyjne PSPA**, realizujące szkolenia dla firm i instytucji, przeprowadziło ponad 250 warsztatów i prelekcji w całości poświęconych rynkowemu, prawnemu i technologicznym zagadnieniom związanym z sektorem e-mobility.

**Centrum Legislacyjne PSPA**, odpowiedzialne za monitoring stanowionego prawa w zakresie planowanych i procedowanych zmian w obszarze paliw alternatywnych, zgłosiło ponad 50 opinii i poprawek w ramach konsultacji społecznych.

**Centrum Informacyjne PSPA**, aktywne w obszarze medialnym i organizacji wydarzeń, opublikowało ponad 140 informacji prasowych. Cytowano nas w ponad 15 tys. publikacji, które wygenerowały 3,4 mld zasięgu i 112,2 mln dotarcia (PSMM). Dotarcie w ramach aktywności w mediach społecznościowych również jest liczone w milionach.

**Biuro kampanii elektromobilni.pl** zrealizowało natomiast ponad 300 aktywności edukacyjnych, budujących świadomość społeczną w obszarze zeroemisyjnych technologii w transporcie – od cykli wydawniczych i realizacji wideo, po webinary i uruchamianie kolejnych narzędzi i kalkulatorów internetowych.

**PSPA Research and Analysis Center**, which aims to aggregate and process market data, issued 20 topic reports in the past year. It also carried out cyclical projects such as the PEVO Index and E-mobility Index.

**PSPA Competence Center**, which carries out training courses for companies and institutions, conducted more than 250 workshops and lectures entirely devoted to market, legal and technological issues related to the e-mobility sector.

**PSPA Legislative Center**, responsible for monitoring legislation in the area of planned and pending changes in the field of alternative fuels, submitted more than 50 opinions and amendments as part of public consultation.

**PSPA Information Center**, active in the media and event organization, has published over 140 press releases. We have been quoted in over 15,000 articles. publications that generated 3.4 billion reach and 112.2 million reach (PSMM). Reach through social media activity is also in the millions.

**The elektromobilni.pl campaign office** carried out more than 300 educational activities, building public awareness in the area of zero-emission technologies in transport – from publication series and video films to webinars and the launch of more online tools and calculators.

## Struktura organizacji

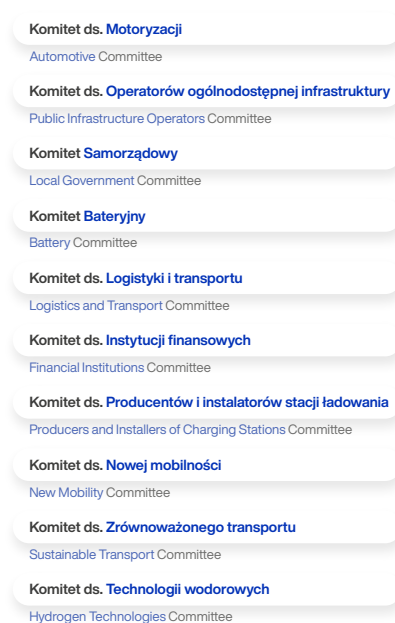
### Organization structure



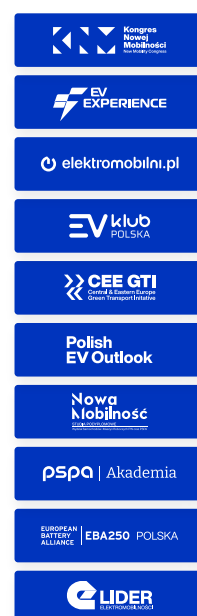
#### BIURA PSPA PSPA OFFICES



#### KOMITETY MERYTORYCZNE PSPA PSPA CONTENT COMMITTEES



#### MARKI PSPA PSPA BRANDS



#### PROJEKTY PSPA PSPA PROJECTS



**PSPA w liczbach – 2023 r.**

PSPA in numbers – 2023

**250+**

**Członków Wspierających**  
Supporting Members

**100+**

**Partnerów instytucjonalnych**  
institutional Partners

**250+**

**szkoleń i prelekcji**  
trainings and lectures

**120+**

**postulatów zmian legislacyjnych**  
w ramach Białej Księgi Nowej Mobilności  
postulates for legislative changes under  
the White Paper on New Mobility

**72**

**Partnerskie samorządy**  
Partner local governments

**56**

**posiedzeń komitetów merytorycznych**  
meetings of the content committees

**140+**

**informacji prasowych**  
press releases

**3,4 mld**  
3.4 billion

**zasięgu informacji**  
information range

**112,2 mln**  
112.2 million

**dotarcia informacji**  
information reach

**15 270**

**publikacji na podstawie materiałów PSPA**  
publications based on PSPA materials

**50+**

**poprawek do projektów aktów prawnych zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych**  
amendments to draft legal acts as part of public consultations

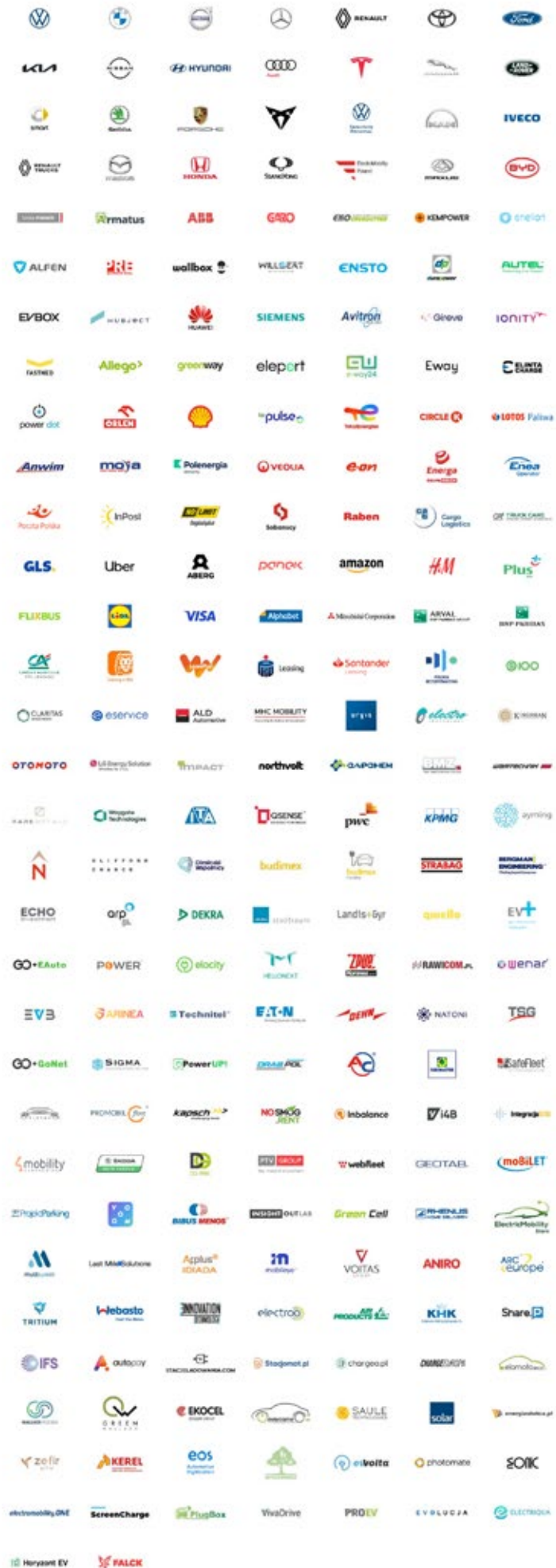
**1000+**

**Artykułów informacyjno-edukacyjnych w ramach kampanii społecznej elektromobilni.pl**  
information and educational articles as part of the elektromobilni.pl social campaign

**7000+**

**Uczestników wydarzeń organizowanych przez PSPA**  
Participants of events organized by PSPA

## Członkowie PSPA PSPA Members



Rok 2023 obfitował w szczególnie wysoką liczbę projektów poświęconych elektromobilności. Poniżej prezentujemy wybrane aktywności PSPA!

### Strategiczne działania na rzecz wsparcia branży zeroemisyjnego transportu

W 2023 r. PSPA – we współpracy z liderami branży – ukończyło „Białą Księgę Nowej Mobilności”, zawierającą ponad 120 postulatów konkretnych zmian regulacyjnych i systemowych. Opracowanie „Białej Księgi Nowej Mobilności” zajęło ponad 1000 godzin pracy.

„Biała Księga Nowej Mobilności” to absolutnie kluczowy projekt adresujący najważniejsze wyzwania i bariery rozwoju rynku zeroemisyjnego transportu w 12 obszarach tego sektora. Wyszliśmy z założenia, że identyfikacja tych barier i wypracowanie odpowiednich postulatów powinno dokonać się przy udziale podmiotów, których bezpośrednio i pośrednio dotyczą proponowane rozwiązania. W rezultacie w projekt zostało zaangażowanych ponad 250 partnerów z całego łańcucha wartości zeroemisyjnego transportu oraz 10 kancelarii prawnych i firm doradczych

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



The year 2023 was full of an exceptionally high number of projects dedicated to e-mobility. Below we present selected PSPA activities!

### Strategic actions to support the zero-emission transport industry

In 2023, PSPA – in cooperation with industry leaders – completed the "White Paper on New Mobility", containing over 120 postulates for specific regulatory and system changes. The development of the "White Paper on New Mobility" took over 1,000 hours of work.

The "White Paper on New Mobility" is an absolutely key project addressing the most important challenges and barriers to the development of the zero-emission transport market in 12 areas of this sector. We assumed that the identification of these barriers and the development of appropriate postulates should be done with the participation of entities that are directly and indirectly affected by the proposed solutions. As a result, over 250 partners from the entire zero-emission transport value chain and 10 law firms and consulting companies were involved in the project

– says **Maciej Mazur**,  
PSPA Managing Director



### Biała Księga Nowej Mobilności Pakiet gotowych postulatów legislacyjnych

White Paper on New Mobility  
A package of ready-made postulates for legislative changes



W 2023 r. PSPA dodatkowo zintensyfikowało działania na rzecz wzmocnienia polskiego potencjału produkcyjnego i technologicznego w dziedzinie e-mobility. W efekcie we wrześniu, podczas Kongresu Nowej Mobilności 2023, przedstawiciele sektora e-mobility wystosowali do administracji publicznej „Siódmkę dla elektromobilności” – apel o powzięciu pilnych działań, które umożliwią wykorzystanie historycznej szansy, przed którą stoi Polska w związku z transformacją sektora transportu w kierunku zeroemisyjnym.

In 2023, PSPA additionally intensified its activities to strengthen the Polish production and technological potential in the field of e-mobility. As a result, in September, during the New Mobility Congress 2023, representatives of the e-mobility sector sent the "Seven for e-mobility" to the public administration – an appeal to take urgent actions that will enable the use of the historic opportunity that Poland faces regarding the transformation of the transport sector towards zero emission.

*Od decyzji podjętych w najbliższym czasie zależeć będzie, czy na drodze do neutralności klimatycznej Europy, Polska znajdzie się wśród liderów gospodarczych regionu, czy też pozostanie biernym obserwatorem zmian zachodzących w innych państwach członkowskich*

– mówi **Aleksander Rajch**,  
Członek Zarządu PSPA,  
Dyrektor ds. Relacji Zewnętrznych



*The decisions taken in the near future will determine whether Poland will be among the region's economic leaders on the road to climate neutrality or whether it will remain a passive observer of changes taking place in other EU Member States*

– says **Aleksander Rajch**,  
PSPA Board Member,  
External Affairs Director



#### List otwarty polskiej branży zrównoważonego transportu – „Siódmka dla elektromobilności”

Open letter of the Polish sustainable transport industry – “Seven for e-mobility”

Branża elektromobilności do 2035 r. może generować nawet 5% PKB Polski. Wsparcie rozwoju potencjału polskiego przemysłu w obszarze e-mobility to kluczowy cel współpracy nawiązanej we wrześniu 2023 r. pomiędzy Katowicką Specjalną Strefą Ekonomiczną (KSSE) oraz PSPA. Współpraca obejmie również m.in. partnerstwo merytoryczne oraz wspólne działania na rzecz przystosowania kadry pracowniczej do nowych trendów na rynku motoryzacyjnym.

The e-mobility industry may generate up to 5% of Poland's GDP by 2035. Supporting the development of the Polish industry potential in the area of e-mobility is the key goal of the cooperation established in September 2023 between the Katowice Special Economic Zone (KSSE) and PSPA. The cooperation will also include, among others: topic partnership and joint activities to adapt the staff to new trends in the automotive market.

Umowa podpisana pomiędzy PSPA a KSSE zakłada wsparcie działań badawczo-rozwojowych, wdrażania nowych technologii, napływu kolejnych inwestycji (m.in. budowy nowych zakładów produkcyjnych baterii litowo-jonowych czy fabryk pojazdów), jak również przyspieszenie elektryfikacji floty samochodów w Polsce.

The agreement signed between PSPA and KSSE assumes support for research and development activities, implementation of new technologies, inflow of further investments (including the construction of new lithium-ion battery production plants and vehicle factories), as well as acceleration of the car fleet electrification in Poland.

## Kongres Nowej Mobilności 2023

W dniach 26-28 września w przestrzeni Expo Łódź odbyła się kolejna, czwarta już edycja Kongresu Nowej Mobilności – największej konferencji sektora e-mobility w regionie CEE. KNM 2023 zgromadził rekordową liczbę ponad 3,1 tys. uczestników z całego świata. W Kongresie wzięło ponadto udział ponad 150 partnerów i wystawców oraz więcej niż 300 prelegentów. Przez 3 dni wydarzenia na 6 scenach odbyło się ponad 100 debat, warsztatów i wystąpień merytorycznych.

Podczas KNM 2023 zorganizowano również największe w tej części Europy, obejmujące powierzchnię 19 tys. m<sup>2</sup>, expo sektora zeroemisyjnego transportu. Na przestrzeni wystawienniczej Kongresu odbyło się 15 premier branżowych. W KNM 2023 wzięli udział przedstawiciele instytucji unijnych, administracji centralnej i samorządowej, ambasadorzy, reprezentanci biznesu, uczelni wyższych, kancelarii prawnych, trzeciego sektora oraz mediów.

## New Mobility Congress 2023

On September 26-28, the next, fourth edition of the New Mobility Congress (KNM) – the largest e-mobility sector conference in the CEE region – was held in the Expo Łódź venue. KNM 2023 gathered a record number of over 3.1 thousand participants from all over the world. The Congress was also attended by over 150 partners and exhibitors and over 300 speakers. During 3 days of the event, over 100 debates, workshops and topic speeches took place on 6 stages.

As part of KNM 2023, the largest expo of the zero-emission transport sector in this part of Europe was also organized, covering an area of 19,000 m<sup>2</sup>. 15 industry premieres took place in the exhibition space of the Congress. Representatives of EU institutions, central and local government administration, ambassadors, representatives of business, universities, law firms, the third sector and the media took part in KNM 2023.



### Kongres Nowej Mobilności 2023 26-28/09/2023 | EXPO Łódź

Liderzy zielonej transformacji na drodze  
do zerowej emisji sektora transportu

New Mobility Congress 2023  
September 26-28, 2023

Leaders of green transformation  
towards zero-emission transport



*Kongres Nowej Mobilności jest ważnym wydarzeniem nie tylko w Polsce, ale i w całym regionie Europy Środkowej. Dekarbonizacja oznacza nie tylko wyzwania, ale i ogromną szansę dla europejskiej społeczności. Obecnie w sektorze produkcji samochodów elektrycznych i akumulatorów przodują Chiny i dlatego musimy zagwarantować odpowiednie warunki dla rozwoju i wzrostu konkurencyjności naszego przemysłu. Przyszłość przemysłu motoryzacyjnego powinna być w Europie, w tym w Europie Środkowo-Wschodniej. Region CEE ma szansę, by stać się ważnym regionem dla rozwoju technologii i przemysłu dla zielonego transportu*

– powiedział **Maroš Šefčovič**,  
Wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej,  
inaugurując KNM 2023



*The New Mobility Congress is an important event not only in Poland, but also in the entire Central European region. Decarbonization means not only challenges, but also a huge opportunity for the European community. Currently, China is the leader in the production of electric cars and batteries, and therefore we must guarantee appropriate conditions for the development and increase of the competitiveness of our industry. The future of the automotive industry should be in Europe, including Central and Eastern Europe. The CEE region has a chance to become an important region for the development of technology and industry for green transport*

– said **Maroš Šefčovič**,  
the Vice-President of the European Commission  
during the KNM 2023 inauguration



### **Maroš Šefčovič, Viceprzewodniczący Komisji Europejskiej, podczas ceremonii otwarcia Kongresu Nowej Mobilności 2023**

Maroš Šefčovič, Vice-President of the European Commission, at the opening ceremony of the New Mobility Congress 2023

## **Rozwój rynku eHDV w Polsce**

Pojazdy ciężarowe stanowią niecałe 3% parku samochodów poruszających się po europejskich drogach, odpowiadając jednocześnie za 19,2% emisji dwutlenku węgla pochodzącego z sektora transportu w Unii Europejskiej.

Polska jest europejskim liderem w sektorze transportu ciężkiego, który jednocześnie stanowi jeden z filarów krajowej gospodarki. W naszym kraju zarejestrowana jest największa (w całej Unii Europejskiej) liczba pojazdów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 tony – prawie 1,2 mln egzemplarzy. Zaledwie 107 z nich jest wyposażone w napęd elektryczny.

## **Development of the eHDV market in Poland**

Trucks constitute less than 3% of the car fleet on European roads, while accounting for 19.2% of carbon dioxide emissions from the transport sector in the European Union.

Poland is a European leader in the heavy transport sector, which is also one of the pillars of the national economy. Our country has the largest (in the entire European Union) number of registered trucks with a GVW above 3.5 tons - almost 1.2 million units. Only 107 of them are equipped with an electric drive.

W celu przyspieszenia elektryfikacji floty pojazdów ciężkich PSPA kontynuowało w 2023 r. projekt eHDV Infrastructure Lab. Jego celem jest budowa polskiego „know-how” w zakresie wdrażania i eksploatacji stacji ładowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich oraz rozwój elektromobilności w sektorze drogowego transportu towarów. Z myślą o realizacji celów projektu utworzona została grupa robocza składająca się z przedstawicieli podmiotów z sektora: logistyki i transportu, producentów pojazdów, producentów stacji ładowania, dystrybutorów usług ładowania, retailu oraz sektora finansowego.

To accelerate the electrification of the heavy vehicle fleet, PSPA continued the eHDV Infrastructure Lab project in 2023. Its goal is to build Polish know-how in the implementation and operation of charging stations for heavy vehicles and to develop e-mobility in the road freight transport sector. To achieve the project's objectives, a working group was created consisting of representatives of entities from the logistics and transport sectors, vehicle manufacturers, charging station manufacturers, distributors of charging services, retail and the financial sector.



### Report Elektromobilność w transporcie ciężkim – czas na konkretne działania

Report  
E-mobility in heavy transport  
– time for specific actions



W czasach transformacji napędowej utrzymanie wiodącej pozycji polskich przewoźników oraz ich konkurencyjności wymaga wprowadzenia szerokich zmian prawnych i instytucjonalnych. Niezbędne działania w tym zakresie przedstawia raport „Elektromobilność w transporcie ciężkim – czas na konkretne działania”, opracowany w 2023 r. przez PSPA przy wsparciu Ekoenergetyki oraz Amazona.

PSPA wysłało również list otwarty do Anny Moskwy, Minister Klimatu i Środowiska, z apelem o wdrożenie instrumentów koniecznych dla przyspieszenia transformacji sektora transportu ciężkiego w Polsce w kierunku zeroemisyjnym (w tym m.in. wprowadzenie systemu dofinansowania eHDV, zwiększenie dopuszczalnej masy całkowitej elektrycznych ciężarówek, czy też usprawnienie procedur przyłączeniowych stacji ładowania wysokiej mocy).

In times of transformation of vehicle drives, maintaining the leading position of Polish carriers and their competitiveness requires the introduction of extensive legal and institutional changes. Necessary actions in this area are presented in the report "E-mobility in heavy transport – time for specific actions", prepared in 2023 by PSPA with the support of Ekoenergetyka and Amazon.

PSPA also sent an open letter to Anna Moskwa, Minister of Climate and Environment, with an appeal to implement the instruments necessary to accelerate the transformation of the heavy transport sector in Poland towards zero emissions (including the introduction of the eHDV subsidy system, increasing the permissible total weight of electric trucks, or improving connection procedures for high-power charging stations).

Wspólnie z Polskim Instytutem Ekonomicznym, PSPA opracowało w 2023 r. unikatowy raport zawierający analizę potencjalnego wpływu elektryfikacji sektora drogowego transportu ciężkiego na zatrudnienie i wartość dodaną do 2035 r. Wnioski płynące z przeprowadzonych analiz mogą wesprzeć przygotowanie się do nadchodzących przemian związanych z redukcją emisji w sektorze.

Together with the Polish Economic Institute, PSPA developed a unique report in 2023 containing an analysis of the potential impact of the road heavy transport sector electrification on employment and added value by 2035. The conclusions from the conducted analyzes can support preparation for the upcoming changes related to emission reduction in the sector.



## Report Elektryfikacja sektora drogowego transportu ciężkiego

Report  
Electrification of the heavy road  
transport sector



W 2023 r. PSPA dołączyło także do grona partnerów wspierających European Clean Trucking Alliance (ECTA), zrzeszającego podmioty działające na rzecz przyspieszenia dekarbonizacji sektora transportu ciężkiego. Jedną z kluczowych inicjatyw podjętą w 2023 r. było ponadto rozpoczęcie konsultacji branżowych w zakresie organizacji przetargów oraz rozwoju infrastruktury ładowania dla eHDV z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad (m.in. pod kątem spełnienia wymagań określonych w ramach rozporządzenia AFIR).

W 2023 r., w ramach Komitetu PSPA ds. Logistyki i transportu został zainaugurowany również m.in. projekt rozwoju infrastruktury ładowania eHDV, którego celem jest identyfikacja optymalnych lokalizacji dla ogólnodostępnych stacji ładowania, ich charakterystyka oraz niezbędne do podjęcia inwestycje w celu elektryfikacji floty średnich i dużych przedsiębiorstw kurierskich i logistycznych. PSPA dołączyło ponadto do inicjatywy Drive to Zero powołanej przez amerykańskie konsorcjum NGO – Calstart. Celem projektu jest budowa ekosystemu (legislacja, systemy wsparcia, inwestycje infrastrukturalne, projekty pilotażowe) w państwach rozwijających sektor zeroemisyjnego transportu ciężkiego.

In 2023, PSPA also joined the group of partners supporting the European Clean Trucking Alliance (ECTA), which brings together entities working to accelerate the decarbonization of the heavy transport sector. One of the key initiatives undertaken in 2023 was the initiation of industry consultations on the organization of tenders and the development of charging infrastructure for eHDV with the General Directorate for National Roads and Motorways (e.g. in terms of meeting the requirements set out in the AFIR regulation).

In 2023, as part of the PSPA Logistics and Transport Committee, the eHDV charging infrastructure development project was also inaugurated, the aim of which is to identify optimal locations for public charging stations, their characteristics and the necessary investments to electrify the fleet of medium and large courier and logistics companies. PSPA also joined the Drive to Zero initiative established by the American NGO consortium – Calstart. The aim of the project is to build an ecosystem (legislation, support systems, infrastructure investments, pilot projects) in countries developing the zero-emission heavy transport sector.

## Rozwój stref czystego transportu oraz nowych, zeroemisyjnych form mobilności w miastach

12 stycznia 2023 r. w Katowicach odbyła się konferencja, podczas której podpisano list intencyjny na rzecz tworzenia stref czystego transportu. Jego sygnatariuszami były miasto Gliwice, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, PSPA oraz Międzynarodowa Rada ds. Czystego Transportu (ICCT).

*Działania PSPA na rzecz powstawania oraz promowania SCT trwają już od 2019 r. To właśnie wtedy powstał pierwszy raport PSPA o strefach. W tym samym roku, z inicjatywy PSPA, podpisano Deklarację Miast na rzecz Rozwoju Elektromobilności. Podpis pod Deklaracją złożyło ponad 30 wódcy polskich miast. W 2021 r. wspólnymi siłami PSPA oraz Unii Metropolii Polskich, utworzono Koalicję Miast na rzecz rozwoju Stref Czystego Transportu. Inicjatywa stworzyła grunt do budowy kompetencji w obszarze tworzenia czystych i przyjaznych dla mieszkańców aglomeracji. Wraz z UMP oraz przedstawicielami samorządów opracowaliśmy propozycję kluczowych zmian przepisów Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, aby możliwe było tworzenie stref zarówno efektywnych, jak i społecznie akceptowalnych*

– mówi **Agata Wiśniewska-Mazur**,  
Zastępczyni Dyrektora Rozwoju PSPA



## Development of low emission zones and new, zero-emission forms of mobility in cities

On January 12, 2023, a conference was held in Katowice during which a letter of intent was signed for the creation of low emission zones. Its signatories were the city of Gliwice, the Upper Silesian-Zagłębie Metropolis, PSPA and the International Council on Clean Transport (ICCT).

*PSPA's activities to create and promote LEZs have been ongoing since 2019. It was then that the first PSPA report on zones was created. In the same year, on the initiative of PSPA, the Declaration of Cities for the Development of E-mobility was signed. Over 30 mayors of Polish cities signed the Declaration. In 2021, thanks to the joint efforts of PSPA and the Union of Polish Metropolises (UMP), a Coalition of Cities for the development of Low Emission Zones was created. The initiative established the basis for building competences in the area of creating clean and resident-friendly agglomerations. Together with the UMP and representatives of local governments, we have developed a proposal for key changes to the provisions of the Act on Electromobility and Alternative Fuels to enable the creation of both effective and socially acceptable zones*

– says **Agata Wiśniewska-Mazur**,  
PSPA Deputy Director of Organizational Development



### List intencyjny pomiędzy Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią (GZM), Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych (PSPA) oraz Międzynarodową Radą ds. Czystego Transportu (ICCT)

Letter of intent between the Upper Silesian-Zagłębie Metropolis (GZM), PSPA and the International Council on Clean Transport (ICCT)

W 2023 r. swoją aktywność kontynuowało Laboratorium Stref Czystego Transportu – inicjatywa stworzona z myślą o wsparciu jednostek samorządu terytorialnego, realizowana na podstawie umowy Ministerstwa Klimatu i Środowiska oraz IOŚ-PIB. Projekt realizowały IOŚ-PIB, PSPA oraz norweskie stowarzyszenie pojazdów elektrycznych Norsk Elbilforening. Celem inicjatywy jest dostarczanie profesjonalnej wiedzy o tworzeniu SCT, wynikającej z najlepszych praktyk, między innymi norweskich. W maju 2023 r. w ramach „Laboratorium Stref Czystego Transportu” polscy samorządowcy odbyli wizytę studyjną w Oslo, gdzie bezpośrednio zapoznali się ze optymalnymi metodami wdrażania rozwiązań na rzecz zeroemisyjnego transportu.

Kolejnym działaniem PSPA na rzecz przyspieszenia rozwoju nowej mobilności na poziomie lokalnym była kontynuacja prac Komitetu Samorządowego PSPA, który pełni rolę szerokiego forum współpracy miast w zakresie rozwoju nowej mobilności i stref czystego transportu.

*Naszym celem jest popularyzacja zeroemisyjnego transportu oraz promowanie dobrych praktyk, które przyczyniają się do poprawy jakości powietrza, a tym samym jakości życia i zdrowia mieszkańców polskich miast. Wspieramy samorządy w procesie dekarbonizacji transportu na każdym możliwym etapie*

– mówi **Agata Wiśniewska-Mazur**,  
Zastępczyni Dyrektora Rozwoju PSPA,  
koordynująca prace Komitetu Samorządowego



In 2023, the Laboratory of Low Emission Zones continued its activity – an initiative created to support local government units, implemented on the basis of an agreement between the Ministry of Climate and Environment and Institute of Environmental Protection – National Research Institute (IOŚ-PIB). The project was implemented by IOŚ-PIB, PSPA and the Norwegian EV Association Norsk Elbilforening. The aim of the initiative is to provide professional knowledge on the creation of LEZs, resulting from best practices, including Norwegian ones. In May 2023, as part of the "Laboratory of Low Emission Zones", Polish local government officials paid a study visit to Oslo, where they became directly acquainted with optimal methods of implementing solutions for zero-emission transport.

Another action of PSPA to accelerate the development of new mobility at the local level was the continuation of the PSPA Local Government Committee work, which serves as a broad forum for cooperation between cities in the development of new mobility and low emission zones.

*Our goal is to popularize zero-emission transport and promote good practices that contribute to improving air quality, and thus the quality of life and health of Polish cities residents. We support local governments in the process of transport decarbonization at every possible stage*

– says **Agata Wiśniewska-Mazur**,  
PSPA Deputy Director of Organizational Development,  
coordinating the Local Government Committee work



#### **Polscy samorządowcy z wizytą studyjną w Oslo – kolebce elektromobilności, w ramach projektu „Laboratorium SCT”**

Polish local government officials on a study visit to Oslo – the cradle of e-mobility, as part of the "Laboratory of Low Emission Zones" project

Stale rosnąca urbanizacja w obrębie dużych miast wpływa na coraz większe przepełnienie w komunikacji miejskiej. Odpowiedzią na te wyzwania są m.in. cieszące się popularnością na świecie usługi mobilności współdzielonej, oferujące bogatą ofertę różnego rodzaju pojazdów od rowerów i hulajnóg, poprzez skutery, kończąc na samochodach, zarówno osobowych, jak i dostawczych. Rynek ten zmagają się jednak z wieloma wyzwaniami które zostały zaadresowane podczas prac Komitetu PSPA ds. Nowej Mobilności, w wyniku których, podczas KNM 2023, miała miejsca premiera „Strategii Rozwoju Nowej Mobilności do 2030 r.”

The constantly growing urbanization within large cities results in increasing overcrowding in public transport. The answers to these challenges include, among others: shared mobility services that are popular around the world, offering a wide range of various types of vehicles, from bicycles and scooters, through mopeds, to cars, both passenger and delivery vans. However, this market is struggling with many challenges that were addressed during the PSPA New Mobility Committee work, as a result of which the premiere of the "New Mobility Development Strategy until 2030" took place during the New Mobility Congress 2023.

*„Strategia Rozwoju Nowej Mobilności do 2030 r.” jest pierwszym, tak kompleksowym opracowaniem w Polsce, które wyznacza kierunki rozwoju dla nowych form mobilności. Dokument prezentuje aktualny stan rozwoju rynku, diagnozuje wyzwania, wyznacza cele oraz wskazuje rekomendowane działania na drodze do ich realizacji. „Strategia” stanowi efekt wspólnej pracy członków Komitetu PSPA ds. Nowej Mobilności, chcących zwrócić uwagę administracji centralnej oraz samorządów na konieczność podjęcia działań w zakresie rozwoju nowych, alternatywnych form mobilności miejskiej, które powinny być wdrażane równoległe do zrównoważonej mobilności prywatnej oraz komunikacji publicznej*

– mówi **Albert Kania**,

Senior New Mobility Manager PSPA,  
Koordynator prac Komitetu ds. Nowej Mobilności



*“New Mobility Development Strategy until 2030” is the first such comprehensive study in Poland that sets the directions of development for new forms of mobility. The document presents the current state of market development, diagnoses challenges, sets goals and indicates recommended actions to achieve them. The “Strategy” is the result of joint work of the PSPA New Mobility Committee members, who want to draw attention of the central administration and local governments to the need to take action in the development of new, alternative forms of urban mobility, which should be implemented in parallel to sustainable private mobility and public transport*

– says **Albert Kania**,

PSPA Senior New Mobility Manager,  
Coordinator of the New Mobility Committee



### Strategia Rozwoju Nowej Mobilności w Polsce do 2030 r.

New Mobility Development Strategy in Poland until 2030



Podczas KNM 2023 PSPA wraz z Partnerami – Unią Metropolii Polskich, Polską Unią Mobilności Aktywnej oraz Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią, przeprowadziło również sesję pod nazwą „It’s time for a National Cycling Strategy”, w ramach której podpisano Kartę na rzecz powstania Narodowej Strategii Rowerowej.

During KNM 2023, PSPA together with its Partners – the Union of Polish Metropolises, the Polish Active Mobility Union and the Upper Silesian-Zagłębie Metropolis, also held a session called "It's time for a National Cycling Strategy", during which the Charter for the creation of a National Cycling Strategy was signed.



## Rozwój sektora bateryjnego w Polsce

Nawet 8-krotnie wzrosną globalne moce produkcyjne baterii litowo-jonowych w ciągu najbliższych 5 lat. Polska ma szansę utrzymać wiodącą pozycję w światowym łańcuchu dostaw sektora bateryjnego. Działania niezbędne do osiągnięcia tego celu opisuje wydany w 2023 r. raport PSPA pt. „Polskie akumulatory litowo-jonowe napędzają Europę. Potencjał sektora bateryjnego w Polsce i regionie CEE”, opracowany we współpracy z liderami rynku e-mobility.

*Nasz raport powstał przy wsparciu liderów polskiego i słowackiego rynku bateryjnego oraz szeregu interesariuszy tego sektora. Opracowanie oparto na serii tematycznych warsztatów, zrealizowanych z udziałem polskich i zagranicznych ekspertów z CEE GTI (CEE Green Transport Initiative) i SEVA (Słowackiego Stowarzyszenia Pojazdów Elektrycznych)*

– mówi **Maria Majewska**,  
New Mobility Manager PSPA



We wrześniu 2023 r. podczas czwartej edycji Kongresu Nowej Mobilności odbył się ponadto Polish Battery Day, w ramach którego podjęto dyskusję na najwyższym szczeblu interesariuszy sektora bateryjnego. W wydarzeniu uczestniczyło kilkudziesięciu prelegentów, którzy w ramach licznych paneli i warsztatów debatowali nad umocnieniem łańcucha wartości akumulatorów litowo-jonowych w Polsce poprzez wsparcie obszaru badawczo-rozwojowego i napędzanie innowacji także w obszarze recyklingu.

## Development of the battery sector in Poland

Global production capacity for lithium-ion batteries will increase up to 8 times over the next 5 years. Poland has a chance to maintain a leading position in the global supply chain of the battery sector. The actions necessary to achieve this goal are described in the PSPA report released in 2023 entitled: “Europe runs on Polish lithium-ion batteries. The potential of the battery sector in Poland and the CEE region”, developed in cooperation with e-mobility market leaders.

*Our report was created with the support of the Polish and Slovak battery market leaders and a number of stakeholders in this sector. The study was based on a series of thematic workshops carried out with the participation of Polish and foreign experts from CEE GTI (CEE Green Transport Initiative) and SEVA (Slovak Electric Vehicle Association)*

– says **Maria Majewska**,  
PSPA New Mobility Manager

In September 2023, during the fourth edition of the New Mobility Congress, the Polish Battery Day took place, during which a discussion was held at the highest level of battery sector stakeholders. The event was attended by dozens of speakers who, as part of numerous panels and workshops, debated on strengthening the value chain of lithium-ion batteries in Poland by supporting the research and development area and driving innovation also in the area of recycling.



### Report Polskie akumulatory litowo-jonowe napędzają Europę. Potencjał sektora bateryjnego w Polsce i regionie CEE

Report  
Europe runs on Polish lithium-ion batteries. The potential of the battery sector in Poland and the CEE region



W 2023 r. zorganizowano również 4 posiedzenia Komitetu Bateriajnego PSPA, w skład którego wchodzi przedstawiciele kluczowych firm branży akumulatorów li-ion.

*Celem Komitetu jest m.in. szkolenie nowej i przekwalifikowanie obecnej kadry przez tworzenie centrów kompetencyjnych oraz nawiązywanie współpracy przemysłu ze szkolnictwem. Tworzone są również rozwiązania sprzyjające wzrostowi wykorzystania energii odnawialnej w procesie produkcji baterii, a także rozwojowi takich obszarów jak recykling baterii, leasing baterii, a także bezpieczeństwo eksploatacji i kompetencje służb pożarniczych w zakresie rozwoju zeroemisyjnych technologii w transporcie*

– mówi **Maria Majewska**,  
New Mobility Manager PSPA,  
która koordynuje prace Komitetu Bateriajnego



In 2023, 4 meetings of the PSPA Battery Committee were also organized, consisting of representatives of key companies in the li-ion battery industry.

*The purpose of the Committee is, among others, training new and retraining current staff by creating competence centers and establishing cooperation between industry and education. Solutions are also being created to support the increase in the use of renewable energy in the battery production process, as well as the development of areas such as battery recycling, battery leasing, as well as operational safety and competences of fire services in the development of zero-emission technologies in transport*

– says **Maria Majewska**,  
PSPA New Mobility Manager,  
coordinating the works of the Battery Committee

## Rozwój infrastruktury ładowania w Polsce

W 2023 r. PSPA zainicjowało i zaangażowało się również w szereg projektów sprzyjających rozbudowie sieci infrastruktury ładowania w Polsce. Stowarzyszenie rozpoczęło m.in. unikalny na skalę światową projekt wymiany danych pomiędzy operatorami ogólnodostępnych stacji ładowania. Celem inicjatywy jest gromadzenie, agregacja i opracowywanie danych dotyczących stopnia wykorzystania infrastruktury ładowania.

*W efekcie zostanie zbudowany oparty na rzetelnych danych obraz rynku oraz nastąpi profesjonalizacja sektora usług OOSŁ, realizowana m.in. poprzez możliwość oparcia podejmowanych decyzji na faktach, zamiast szacunkach lub estymacjach. Projekt zostanie uruchomiony na pełną skalę w roku 2024*

– mówi **Jan Wiśniewski**,  
Dyrektor Centrum Badań i Analiz PSPA



## Development of charging infrastructure in Poland

In 2023, PSPA also initiated and engaged in a number of projects supporting the expansion of the charging infrastructure network in Poland. The association has launched, among others, a unique project on the exchange of data between operators of public charging stations. The aim of the initiative is to collect, aggregate and develop data on the level of use of charging infrastructure.

*As a result, a market image will be built based on reliable data and the sector of CSO services will be professionalized, among others, through the possibility of basing decisions on facts, instead of estimates or estimations. The project will be launched at full scale in 2024*

– says **Jan Wiśniewski**,  
PSPA Research & Analysis Center Director

W celu ułatwienia kierowcom samochodów elektrycznych korzystania z ogólnodostępnych stacji ładowania PSPA opracowało również koncepcję techniczną roamingu krajowego dla rynku elektromobilności w Polsce.

In order to make it easier for EV drivers to use public charging stations, PSPA has also developed a technical concept of national roaming for the e-mobility market in Poland.

PSPA wraz z partnerami zdefiniowało krajowy standard roamingu w oparciu o otwarty protokół OCPI w taki sposób, aby umożliwić możliwie szybkie wdrożenie rozwiązań w mechanizmie P2P, a także zbudować w przyszłości krajową platformę roamingową (z możliwością połączenia z rejestrem EIPA prowadzonym przez UDT). Prace nad tymi rozwiązaniami są prowadzone w ramach dedykowanej grupy roboczej, w skład której wchodzi przedstawiciele wiodących interesariuszy sektora infrastruktury ładowania.

Ważną publikacją PSPA w 2023 r. był Przewodnik po AFIR – przełomowym rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, którego przepisy będą stosowane w każdym państwie członkowskim już od 13 kwietnia 2024 r. Opracowanie w przystępny sposób wyjaśnia m.in. obowiązki, które wspomniana regulacja nakłada na poszczególnych interesariuszy sektora infrastruktury ładowania.

PSPA and its partners have defined a national roaming standard based on the open OCPI protocol in such a way as to enable the quickest possible implementation of solutions in the P2P mechanism, as well as to build a national roaming platform in the future (with the possibility of connecting to the EIPA register maintained by the Office of Technical Inspection). Work on these solutions is carried out within a dedicated working group, which includes representatives of leading stakeholders in the charging infrastructure sector.

An important PSPA publication in 2023 was the Guide to AFIR – a groundbreaking regulation of the European Parliament and of the Council on the development of alternative fuels infrastructure, the provisions of which will be applied in each Member State from April 13, 2024. The study explains in an accessible way, among others: obligations that the regulation imposes on individual stakeholders of the charging infrastructure sector.



#### Report

#### AFIR. Przewodnik po rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych

#### Report

AFIR. Guide to the Regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure



W celu przyspieszenia rozbudowy infrastruktury PSPA pogłębia integrację z liderami rynku. W marcu 2023 r. Stowarzyszenie oraz spółka technologiczna Ekoenergetyka podjęły współpracę o charakterze strategicznym, która ma na celu rozwój rynku zeroemisyjnego transportu w Polsce oraz w Europie. Partnerzy będą realizować wspólne projekty oraz angażować się w inicjatywy o charakterze międzynarodowym. W 2023 r. PSPA nawiązało również współpracę z Polskimi Sieciami Elektroenergetycznymi (PSE). Partnerstwo koncentruje się wokół przyspieszenia rozwoju technologii smart charging oraz technologii V2X.

In order to accelerate the expansion of infrastructure, PSPA deepens integration with market leaders. In March 2023, the Association and the technology company Ekoenergetyka started strategic cooperation, which aims to develop the zero-emission transport market in Poland and Europe. Partners will implement joint projects and engage in international initiatives. In 2023, PSPA also established cooperation with Polskie Sieci Elektroenergetyczne (PSE). The partnership focuses on accelerating the development of smart charging and V2X technologies.

W 2023 r. odbyło się 5 posiedzeń Komitetu PSPA ds. Operatorów ogólnodostępnej infrastruktury oraz 4 posiedzenia Komitetu ds. Producentów i instalatorów stacji ładowania. W ramach „Białej Księgi Nowej Mobilności” liderzy sektora przygotowali ponad 30 postulatów zmian regulacyjnych w obszarach infrastruktury ogólnodostępnej, infrastruktury budynkowej i badań technicznych stacji ładowania.

## Rozwój rynku e-mobility w regionie CEE

Działalność PSPA koncentruje się nie tylko na wsparciu rozwoju nowej mobilności w Polsce, ale również w pozostałych państwach Europy, w szczególności w regionie CEE. W czerwcu Dyrektor Zarządzający PSPA, Maciej Mazur, został wybrany na stanowisko prezydenta The European Association for Electromobility (AVERE). Funkcję szefa największej i najstarszej organizacji kreującej rynek elektromobilności w Europie będzie pełnił co najmniej do połowy 2026 r.

In 2023, 5 meetings of the PSPA Operators of Public Infrastructure Committee and 4 meetings of the Producers and Installers of Charging Stations Committee were held. As part of the "White Paper on New Mobility", sector leaders prepared over 30 proposals for regulatory changes in the areas of public infrastructure, building infrastructure and technical tests of charging stations.

## Development of the e-mobility market in the CEE region

PSPA's activity focuses not only on supporting the development of new mobility in Poland, but also in other European countries, in particular in the CEE region. In June, the Managing Director of PSPA, Maciej Mazur, was elected president of The European Association for Electromobility (AVERE). He will serve as the head of the largest and oldest organization creating the e-mobility market in Europe at least until the H1 2026.

*Kiedy zakładaliśmy PSPA w 2016 r. nie spodziewaliśmy się, że tak szybko zbudujemy organizację zrzeszającą ponad 250 członków, setki różnych partnerów, w tym liderów biznesu, NGO, instytucje naukowe i miasta. W ciągu kilku lat nasza organizacja stała się w branży e-mobility jedną z największych i najdynamiczniej rozwijających się w Europie. To doświadczenie w budowaniu PSPA, ze wszystkimi wspianymi ludźmi i firmami, które wspierały ten proces, doprowadziło mnie tutaj dzisiaj – i dziękuję wszystkim, którzy pomogli nam w tym rozwoju. Jako prezydent AVERE zamierzam pracować nad tym, abyśmy zintensyfikowali wysiłki na rzecz wprowadzenia europejskiego sektora e-mobility w kolejną dekadę. Chciałbym, aby AVERE działało aktywnie, dynamicznie i w sposób, który sprawi, że Europa stanie się jednym ekosystemem elektromobilności, a żadne państwo nie pozostanie w tyle*

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



*When we founded PSPA in 2016, we did not expect that we would so quickly build an organization with over 250 members and hundreds of different partners, including business leaders, NGOs, scientific institutions and cities. Within a few years, our organization has become one of the largest and most dynamically developing in Europe in the e-mobility industry. This experience of building PSPA, with all the great people and companies that supported this process, has brought me here today – and I thank everyone who has helped us grow. As president of AVERE, I intend to work to ensure that we intensify our efforts to take the European e-mobility sector into the next decade. I would like AVERE to act actively, dynamically and in a way that will make Europe one e-mobility ecosystem, and no country will be left behind*

– says **Maciej Mazur**,  
PSPA Managing Director



### Dyrektor Zarządzający PSPA, Maciej Mazur, wybrany na stanowisko prezydenta The European Association for Electromobility (AVERE)

PSPA Managing Director, Maciej Mazur, elected as the president of The European Association for Electromobility (AVERE)

W 2023 r. kontynuowano działania w ramach Central & Eastern Europe Green Transport Initiative (CEE GTI) – inicjatywy powołanej przez PSPA oraz Słowackie Stowarzyszenie Pojazdów Elektrycznych (SEVA), której celem jest przyspieszenie rozwoju bezemisyjnego transportu drogowego w Europie Środkowo-Wschodniej. CEE GTI wspiera współpracę lokalnych podmiotów nad kształtowaniem podstaw legislacyjnych dla rozwoju ekologicznego transportu w naszym regionie, zwłaszcza w zakresie wdrażania infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych.

*Kraje regionu CEE rozpoczęły drogę ku elektromobilności znacznie później niż państwa Europy Zachodniej. Z opóźnieniem wdrażano zarówno regulacje prawne, jak i instrumenty wsparcia stymulujące rozwój rynku e-mobility. W rezultacie w krajach bałtyckich, w Polsce, na Słowacji, w Czechach i na Węgrzech przez 3 pierwsze kwartały 2023 r. sprzedano łącznie zdecydowanie mniej nowych, całkowicie elektrycznych samochodów osobowych niż np. w samej Austrii, Belgii czy w Portugalii. Musimy postarać się nadrobić ten czas w możliwie największym zakresie. Właśnie w tym celu PSPA wraz z partnerami z innych krajów regionu powołało do życia inicjatywę CEE GTI*

– mówi **Aleksander Rajch**,  
Członek Zarządu PSPA



In 2023, activities were continued under the Central & Eastern Europe Green Transport Initiative (CEE GTI) – an initiative established by PSPA and the Slovak Electric Vehicle Association (SEVA), which aims to accelerate the development of emission-free road transport in Central and Eastern Europe. CEE GTI supports the cooperation of local entities in shaping the legislative basis for the development of ecological transport in our region, especially in the field of implementing electric vehicle charging infrastructure.

*The countries of the CEE region started the path towards e-mobility much later than the countries of Western Europe. Both legal regulations and support instruments stimulating the development of the e-mobility market were implemented with delay. As a result, in the Baltic countries, Poland, Slovakia, Czechia and Hungary, significantly fewer new, battery-electric passenger cars were sold in total during the first three quarters of 2023 than, for example, in Austria, Belgium or Portugal alone. We must try to make up this time as much as possible. It is for this purpose that PSPA, together with partners from other countries in the region, established the CEE GTI initiative*

– says **Aleksander Rajch**,  
PSPA Board Member

## Rozwój obszaru bezpieczeństwa przeciwpożarowego pojazdów elektrycznych

Mimo że badania i twarde dane wskazują znaczną przewagę samochodów elektrycznych nad spalinowymi w zakresie bezpieczeństwa, w przestrzeni medialnej wciąż krąży wiele mitów na temat pożarów EV. W celu budowy świadomości społecznej w tym obszarze PSPA postanowiło w 2023 r. zacieśnić współpracę pomiędzy branżą a instytucjami państwowymi. Stowarzyszenie wraz z Komendą Główną Państwowej Straży Pożarnej (KG PSP) oraz Centrum Naukowo-Badawczym Ochrony Przeciwpożarowej im. Józefa Tuliszkowskiego – Państwowym Instytutem Badawczym (CNBOP-PIB) prowadziło działania w obszarze bezpieczeństwa pożarowego i bezpiecznej eksploatacji pojazdów elektrycznych, stacji oraz punktów ładowania.

## Development of electric vehicles fire safety

Even though research and hard data show a significant advantage of electric cars over combustion cars in terms of safety, there are still many myths about EV fires circulating in the media. In order to build public awareness in this area, PSPA decided to tighten cooperation between the industry and state institutions in 2023. The Association, together with the Headquarters of the State Fire Service (KG PSP) and the Scientific and Research Center for Fire Protection named after Józef Tuliszkowski – National Research Institute (CNBOP-PIB), carried out activities in the area of fire safety and safe operation of electric vehicles, stations and charging points.

Efektom współpracy był podręcznik pt. „Prowadzenie działań ratowniczych podczas zdarzeń z udziałem pojazdów z napędem elektrycznym”, oparty o analizę literatury, badania naukowe, testy pożarowe pojazdów elektrycznych i baterii litowo-jonowych realizowanych w różnych państwach, m.in. Austrii, Niemczech, Norwegii, Szwajcarii, Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych, jak również zawierający opis badań prowadzonych przez CNBOP-PIB. Opublikowano również opracowanie „Standardowe zasady postępowania podczas zdarzeń z samochodami z napędem elektrycznym oraz hybrydowym”. Dokument został zatwierdzony 25 maja 2023 r. i zastąpił obowiązujące od 2020 r. do tej pory „Standardowe zasady postępowania podczas zdarzeń z samochodami osobowymi z napędem elektrycznym”.

The result of the cooperation was a textbook titled: “Conducting rescue operations during incidents involving electric vehicles”, based on literature analysis, scientific research, fire tests of electric vehicles and lithium-ion batteries carried out in various countries, including: Austria, Germany, Norway, Switzerland, Great Britain and the United States, as well as a description of research conducted by the Scientific and Research Center for Fire Protection – National Research Institute (CNBOP-PIB). The study “Standard rules of conduct during incidents involving electric and hybrid cars” was also published. The document was approved on May 25, 2023 and replaced the “Standard rules of conduct during incidents involving electric passenger cars” in force since 2020.



### Prowadzenie działań ratowniczych podczas zdarzeń z udziałem pojazdów z napędem elektrycznym

Conducting rescue operations during incidents involving electric vehicles



Na podstawie porozumień pomiędzy PSPA, CNBOP oraz KG PSP trwają ponadto intensywne prace nad wytycznymi w zakresie ochrony przeciwpożarowej garaży w obiektach budowlanych, przeznaczonych do ładowania samochodów elektrycznych i hybrydowych plug-in. Przygotowywane wytyczne będą stanowić odpowiedź na rosnące zapotrzebowanie środowiska inżynierów i praktyków na usystematyzowane informacje dotyczące projektowania oraz montowania instalacji elektrycznej w budynku oraz zapewnienia odpowiednich warunków ochrony przeciwpożarowej w garażach przeznaczonych do ładowania samochodów elektrycznych. Wspólny materiał opracowywany jest w drodze identyfikacji oraz analizy zagrożeń pożarowych, a także oceny poziomu ryzyka towarzyszącego tym zagrożeniom.

Based on agreements between PSPA, Scientific and Research Center for Fire Protection (CNBOP) and the Headquarters of the State Fire Service (KG PSP), intensive work is also underway on guidelines for fire protection of garages in buildings intended for charging electric and plug-in hybrid cars. The guidelines being prepared will respond to the growing demand of engineers and practitioners for systematic information regarding the design and installation of electrical cabling system in buildings and ensuring appropriate fire protection conditions in garages intended for charging electric cars. The common material is developed by identifying and analyzing fire threats, as well as assessing the level of risk associated with these threats.

## Rozwój rynku technologii wodorowych

Od stycznia 2023 r. PSPA jest aktywnym partnerem projektu HyTruck, realizowanego w ramach programu Interreg BSR. Wspólnie z 8 organizacjami z 7 krajów Regionu Morza Bałtyckiego (Polska, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia, Szwecja, Niemcy), rozpoczęliśmy pracę nad stworzeniem międzynarodowej sieci stacji tankowania wodoru dla pojazdów ciężarowych w Korytarzu Morza Bałtyckiego. PSPA odpowiada w tym projekcie za stworzenie katalogu uniwersalnych norm i standardów technicznych takich stacji. Jednocześnie jest także jednym z pięciu podmiotów realizujących pilotaż tego projektu.

W 2023 r. PSPA przeprowadziło 6 warsztatów poświęconych zagadnieniom rozwoju infrastruktury tankowania wodoru. W projekt, oprócz Członków Komitetu PSPA ds. Technologii zaangażowało się wielu partnerów zewnętrznych zainteresowanych kwestią rozwoju infrastruktury tankowania wodoru, w tym m.in. producenci pojazdów ciężarowych z napędem wodorowym, przedstawiciele miast oraz branży TSL. Wraz z producentami zielonego wodoru, podmiotami budującymi, obsługującymi i serwisującymi stacje tankowania oraz wszystkimi innymi podmiotami uczestniczącymi w tworzącym się łańcuchu wartości gospodarki wodorowej w Polsce i w Europie, PSPA dyskutowało o warunkach rozwoju takiej infrastruktury, m.in. w zakresie norm i standardów technicznych.

## Development of the hydrogen technology market

Since January 2023, PSPA has been an active partner of the HyTruck project, implemented under the Interreg BSR program. Together with 8 organizations from 7 countries of the Baltic Sea Region (Poland, Lithuania, Latvia, Estonia, Finland, Sweden, Germany), we have started working on creating an international network of hydrogen refueling stations for trucks in the Baltic Sea Corridor. In this project, PSPA is responsible for creating a catalog of general norms and technical standards for such stations. At the same time, it is also one of five entities implementing the pilot of this project.

In 2023, PSPA conducted 6 workshops devoted to the development of hydrogen refueling infrastructure. In addition to the members of the PSPA Hydrogen Technology Committee, the project involved many external partners interested in the development of hydrogen refueling infrastructure, including: manufacturers of hydrogen-powered trucks, representatives of cities and the TSL industry. Together with green hydrogen producers, entities building, operating and servicing refueling stations and all other entities participating in the emerging hydrogen economy value chain in Poland and Europe, PSPA discussed the conditions for the development of such infrastructure, including, among others, the area of technical norms and standards.



### Warsztaty HyTruck podczas posiedzenia Komitetu ds. technologii wodorowych

HyTruck workshops during the PSPA Hydrogen Technologies Committee meeting

W 2023 r. odbyło się 5 Posiedzeń Komitetu PSPA ds. Technologii wodorowych. Komitet jest skierowany do jest producentów pojazdów elektrycznych zasilanych ogniwami paliwowymi, podmiotów odpowiedzialnych za tworzenie infrastruktury tankowania wodoru, a także innych organizacji reprezentujących szeroko pojęty rynek wodorowy.

In 2023, 5 meetings of the PSPA Hydrogen Technologies Committee were held. The Committee is addressed to producers of electric vehicles powered by fuel cells, entities responsible for creating hydrogen refueling infrastructure, as well as other organizations representing the broadly understood hydrogen market.

## Rozwój kadr oraz odpowiedź na potrzeby rynku pracy sektora motoryzacyjnego

28 lutego 2023 r. na wydziale Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej, oficjalnie zainaugurowano studia podyplomowe „Nowa Mobilność”. Stanowią one odpowiedź na potrzeby zmieniającego się rynku pracy. Ich adresatem jest kadra zarządzająca oraz specjaliści firm budujący kompetencje w obszarze zrównoważonego transportu oraz szeroko pojętego sektora e-mobility. Studia obejmują 30 przedmiotów oraz 240 godzin dydaktycznych.

*Uruchomienie studiów podyplomowych Nowej Mobilności, realizowanych przez PSPA oraz Wydział Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej (SiMR PW) stanowiło zwieńczenie kilku lat prac przygotowawczych. W realizację programu zaangażowanych zostało 54 wykładowców m.in. z Międzywydziałowej Kadry Politechniki Warszawskiej z Wydziałów Samochodów i Maszyn Roboczych, Elektrycznego, Chemicznego oraz Transportu, w tym 45 praktyków sektora biznesu*

– mówi **Agata Wiśniewska-Mazur**,  
Zastępczyni Dyrektora Rozwoju PSPA,  
koordynująca studia „Nowa Mobilność”



## Staff training and response to the automotive sector labor market needs

On February 28, 2023, the "New Mobility" postgraduate studies were officially launched at the Faculty of Automotive and Work Machinery of the Warsaw University of Technology. They are a response to the needs of the changing labor market. They are addressed to management staff and specialists of companies building competences in the area of sustainable transport and the entire e-mobility sector. The studies include 30 subjects and 240 teaching hours.

*The launch of the "New Mobility" postgraduate studies carried out by PSPA and the Faculty of Automotive and Construction Machinery of the Warsaw University of Technology (SiMR PW) was the culmination of several years of preparatory work. 54 lecturers were involved in the implementation of the program, among others from the Inter-Faculty Staff of the Warsaw University of Technology from the Faculties of Automotive and Working Machinery, Electrical, Chemical and Transport, including 45 practitioners from the business sector*

– says **Agata Wiśniewska-Mazur**,  
PSPA Deputy Director of Organizational Development,  
coordinating the „New Mobility” studies



## Zjazd uczestników studiów podyplomowych „Nowa Mobilność” podczas EV Experience 2023

Session of “New Mobility” postgraduate studies during EV Experience 2023



Już w lutym 2024 r. wystartuje II edycja kierunku. W ramach działań na rzecz kształcenia przyszłych kadr OTOMOTO wraz z PSPA uruchomiły program wsparcia kobiet w sektorze nowej mobilności o nazwie „eLiderki”. Kandydatki zainteresowane uczestnictwem w II edycji Studiów Podyplomowych „Nowa Mobilność”, otrzymają rabat w wysokości 3 tys. zł, stanowiący jedną czwartą czesnego. Liczba miejsc w ramach programu jest ograniczona.

PSPA kontynuuje również działalność dydaktyczną w ramach studiów stacjonarnych na innych, polskich uczelniach technicznych. W 2023 r. zostało podpisane porozumienie o współpracy pomiędzy Wydziałem Inżynierii Lądowej i Transportu Politechniki Poznańskiej a PSPA. Przedmiotem porozumienia jest m.in. partnerstwo merytoryczne w zakresie wsparcia prowadzenia i realizowania wspólnych programów, projektów, prac naukowych, badawczych, rozwojowych i wdrożeniowych o charakterze europejskim i krajowym, w tym działania w zakresie wspólnego pozyskiwania środków finansowych na realizację tych przedsięwzięć.

W 2023 r. Stowarzyszenie przeprowadziło ponadto szereg szkoleń z zakresu elektromobilności, adresowanych zarówno do wiodących przedsiębiorstw branżowych (przede wszystkim sektora motoryzacyjnego oraz infrastrukturalnego), jak i administracji publicznej. Jednym z nich było szkolenie dla urzędników m.st. Warszawy. Wzięło w nim udział ponad 130 uczestników. Wydarzenie zainaugurowało powstanie Akademii PSPA, w ramach której wykładowcy i instruktorzy, posiadający udokumentowaną wiedzę teoretyczną i praktyczną, realizują pakiety szkoleń z obszaru infrastruktury ładowania oraz rynku pojazdów zeroemisyjnych. Kursy skierowane są do firm i instytucji, identyfikujących potrzebę podniesienia kompetencji w obszarze elektromobilności i odbywają się online poprzez platformę Microsoft Teams. Trwają ok. 6 godzin i zakończone są uzyskaniem certyfikatu Akademii PSPA.

The second edition of the studies will start in February 2024. As part of activities to educate future staff, OTOMOTO and PSPA launched a program to support women in the new mobility sector called "eLeaders". Candidates interested in participating in the second edition of the "New Mobility" Postgraduate Studies will receive a discount of PLN 3,000, which is one fourth of the tuition fee. The number of places in the program is limited.

PSPA also continues teaching activities as part of full-time studies at other Polish technical universities. In 2023, a cooperation agreement was signed between the Faculty of Civil Engineering and Transport of the Poznań University of Technology and PSPA. The subject of the agreement is, among others, content partnership in the scope of support for the conduct and implementation of joint programs, projects, scientific, research, development and implementation works of a European and national nature, including activities in the scope of jointly obtaining financial resources for the implementation of these projects.

In 2023, the Association also conducted a number of training courses in the field of e-mobility, addressed to both leading industry enterprises (mainly the automotive and infrastructure sectors) and public administration. One of them was training for officials of the capital city of Warsaw. Over 130 participants took part. The event inaugurated the creation of the PSPA Academy, within which lecturers and instructors with documented theoretical and practical knowledge provide training packages in the area of charging infrastructure and the zero-emission vehicle market. The courses are addressed to companies and institutions that identify the need to improve competences in the area of e-mobility and are held online via the Microsoft Teams platform. They last about 6 hours and end with obtaining a PSPA Academy certificate.



### Szkolenie z zakresu elektromobilności dla urzędników m.st. Warszawy inaugurujące Akademię PSPA

E-mobility training for officials of the capital city of Warsaw inaugurating the PSPA Academy

## Rozwój i wzrost znaczenia społeczności użytkowników EV w Polsce

W roku 2023 odbyła się druga edycja wyjątkowego wydarzenia – EV Experience, którego Partnerem Tytułarnym była Visa. To największy w Polsce test samochodów elektrycznych, który został otwarty dla szerokiej publiczności. Impreza, która zorganizowana na Torze Modlin, okazała się wielkim sukcesem. W trakcie dwóch dni (dzień biznesowy oraz dzień otwarty) zgromadzono niemal 3 tys. gości, którzy mieli do dyspozycji 61 testowych pojazdów elektrycznych, w których pokonali łącznie ponad 5 tys. kilometrów podczas ok. 2 tys. jazd testowych.

*EV Experience to święto każdego entuzjasty pojazdów zeroemisyjnych. W jednym miejscu zgromadziliśmy ponad 200 samochodów elektrycznych, z czego ponad 60 przez 10 godzin bez przerw jeździło na Torze Modlin. By jak najbardziej zintensyfikować jazdy, stworzyliśmy na terenie obiektu 4 pełnoprawne tory, na których w 10 minutowych sesjach jeździło od 8 do nawet 12 pojazdów*

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



## Development and increasing importance of the EV user community in Poland

In 2023, the second edition of a unique event took place – EV Experience, of which Visa was the Title Partner. This is the largest electric car test in Poland, open to the general public. The event, which was organized at the Modlin Track, turned out to be a great success. During two days (business day and open day), almost 3,000 guests were gathered, who had at their disposal 61 test electric vehicles, in which they drove a total of over 5,000 kilometers during approximately 2,000 test drives.

*EV Experience is a celebration of all zero-emission vehicle enthusiasts. We gathered over 200 electric cars in one place, of which over 60 drove non-stop at the Modlin Track for 10 hours. To intensify the test drives as much as possible, we created 4 professional tracks across the venue, on which from 8 to even 12 vehicles drove in 10-minute sessions.*

– says **Maciej Mazur**,  
PSPA Managing Director



### EV Experience 2023 26–27/05/2023 | Tor Modlin

EV Experience 2023  
May 26–27, 2023 | Modlin Track

W 2023 r. pod egidą PSPA powstała inicjatywa EVerywoman – New Mobility Women's Network. Jest to platforma integrująca kobiety obecne lub rozpoczynające swoją drogę w szeroko pojętej branży e-mobility. W październiku 2023 r. PSPA zorganizowało „EVerywoman: New Mobility Women's Race”, który przy szerokim wsparciu Partnerów pozwolił zgromadzić środki finansowe o wartości 37 tys. zł na rzecz Stowarzyszenia „Amazonki” Warszawa-Centrum. Zebrane fundusze zostaną przeznaczone na profilaktykę raka piersi – choroby, na którą co roku umiera w Polsce pięć tysięcy kobiet.

In 2023, the EVerywoman – New Mobility Women's Network initiative was established under the aegis of PSPA. It is a platform integrating women present or starting their path in the e-mobility industry. In October 2023, PSPA organized "EVerywoman: New Mobility Women's Race", which, with the extensive support of Partners, allowed to collect funds worth PLN 37,000 for the "Amazonki" Association Warszawa-Centrum. The funds collected will be used for the prevention of breast cancer – a disease from which five thousand women die every year in Poland.

*„EVerywoman: New Mobility Women’s Race” to projekt oddolny, zainicjowany przez entuzjastki i liderki sektora zrównoważonego transportu. 12 kobiet wybrało się pojazdami elektrycznymi w liczącą 2,5 tys. kilometrów trasę, promując profilaktykę i czujności onkologiczną. Inicjatywna łączyła w sobie edukację klimatyczną z edukacją prozdrowotną. Wartością nadrzędną było natomiast zebranie środków na rzecz profilaktyki raka piersi*

– mówi **Agata Wiśniewska-Mazur**,  
Zastępczyni Dyrektora Rozwoju PSPA  
oraz organizatorka inicjatywy



*“EVerywoman: New Mobility Women’s Race” is a grassroots project initiated by women enthusiasts and leaders of the sustainable transport sector. 12 women went on a 2.5 thousand kilometer route in electric vehicles, promoting cancer prevention and vigilance. The initiative combined climate education with health education. The primary value was to raise funds for the prevention of breast cancer*

– says **Agata Wiśniewska-Mazur**,  
PSPA Deputy Director of Organizational Development  
and initiative organizer

PSPA zostało również partnerem konkursu Najlepszy Młody Kierowca 2023 organizowanego przez PZM oraz FIA. Zaplanowana na rok 2023 edycja konkursu ruszyła 25 sierpnia. To międzynarodowa inicjatywa, w ramach której PZM wraz z FIA przyznają tytuł Najlepszego Młodego Kierowcy w Polsce. W dalszej kolejności dwóch reprezentantów Polski pojedzie do Austrii, aby rywalizować o miano najlepszego kierowcy FIA w Europie, Afryce i na Bliskim Wschodzie.

Szereg aktywności na rzecz wsparcia i integracji społeczności użytkowników samochodów elektrycznych w Polsce podjęła w 2023 r. Fundacja EV Klub Polska. Dzięki współpracy z Autopay, Shell Recharge oraz GreenWay Polska, po raz trzeci ruszyła akcja “Autostrada do elektromobilności”, która zapewnia kierowcom samochodów elektrycznych należących do Klubu bezpłatne przejazdy po płatnych odcinkach polskich autostrad A1 i A4. Celem kampanii jest popularyzacja korzystania z zeroemisyjnych pojazdów, a także w pełni automatycznych płatności za autostrady. Od 5 lipca do końca grudnia użytkownicy przejechali autostradami niemal 1500 razy przejeżdżając łącznie ponad 110 tys. km.

PSPA also became a partner of the Best Young Driver 2023 competition organized by PZM and FIA. The 2023 edition of the competition started on August 25. This is an international initiative under which PZM and the FIA award the title of the Best Young Driver in Poland. Next, two Polish representatives will go to Austria to compete for the title of the best FIA driver in Europe, Africa and the Middle East.

A number of activities to support and integrate the community of electric car users in Poland were undertaken in 2023 by the EV Klub Polska Foundation. Thanks to cooperation with Autopay, Shell Recharge and GreenWay Polska, the “Highway to electromobility” campaign was launched for the third time, which provides drivers of electric cars belonging to the Club with free travel on toll sections of Polish motorways A1 and A4. The aim of the campaign is to popularize the use of zero-emission vehicles, as well as fully automatic payments for highways. From July 5 to the end of December, users drove on highways almost 1,500 times, covering a total of over 110,000 km.



### Projekt „EVerywoman: New Mobility Women’s Race”, w ramach inicjatywy EVerywoman, promujący profilaktykę onkologiczną

The “EVerywoman: New Mobility Women’s Race” project, as part of the EVerywoman initiative, promoting cancer prevention

EV Klub Polska przygotował również największe w Polsce badanie opinii użytkowników samochodów elektrycznych. W ramach inicjatywy pozyskano dane od niemal 1000 realnych posiadaczy EV. W „Wielkim badaniu opinii użytkowników samochodów elektrycznych w Polsce 2023 – EV1000”, udział wzięło 965 respondentów, którzy odpowiedzieli na 104 pytania. W trakcie 138 dni zebrano dane od właścicieli 66 różnych modeli samochodów, 30 marek i 15 ogólnodostępnych operatorów stacji ładowania. Łącznie analizie poddano 322 793 danych, co pozwoliło na uzyskanie kompleksowej oceny na temat preferencji i nawyków użytkowników w kwestiach m.in. takich jak: użytkowanie EV na co dzień, ocena infrastruktury do ładowania, ocena marek, modeli, serwisów czy poziomu wiedzy sprzedawców poszczególnych marek.

Najważniejsze wnioski z badania? Średni koszt podróży elektrykiem w Polsce wynosi 23 zł na 100 km. Kierowcy, którzy ładują się tylko w domu (58%), płacą za energię od 12 do 15 zł na 100 km. Przeciętnie, w ciągu roku użytkownicy samochodów elektrycznych pokonują średnio między 15 a 20 tys. km, czyli tyle samo co kierowcy samochodów konwencjonalnych.

*Dane od respondentów ukazują nam kluczowe informacje na temat korzystania z pojazdów elektrycznych w Polsce. Poza faktem, że łącznie przejechano nimi ponad 36 milionów kilometrów, to zdecydowana większość użytkowników (60%) zamieszkuje w budynkach jednorodzinnych, w miastach o liczbie mieszkańców przekraczającej 500 tys. Swoje codzienne podróże odbywają po mieście (58%) ograniczając koszty nie tylko na ładowaniu w domu, ale też generując oszczędności na poziomie średnio 89 zł dziennie parkując bez opłat w strefie płatnego parkowania*

– mówi **Łukasz Lewandowski**,  
Prezes EV Klub Polska



W maju 2023 r. EV Klub Polska nawiązał podczas Nordic EV Summit współpracę strategiczną z największym na świecie klubem użytkowników aut elektrycznych – Norsk elbilforening, który zrzesza obecnie ponad 120 tys. użytkowników. W ramach współpracy zostały przeprowadzone warsztaty, w ramach których Elbil podzielił się swoim 30-letnim doświadczeniem i wiedzą w zakresie budowy i prowadzenia organizacji, rozwoju sektora elektromobilności, współpracy z partnerami biznesowymi oraz wsparcia podmiotów rozwijających usługi ładowania.

EV Klub Polska also prepared the largest opinion survey of electric car users in Poland. As part of the initiative, data was obtained from almost 1,000 real EV owners. The "Great opinion survey of electric car users in Poland 2023 – EV1,000" involved 965 respondents who answered 104 questions. During 138 days, data was collected from owners of 66 different car models, 30 brands and 15 public charging station operators. A total of 322,793 pieces of data were analyzed, which allowed for a comprehensive assessment of users' preferences and habits in areas such as: everyday use of EVs, assessment of charging infrastructure, assessment of brands, models, services and the level of knowledge of individual brands sellers.

What are the most important conclusions from the study? The average cost of an electric trip in Poland is PLN 23 per 100 km. Drivers who only charge EV at home (58%) pay for energy from PLN 12 to PLN 15 per 100 km. On average, electric car users cover between 15,000 and 20,000 km per year, which is the same distance as drivers of conventional cars.

*Data gathered from respondents show us key information about the use of electric vehicles in Poland. Apart from the fact that they have traveled over 36 million kilometers in total, the vast majority of users (60%) live in single-family buildings in cities with more than 500,000 residents. They make their daily trips around the city (58%), reducing costs not only on charging at home, but also generating savings of PLN 89 per day on average by parking free of charge in a paid parking zone*

– says **Łukasz Lewandowski**,  
EV Klub Polska CEO

In May 2023, EV Klub Polska established strategic cooperation during the Nordic EV Summit with the world's largest club of electric car users – Norsk elbilforening, which currently brings together over 120,000 users. As part of the cooperation, workshops were conducted in which Elbil shared his 30 years of experience and knowledge in building and running organizations, development of the e-mobility sector, cooperation with business partners and support for entities developing charging services.

We wrześniu 2023 r. Fundacja EV Klub Polska razem z PSPA zorganizowały w Łodzi wydarzenie „Manufaktura Nowej Mobilności”. Podczas eventu odbył się rekordowy zlot aut elektrycznych w Polsce, który zgromadził blisko 200 pojazdów oraz kilkuset użytkowników. Podczas wydarzenia, oprócz przejazdu kawalkady samochodów elektrycznych z ul. Piotrkowskiej na rynek łódzkiej Manufaktury, tego dnia odbywały się również panele dyskusyjne z udziałem użytkowników Klubu oraz przedstawicieli branży mające na celu edukację łódzkiej społeczności.

Rok 2023 upłynął również pod znakiem spotkań przy ładowarkach – #MonthlyMeetUp. To odpowiedź na potrzeby klubowiczów, którzy chcą w przyjaznej atmosferze wymieniać się opiniami związanymi z eksploatacją pojazdów zeroemisyjnych, dzielić się wiedzą i swoimi spostrzeżeniami na temat infrastruktury, mocnych stronach poszczególnych modeli EV czy wskazać rzeczy, które powinny ulec zmianie na rynku. W 2023 r. EV Klub Polska zorganizował łącznie ponad 150 spotkań przy ładowarkach w 16 różnych miastach Polski. Wzięło w nich udział ponad 800 aut elektrycznych i ponad 1000 klubowiczów.

In September 2023, the EV Klub Polska Foundation together with PSPA organized the "New Mobility Manufacture" event in Łódź. During the event, a record-breaking summit of electric cars in Poland took place, which gathered nearly 200 vehicles and several hundred users. During the event, in addition to the passing of a cavalcade of electric cars from ul. Piotrkowska to the market square of Manufaktura in Łódź, on that day there were also discussion panels with the participation of Club users and industry representatives aimed at educating the Łódź community.

The year 2023 was also marked by meetings at chargers – #MonthlyMeetUp. This is a response to the needs of club members who want to exchange opinions related to the operation of zero-emission vehicles in a friendly atmosphere, share knowledge and their observations about infrastructure, the strengths of individual EV models, or point out things that should change on the market. In 2023, EV Klub Polska organized a total of over 150 meetings at chargers in 16 different Polish cities. Over 800 electric cars and over 1,000 club members took part in #MonthlyMeetUps.



### Manufaktura Nowej Mobilności 2023

New Mobility Manufacture 2023

EV Klub Polska opracował również ponadto obszerny raport, w którym zebrał wiele informacji na temat zakupu i wykorzystania samochodów elektrycznych. „Użytkowanie pojazdów elektrycznych – kompendium wiedzy” porusza takie kwestie jak zasięg samochodów elektrycznych, infrastruktura ładowania, dotacje, eksploatacja, koszty, podróżowanie na długich dystansach czy kwestie prawne. Dzięki badaniu przeprowadzonemu pośród członków EV Klubu zestawione zostały ze sobą powszechnie panujące opinie o autach elektrycznych z rzeczywistymi doświadczeniami ich użytkowników. Wniosek? Nadal kwestią kluczową pozostaje edukacja i dostęp do rzetelnej wiedzy na temat elektromobilności.

EV Klub Polska also prepared an extensive report in which it collected a lot of information about the purchase and use of electric cars. "Use of electric vehicles – a compendium of knowledge" covers issues such as the range of electric cars, charging infrastructure, subsidies, operation, costs, traveling long distances and legal issues. Thanks to a survey conducted among EV Club members, commonly held opinions about electric cars were compared with the actual experiences of their users. What's the conclusion? Education and access to reliable knowledge about e-mobility remain a key issue.

## Polish EV Outlook 2023 i inne raporty merytoryczne

W 2023 r. PSPA przygotowało kolejną edycję „Polish EV Outlook” – najbardziej kompleksowej analizy rynku elektromobilności w Polsce, zawierającej na ponad 320 stronach m.in. prognozy rozwoju tego sektora do 2040 r. Na podstawie raportu, pod warunkiem wprowadzenia niezbędnych zmian regulacyjnych oraz mechanizmów wsparcia, już w 2025 r. po polskich drogach może jeździć prawie 233 tys. osobowych, dostawczych i ciężarowych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV). Liczba ogólnodostępnych punktów ładowania zwiększy się natomiast do prawie 33 tys. W raporcie opisano również szczegółowo obecny stan rynku pojazdów zeroemisyjnych, infrastruktury, zmiany w regulacjach prawnych kształtujących polski rynek elektromobilności, jak również strukturę nabywców EV oraz wpływ e-mobility na sektor elektroenergetyczny.

W 2023 „Polish EV Outlook” zadebiutował również w zupełnie nowej odsłonie. Dzięki współpracy PSPA, IBRM Samar oraz OTOMOTO powstał „PEVO Index” – cykliczna, udostępniana co miesiąc wersja „Polish EV Outlook” zawierająca aktualizowane na bieżąco, kluczowe dane zawarte w pełnej wersji raportu, prezentowane w przystępnej, infograficznej formie.

*„PEVO Index” to zupełnie nowy, unikalny projekt. Naszą ambicją było zgromadzenie w jednym miejscu najważniejszych danych na temat e-mobility, zarówno z perspektywy branży, jak i wszystkich innych osób zainteresowanych rozwojem rynku elektromobilności w Polsce. Od dziś zamierzamy publikować aktualizowane co miesiąc, szczegółowe informacje dotyczące rynku nowych, osobowych, dostawczych i ciężarowych samochodów elektrycznych oraz infrastruktury ładowania. Całkowitą nowością w polskiej przestrzeni medialnej są również kompleksowe dane dotyczące używanych pojazdów zeroemisyjnych. „PEVO Index” stanowi w praktyce miesięczne podsumowanie najważniejszych informacji zawartych w pełnej wersji raportu „Polish EV Outlook”*

– mówi **Jan Wiśniewski**,  
Dyrektor Centrum Badań i Analiz PSPA



W 2023 r. PSPA wydało łącznie 20 raportów merytorycznych. Oprócz dwóch wydań „Polish EV Outlook” opublikowano m.in. 6. edycję „Katalogu pojazdów elektrycznych”. Publikacja zawiera wykaz modeli całkowicie elektrycznych (BEV, z ang. battery electric vehicles) dostępnych w stałej sprzedaży w Polsce. Prezentowane są m.in. ceny pojazdów oraz ich szczegółowe parametry techniczne.

## Polish EV Outlook 2023 and other topic reports

In 2023, PSPA has prepared the next edition of "Polish EV Outlook" – the most comprehensive analysis of the e-mobility market in Poland, containing on over 320 pages, among others, forecasts of the development of this sector until 2040. Based on the report, provided that the necessary regulatory changes and support mechanisms are introduced, almost 233,000 battery-electric passenger cars, delivery vans and trucks (BEV) may be on Polish roads by 2025. The number of public charging points will increase to almost 33,000. The report also describes in detail the current state of the zero-emission vehicle market, infrastructure, changes in legal regulations shaping the Polish e-mobility market, as well as the structure of EV buyers and the impact of e-mobility on the electricity sector.

In 2023, "Polish EV Outlook" also debuted in a completely new version. Thanks to the cooperation of PSPA, IBRM Samar and OTOMOTO, the "PEVO Index" was created – a cyclical, monthly version of "Polish EV Outlook" containing regularly updated key data included in the full version of the report, presented in an accessible, infographic form.

*"PEVO Index" is a completely new, unique project. Our ambition was to collect the most important data on e-mobility in one place, both from the perspective of the industry and all other people interested in the development of the e-mobility market in Poland. From now on, we intend to publish monthly updated detailed information on the market for new passenger cars, delivery vans and trucks, as well as charging infrastructure. Comprehensive data on used zero-emission vehicles is also completely new in the Polish media. In practice, the "PEVO Index" is a monthly summary of the most important information contained in the full version of the "Polish EV Outlook" report.*

– says **Jan Wiśniewski**,  
PSPA Research & Analysis Center Director

In 2023, PSPA issued a total of 20 topic reports. In addition to two editions of "Polish EV Outlook", the 6th edition of the "Electric Vehicles Catalog" was published. The publication contains a list of battery-electric models (BEV) available for sale in Poland. For example, vehicle prices and their detailed technical parameters are presented.



**Raport „Polish EV Outlook 2023”  
– w pełni kompleksowa analiza rynku  
elektromobilności w Polsce oraz  
„PEVO Index” – miesięczne podsumowanie  
najważniejszych informacji zawartych  
w pełnej wersji raportu**

“Polish EV Outlook 2023” report – a fully comprehensive analysis of the e-mobility market in Poland and “PEVO Index” – a monthly summary of the most important information included in the full version of the report

A czy nabycie samochodów elektrycznych może się opłacać również niewielkim firmom? Na to pytanie odpowiedział twierdząco zakończony w 2023 r. projekt „EV365” przygotowany przez PSPA, Fundację EV Klub Polska, Webfleet oraz sieć restauracji Mihiderka. Było to pierwsze w Polsce roczne badanie komercyjnego wykorzystania samochodów zeroemisyjnych. Uczestniczyły w nim 4 pojazdy, które pokonały łącznie 97,2 tys. km i zużyły 12 651 kWh energii.

Can purchasing electric cars also be profitable for small companies? This question was answered affirmatively by the “EV365” project, completed in 2023, prepared by PSPA, the EV Klub Polska Foundation, Webfleet and the Mihiderka restaurant chain. It was the first annual study of the commercial use of zero-emission cars in Poland. Four vehicles participated in it, covering a total of 97,200 km and consuming 12,651 kWh of energy.



**Raport  
EV365. Pierwsze w Polsce roczne badanie  
charakterystyki eksploatacyjnej osobowych  
samochodów elektrycznych w małym  
przedsiębiorstwie**

Report  
EV365. The first annual study of the operational characteristics of passenger electric cars in a small enterprise in Poland

Elektryfikacja maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach publicznych, takich jak koparki czy spychacze stanowi kluczowe wyzwanie w walce z nadmierną emisją gazów cieplarnianych oraz substancjami toksycznymi, zwłaszcza w miastach. Problem jest znaczący, gdyż emisje tlenku węgla (CO) i węglowodorów (HC) są 2,5-6 razy, a cząstek stałych (PM) o 5,8 razy większe niż w przypadku pojazdów drogowych.

Electrification of mobile machines not moving on public roads, such as excavators and bulldozers, is a key challenge in the fight against excessive emissions of greenhouse gases and toxic substances, especially in cities. The problem is significant because emissions of carbon monoxide (CO) and hydrocarbons (HC) are 2.5-6 times higher and particulate matter (PM) are 5.8 times higher than from road vehicles.

Wychodząc naprzeciw tym wyzwaniom PSPA wraz z Business Finland przygotowała raport pt. „Elektromobilność specjalistyczna i pozadrogowa. Polsko-fińskie zalecenia dotyczące wdrażania bezemisyjnych maszyn pozadrogowych”.

To meet these challenges, PSPA together with Business Finland prepared a report entitled: "Off-road and special purpose electromobility. Polish-Finnish recommendations for implementing zero-emission off-road machinery”.



### Elektromobilność specjalistyczna i pozadrogowa. Polsko-fińskie zalecenia dotyczące wdrażania bezemisyjnych maszyn pozadrogowych

Off-road and special purpose electromobility. Polish-Finnish recommendations for implementing zero-emission non-road machinery

## Kampania elektromobilni.pl

Dlaczego elektromobilni.pl? Bo każda podróż ma znaczenie! PSPA z sukcesem realizuje pierwszą tej skali, ogólnopolską kampanię społeczną wspierającą rozwój rynku pojazdów elektrycznych. To dzisiaj jedna z najbardziej kompleksowych inicjatyw edukacyjnych w obszarze zrównoważonego transportu, zeroemisyjnych technologii i nowych form mobilności w Europie. Edukacja, budowa świadomości i społeczeństwa obywatelskiego w obszarze klimatu i zrównoważonego rozwoju, a także możliwość doświadczenia elektromobilności, co roku znajduje odzwierciedlenie w osiągniętych efektach rzeczowych i środowiskowych.

## Elektromobilni.pl campaign

Why elektromobilni.pl? Because every journey matters! PSPA is successfully implementing the first nationwide social campaign of this scale supporting the development of the electric vehicle market. Today, it is one of the most comprehensive educational initiatives in the area of sustainable transport, zero-emission technologies and new forms of mobility in Europe. Education, building awareness and civil society in the area of climate and sustainable development, as well as the opportunity to experience e-mobility, are reflected every year in the material and environmental effects achieved.

Z badań PSPA wynika, że jedną z głównych przyczyn powolnego rozwoju rynku EV w Polsce jest niewystarczająca wiedza, niska świadomość ekologiczna w obszarze transportu i brak kontaktu z technologią. Organizacja od 6 lat realizuje badanie opinii „Barometr Nowej Mobilności”, który analizuje kluczowe czynniki wpływające na decyzje Polaków w zakresie nabywania EV (SW Panel). 76% kierowców przyznaje, że stan ich wiedzy nie pozwala na podjęcie decyzji o „przejęciu” na e-mobilność. 96% nie wie, jak korzystać z ładowarek, 79% deklaruje brak wiedzy dot. kosztów eksploatacji, a 65% nie zna przywilejów i benefitów. Od 3 lat realizowane są także pogłębione badania IDI realnych użytkowników EV. Wynika z nich, że 96% kierowców, którzy już jeździli samochodami elektrycznymi, ocenia je pozytywnie. 9 na 10 kierowców EV jest zadowolonych ze swojego wyboru, a każdy z nich przekonuje kolejne 3 osoby do EV

– wskazuje **Maciej Gis**, szef kampanii Elektromobilni.pl



PSPA research shows that one of the main reasons for the slow development of the EV market in Poland is insufficient knowledge, low ecological awareness in the area of transport and lack of contact with technology. For 6 years, the organization has been carrying out the opinion survey "New Mobility Barometer", which analyzes the key factors influencing Poles' decisions regarding the purchase of EVs (SW Panel). 76% of drivers admit that their level of knowledge does not allow them to make a decision to "switch" to e-mobility. 96% do not know how to use chargers, 79% declare no knowledge about operating costs, and 65% do not know the privileges and benefits. In-depth IDI research of real EV users has also been carried out for 3 years. They show that 96% of drivers who have already driven electric cars evaluate them positively. 9 out of 10 EV drivers are satisfied with their choice, and each of them convinces another 3 people to choose an EV

– indicates **Maciej Gis**, Elektromobilni.pl Campaign Manager



W celu komunikowania korzyści środowiskowych, społecznych i gospodarczych, wynikających z eksploatacji EV, elektromobilność została skojarzona z innowacyjnymi, efektywnymi technologicznie i ekonomicznie rozwiązaniami w transporcie, pozytywnie oddziaływującymi na środowisko, a także życie i zdrowie. Hasło kampanii „Każda podróż ma znaczenie” podkreśla, że nasze dzisiejsze wybory mają znaczenie dla lepszego jutra. Operacjonalizując strategię, zastosowano szereg działań i narzędzi edukacyjnych, skierowanych do określonych grup docelowych (m.in. generacja e – łącząca świadome spożycie ze zrównoważonym stylem życia; przedsiębiorcy – odpowiadający za zakup 80% pojazdów; właściciele domów – prosumenci). Podjęte działania miały na celu wzrost wiedzy, a także świadomości ekologicznej w obszarze transportu.

In order to communicate the environmental, social and economic benefits resulting from the use of EVs, e-mobility has been associated with innovative, technologically and economically effective transport solutions that have a positive impact on the environment, as well as life and health. The campaign slogan "Every journey matters" emphasizes that our choices made today matter for a better tomorrow. To operationalize the strategy, a number of activities and educational tools were used, addressed to specific target groups (including generation e – combining conscious consumption with a sustainable lifestyle; entrepreneurs – responsible for the purchase of 80% of vehicles; home owners – prosumers). The actions taken were aimed at increasing knowledge and ecological awareness in the area of transport.

*W 2023 r. portal edukacyjno-informacyjny stanowił wiodące źródło informacji na temat zrównoważonej mobilności. Tegoroczną edycję kampanii kończymy z wynikiem ponad 142 mln zasięgu treści edukacyjnych. W ramach kampanii zrealizowaliśmy ponadto ok. 1,8 tys. publikacji, kilkadziesiąt wystąpień w radiu i w telewizji. W dedykowanym studiu podczas KNM 2023 rozmawialiśmy z niemal 40 gośćmi – liderami sektora e-mobility w Polsce i w Europie. Nasz magazyn doczekał się ok. 60 wydań. Liczymy na to, że w 2024 r. nasza kampania osiągnie jeszcze lepsze wyniki*

– mówi **Maciej Gis**,  
szef kampanii Elektromobilni.pl



*In 2023, the educational and information portal was the leading source of information on sustainable mobility. We are finishing this year's edition of the campaign with over 142 million reach of educational content. As part of the campaign, we also produced approximately 1.8 thousand publications and several dozen appearances on radio and television. In a dedicated studio during KNM 2023, we talked to almost 40 guests – leaders of the e-mobility sector in Poland and Europe. Our magazine has had approximately 60 issues. We hope that our campaign will achieve even better results in 2024*

– says **Maciej Gis**,  
Elektromobilni.pl Campaign Manager



**Elektromobilni.pl – portal kierowców samochodów elektrycznych i wiodące źródło informacji na temat elektromobilności**

Elektromobilni.pl – electric car drivers portal and a leading source of information on e-mobility

## Nagrody branżowe

W 2023 r. już po raz 5. firmy najmocniej zaangażowane w rozwój zeroemisyjnego transportu w Polsce otrzymały tytuł „Lidera Elektromobilności”. Nagrody główne i wyróżnienia przyznało PSPA oraz firma doradcza PwC na uroczystej gali wieńczącej pierwszy dzień Kongresu Nowej Mobilności 2023. „Lider Elektromobilności” to najważniejsze w Polsce wyróżnienie przyznawane firmom kreującym rynek e-mobility. Nagrody wręczono po raz pierwszy w 2018 r. Na KNM 2023 tytuł „Lidera Elektromobilności 2023” otrzymało 7 podmiotów, które w ostatnich 12 miesiącach miały najbardziej znaczący wpływ na rozwój rynku elektromobilności w Polsce. Nagrody główne trafiły do InPost, Ekoenergetyka-Polska, Krakowskiego Holdingu Komunalnego, Volkswagen Financial Services, GreenWay Polska oraz Volvo Car Poland. Organizatorzy nagrodzili tytułem „Lidera Elektromobilności” również jeden samorząd – Urząd Miejski Wrocławia.

## Industry awards

In 2023, for the 5th time, the companies mostly involved in the development of zero-emission transport in Poland received the title of "E-mobility Leader". The main prizes and distinctions were awarded by PSPA and the consulting company PwC at the gala closing the first day of the New Mobility Congress 2023. "E-mobility leader" is the most important distinction in Poland awarded to companies creating the e-mobility market. The awards were presented for the first time in 2018. At KNM 2023, the title of "E-mobility Leader 2023" was awarded to 7 entities that had the most significant impact on the development of the e-mobility market in Poland in the last 12 months. The main prizes went to InPost, Ekoenergetyka-Polska, Krakowski Holding Komunalny, Volkswagen Financial Services, GreenWay Polska and Volvo Car Poland. The organizers also awarded the title of "E-mobility Leader" to one local government – the Wrocław City Hall.



### Nagrody „Lider Elektromobilności 2023”

“E-mobility Leader 2023” Awards

Na KNM 2023 rozstrzygnięto również trzecią edycję konkursu e-Mobility Media Awards. PSPA i PSMM Monitoring & More po raz kolejny nagrodziły dziennikarzy i marki, które prowadzą najskuteczniejsze kampanie informacyjno-promocyjne, edukacyjne oraz marketingowe na rzecz zeroemisyjnego transportu w Polsce. To największa na polskim rynku inicjatywa, mająca na celu wyróżnienie podmiotów i osób działających na rzecz budowania świadomości społecznej w obszarze elektromobilności.

The third edition of the e-Mobility Media Awards competition was also held at KNM 2023. PSPA and PSMM Monitoring & More once again awarded journalists and brands that conduct the most effective information, promotion, educational and marketing campaigns for zero-emission transport in Poland. This is the largest initiative on the Polish market, aimed at distinguishing entities and people working to build social awareness in the area of e-mobility.



### Nagrody „e-Mobility Media Awards” 2023

“e-Mobility Media Awards” 2023



# 2023

# 6.

**Co czeka polski rynek elektromobilności w 2024 r.?**

**What lies ahead for the Polish e-mobility market in 2024?**

# 3. Co czeka polski rynek elektromobilności w 2024 r.?

## What lies ahead for the Polish e-mobility market in 2024?

**Od nawet ok. 7-8% może wzrosnąć w 2024 r. udział samochodów całkowicie elektrycznych na polskim rynku nowych pojazdów osobowych – wynika z analiz PSPA. To oznacza ok. 3-krotny wzrost względem końca 2022 r. W 2024 r. spodziewane jest również przyspieszenie rozbudowy ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Liczba nowo instalowanych punktów może przekroczyć 3 tys.**

**The share of battery-electric cars on the Polish market of new passenger vehicles may increase from as much as approx. 7-8% in 2024 - according to PSPA analyses. This means an approximately three-fold increase compared to the end of 2022. In 2024, the expansion of publicly available charging infrastructure is also expected to accelerate. The number of newly installed points may exceed 3,000.**

### Opinia



**Maciej Mazur**

Dyrektor Zarządzający, PSPA  
Prezydent, The European Association for Electromobility (AVERE)

Mimo trudnej sytuacji gospodarczej i geopolitycznej, rok 2023 w sektorze zrównoważonej mobilności upłynął pod znakiem wzrostów, które mogłyby być jednak zdecydowanie wyższe, gdyby nie liczne zaniedbania decydentów w ostatnich latach. Tempo rozwoju rynku e-mobility w 2024 r. zależy od terminów i zakresu wprowadzania niezbędnych zmian przez nowy rząd. Odpowiednie rozwiązania wspierające zostały już przez branżę przygotowane. Czas na ruch administracji publicznej.

### Samochody elektryczne

Na podstawie prognoz PSPA, w 2024 r. sprzedaż nowych, osobowych samochodów w Polsce nie przekroczy 480 tys. szt., z czego ok. 34–38 tys. szt. mogą stanowić pojazdy całkowicie elektryczne, osiągając udział w rynku na poziomie do ok. 8%. Byłby to ponad 10-krotnie wyższy udział niż w 2020 r. (0,76%), ponad 5-krotnie wyższy niż w 2021 r. (1,48%) i ok. 3-krotnie wyższy niż w roku 2022 (2,64%).

### Opinion



**Maciej Mazur**

Managing Director, PSPA  
President, The European Association for Electromobility (AVERE)

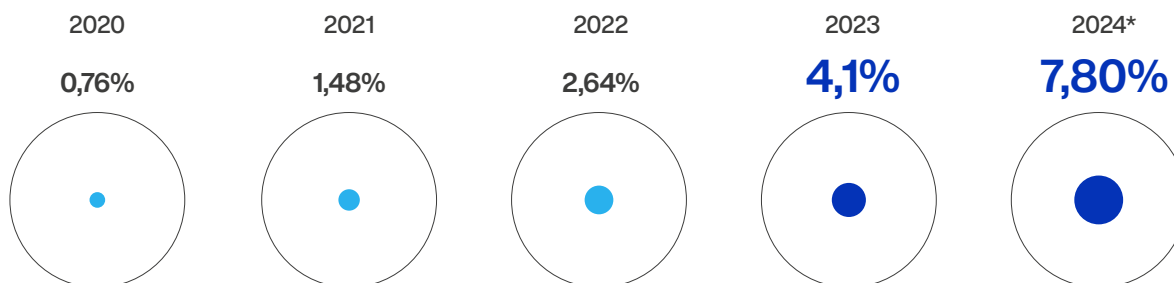
Despite the difficult economic and geopolitical situation, 2023 was marked by growth in the sustainable mobility sector, which could have been much higher if not for the numerous negligence of decision-makers in recent years. The pace of development of the e-mobility market in 2024 depends on the dates and scope of introducing the necessary changes by the new government. Appropriate support solutions have already been prepared by the industry. It's time for public administration to move.

### Electric vehicles

Based on PSPA forecasts, in 2024, sales of new passenger cars in Poland will not exceed 480,000 units, of which approx. 34,000–38,000 may be battery-electric vehicles, achieving a market share of up to approx. 8%. This would be over 10 times higher than in 2020 (0.76%), over 5 times higher than in 2021 (1.48%) and approx. 3 times higher than in 2022 (2.64%).

## Udział samochodów całkowicie elektrycznych (BEV) na polskim rynku nowych, osobowych pojazdów kategorii M1

Share of battery-electric cars (BEV) in the Polish market of new passenger vehicles of the M1 category



\* Prognoza  
\* Forecast

Czynniki wpływające na rozwój rynku e-mobility w 2024 r. pozostaną podobne jak w 2023 r. Szczególnie istotny wzrost popytu przewidujemy w sektorze zeroemisyjnych pojazdów użytkowych. To efekt coraz szybciej postępującej wymiany flot przez wiodące podmioty branży TSL oraz atrakcyjnych warunków dofinansowania samochodów kategorii N1 z programu „Mój Elektryk”. Do zakupu BEV w 2024 r. kierowców w Polsce nadal będzie przekonywać coraz atrakcyjniejsza oferta obejmująca już ponad 130 różnych modeli BEV, należących do praktycznie wszystkich segmentów.. W Polsce na 2024 r. zapowiedziano łącznie ok. 20 premier samochodów całkowicie elektrycznych. Pojazdy zeroemisyjne stają się również coraz bardziej praktyczne. Średni zasięg elektrycznych modeli osobowych dostępnych w Polsce przekracza już 430 km (WLTP), rosną również maksymalne moce ładowania (średnia wynosi już ok. 150 kW).

Czynnikiem wpływającym na rynek negatywnie jest systematyczny wzrost kosztów zakupu BEV. Na podstawie „Polish EV Outlook” 2023 r. średnia ważona cena samochodu całkowicie elektrycznego nabywanego na polskim rynku wynosiła ok. 269 tys. zł. To ok. 1,5 razy więcej niż średnia cena pojazdu spalinowego. Pozytywny wpływ na trend wzrostowy może mieć debiut na polskim rynku chińskich marek, oferowanych w niezwykle atrakcyjnych cenach. Nawet jeżeli nie osiągną one sukcesu rynkowego, ich oferta może zmotywować konkurencję do zmiany cenników na korzyść potencjalnych nabywców.

W 2023 r. nastąpił również przełom w zakresie podaży i czasu oczekiwania na dostawę nowych pojazdów. W efekcie odnotowano wzrost rejestracji zarówno w segmencie BEV, jak i ICE.

The factors influencing the development of the e-mobility market in 2024 will remain similar to those in 2023. We anticipate a particularly significant increase in demand in the zero-emission commercial vehicle sector. This is the result of the increasingly rapid replacement of fleets by leading entities in the TSL industry and attractive co-financing conditions for N1 category cars from the "My EV" program. Drivers in Poland will continue to be convinced to buy a BEV in 2024 by the increasingly attractive offer, which already includes over 130 different BEV models from all segments. In Poland, a total of approx. 20 premieres of battery-electric cars have been announced for 2024. Zero-emission vehicles are also becoming more and more practical. The average range of electric passenger models available in Poland already exceeds 430 km (WLTP), and the maximum charging powers are also getting higher (the average is already approx. 150 kW).

A factor negatively influencing the market is the systematic increase in the costs of purchasing BEVs. Based on the "Polish EV Outlook" 2023, the weighted average price of a battery-electric car purchased on the Polish market was approx. PLN 269,000. This is approx. 1.5 times more than the average price of a combustion vehicle. The debut of Chinese brands on the Polish market, offered at extremely attractive prices, may have a positive impact on the growth trend. Even if they do not achieve market success, their offer may motivate competitors to change their price lists in favor of potential buyers.

In 2023, there was also a breakthrough in the supply and waiting time for the new vehicles delivery. As a result, there was an increase in registrations in both the BEV and ICE segments.

Popyt na samochody elektryczne w Polsce wciąż jest stymulowany przez dotacje z programu „Mój Elektryk”. Mimo wysokiego poziomu inflacji i trudnej sytuacji gospodarczej program NFOŚiGW funkcjonuje jednak na niezmiennych zasadach od 2021 r. W konsekwencji coraz większa liczba modeli BEV nie kwalifikuje się do subsydiów, a wpływ dotacji na obniżanie kosztów nabywania samochodów elektrycznych jest realnie coraz mniejszy. Rozwiązaniem tej sytuacji jest podwyższenie limitu maksymalnego kosztu nabycia (ceny) pojazdów elektrycznych kategorii M1 objętych wsparciem z programu „Mój Elektryk”. Wzrost ww. limitu z 225 000 zł do 250 000 zł sprawiłby, że wsparciem zostałyby objęte ponad 80 modeli BEV (a nie jak obecnie ok. 60). Pozytywny wpływ na rynek miałoby również wprowadzenie automatycznej klauzuli waloryzacyjnej ww. limitu o wskaźnik inflacji.

The demand for electric cars in Poland is still stimulated by subsidies from the “My EV” program. Despite the high level of inflation and the difficult economic situation, the National Fund for Environmental Protection and Water Management program has been operating on unchanged terms since 2021. As a result, an increasing number of BEV models do not qualify for subsidies, and the impact of subsidies on reducing the costs of purchasing electric cars is actually decreasing. The solution to this situation is to increase the limit of the maximum purchase cost (price) of M1 category electric vehicles supported by the “My EV” program. The increase in the above limit from PLN 225,000 to PLN 250,000 would mean that the support would cover over 80 BEV models (instead of approx. 60 as currently). The introduction of an automatic adjustment clause for the above-mentioned limit by the inflation rate would also have a positive impact on the market.

	Maksymalna cena nabycia dotowanego pojazdu Maximum purchase price of a subsidized vehicle	Maksymalna wysokość dotacji* Maximum subsidy amount*	Średnia cena samochodu elektrycznego na rynku Average price of an electric car on the market	Poziom inflacji Inflation rate
2021	225 000 PLN	18 750 PLN	215 000 PLN	5,0%
2023	225 000 PLN	18 750 PLN	269 000 PLN	8,2%

\* W przypadku:

- 1) niezadeklarowania minimalnego rocznego przebiegu (przedsiębiorcy)
- 2) braku posiadania Karty Dużej Rodziny (osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej)

\* In case of:

- 1) failure to declare the minimum annual mileage (entrepreneurs)
- 2) not having a Large Family Card (natural persons not running a business)

Ponadto, pierwotny budżet programu „Mój Elektryk” jest bliski wyczerpania. Wg danych NFOŚiGW z listopada 2023 r. zarezerwowano już niemal 2/3 dostępnych środków finansowych. Uwzględniając cały czas rosnącą liczbę rejestracji BEV, budżet zostanie zarezerwowany w całości do I połowy 2024 r. W tym kontekście konieczne jest jego niezwłoczne podwyższenie. Zakończenie udzielania wsparcia może doprowadzić do gwałtownego spadku rejestracji BEV w oczekiwaniu na wznowienie naborów. Do analogicznej sytuacji doszło np. na Słowacji w 2019 r. lub we Włoszech w roku 2022.

W 2024 r. najprawdopodobniej dojdzie również do uchwalenia kolejnych, bardzo ważnych aktów prawa unijnego wpływających na rynek samochodów zeroemisyjnych. Można tu wymienić w szczególności nowelizację rozporządzenia 2019/1242 określającego normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych pojazdów ciężkich, czy też nowy, europejski standard emisji spalin Euro 7 (co do wymogów którego Rada i Parlament Europejski osiągnęły wstępne porozumienie 18 grudnia 2023 r.).

Moreover, the original budget of the “My EV” program is close to being exhausted. According to data from the National Fund for Environmental Protection and Water Management from November 2023, almost 2/3 of the available financial resources have already been reserved. Taking into account the constantly increasing number of BEV registrations, the budget will be reserved in full until the H1 2024. In this context, it is necessary to increase it immediately. The end of support may lead to a sharp decline in BEV registrations while waiting for subsidy program calls to resume. A similar situation occurred, for example, in Slovakia in 2019 or in Italy in 2022.

In 2024, further very important acts of EU law affecting the zero-emission car market will most likely be adopted. These include, in particular, the amendment to Regulation 2019/1242 setting CO<sub>2</sub> emission standards for new heavy-duty vehicles, or the new European exhaust emission standard Euro 7 (regarding the requirements of which the Council and the European Parliament reached a preliminary agreement on December 18, 2023).

## Infrastruktura ładowania

Na podstawie prognoz PSPA, w 2024 r. liczba nowo zainstalowanych, ogólnodostępnych punktów ładowania w Polsce może wzrosnąć do ok. 3 tys. To niemal 4 razy więcej niż w roku 2020 oraz ok. dwukrotnie więcej niż w latach 2021 (1211), 2022 (1310) oraz 2023 (1513). Aby tak się stało konieczna jest możliwe szybkie (optymalnie w I połowie 2024 r.) wdrożenie postulatów branży przygotowanych w ramach projektu „Biała Księga Nowej Mobilności”. Opracowanie zawiera ponad 30 konkretnych propozycji zmian regulacyjnych w obszarach infrastruktury ogólnodostępnej, infrastruktury budynkowej i badań technicznych stacji ładowania.

Subsidia z programu NFOŚiGW „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru” w 2024 r. wciąż pozostaną bez istotnego, bezpośredniego wpływu na przyrost nowo instalowanych punktów. Do końca 2023 r. trwało jeszcze zamykanie procesu podpisywania umów o wsparcie z beneficjentami, którzy uczestniczyli w pierwszych naborach z roku 2022. Przykładowo, ORLEN, z którym zawarto umowę o wsparcie w pierwszej kolejności, poinformował, że stacje objęte dotacjami będzie instalował aż do roku 2027. Anwim (właściciel stacji paliw Moya) planuje uruchamiać dotowane ładowarki do końca roku 2026.

Na dziś głównym czynnikiem wzrostu w obszarze infrastruktury ogólnodostępnej pozostanie czynnik rynkowy. W 2024 r. swoje plany tej dziedzinie będą realizować kolejni operatorzy – zarówno należący do grona podmiotów o ugruntowanej pozycji na rynku, jak i zupełnie nowi gracze. Przykładowo, ORLEN zamierza kontynuować projekt budowy 2,7 tys. szybkich stacji ładowania w Polsce (ma być on zrealizowany do 2030 r.). Z kolei Budimex Mobility zamierza dysponować do 2026 r. siecią składającą się z 450 stacji ładowania. Ekspansję w Polsce kontynuują wiodący operatorzy międzynarodowi. Wśród nich jest np. Shell Recharge, który planuje instalację stacji ładowania o mocy co najmniej 150 kW w 80-100 lokalizacjach w całym kraju. Budowę infrastruktury w Polsce zapowiedzieli również debiutujący operatorzy. Wśród nich można wymienić m.in. firmy E-Way24 (zamierzającą udostępnić pierwsze ładowarki na początku 2024 r.) czy Enefit.

Wartym odnotowania zjawiskiem są również inwestycje inicjowane przez podmioty niezwiązane bezpośrednio z branżą infrastrukturalną.

## Charging infrastructure

Based on PSPA forecasts, in 2024 the number of newly installed, public charging points in Poland may increase to approx. 3,000. This is almost 4 times more than in 2020 and approx. more than twice as much as in 2021 (1,211), 2022 (1,310) and 2023 (1,513). For this to happen, it is necessary to implement the industry postulates prepared as part of the “White Paper on New Mobility” project as quickly as possible (optimally in the H1 2024). The study contains over 30 specific proposals for regulatory changes in the areas of public infrastructure, building infrastructure and technical tests of charging stations.

Subsidies from the National Fund for Environmental Protection and Water Management program “Support for electric vehicles charging infrastructure and hydrogen refueling infrastructure” in 2024 will still have no significant direct impact on the increase in newly installed charging points. By the end of 2023, the process of signing support agreements with beneficiaries who participated in the first calls in 2022 was still being finalized. For example, ORLEN, with which the support agreement was concluded in the first place, announced that it would install stations covered by subsidies until 2027. Anwim (owner of the Moya gas station) plans to launch subsidized chargers by the end of 2026.

Today, the market factor will remain the main growth factor in the area of public infrastructure. In 2024, further operators will implement their plans in this field – both those belonging to the group of entities with an established position on the market, as well as completely new players. For example, ORLEN intends to continue the project of building 2,700 fast charging stations in Poland (to be completed by 2030). In turn, Budimex Mobility intends to have a network of 450 charging stations by 2026. Leading international operators continue their expansion in Poland. Among them, for example, is Shell Recharge, which plans to install charging stations with a capacity of at least 150 kW in 80-100 locations throughout the country. Debuting operators also announced the construction of infrastructure in Poland. These include: E-Way24 (intending to make the first chargers available at the beginning of 2024) or Enefit.

Another phenomenon worth noting are investments initiated by entities not directly related to the infrastructure industry.

Na podstawie aktualnego projektu nowelizacji unijnej dyrektywy EPBD od 2025 r. każdy budynek niemieszkalny, niebędący własnością małego lub średniego przedsiębiorstwa, a jednocześnie posiadający więcej niż 20 stanowisk postojowych, będzie musiał być wyposażony w co najmniej jeden punkt ładowania oraz niezbędną infrastrukturę na minimum jednym na pięć stanowisk postojowych. To zmiana, która obejmie m.in. największe sieci handlowe. Efekty zapowiedzi tych przepisów są już widoczne na polskim rynku. Przykładowo, do końca 2024 r. punkty ładowania – łącznie 1,8 tys. – mają powstać w 600 lokalizacjach przy sklepach sieci Biedronka, a ich operatorem zostanie powerdot. Podobne plany ma również sieć Selgros – przy wszystkich jej sklepach w Polsce stacje ładowania zainstaluje ChargeEuropa.

W Polsce odnotowuje się również stale rosnący (rekordowy w 2024 r.) popyt na usługi ładowania, związany z rozwojem floty EV oraz zmiana struktury nabywców samochodów całkowicie elektrycznych (coraz większa ich liczba nie posiada dostępu do prywatnych ładowarek). Impulsem do rozwoju rynku – i znoszenia barier systemowych przez administrację publiczną – już wkrótce stanie się natomiast unijne rozporządzenie AFIR, którego przepisy będą stosowane już od 13 kwietnia 2024 r. W ciągu kolejnych 12 miesięcy istnieje również szansa na implementację regulacji dotyczących RED II/RED III (wraz z wprowadzaniem na podstawie ww. przepisów tzw. mechanizmu super-kredytów, mogącego przynosić operatorom stacji ładowania dodatkowe przychody). Wciąż trwa również proces nowelizacji, wspomnianej już wcześniej, Dyrektywy 2010/31/UE (EPBD) w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (również i w przypadku tego aktu prawnego Rada i Parlament Europejski osiągnęły wstępne porozumienie w grudniu 2023 r.).

Podsumowując, wiele wskazuje, że rok 2024 będzie kolejnym z rzędu, najlepszym rokiem w dotychczasowej, krótkiej historii polskiej elektromobilności. O skali rozwoju rynku zadecydują jednak działania administracji publicznej lub też ich brak (ew. ich niewystarczający zakres).

**Można wymienić 10 głównych obszarów, które rząd powinien zaadresować w pierwszej kolejności i możliwie szybko.**

Based on the current draft amendment to the EU EPBD directive, from 2025 every non-residential building not owned by a small or medium-sized enterprise and at the same time having more than 20 parking spaces will have to be equipped with at least one charging point and the necessary infrastructure at least one in five parking spaces. This is a change that will apply to, among others, the largest retail chains. The effects of the announcement of these regulations are already visible on the Polish market. For example, by the end of 2024, charging points – a total of 1,800 – are to be created in 600 locations near Biedronka chain stores, and their operator will be Powerdot. The Selgros chain also has similar plans – ChargeEuropa will install charging stations at all its stores in Poland.

In Poland, there is also a constantly growing demand for charging services (record in 2024), related to the development of the EV fleet and a change in the structure of battery-electric car buyers (an increasing number of them do not have access to private chargers). The impetus for market development – and for the removal of systemic barriers by public administration – will soon be the EU AFIR regulation, the provisions of which will apply from April 13, 2024. Over the next 12 months, there is also a chance to implement regulations regarding RED II / RED III (along with the so-called super-credit mechanism introduced pursuant to the above-mentioned provisions, which may bring additional revenues to charging station operators). The process of amending the previously mentioned Directive 2010/31/EU (EPBD) on the energy performance of buildings is still ongoing (also in the case of this legal act, the Council and the European Parliament reached a preliminary agreement in December 2023).

To sum up, there are many indications that 2024 will be another consecutive best year in the short history of Polish e-mobility. However, the scale of market development will be determined by the actions of public administration or their lack (or their insufficient scope).

**There are 10 main areas that the government should address first and as quickly as possible.**



Należy do nich usprawnienie procedur przyłączeniowych, bez którego Polska nie ma najmniejszych szans na wypełnienie wymogów nałożonych przez AFIR (pierwszy termin mija już w 2025 r.).

Równolegle konieczne jest zapewnienie komfortowego dostępu do ładowania mieszkańcom budynków wielorodzinnych. Mimo kolejnych nowelizacji prawa, instalacja punktów ładowania w spółdzielniach lub wspólnotach mieszkaniowych to nadal poważne wyzwanie – zarządcy budynków nie znają przepisów lub – z uwagi na niedoskonałe prawo – interpretują je na niekorzyść mieszkańców posiadających samochody elektryczne. W tym kontekście priorytetem powinno być wprowadzenie zmian systemowych i regulacyjnych, a także programu subsydiów prowadzących do ułatwienia instalowania prywatnych punktów ładowania, zwłaszcza kompatybilnych z technologią smart charging.

Wsparcia wciąż potrzebuje również rynek pojazdów elektrycznych, znajdujący się na zdecydowanie wcześniejszym etapie rozwoju w odniesieniu do większości państw członkowskich UE. Tu konieczna jest optymalizacja programu „Mój Elektryk”, jak również wdrożenie dopłat do eHDV oraz używanych samochodów zeroemisyjnych.

W odróżnieniu od wielu państw członkowskich Unii Europejskiej w Polsce nadal brakuje efektywnych instrumentów podatkowych zachęcających do nabywania samochodów elektrycznych, które – w przeciwieństwie do programów subsydiów – nie są limitowane zarezerwowanym budżetem i w konsekwencji mogą objąć swoim zasięgiem zdecydowanie większą liczbę potencjalnych beneficjentów. Optymalnym rozwiązaniem byłoby zatem wdrożenie – od dawna postulowanej przez branżę – możliwości odliczenia 100% VAT od nabywania i eksploatacji samochodów całkowicie elektrycznych oraz przy nabyciu energii elektrycznej.

Nie możemy również zapominać o konieczności wsparcia transformacji polskiego przemysłu motoryzacyjnego (odpowiadającego za 8% PKB Polski i zatrudniającego niemal 400 tys. osób) w kierunku zeroemisyjnym. Administracja publiczna powinna skupić się na przygotowaniu i wprowadzeniu kompleksowego „Programu wsparcia dla przemysłu motoryzacyjnego w okresie transformacji napędowej” obejmującego harmonogram wdrożenia instrumentów pozwalających utrzymać co najmniej dotychczasowy poziom zatrudnienia i udział branży motoryzacyjnej w PKB.

These include the improvement of connection procedures, without which Poland has no chance of meeting the requirements imposed by AFIR (the first deadline expires in 2025).

At the same time, it is necessary to provide comfortable access to charging for residents of multi-family buildings. Despite subsequent amendments to the law, the installation of charging points in cooperatives or housing communities is still a serious challenge – building managers do not know the regulations or – due to imperfect law – interpret them to the detriment of residents who own electric cars. In this context, the priority should be to introduce systemic and regulatory changes, as well as a subsidy program facilitating the installation of private charging points, especially those compatible with smart charging technology.

The electric vehicle market, which is at a much earlier stage of development than in most EU Member States, also still needs support. It is necessary to optimize the “My EV” program, as well as to implement subsidies for eHDV and used zero-emission cars.

Unlike many European Union Member States, Poland still lacks effective tax instruments encouraging the purchase of electric cars, which – unlike subsidy programs – are not limited by the reserved budget and, as a result, can cover a much larger number of potential beneficiaries. The optimal solution would therefore be to implement the possibility of deducting 100% VAT on the purchase and operation of battery-electric cars and on the purchase of electricity, which has long been requested by the industry.

We also cannot forget about the need to support the transformation of the Polish automotive industry (responsible for 8% of Poland's GDP and employing almost 400,000 people) towards zero emissions. The public administration should focus on the preparation and implementation of a comprehensive “Support program for the automotive industry in the period of propulsion transformation”, including a schedule for the implementation of instruments allowing to maintain at least the current level of employment and the share of the automotive industry in GDP.

Musimy też postawić na dalszy rozwój i wykorzystanie historycznej dla naszego kraju, gospodarczej szansy związanej rozwojem zeroemisyjnego transportu. Polska administracja nie tylko może, ale wręcz musi zaimplementować instrumenty pozwalające tę szansę wykorzystać. Pierwszym krokiem w tym kierunku mogłoby być przygotowanie i wprowadzenie kompleksowego programu „HUB Elektromobilności PL” obejmującego harmonogram wprowadzenia działań, które umożliwią zdecydowane podwyższenie potencjału technologicznego i produkcyjnego Polski w obszarze e-mobility.

Nowa mobilność, w tym różne jej formy takie jak np.: car-sharing, e-rowery czy e-hulajnogi, może pomóc również w zaadresowaniu szeregu wyzwań transportowych, z którymi zmagają się miasta (od wysokiego poziomu emisji zanieczyszczeń i hałasu w miastach po zatory drogowe). Również w tym przypadku konieczne jest opracowanie lub przyjęcie spójnych, perspektywicznych dokumentów strategicznych sprzyjających rozwojowi zrównoważonego transportu, w szczególności przygotowanej już w ramach prac Komitetu PSPA ds. Nowej Mobilności „Strategii Rozwoju Nowej Mobilności w Polsce do 2030 r.”, czy też „Narodowej Strategii Rowerowej”.

Kompleksową i zaktualizowaną prognozę rozwoju polskiego rynku e-mobility w obszarze osobowych, dostawczych i ciężarowych samochodów elektrycznych oraz ogólnodostępnej infrastruktury ładowania PSPA przedstawi w najnowszym wydaniu cyklicznego raportu „Polish EV Outlook”, którego premiera odbędzie się w I kwartale 2024 r.

We must also focus on further development and use of the historic economic opportunity for our country related to the development of zero-emission transport. The Polish administration not only can, but also must implement instruments to take advantage of this opportunity. The first step in this direction could be the preparation and introduction of a comprehensive “E-mobility HUB PL” program, including a schedule for the implementation of activities that will enable a significant increase in Poland's technological and production potential in the area of e-mobility.

New mobility, including its various forms such as car-sharing, e-bikes and e-scooters, can also help address a number of transport challenges that Poland is struggling with (from high levels of pollution and noise emissions in cities to traffic jams). Also in this case, it is necessary to develop or adopt coherent, forward-looking strategic documents supporting the development of sustainable transport, in particular the “New Mobility Development Strategy in Poland until 2030” already prepared as part of the PSPA New Mobility Committee work, or the “National Cycling Strategy”.

A comprehensive and updated forecast for the development of the Polish e-mobility market in the area of electric passenger cars, vans and trucks, as well as public charging infrastructure will be presented by PSPA in the latest edition of the “Polish EV Outlook” cyclical report, which will be launched in the Q1 2024.

# Polish EV Outlook 2023

Wydanie II



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

SAMOCHODY DOSTĘPNE MODELE INFRASTRUKTURA PRAWO

ZAPOTRZEBOWANIE ENERGETYCZNE TRENDY RYNKOWE PROGNOZY

Współpraca

**F5A** New Mobility  
Research & Consulting



**UZYSKAJ DOSTĘP  
JUŻ TERAZ!**

[polishevoutlook.pl](http://polishevoutlook.pl)

# elektromobilni.pl



## PORTAL KIEROWCÓW SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH

Wiodące źródło informacji  
na temat zrównoważonej mobilności

Partnerzy strategiczni

 SMART ENERGY SYSTEMS  
**EKO ENERGETYKA**

 eleport

 greenway

 ORLEN

 OTOMOTO

 VOLKSWAGEN  
FINANCIAL SERVICES  
THE KEY TO MOBILITY

Partnerzy branżowi



 GARO





 ALPHABET

 CRÉDIT AGRICOLE

 EVT  
join the electric  
reVolution

Organizator

 pspa | We drive  
new mobility!

**pspa** | We drive  
new mobility!

[pspa.com.pl](http://pspa.com.pl)