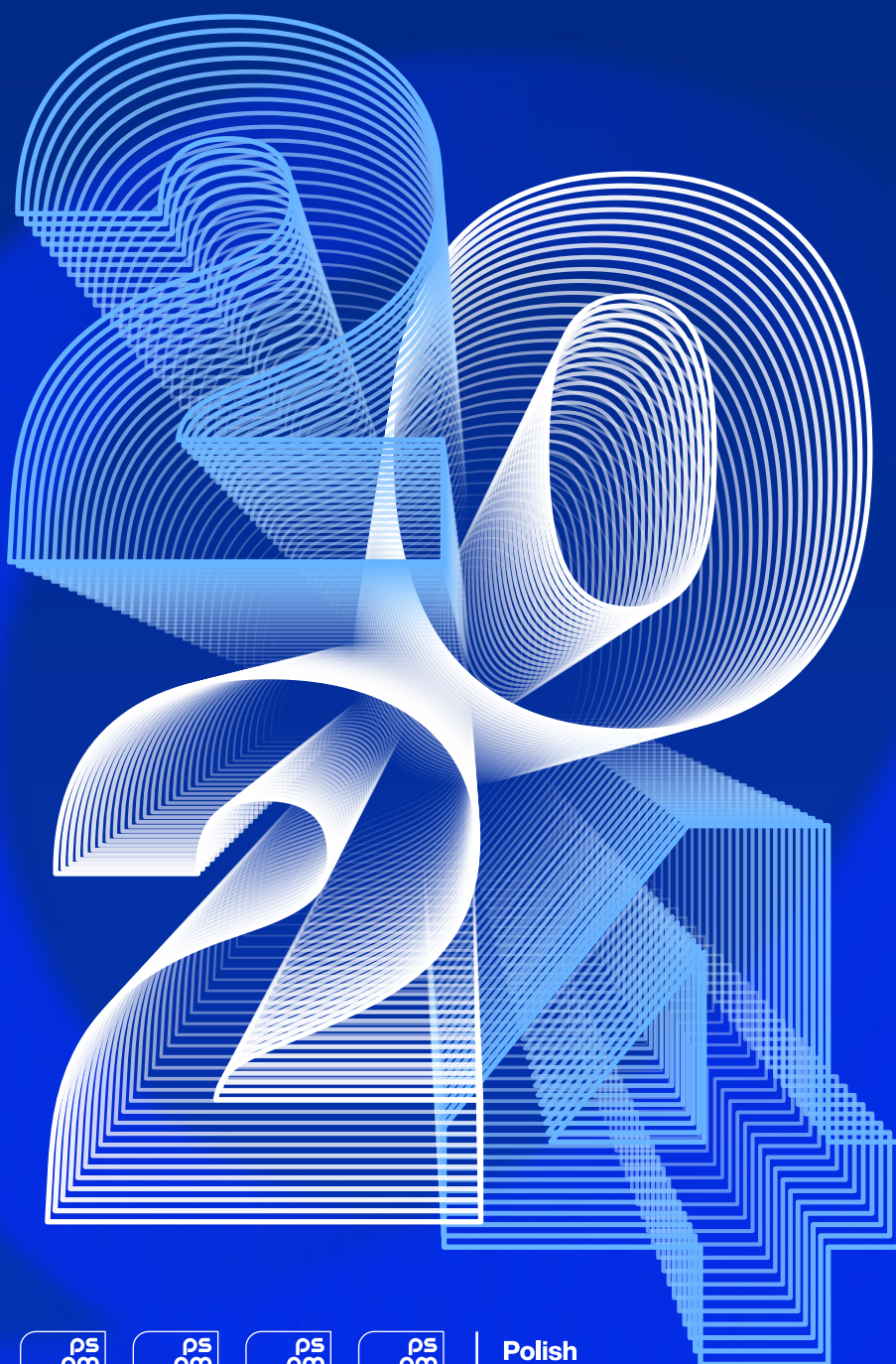


PODSUMOWANIE PSNM

Rok
2024

w nowej
mobilności
w Polsce



Podsumowanie PSNM

Rok 2024 w nowej mobilności w Polsce

Warszawa 2024



Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM)

to największa organizacja gospodarcza kreująca rynek zrównoważonego transportu w Polsce i regionie CEE.

Integrujemy wiodące marki z całego łańcucha wartości w nowej mobilności. 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 niemal 300 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 zeroemisyjnych technologii w transporcie.

Tworzymy najliczniejszy w Polsce zespół ekspertów i praktyków nowej mobilności. 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.



Kopiowanie i rozpowszechnianie za podaniem źródła.

© 2024 PSNM

Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności

Fabryczna 5A, 00-446 Warszawa

biuro@psnm.org

psnm.org

Spis treści

Słowo
wstępne

04

1

Polski rynek
elektromobilności

2

Programy
wsparcia

3

Prawo Unii
Europejskiej

07

4

Prawo
polskie

13

5

Nowa mobilność
w samorządach

20

6

Przemysł
i gospodarka

28

33

39

Szanowni Państwo,

rok 2024 zbliża się do końca, nadszedł czas na podsumowanie i ocenę najważniejszych wydarzeń w polskim sektorze nowej mobilności. W trakcie mijających 12 miesięcy w obszarze zeroemisyjnego transportu wydarzyło się bardzo dużo. Był to rok pełen zmian regulacyjnych, nowych projektów i inicjatyw, realizowanych zarówno przez branżę, jak i administrację publiczną, zwłaszcza na szczeblu unijnym (by wymienić tylko AFIR, Euro 7 czy nowelizację EPBD). Jednak przede wszystkim był to rok niezwykle trudny. Po raz pierwszy w krótkiej historii polskiej e-mobility liczba rejestracji BEV spadła rok do roku. Spadek był niewielki, jednak na tak wczesnym etapie rozwoju naszego rynku nie powinien się wydarzyć, jeżeli branża miałaby zapewnione odpowiednie otoczenie regulacyjno-finansowe. Tymczasem rok 2024 upłynął głównie pod znakiem obietnic i zapowiedzi. Dotyczyły one m.in. szerokiej nowelizacji ustawy o elektromobilności, implementacji dyrektyw RED II/III, uruchomienia dopłat do elektrycznych rowerów, zeroemisyjnych ciężarówek, stacji ładowania, przyłączy energetycznych czy używanych EV. Dziś wiemy, że tylko część z tych obietnic została spełniona, na realizację kolejnych będziemy musieli jeszcze poczekać, a jeszcze inne pozostaną (przynajmniej w najbliższym czasie) wyłącznie zapisami na papierze.

Rok 2025 powita nas jednak w zupełnie innej rzeczywistości regulacyjnej. W życie wejdą nowe obowiązki w zakresie redukcji emisji, które sprawią, że koncerny motoryzacyjne będą musiały o 180 stopni zmienić strategię realizowaną w ostatnich miesiącach i ponownie postawić na intensywną sprzedaż „elektryków”. W sytuacji, gdy Polska znajduje się niemal na samym dole europejskiego rankingu e-mobilności w UE, z udziałem samochodów elektrycznych na poziomie ok. 3%, istnieje znaczne ryzyko, że brak strategii, stabilności sektora i konsekwentnego wsparcia rynku nowej mobilności sprowadzi nasz kraj do roli głównego rynku zbytu pojazdów spalinowych, których w innych częściach Europy nikt nie chce kupować. Koncerny motoryzacyjne zapewnią sobie realizację celów emisyjnych w państwach, które albo znajdują się na zupełnie innym etapie rozwoju rynku, gdyż wspierały go bardzo intensywnie w przeszłości (tj. w Europie Zachodniej) albo w krajach, które efektywnie wspierają go obecnie (tj. w większości regionu CEE). W rezultacie elektromobilność w Polsce może na dłużej znaleźć się w fazie stagnacji. W perspektywie krótkoterminowej właśnie to ryzyko wydaje się być największym wyzwaniem, przed którym stają obecnie interesariusze sektora nowej mobilności w Polsce.

Co w ciągu ostatnich 12 miesięcy w polskiej elektromobilności wydarzyło się na plus? Nie sposób nie zauważyć sukcesów, chociaż w wielu przypadkach są to małe zwycięstwa.

Po pierwsze, mimo tych samych od lat barier, dzięki wysiłkom operatorów w obszarze infrastruktury odnotowaliśmy absolutny rekord nowo uruchomionych punktów ładowania.

Ponadto, udało się ustalić praktycznie wszystkie szczegóły programów wsparcia NFOŚiGW w zakresie eHDV, przeznaczonej do nich infrastruktury oraz przyłączy. Wiele wskazuje na to, że zostaną one uruchomione na początku przyszłego roku, przy czym ten pierwszy program z dwa razy większym budżetem niż wcześniej planowano. Na poziomie unijnym zaczęły być stosowane przepisy AFIR i – mimo pewnych obaw związanych z wyborami do Parlamentu Europejskiego – zostały utrzymane cele związane z redukcją emisji samochodów osobowych i dostawczych. Ponadto, zaostrzono obowiązki dotyczące emisji ciężarówek. Na poziomie samorządowym w Polsce zaczęła obowiązywać pierwsza strefa czystego transportu, która – wbrew dotychczasowym doświadczeniom z SCT w naszym kraju – na pewno przetrwa.

To oczywiście tylko wybrane przykłady. Niniejsze opracowanie zawiera dłuższą listę najważniejszych – naszym zdaniem – wydarzeń w polskiej elektromobilności (z uwzględnieniem unijnej legislacji) w 2024 r. Pokusiliśmy się o ich podsumowanie, jednocześnie wskazując, co się na rynku udało, a co nie. Jednocześnie bardzo liczymy, że w przyszłym roku lista wydarzeń z tej pierwszej kategorii będzie znacznie dłuższa niż obecnie.

Czego sobie i Państwu życzę, serdecznie zachęcając do lektury.



Maciej Mazur

Dyrektor Zarządzający, PSNM
Prezydent, AVERE

1

Polski rynek elektromobilności



1

Polski rynek elektromobilności

Polski rynek elektromobilności w 2024 r. znalazł się w stanie stagnacji, szczególnie widocznej w obszarze pojazdów elektrycznych. Pierwszy w historii spadek rejestracji nowych BEV rok do roku oraz niski udział rynkowy osobowych „elektryków” stawiają Polskę niemal na samym dole rankingu państw członkowskich UE. W obszarze infrastruktury ładowania odnotowano znaczny wzrost nowo instalowanych punktów (szczególnie DC), jednak poziom realizacji obowiązków AFIR nadal pozostaje bardzo daleki od oczekiwanego.

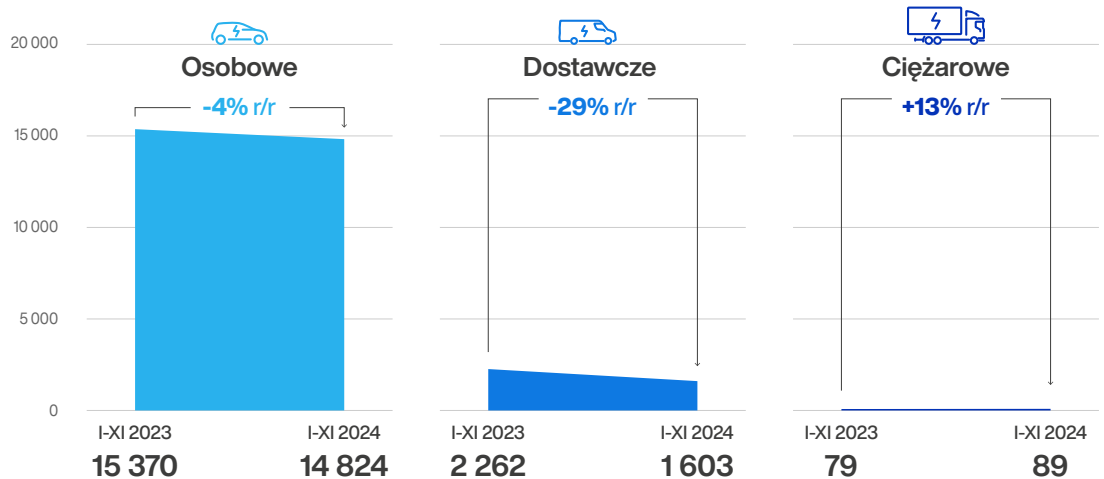
Rynek samochodów elektrycznych pierwszy raz na minusie

Według danych z listopada 2024 r. liczba rejestracji nowych, osobowych samochodów całkowicie elektrycznych w Polsce wyniosła 14,8 tys. szt. czyli spadła o 3,5% r/r.

Pod względem udziału BEV na rynku samochodów osobowych (wg danych ACEA 3,1% za okres styczeń-październik 2024 r.) Polska znajduje się niemal na samym dole rankingu państw członkowskich Unii Europejskiej. Wyprzedzamy jedynie Słowację i Chorwację, a średnia unijna jest ponad 4-krotnie wyższa.

W 2024 r. na polskim rynku szczególnie wyraźne obniżenie popytu odnotowano w segmencie zeroemisyjnych pojazdów dostawczych. Przez pierwsze 11 miesięcy 2024 r. zarejestrowano 1,6 tys. całkowicie elektrycznych samochodów kategorii N1. Oznacza to spadek aż o 29% r/r. Tak znaczne obniżenie liczby rejestracji BEV to przede wszystkim konsekwencja nagłego „zawieszenia” ścieżki leasingowej programu „Mój elektryk”. Ostateczne zakończenie programu, które ma nastąpić do końca stycznia 2025 r., przyniesie w kolejnych miesiącach szczególnie dotkliwie skutki na rynku elektrycznych samochodów dostawczych, ponieważ „Mój elektryk 2.0” nie przewiduje dopłat do pojazdów kategorii N1. W 2024 r. nieznaczny wzrost rejestracji miały miejsce w segmencie elektrycznych samochodów ciężarowych. Wolumeny wciąż pozostają jednak bardzo niewielkie. Według danych z końca listopada w 2024 r. na polskie drogi wyjechało zaledwie 89 nowych eHDV. W 2025 r. poziom rejestracji w tym segmencie wzrośnie po wprowadzeniu programu NFOŚiGW „Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3”.

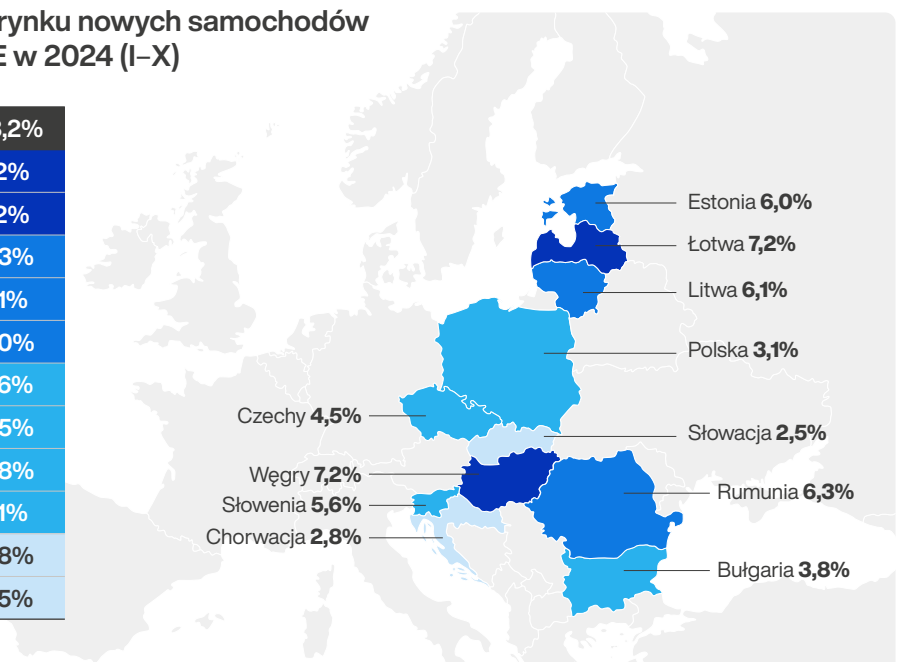
Liczba rejestracji nowych samochodów całkowicie elektrycznych w Polsce



Źródło danych: „PEVO Index”, PSNM / IBRM Samar / OTOMOTO

Udział BEV na rynku nowych samochodów w regionie CEE w 2024 (I-X)

Średnia UE	13,2%
Łotwa	7,2%
Węgry	7,2%
Rumunia	6,3%
Litwa	6,1%
Estonia	6,0%
Słowenia	5,6%
Czechy	4,5%
Bułgaria	3,8%
Polska	3,1%
Chorwacja	2,8%
Słowacja	2,5%



Źródło danych: ACEA

Rekordowy wzrost liczby nowo zainstalowanych punktów ładowania

Mimo bardzo poważnych barier systemowych ograniczających tempo rozbudowy infrastruktury ogólnodostępnej, wiemy już na pewno, że rok 2024 będzie rekordowy pod względem liczby nowo zainstalowanych punktów ładowania, szczególnie w kluczowym segmencie DC.

Przez pierwsze 11 miesięcy b.r. uruchomiono niemal 1000 szybkich punktów ładowania prądem stałym. To ponad 2 razy więcej niż w analogicznym okresie roku 2023.

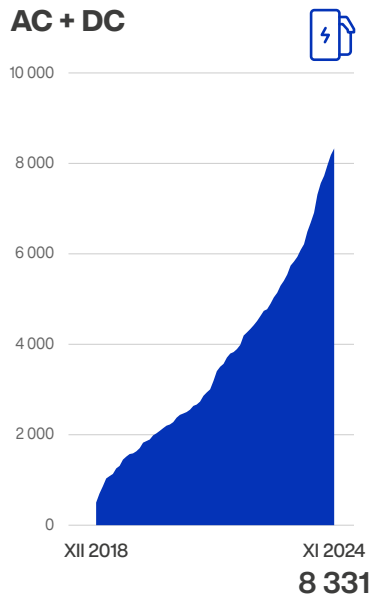
Tylko w I połowie 2024 r. łączna moc punktów ładowania wzrosła o prawie 1/3, do ok. 300 MW.

Odnotowany w tym roku rekord to przede wszystkim zasługa branży, która stale zwiększa skalę inwestycji mimo braku odpowiedniego wsparcia systemowego oraz przy ograniczonym popycie na usługi ładowania wynikającym z wciąż niskiego udziału EV we flocie pojazdów. Warto mieć również na uwadze, że oddawanie do użytku kolejnych punktów w 2024 r. stanowiło finalizację projektów rozpoczętych miesiące, a nawet lata wcześniej (i często dofinansowanych z zakończonego już programu wsparcia).

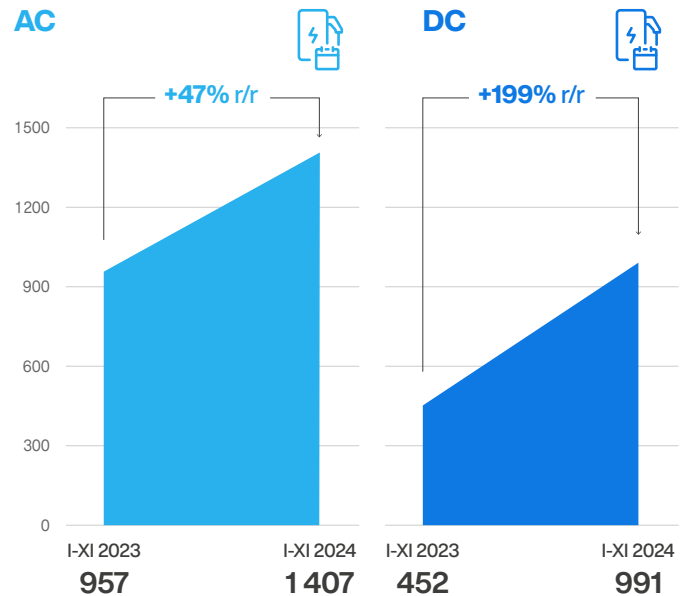
Jednocześnie, niezależnie od wzrostów, ogólnodostępna infrastruktura ładowania w Polsce wciąż jest niewystarczająco rozbudowana pod kątem stworzenia warunków do rozwoju elektromobilności na skalę masową. W naszym kraju funkcjonuje ok. 8,3 tys. punktów. To wielokrotnie mniej niż np. w Belgii (ok. 80 tys. punktów) czy Austrii (ok. 30 tys. punktów), czyli krajach które dysponują nieporównywalnie mniejszą flotą pojazdów niż Polska.

Ogólnodostępne punkty ładowania w Polsce

Liczba ogólnodostępnych punktów ładowania w Polsce



Liczba nowo zainstalowanych, ogólnodostępnych punktów ładowania w Polsce



Źródło danych: „PEVO Index”, PSNM / IBRM Samar / OTOMOTO



Niski poziom wypełnienia obowiązków AFIR i słabe zagęszczenie stref ładowania wzdłuż sieci TEN-T

Niewystarczające tempo rozbudowy infrastruktury ładowania w Polsce znajduje potwierdzenie w stopniu realizacji obowiązków unijnego rozporządzenia AFIR, którego przepisy są stosowane od 13 kwietnia 2024 r. AFIR nakłada na każde państwo członkowskie bardzo ambitne, wiążące cele. O ile w Polsce obowiązki dotyczące dostosowania łącznej mocy infrastruktury do liczby zarejestrowanych samochodów z napędem elektrycznym są obecnie spełnione w wystarczającym stopniu (to „zasługa” nielicznej floty EV), o tyle poziom wypełnienia celów dotyczących rozbudowy stref ładowania wzdłuż sieci TEN-T pozostaje bardzo niski.

Jak wynika z publikowanego przez PSNM „Licznika AFIR”, biorąc pod uwagę sieć bazową i strefy dla pojazdów lekkich, obowiązki wynikające z AFIR (na lata 2025 i 2027) są obecnie zrealizowane odpowiednio w ok. 9% i 3,5%. W przypadku sieci kompleksowej i stref dla samochodów ciężarowych poziom wypełnienia obowiązków jest jeszcze niższy – w praktyce wynosi 0%. Równie niekorzystnie przedstawia się stopień rozbudowy stref dla eHDV w miastach. Wymagana infrastruktura dla elektrycznych ciężarówek nie funkcjonuje w ani jednym z 30 węzłów miejskich w Polsce.

W 2024 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłosiła wyniki przetargu na dzierżawę nieruchomości pod budowę ogólnodostępnych stacji ładowania zlokalizowanych wzdłuż autostrad A1, A2, A4 i dróg ekspresowych S3, S7, S8, S19. Ze względu na bardzo niekorzystne warunki postępowania, przetarg finalnie nie przyniósł rozstrzygnięcia w żadnej z lokalizacji, których dotyczył. Oferty złożyły zaledwie 3 podmioty. Optymalizacja warunków przetargów GDDKiA stanowi jeden z postulatów „Białej Księgi Nowej Mobilności” i jest niezbędnym warunkiem spełnienia przez Polskę obowiązków wynikających z AFIR.

Poziom wypełnienia wybranych obowiązków AFIR (bazowa sieć TEN-T)

	Bazowa sieć TEN-T	2025	2027	2030	2035
 eLDV	Bazowa sieć TEN-T Moc stref Liczba stref w sieci TEN-T spełniających wymogi AFIR w zakresie mocy	24%	19%	Brak obowiązku	Brak obowiązku
	Pokrycie sieci TEN-T Długość sieci TEN-T pokryta strefami ładowania spełniającymi wymogi AFIR	9%	3,5%	Brak obowiązku	Brak obowiązku
<small>Wymogi AFIR – Minimalna łączna moc strefy: 2025 r.: 400 kW, z czego co najmniej 1 punkt o mocy co najmniej 150 kW 2027 r.: 600 kW, z czego co najmniej 2 punkty o mocy co najmniej 150 kW</small>					
 eHDV	Bazowa sieć TEN-T Moc stref Liczba stref w sieci TEN-T spełniających wymogi AFIR w zakresie mocy	20%	0%	0%	Brak obowiązku

Źródło danych: „Licznik AFIR”, PSNM

2

Programy wsparcia



2

Programy wsparcia

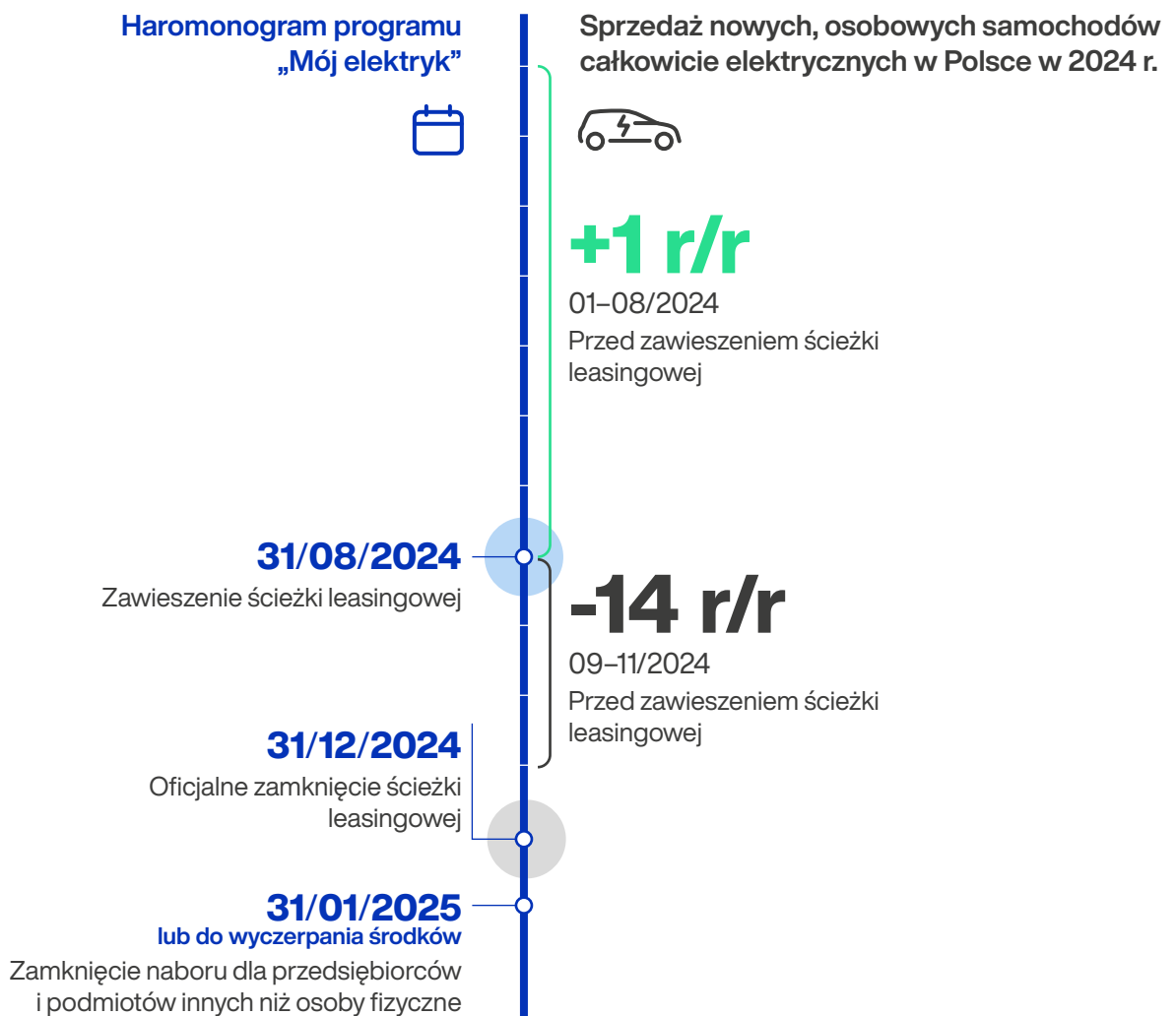
Dużo zapowiedzi, mało konkretów – tak można podsumować podjęte w 2024 r. działania w obszarze programów dofinansowania sektora elektromobilności. Nagłe zakończenie ścieżki leasingowej programu „Mój elektryk” wpłynęło na spadek rejestracji samochodów elektrycznych. Liczne wady nowego programu „Mój elektryk 2.0” stawiają pod znakiem zapytania możliwość powrotu polskiego rynku e-mobility na ścieżkę zdecydowanego wzrostu w kolejnych miesiącach. Pozytywny wpływ na sektor mogą mieć za to przygotowane do wdrożenia programy dofinansowania eHDV, infrastruktury ładowania oraz przyłączy energetycznych, które zostaną uruchomione w 2025 r.

„Zawieszenie” ścieżki leasingowej programu „Mój elektryk” odbije się na polskiej elektromobilności

Z początkiem września 2024 r. NFOŚiGW zawiesił nabór wniosków w ramach ścieżki leasingowej programu „Mój elektryk”. Ścieżka stanowiła absolutnie kluczowy element systemu subsydiów i cieszyła się zdecydowaną największą popularnością wśród beneficjentów. Do momentu zawieszenia zostało w niej złożonych ok. 2/3 wniosków o dopłaty z programu „Mój elektryk”.

Mimo, że administracja rządowa zapowiedziała pozyskanie dodatkowego źródła finansowania i wznowienie naboru na wiosnę 2025 r., ostatecznie okazało się, że ścieżka leasingowa nie zostanie uruchomiona ponownie, a program „Mój elektryk” wkrótce przejdzie do historii. Zawieszenie ścieżki leasingowej doprowadziło do zdecydowanego spadku popytu na nowe, całkowicie elektryczne samochody osobowe i dostawcze (w listopadzie spadek rejestracji w tym pierwszym segmencie wyniósł aż 37% r/r).

Trudnej sytuacji nie poprawia fakt, że zawieszenie ścieżki leasingowej nastąpiło w ostatnich miesiącach roku, kiedy – co do zasady – wolumeny sprzedaży są najwyższe.



Źródło danych: „PEVO Index”, PSNM / IBRM Samar / OTOMOTO

Wadliwy program „Mój elektryk 2.0”

Program „Mój elektryk 2.0” to ogłoszony pod koniec 2024 r. następca programu „Mój elektryk”. Nowy, finansowany z KPO, instrument dofinansowania najprawdopodobniej nie przyniesie jednak oczekiwanych skutków rynkowych. Wśród największych wad programu można wymienić wykluczenie ze wsparcia najważniejszej grupy potencjalnych beneficjentów, oderwane od realiów rynkowych warunki otrzymania dodatkowych premii, nieobjęcie dopłatami samochodów dostawczych, czy bardzo ograniczony zakres konsultacji społecznych. W rezultacie wdrożenie programu tworzy ryzyko zmarnowania większości z 1,6 mld zł przeznaczonych na jego realizację.

Mój elektryk 2.0”, mimo licznych wad, mógłby stanowić pewne uzupełnienie „Mojego elektryka”, gdyby ten ostatni miał być kontynuowany. Jednak jako samodzielny instrument wsparcia, „Mój elektryk 2.0” nie przyniesienie efektu w postaci realnego wsparcia rozwoju rynku.

Założenia programu „Mój elektryk 2.0”

Budżet	1,6 mld PLN
Beneficjenci	<ul style="list-style-type: none"> > Osoby fizyczne > Osoby fizyczne prowadzące jednoosobową działalność gospodarczą (JDG)
Przedmiot i wysokość dofinansowania	<p>Zakup pojazdu zeroemisyjnego kategorii M1 (osoby fizyczne)</p> <ul style="list-style-type: none"> > 18 750 PLN (30 000 PLN*) > 10 000 PLN premii (5000 PLN*) przy zezłomowaniu pojazdu (nie wcześniej niż 1/02/2020 r), którego odbiorca premii jest właścicielem od co najmniej 3 lat > 11 250 PLN premii (5000 PLN*), jeżeli dochód nie przekracza 135 000 PLN rocznie > 40 000 PLN (łącznie) <hr/> <p>Leasing/wynajem długoterminowy pojazdu zeroemisyjnego kategorii M1 (osoby fizyczne)</p> <ul style="list-style-type: none"> > 30 000 PLN > 5000 PLN premii przy zezłomowaniu pojazdu (nie wcześniej niż 1/02/2020 r), którego odbiorca premii jest właścicielem od co najmniej 3 lat > 5000 PLN premii, jeżeli dochód nie przekracza 135 000 PLN rocznie > 40 000 PLN (łącznie) <hr/> <p>Zakup pojazdu, leasing, wynajem długoterminowy (JDG)</p> <ul style="list-style-type: none"> > 30 000 PLN (dofinansowanie do opłaty wstępnej w przypadku leasingu lub wynajmu) > 10 000 PLN premii przy zezłomowaniu pojazdu (nie wcześniej niż 1/02/2020 r), którego odbiorca premii jest właścicielem od co najmniej 3 lat > 40 000 PLN (łącznie)
	
Maks. cena pojazdu	225 000 PLN (netto)
Kwalifikowalność kosztów	Q3 2024 – Q1 2026

* dla posiadaczy Karty Dużej Rodziny

Największe wady programu „Mój elektryk 2.0”



Wykluczenie ze wsparcia kluczowej grupy beneficjentów (spółek handlowych)



Poważne ryzyko niewykorzystania znacznych środków finansowych, które mogłyby istotnie wpłynąć na rozwój zrównoważonego transportu



Potencjalne zastąpienie efektywnego instrumentu wsparcia niesprawdzonym, potencjalnie mało skutecznym programem



Nieuwzględniające realiów rynkowych i ekonomicznych warunki otrzymania premii za złomowanie starego pojazdu



Niezrozumiały brak wsparcia zeroemisyjnych samochodów dostawczych

Programy NFOŚiGW w obszarze eHDV, infrastruktury ładowania oraz przyłączy energetycznych w ostatniej fazie przygotowań

NFOŚiGW niemal sfinalizował wprowadzanie trzech kluczowych programów sybsydiów sektora transportu ciężkiego o łącznym budżecie 6 mld zł. Dotacjami zostaną objęte zeroemisyjne samochody ciężarowe, przeznaczona dla nich infrastruktura ładowania wysokiej mocy oraz przyłącza elektroenergetyczne. Rozpoczęcie naboru w ramach ww. programów nastąpi najprawdopodobniej w I kwartale 2025 r. Mimo że według pierwotnych zapowiedzi, programy miały zostać uruchomione jeszcze w 2024 r., niemal całkowite ukończenie procesu ich wdrażania należy uznać za jedno z najbardziej pozytywnych wydarzeń ostatnich 12 miesięcy w polskim sektorze elektromobilności.

Zakres programów wsparcia NFOŚiGW



„Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3”

Zeroemisyjne samochody ciężarowe



„Wsparcie budowy i/lub rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania dla transportu ciężkiego”

Stacje ładowania dla elektrycznych samochodów ciężarowych



„Budowa/rozbudowa sieci elektroenergetycznych na potrzeby ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy”

Przyłącza energetyczne do stacji ładowania

Łączny budżet **6 mld PLN**

„Mój rower elektryczny” wciąż czeka na uruchomienie

Ogłoszenie w lipcu 2024 r. planów wprowadzenia programu „Mój Rower Elektryczny” spotkało się z entuzjastyczną reakcją potencjalnych beneficjentów, branży zrównoważonej mobilności oraz władz samorządowych. Nowy instrument wsparcia miałby bardzo istotne znaczenie w kontekście redukcji emisji CO₂, promocji zdrowego stylu życia oraz rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej. Rower elektryczny jako alternatywa dla tradycyjnych środków transportu, wspiera walkę z zanieczyszczeniem powietrza, zmniejsza korki i promuje aktywność fizyczną. Decyzja o odmowie wsparcia programu przez Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) oraz brak konkretnych informacji ze strony administracji centralnej na temat planowanych działań ma coraz większe negatywne konsekwencje dla rozwoju ruchu rowerowego w Polsce. Efekt jest odwrotny od zamierzonego – rozwój rynku rowerów elektrycznych został całkowicie zatrzymany. Konsumenty, czekając na realizację programu, odroczyli swoje decyzje zakupowe. PSNM, w porozumieniu z przedstawicielami branży oraz samorządami, wystosowało do administracji rządowej w listopadzie 2024 r. list otwarty, zawierający apel o kontynuację prac nad programem „Mój Rower Elektryczny”.

Braki w polskim systemie wsparcia zeroemisyjnego transportu wciąż niewypełnione

Mimo bardzo wczesnego rozwoju nowej mobilności w Polsce wiele kluczowych obszarów rynku wciąż nie zostało objętych subsydiami. Można tu wymienić dotacje do niepublicznej infrastruktury ładowania oraz do używanych pojazdów elektrycznych. W obydwu przypadkach administracja deklarowała uruchomienie wsparcia, jednak ostatecznie obietnice nie zostały spełnione (dotyczy to dopłat do prywatnych punktów ładowania w ramach programu „Mój prąd” oraz używanych samochodów elektrycznych w ramach programu „Mój elektryk 2.0”). Przynosiło to negatywne skutki rynkowe, prowadząc do wstrzymywania decyzji zakupowych w oczekiwaniu na rozpoczęcie naborów. Ponadto, po zakończeniu programu „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”, system subsydiów w Polsce nie obejmuje wsparcia w tak ważnym (i niewystarczająco rozwiniętym obszarze) jak ogólnodostępna infrastruktura ładowania dla elektrycznych samochodów osobowych i dostawczych.

3

Prawo Unii Europejskiej



3

Prawo Unii Europejskiej

Unijne regulacje prawne wciąż pozostają podstawowym motorem napędowym transformacji sektora transportu w państwach członkowskich, w tym w Polsce. W 2024 r. rozpoczęto stosowanie lub uchwalono szereg nowych przepisów, które wzmacniają kurs Unii Europejskiej w kierunku dekarbonizacji. Nie wszystkie decyzje podjęte w obszarze unijnego prawodawstwa w 2024 r. można jednak ocenić pozytywnie.

Stosowanie AFIR stało się faktem: nowe, ambitne cele w zakresie rozbudowy infrastruktury ładowania

13 kwietnia 2024 r. rozpoczęto stosowanie przepisów AFIR, czyli Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Rozporządzenie nakłada na wszystkie państwa członkowskie, w tym Polskę, ambitne obowiązki dotyczące rozbudowy i funkcjonowania ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Niezależnie od bardzo dużej skali wyzwania związanego z realizacją celów AFIR, nowe rozporządzenie stanowi podstawowy czynnik motywujący administrację rządową do zapewnienia odpowiednich warunków (w tym m.in. programów wsparcia finansowego) przyspieszających budowę punktów ładowania, zwłaszcza wysokich mocy.

Wybrane obowiązki wynikające z AFIR

1. 

Moc ogólnodostępnej infrastruktury ładowania proporcjonalna do liczby zarejestrowanych samochodów osobowych i dostawczych z napędem elektrycznym

2. 

Strefy ładowania dla elektrycznych samochodów osobowych i dostawczych wzdłuż sieci TEN-T

Sieć bazowa TEN-T

Do końca 2025 r.

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**

Do końca 2027 r.

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

3. 

Strefy ładowania dla elektrycznych samochodów ciężarowych wzdłuż sieci TEN-T

Sieć bazowa TEN-T

Do końca 2025 r.

Na co najmniej **15%** długości sieci TEN-T obowiązek funkcjonowania maksymalnie co 120 km stref ładowania o mocy **≥ 1400 kW** każda, z czego co najmniej 1 punkt ładowania o mocy **≥ 350 kW**

Strefy ładowania
na każdym kierunku podróży

Do końca 2027 r.

Na co najmniej **50%** długości sieci TEN-T obowiązek funkcjonowania maksymalnie co 120 km stref ładowania o mocy **≥ 2800 kW** każda, z czego co najmniej 2 punkty ładowania o mocy **≥ 350 kW**

Do końca 2030 r.


Maksymalnie **co 60 km** obowiązek funkcjonowania stref ładowania o mocy **≥ 3600 kW** każda, z czego co najmniej 2 punkty ładowania o mocy **≥ 350 kW**

Utrzymanie norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dostawczych

W związku z obowiązywaniem Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 określającego normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych, od 2035 r. w Unii Europejskiej w praktyce przestaną być rejestrowane pojazdy osobowe i dostawcze z silnikami spalinowymi. Rozporządzenie wyznacza również cele przejściowe.

Naciski części branży motoryzacyjnej oraz wyniki wyborów do Parlamentu Europejskiego, w których znaczną część mandatów otrzymały ugrupowania sprzeciwiające się realizacji Europejskiego Zielonego Ładu, tworzyły ryzyko, że normy emisyjne zostaną złagodzone lub odłożone w czasie. Doprowadziłoby to do zdecydowanego wyhamowania tempa elektryfikacji flot w Unii Europejskiej. W 2024 r. nie podjęto jednak działań zmierzających do zmiany obecnych przepisów. Obowiązki w zakresie redukcji emisji pozostają obowiązującym prawem, nadal stanowią kluczowy czynnik sprzyjający rozwojowi elektromobilności w państwach członkowskich.

Wiążący cel redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów osobowych i dostawczych

Samochody	2020-2024*	2025-2029**	2030-2034**	2035–**
 Osobowe	95 g CO ₂ /km	93,6 g CO ₂ /km	49,5 g CO ₂ /km	0 g CO ₂ /km
 Dostawcze	147 g CO ₂ /km	153,9 g CO ₂ /km	90,6 g CO ₂ /km	0 g CO ₂ /km

* wg normy NEDC


** wg normy WLTP

Ambitniejsze obowiązki w zakresie redukcji emisji samochodów ciężarowych


26 czerwca 2024 r. weszło w życie zmienione Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich. W wyniku nowelizacji wprowadzono znacznie bardziej ambitne cele redukcji emisji CO₂: o 45% od 2030 r., 65% od 2035 r. oraz – docelowo – 90% od 2040 r. W rezultacie, nowe przepisy będą stanowić jeden z najważniejszych czynników motywujących producentów do sprzedawania jak największej liczby elektrycznych samochodów ciężarowych w państwach członkowskich UE oraz wprowadzania kolejnych modeli eHDV do oferty.

Wiążący cel redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich

Wcześniej

Samochody	Od 2025	Od 2030	Od 2035	Od 2040
 Ciężarowe	15%	30%	–	–

Obecnie

Samochody	Od 2025	Od 2030	Od 2035	Od 2040
 Ciężarowe	–	45%	65%	90%

Ambitniejsze obowiązki w zakresie rozbudowy budynkowej infrastruktury ładowania

28 maja 2024 r. weszła w życie nowelizacja Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (EPBD). W obszarze infrastruktury ładowania nowe przepisy przewidują znacznie bardziej ambitne obowiązki niż aktualnie obowiązujące. Wejście znowelizowanej EPBD w życie i jej oczekiwana implementacja do polskiego porządku prawnego (która powinna nastąpić do końca maja 2026 r.) poskutkują koniecznością wyposażania części budynków niemieszkalnych i mieszkalnych w punkty ładowania samochodów elektrycznych lub odpowiednie okablowanie umożliwiające instalację ładowarek.

Wybrane założenia znowelizowanej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1275 w sprawie charakterystyki energetycznej budynków:

Cele dla budynków nowych lub poddawanych renowacji



Budynki niemieszkalne posiadające więcej niż 5 miejsc parkingowych:

- > Co najmniej 1 na 5 miejsc parkingowych wyposażone w punkt ładowania (w przypadku biurowców co najmniej 1 na 2 miejsca parkingowe)
- > 50% miejsc parkingowych z okablowaniem przygotowawczym
- > Kanały na przewody elektryczne na pozostałych miejscach parkingowych



Budynki mieszkalne posiadające więcej niż 3 miejsca parkingowe (nowe):

- > Co najmniej 1 punkt ładowania
- > 50% miejsc parkingowych z okablowaniem przygotowawczym
- > Kanały na przewody elektryczne dla pozostałych miejsc parkingowych



Budynki mieszkalne posiadające więcej niż 3 miejsca parkingowe (remontowane):

- > 50% miejsc parkingowych z okablowaniem przygotowawczym
- > Kanały na przewody elektryczne dla pozostałych miejsc parkingowych

Euro 7 wprowadzone, ale znacznie złagodzone względem zapowiedzi

Pierwotne założenia nowego standardu emisji spalin Euro 7 były bardzo ambitne. Nowa norma miała zagwarantować znacznie większą względem Euro 6/VI redukcję emisji samochodów osobowych, dostawczych, ciężarówek i autobusów w rzeczywistych warunkach jazdy i przez znacznie dłuższy okres. Finalna wersja rozporządzenia została opublikowana w Dzienniku Ustaw UE w I połowie 2024 r., jednak wyznaczyła znacznie mniej rygorystyczne obowiązki. W szczególności, w odniesieniu do samochodów osobowych i dostawczych Euro 7 utrzymało obowiązujące limity emisji przewidziane w ramach normy Euro 6, wprowadzając jednak surowsze wymogi dotyczące cząstek stałych. Niezależnie od tego, Euro 7 stanie się kolejnym czynnikiem przyspieszającym elektryfikację flot w Unii Europejskiej.

Wybrane założenia Euro 7



Rozszerzenie katalogu weryfikowanych substancji emitowanych przez autobusy i samochody ciężarowe (m.in. o podtlenek azotu – N₂O)



Bardziej rygorystyczne limity emisji cząstek wytwarzanych podczas hamowania (w tym dla samochodów elektrycznych)



Surowsze wymogi dotyczące minimalnego okresu spełniania standardu emisji spalin (10 lat lub do 200 tys. km)



Wymogi dotyczące trwałości akumulatorów (co najmniej 72% pojemności przez 8 lat lub do 160 tys. km)

Niekorzystny dla polskiej gospodarki projekt regulacji wykonawczych do Rozporządzenia Bateriajnego odrzucony

Nie wszystkie wchodzące w życie lub projektowane w 2024 r. zmiany prawa Unii Europejskiej można ocenić pozytywnie. Negatywny przykład może stanowić jeden z opracowywanych przez Komisję Europejską aktów wykonawczych do Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542 w sprawie baterii i zużytych baterii. Przewidywał on metodologię obliczania śladu węglowego baterii uwzględniającą emisje CO₂ w miksie energetycznym danego kraju. Faworyzowałoby to producentów z państw członkowskich, które już dziś korzystają głównie z odnawialnych źródeł energii lub energii jądrowej, zamykając tym samym drogę do nowych inwestycji w Polsce i innych krajach Europy Środkowo-Wschodniej z mniej ekologicznym miksem energetycznym, wciąż opartym przede wszystkim na paliwach kopalnych. PSNM apelowało o zmianę proponowanych przepisów jako bardzo niekorzystnych dla gospodarek regionu CEE. Te starania przyniosły skutek – ostatecznie projekt został odrzucony.

4

Prawo polskie



4

Prawo polskie

W 2024 r. w przepisach krajowych regulujących sektor elektromobilności nie doszło do oczekiwanych zmian. Liczne bariery regulacyjne wciąż utrudniają rozwój sektora. Branża nadal liczy na wprowadzenie ponad 100 postulatów zmian systemowych opracowanych w ramach „Białej Księgi Nowej Mobilności” (w tym implementację dyrektyw RED), czy też kompleksową nowelizację Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych w celu dostosowania jej do przepisów AFIR.

Kontrowersyjna nowelizacja Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

W grudniu 2024 r. prezydent podpisał nowelizację Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Obok wprowadzania przepisów wspierających dekarbonizację transportu (tj. obowiązku ustanawiania stref czystego transportu w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, w których zostały przekroczone normy dwutlenku azotu czy wymogu nabywania przez największe gminy wyłącznie autobusów zeroemisyjnych od 1 stycznia 2026 r.) nowelizacja częściowo zniósła dotychczasowe obowiązki samorządów w zakresie elektryfikacji flot. Wdrożenie postulowanych zmian stanowi niekonsekwencję w odniesieniu do podmiotów, które w pełni lub w części zrealizowały cele wyznaczone w przepisach obowiązujących już od ponad 6 lat.

W związku z rozwojem technologicznym i coraz bogatszą ofertą rynkową, wiele usług (również komunalnych) może być już efektywnie wykonywana przez pojazdy elektryczne. Złagodzenie obowiązków jest szczególnie niezrozumiałe w kontekście bliskiego wprowadzenia subsydiów do zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych kategorii N2 oraz N3. Ponadto, niezależnie od ostatnich zmian, Ustawa o elektromobilności wciąż czeka na niezbędną, przekrojową nowelizację, dostosowującą jej przepisy do rozporządzenia AFIR.

Brak uwzględnienia kluczowych postulatów „Białej Księgi Nowej Mobilności”

Przygotowana przez PSNM we współpracy z 250 partnerami „Biała Księga Nowej Mobilności” obejmuje ponad 120 postulatów zmian regulacyjnych i systemowych, których wprowadzenie doprowadzi do zniesienia głównych barier hamujących elektryfikację polskiego transportu. Wdrożenie tych propozycji stanowi warunek niezbędny dla przyspieszenia rozwoju nowej mobilności w Polsce. Propozycje branży obejmują takie obszary jak ogólnodostępna infrastruktura ładowania, infrastruktura budynkowa i badania techniczne stacji ładowania, podatki i taryfy, strefy czystego transportu, transport ciężki (eHDV), implementacja Dyrektywy RED II/III, Strategia Nowej Mobilności, bezpieczeństwo pożarowe, rozporządzenie bateryjne, wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy, program „Mój elektryk” czy też pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne.

„Biała Księga Nowej Mobilności” została przekazana administracji centralnej w styczniu 2024 r. Większość postulatów branży nie została uwzględniona w projektach legislacyjnych. Każdy miesiąc opóźnienia w ich wprowadzaniu oddala Polskę od możliwości realizacji unijnych celów klimatycznych i transformacji gospodarki w kierunku zeroemisyjnym.

Obszary projektu

Biała Księga Nowej Mobilności

zakłada eliminację barier oraz wzmocnienie rynku poprzez wprowadzenie rekomendowanych rozwiązań w kluczowych obszarach:

<p>1</p>  <p>Infrastruktura ogólnodostępna</p>	<p>2</p>  <p>Infrastruktura budynkowa i badania techniczne stacji ładowania</p>	<p>3</p>  <p>Podatki i taryfy</p>	<p>4</p>  <p>Strefy Czystego Transportu</p>
<p>5</p>  <p>Transport ciężki (eHDV)</p>	<p>6</p>  <p>Implementacja Dyrektywy RED II – Carbon Credits</p>	<p>7</p>  <p>Strategia Nowej Mobilności</p>	<p>8</p>  <p>Bezpieczeństwo przeciwpożarowe – wytyczne ppoż.</p>
<p>9</p>  <p>Rozporządzenie w sprawie baterii</p>	<p>10</p>  <p>Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna</p>	<p>11</p>  <p>Program Mój elektryk</p>	<p>12</p>  <p>Pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne</p>

Dyrektywa RED II/III implementowana do polskiego prawa, ale z opóźnieniem i nie w pełnym zakresie

Jednym z symboli mało efektywnej legislacji w 2024 r. jest proces implementacji Dyrektywy w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (RED II/III). Wprowadzenie ww. dyrektywy do polskiego porządku prawnego od dawna stanowi jeden z głównych postulatów „Białej Księgi Nowej Mobilności” PSNM. Dyrektywa RED, która obowiązuje już od 5 lat, nie tylko wprowadza obowiązki w zakresie minimalnego udziału OZE w sektorze transportu, ale również instrumenty (tzw. mechanizm carbon credits), które mogą przynieść dodatkowe przychody operatorom ogólnodostępnych stacji ładowania i w konsekwencji przyspieszyć rozbudowę infrastruktury dla pojazdów zeroemisyjnych. Obecnie wciąż trwają prace na implementacją Dyrektywy, która ma nastąpić w ramach nowelizacji Ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Na negatywną ocenę zasługuje zarówno przewlekłość trwającego procesu legislacyjnego, jak i nieuwzględnienie w projekcie najnowszej wersji Dyrektywy, czyli RED III.

Niewystarczające zmiany prawa podatkowego

W 2024 r. nastąpiły również zmiany prawa podatkowego, które potencjalnie mogą mieć wpływ na rynek nowej mobilności. Ministerstwo Finansów pozytywnie przychyliło się do postulatów PSNM, wprowadzając zmiany do projektu rozporządzenia ws. zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących. Proponowane przepisy tworzyły ryzyko, że ze zwolnienia z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących nie będą mogły skorzystać podmioty z branży elektromobilności. Ostatecznie do treści rozporządzenia wprowadzono jednoznaczne zwolnienie obejmujące stacje ładowania. Natomiast przyjęta w 2024 r. Ustawa o zmianie ustawy o podatku rolnym, ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, ustawy o podatku leśnym oraz ustawy o opłacie skarbowej nie wymienia wprost stacji czy punktów ładowania jako przykładów budowli podlegających opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości. Jednocześnie nie zawiera jednoznacznego zwolnienia stacji ładowania z podatku od nieruchomości. Tworzy to ryzyko nadinterpretacji przepisów przez organy podatkowe w kolejnych miesiącach i latach, stając się potencjalnie kolejną barierą opóźniającą rozbudowę infrastruktury ładowania w Polsce.

5

Nowa mobilność w samorządach



5

Nowa mobilność w samorządach

Rok 2024 przyniósł wiele inicjatyw na rzecz zrównoważonej mobilności w miastach. W polskich samorządach przybywa systemów rowerów miejskich, takich jak Metrorower w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, elektrycznych autobusów oraz dróg rowerowych. Obowiązywać zaczęła również pierwsza strefa czystego transportu. Zainteresowanie nową mobilnością w samorządach dynamicznie rośnie, o czym świadczą zarówno podejmowane inicjatywy, jak i coraz większe zaangażowanie miast w działalność Komitetu Samorządowego PSNM, zrzeszającego już ponad 80 JST. Poważnym wyzwaniem wciąż pozostaje jednak m.in. wolne tempo rozbudowy ogólnodostępnej infrastruktury ładowania oraz rosnące koszty utrzymania zeroemisyjnej floty.

Pierwsza (druga) strefa czystego transportu w Polsce działa w Warszawie

Od 1 lipca br. w Warszawie zaczęła obowiązywać strefa czystego transportu (SCT). W efekcie, po ponad sześciu latach od wprowadzenia do polskiego porządku prawnego przepisów regulujących SCT, w Polsce powstał pierwszy taki obszar, nie licząc krótkoterminowego obowiązywania strefy w Krakowie w 2019 r. Warszawska SCT obejmuje 7% powierzchni miasta – obszar całego Śródmieścia i fragmenty dzielnic centralnych. Granice strefy pokrywają się z głównymi drogami i liniami kolejowymi, które nie zostały objęte strefą.

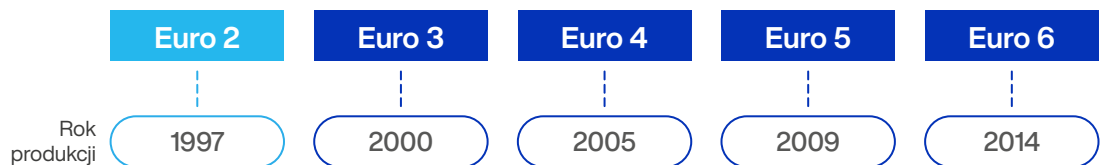
W 2024 r. SCT miała zacząć obowiązywać również w Krakowie. Obszar SCT miał zostać oparty o granice administracyjne miasta. Na skutek orzeczenia sądu administracyjnego, strefa w pierwotnie proponowanym kształcie nie została jednak wdrożona. Władze Krakowa zapowiedziały przyjęcie nowej, zmodyfikowanej uchwały. Proponowany, nowy termin rozpoczęcia obowiązywania SCT w stolicy Małopolski wyznaczono na 1 lipca 2025 r. Już wkrótce w polskich miastach powstanie więcej stref czystego transportu. To skutek nowelizacji Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wprowadzającej obowiązek ustanawiania SCT w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, w których zostały przekroczone normy dwutlenku azotu.

Wymogi strefy czystego transportu w Warszawie

Rok wdrożenia



Pojazd z silnikiem benzynowym



Pojazd z silnikiem Diesla



Zbyt wolne tempo rozbudowy ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w polskich miastach

W 2024 r. niemal 3/4 samochodów elektrycznych w Polsce jest zarejestrowane w gminach liczących ponad 50 tys. mieszkańców. Jednocześnie w 37 największych miastach powyżej 100 tys. mieszkańców funkcjonuje aż 56% wszystkich, ogólnodostępnych stacji ładowania w Polsce. Teoretycznie to bardzo dobry wynik, ale w praktyce rozbudowa infrastruktury dla pojazdów elektrycznych w polskich ośrodkach miejskich napotyka liczne, poważne przeszkody. Niezależnie od – wspólnych dla całego sektora – wyzwań przyłączeniowych, do największych barier w tym obszarze należą m.in. bardzo przewlekłe procedury uzgodnieniowe, niedostosowane do uwarunkowań rynkowych wymogi architektoniczne (w praktyce uniemożliwiające w niektórych miastach uruchamianie stacji DC), czy też wreszcie bardzo zróżnicowane stawki czynszu dzierżawy. W rezultacie w aż 19 z 37 największych miast w Polsce udział ogólnodostępnych, szybkich punktów ładowania DC jest nie większy niż 20%, a w 11 z 37 największych miast w Polsce liczba ogólnodostępnych punktów ładowania DC nie przekracza 10. Problemem pozostaje bardzo znaczna rozbieżność w wysokości stawek dzierżawy gruntów pod stacje ładowania w polskich miastach. Roczne koszty dzierżawy netto (w przypadku zajęcia 1 m² pod stację oraz 36 m² pod miejsca parkingowe dla EV) mogą wynieść od 50 zł (Rzeszów) do 18 542 zł (Szczecin). Najniższe, roczne koszty dzierżawy są mniejsze aż 371 razy od kosztów najwyższych. W konsekwencji infrastruktura ładowania EV w Polsce rozwija się zbyt wolno – w ponad 3 lata od terminu wyznaczonego w Ustawie o elektromobilności, obowiązków w zakresie minimalnej liczby punktów ładowania nie spełniono w niemal połowie zobowiązanych gmin. Kompleksową analizę wyzwań i potrzeb infrastrukturalnych samorządów oraz rekomendacje w tym zakresie zawiera raport PSNM pt. „Infrastruktura ładowania w polskich miastach”.

Rekomendacje PSNM w zakresie przyspieszenia rozbudowy ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w polskich miastach

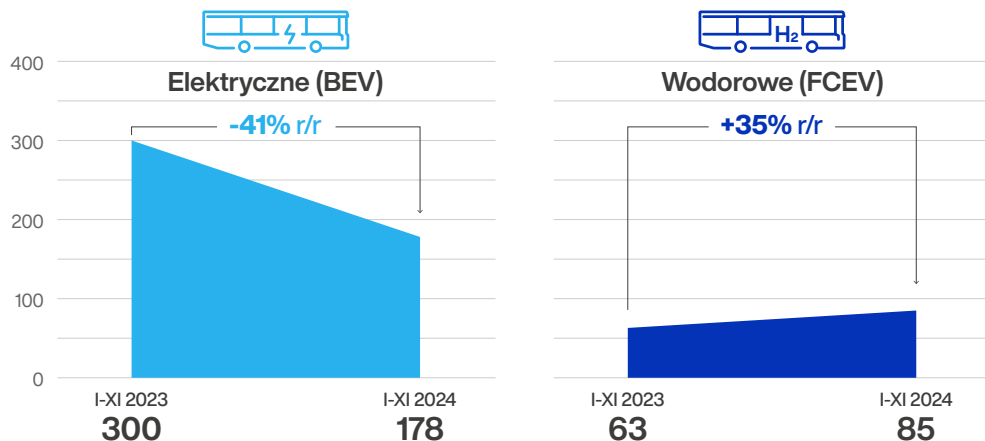
- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> → Ustanawianie wyspecjalizowanych organów, odpowiedzialnych za obszar infrastruktury ładowania oraz wprowadzenie zasady „jednego okienka” | <ul style="list-style-type: none"> → Uwzględnienie konieczności rozbudowy miejskiej infrastruktury ładowania przeznaczonej dla elektrycznych samochodów ciężkich |
| <ul style="list-style-type: none"> → Ujednoczenie i dostosowanie stawek dzierżawy gruntu pod stacje ładowania do uwarunkowań na rynku elektromobilności | <ul style="list-style-type: none"> → Udostępniania na oficjalnych stronach internetowych szczegółowych informacji na temat procedury zawierania umów dzierżawy gruntów pod stacje ładowania lub uruchomienie w tym celu infolinii |
| <ul style="list-style-type: none"> → Wydłużenie umownego okresu dzierżawy gruntu pod stacje ładowania | <ul style="list-style-type: none"> → Optymalne dostosowanie miejskiej sieci stacji ładowania do trendów rynkowych i technologicznych w sektorze elektromobilności |
| <ul style="list-style-type: none"> → Dostosowanie wymogów architektonicznych lub plastycznych do uwarunkowań na rynku elektromobilności | <ul style="list-style-type: none"> → Uruchamianie postępowań na budowę miejskiej infrastruktury ładowania z odpowiednim wyprzedzeniem (w trybie przetargowym) |
| <ul style="list-style-type: none"> → Zaplanowanie kolejnych etapów rozbudowy miejskiej sieci stacji ładowania | <ul style="list-style-type: none"> → Uwzględnianie ofert 2–3 operatorów stacji ładowania (w trybie przetargowym) |

Opóźniona elektryfikacja flot autobusowych

Przez pierwsze jedenaście miesięcy 2024 r. odnotowano bardzo duży spadek liczby rejestracji autobusów elektrycznych. Na podstawie danych z końca listopada liczba zarejestrowanych e-busów (BEV) wyniosła 178, czyli aż o 41% mniej niż w analogicznym okresie 2023 r. To największy procentowy spadek w tym segmencie w krótkiej historii polskiej elektromobilności (w roku 2019 odnotowano zmniejszenie liczby rejestracji o 11% r/r, zaś w roku 2022 o 22% r/r).

Wzrost odnotowano w segmencie autobusów wodorowych, jednak przy znacznie niższych wolumenach. Wg danych z listopada w 2024 r. w Polsce zarejestrowano 85 takich pojazdów, czyli o 35% więcej niż w analogicznym okresie 2023 r. Popyt na autobusy z ogniwami wodorowymi był jednak przede wszystkim konsekwencją bardzo atrakcyjnych warunków dofinansowania takich pojazdów z programu „Zielony Transport Publiczny”. Analogicznie do sektora infrastruktury, obecna liczba rejestracji autobusów zeroemisyjnych w Polsce jest wypadkową wcześniejszej sytuacji regulacyjnej, rynkowej i finansowej oraz decyzji miast i przewoźników podejmowanych wiele miesięcy temu. Z perspektywy samorządów bardzo poważnym wyzwaniem pozostają nie tylko koszty zakupu zeroemisyjnych pojazdów, ale również koszty ich utrzymania. Sytuacji nie poprawi decyzja URE o podniesieniu od 2025 r. o 11% opłaty mocowej, co wpłynie negatywnie na koszty ładowania e-busów.

Liczba rejestracji autobusów zeroemisyjnych w Polsce



Źródło danych: „Licznik Elektromobilności”, PSNM/PZPM

Rower miejski podbija kolejne polskie miasta

Do ponad 27,4 tys. sztuk zwiększyła się liczba rowerów miejskich dostępnych w polskich miastach, co oznacza wzrost o 28,2% w porównaniu do 2023 r. Na odnotowany wzrost wpłynęło w znacznym stopniu pojawienie się dwóch dużych i wyjątkowo udanych systemów rowerów miejskich: Trójmiejskiego – MEVO, który oferuje 4000 rowerów elektrycznych, oraz Metroroweru – największego systemu w Polsce i trzeciego w Europie.

W sezonie swojego debiutu Metrorower zanotował 1 milion przejazdów. Dodatkowo, Metrorower stanowi przykład zintegrowanego systemu mobilności, dzięki włączeniu go do środków Transportu GZM.



Obecnie z roweru miejskiego w codziennych podróżach mogą korzystać mieszkańcy 130 polskich miast.

6

Przemysł i gospodarka



6

Przemysł i gospodarka

W 2024 r. wciąż brakowało głębszej refleksji, że postępująca na całym świecie transformacja w kierunku zeroemisyjnym, może być dla Polski szansą. Nie podejmowano wiążących działań w tym zakresie. Potencjalnie strategiczne projekty pozostają w fazie zawieszenia, zaś obszary, w których polskie firmy zajmowały wcześniej czołowe pozycje w europejskich łańcuchach dostaw (m.in. branża bateryjna), znajdują się w coraz trudniejszym położeniu.

Brak strategii wspierającej transformację polskiego sektora motoryzacyjnego w kierunku zeroemisyjnym

Trwająca transformacja w obszarze transportu to dla Polski historyczna szansa na rozwój gospodarczy, podwyższenie konkurencyjności przedsiębiorstw, wzrost PKB i stworzenie tysięcy nowych miejsc pracy. W wymiarze przemysłowym globalny wyścig o prymat w sektorze nowej mobilności trwa już od dawna. Najbliższe lata zdecydują, które państwa znajdą się w gronie liderów rynku, a które pozostaną biernymi obserwatorami zachodzących zmian. Według analiz PSNM, pod warunkiem zapewnienia odpowiednio przyjaznego otoczenia inwestycyjno-regulacyjnego, do 2040 r. nowa mobilność może odpowiadać nawet za ponad 5% polskiego PKB, stając się jedną ze strategicznych gałęzi gospodarki. W 2024 r. administracja rządowa w Polsce nadal nie wyznaczyła celów rozwoju sektora elektromobilności w wymiarze gospodarczym. To niezbędny warunek zdecydowanego przyspieszenia rozwoju w obszarze produkcyjnym i badawczo-rozwojowym branży e-mobility.

Podobne cele zostały wyznaczone przez szereg państw na całym świecie. Przykładem może być Francja. Zaprezentowany w 2021 r. plan prezydencki „France 2030” przewiduje, że produkcja samochodów elektrycznych i hybrydowych w tym kraju ma osiągnąć poziom miliona pojazdów do 2030 r.

Tymczasem w Polsce nadal nie opracowano dokumentów adresujących podobne potrzeby w perspektywie krótko- i długoterminowej. Rodzi to poważne ryzyko w kontekście zmian, jakie sektor automotive przechodzi na całym świecie oraz w odniesieniu do jego znaczenia dla całej polskiej gospodarki (branża odpowiada za 8% polskiego PKB, 13,5% rocznego eksportu i zapewnia prawie pół miliona miejsc pracy). Skumulowana, globalna wartość pojazdów elektrycznych sprzedanych do 2030 r. wyniesie 9 bln dolarów, zaś do roku 2050 wzrośnie do 63 bln dolarów.

Niestety, w Polsce wciąż nie dostrzega się strategicznego znaczenia wsparcia dywersyfikacji działalności przedsiębiorstw, które koncentrują się na dostawach podzespołów dla pojazdów konwencjonalnych oraz konieczności stworzenia możliwie optymalnych warunków dla inwestorów z obszaru nowej mobilności. Ponadto, kolejne rządy skupiają się (ciągle w niewystarczającym stopniu) wyłącznie na transporcie drogowym, pomijając tak ważne (i wymagające dekarbonizacji) obszary jak awiacja, transport morski, kolejowy i żegluga śródlądowa. Stanowi to potwierdzenie braku spójnej, wyznaczonej na poziomie centralnym, strategii transformacji Polski w kierunku zeroemisyjnym.

Trudna sytuacja polskiego przemysłu bateryjnego

Brak wystarczającego wsparcia przemysłu nowej mobilności przez administrację centralną w Polsce potwierdzają dane dotyczące aktualnej kondycji polskiej branży bateryjnej. To obecnie jeden z najważniejszych (o ile nie najważniejszy) filar polskiego przemysłu nowej mobilności.

W 2023 r. wartość eksportu baterii litowo-jonowych z Polski wyniosła niemal 11 mld EUR. Nasz kraj pod względem wielkości produkcji znalazł się na 2 miejscu na świecie. Sytuacja zmieniła się na niekorzyść w 2024 r. Na podstawie danych Polskiego Instytutu Ekonomicznego w okresie od stycznia do lipca 2024 r. wartość eksportu baterii litowo-jonowych z Polski wyniosła 3,2 mld euro. To oznacza spadek o 58,2% w porównaniu z analogicznym okresem 2023 r. Eksport był niższy również w odniesieniu do roku 2022 (o ponad ¼).

W 2024 r. przejawami trudnej sytuacji rynkowej polskiej branży bateryjnej była m.in. decyzja Northvolt o zakończeniu wytwarzania magazynów energii w Gdańsku, czy też przeniesienie produkcji ogniw litowo-jonowych do samochodów elektrycznych Forda z fabryki LG Energy Solution w Biskupicach do USA (z uwagi na znacznie atrakcyjniejsze warunki finansowe zapewnione producentom baterii w Stanach Zjednoczonych).

Jednocześnie, Polskę omijają kolejne, potencjalnie strategiczne inwestycje, które są lokowane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej (również w regionie CEE).

Projekt Izery bez finalizacji w 2024 r.

Realizowany od 2016 r. projekt Izery zaliczył już bardzo poważne opóźnienie za czasów poprzedniego rządu. Niedofinansowanie, zmiany akcjonariuszy, czy też kolejne przesunięcia harmonogramu postawiły celowość realizacji projektu pod bardzo dużym znakiem zapytania. Ostatecznie, w grudniu 2024 r. administracja centralna poinformowała, że marka Izera nie trafi na rynek. W zamian ma powstać tzw. „klaster elektromobilności”, oparty na międzynarodowych partnerstwach oraz na współpracy z lokalnymi partnerami przemysłowymi. Według zapowiedzi skoncentruje się on na produkcji samochodów całkowicie elektrycznych i wprowadzeniu nowych marek na rynek europejski, jak również na rozwoju potencjału w zakresie badań i rozwoju.

WYDAWCA

Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM)

psnm.org

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Jan Wiśniewski

Łukasz Witkowski

Dyrektor Operacyjny PSNM

WSPÓŁPRACA

F5A New Mobility Research and Consulting



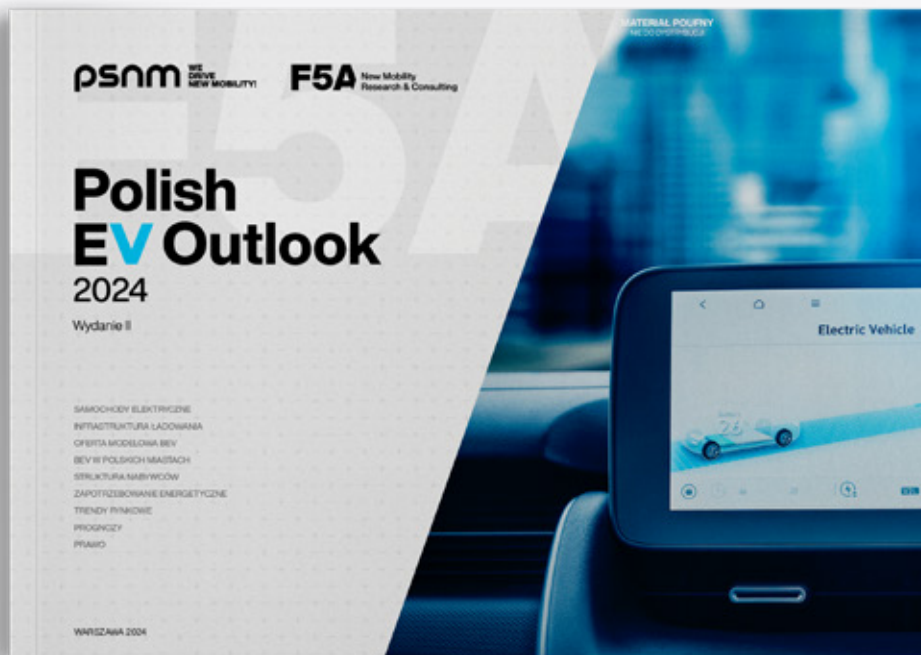
PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD

Magda Furmanek

Wszelkie prawa zastrzeżone

Warszawa, 2024

Polish EV Outlook 2024



Jedyna, w pełni kompleksowa, analiza rynku elektromobilności w Polsce

SAMOCHODY DOSTĘPNE MODELE INFRASTRUKTURA PRAWO

ZAPOTRZEBOWANIE ENERGETYCZNE TRENDY RYNKOWE PROGNOZY

Współpraca

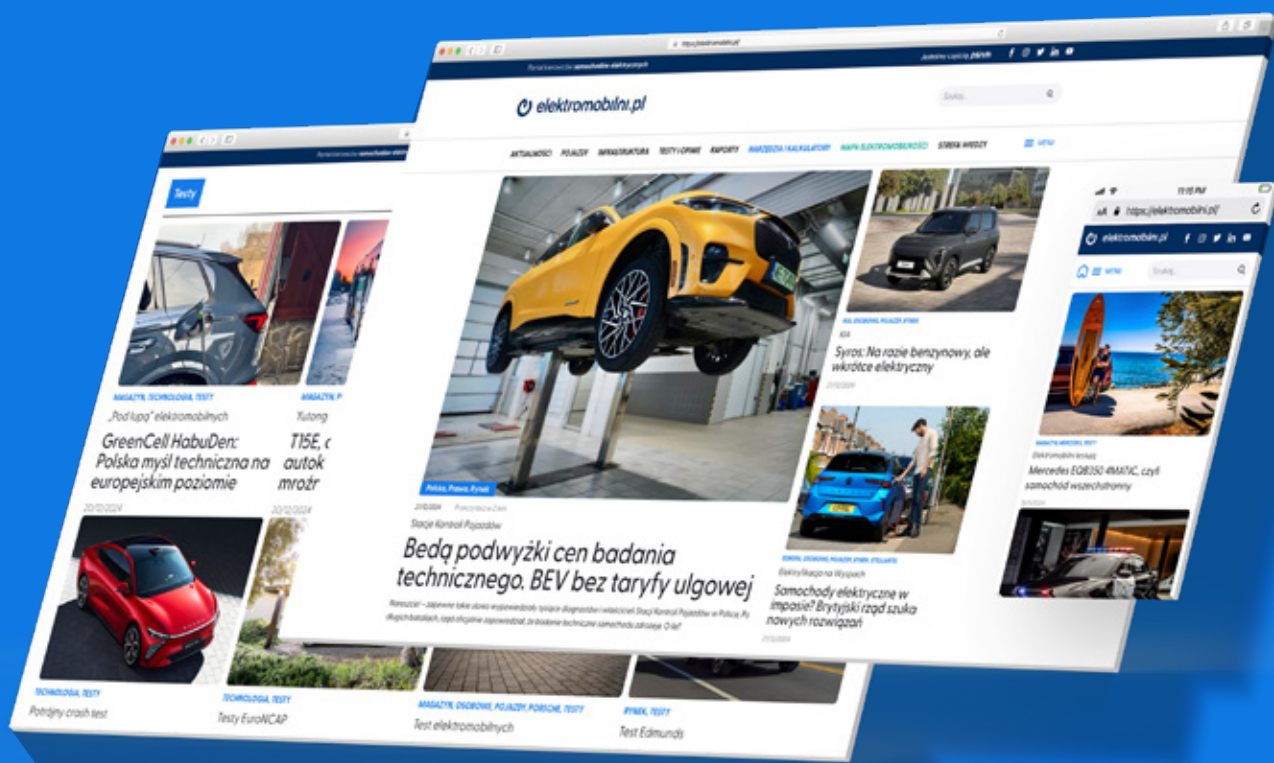
F5A New Mobility
Research & Consulting



UZYSKAJ DOSTĘP
JUŻ TERAZ!

polishevoutlook.pl

elektromobilni.pl



Portal kierowców samochodów elektrycznych

Wiodące źródło informacji na temat zrównoważonej mobilności

Partnerzy strategiczni

EKO ENERGETYKA SMART ENERGY SYSTEMS

greenway



OTOMOTO

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
THE KEY TO MOBILITY

Partnerzy branżowi

BNP PARIBAS

GARO

VOLVO

Organizator

psnm WE DRIVE NEW MOBILITY!

psnm WE
DRIVE
NEW MOBILITY!

psnm.org