

pspa

POLSKIE STOWARZYSZENIE
PALIW ALTERNATYWNYCH

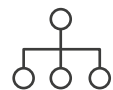
member of
AVERE
The European Association
for Electromobility



**Napędzamy
elektromobilność!**

pspa.com.pl | orpa.pl | elektromobilni.pl





Integrujemy

polskie i zagraniczne firmy z wielu branż, które wspólnie działają na rzecz ukształtowania odpowiedniego otoczenia gospodarczego, pozwalającego na rozwój zero- i niskoemisyjnego transportu w Polsce



Monitorujemy

rynek EV w Polsce i Europie oraz zmiany w legislacji na poziomie krajowym i europejskim. Dostarczamy kluczowe analizy i informacje biznesowe



POLSKIE STOWARZYSZENIE
PALIW ALTERNATYWNYCH

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych

to największa, w pełni reprezentatywna organizacja branżowa, zajmująca się kreowaniem rynku elektromobilności i paliw alternatywnych w Polsce



Zabiegamy

o lepsze prawo, reprezentując firmy wobec administracji publicznej. Bierzemy udział w konsultacjach społecznych, opiniujemy projekty aktów prawnych



Wydajemy

raporty i opinie, realizujemy badania i kampanie społeczne. Zwiększamy wiedzę i budujemy świadomość społeczną w zakresie ekologicznego transportu

	MOTORYZACJA			INFRASTRUKTURA			PALIWO I ENERGETYKA		
FINANSE									
	RETAIL			UCZELNIE I INSTYTUCJE		SAMORZĄDY	KONSULTING	START-UPY	

TRANSPORT I LOGISTYKA

KANCELARIE

Wybrani członkowie

(w tym instytucje partnerskie oraz podmioty pozostające w trakcie procesu uzyskania statusu Członka Wspierającego)

Pojazdy

17 mln

samochodów osobowych
zarejestrowanych w Polsce
na koniec 2017 r.

0,5 mln

nowych samochodów
rejestranych w Polsce
każdego roku

3 tys.

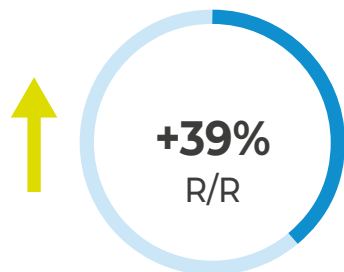
pojazdów elektrycznych
w Polsce



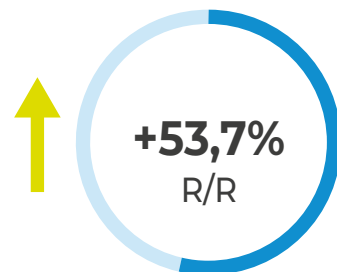
DANE NIE SĄ IMPONUJĄCE, ALE
NALEŻY PODKREŚLIĆ, ŻE CHOĆ
POLSCY NABYWCY POJAZDÓW
ELEKTRYCZNYCH NIE MOGĄ
OBECNIE LICZYĆ NA WSPARCIE
RZĄDU, LICZBA EV
SYSTEMATYCZNIE ROŚNIE

Pojazdy

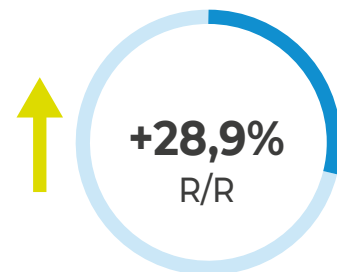
NOWE REJESTRACJE POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH W 2017 R.



216 566
(2016 R. | 155 757)
zarejestrowanych samochodów elektrycznych*



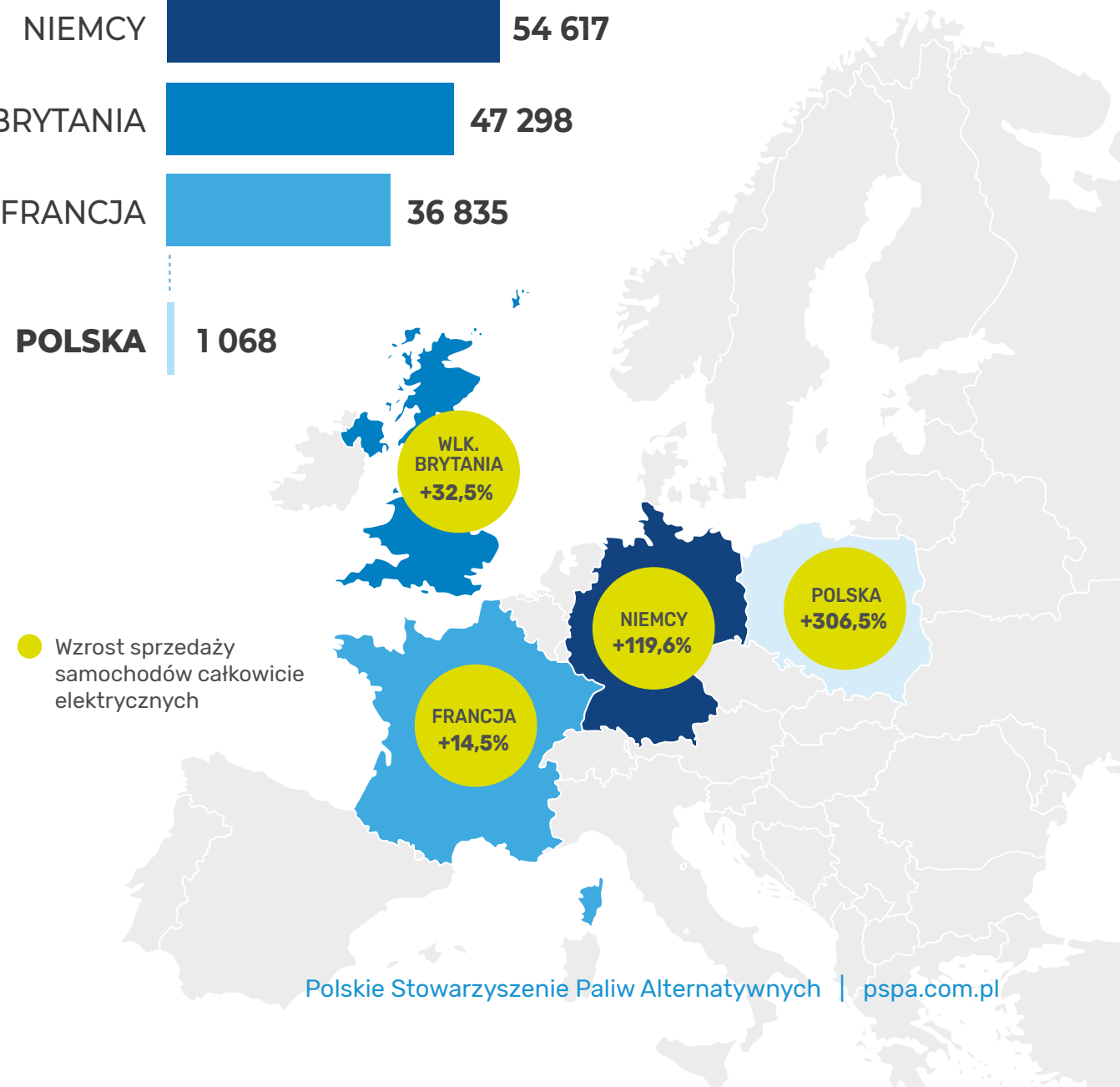
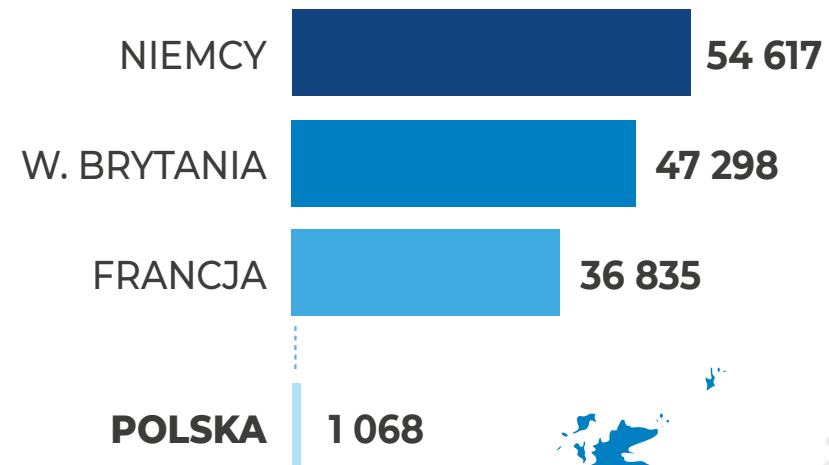
97 571
(2016 R. | 63 479)
zarejestrowanych samochodów całkowicie elektrycznych typu BEV



115 405
(2016 R. | 89 532)
zarejestrowanych hybryd typu „plug-in”

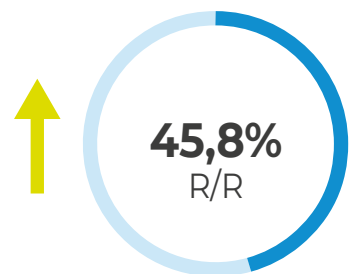
* pojazdy w pełni elektryczne, pojazdy zasilane ogniwami paliwowymi, hybrydy typu „plug-in”, samochody elektryczne z range extenderem

KRAJE Z NAJWIĘKSZĄ LICZBĄ ZAREJESTROWANYCH SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH | I-IV KW. 2017 R.

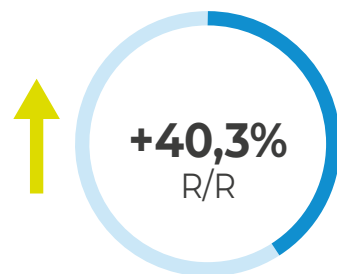


Pojazdy

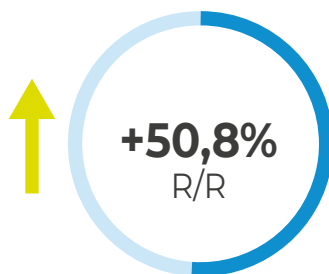
NOWE REJESTRACJE POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH W I POŁOWIE 2018 R.



143 017
(2017 R. | 98 086)
zarejestrowanych samochodów elektrycznych*



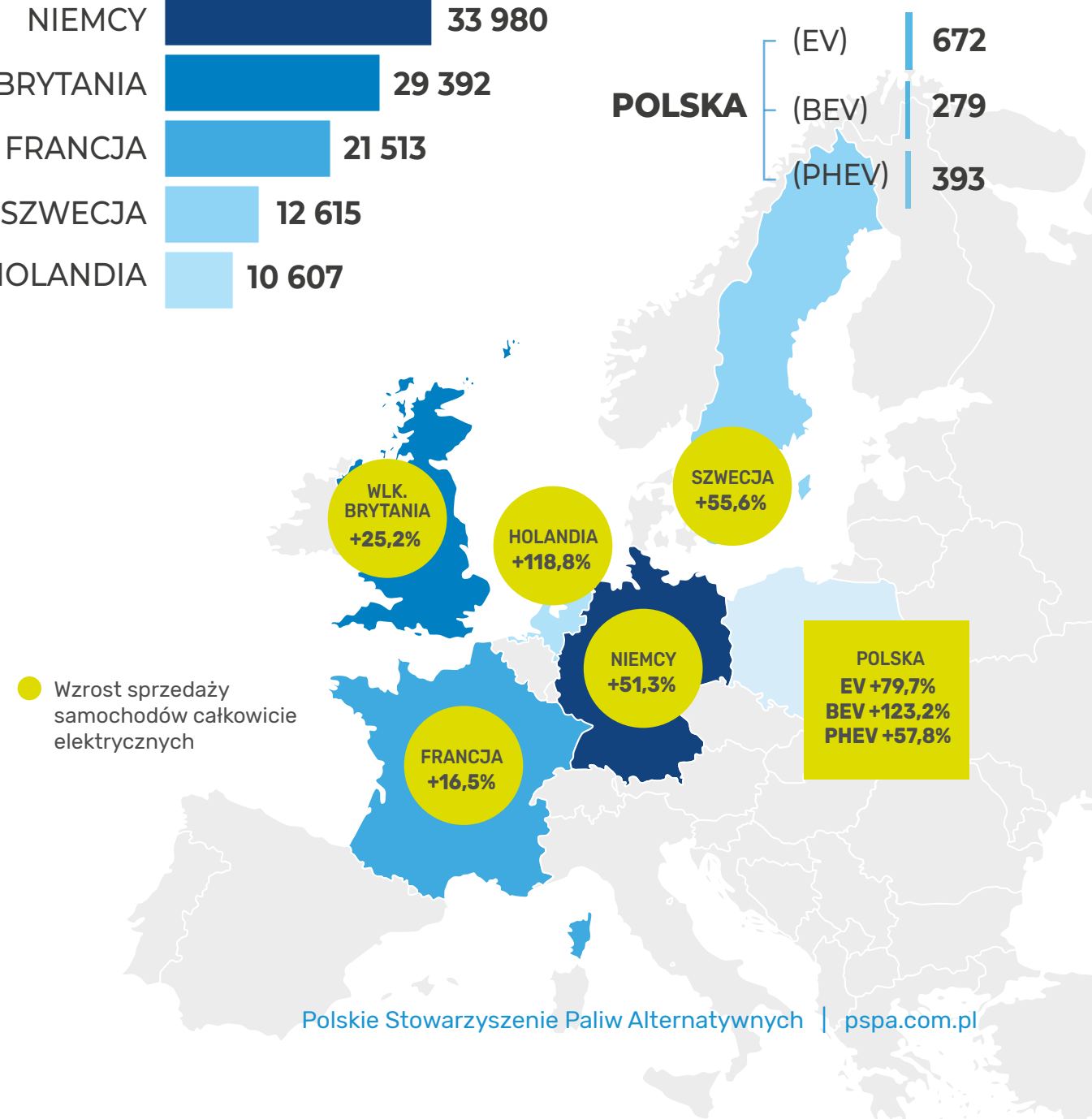
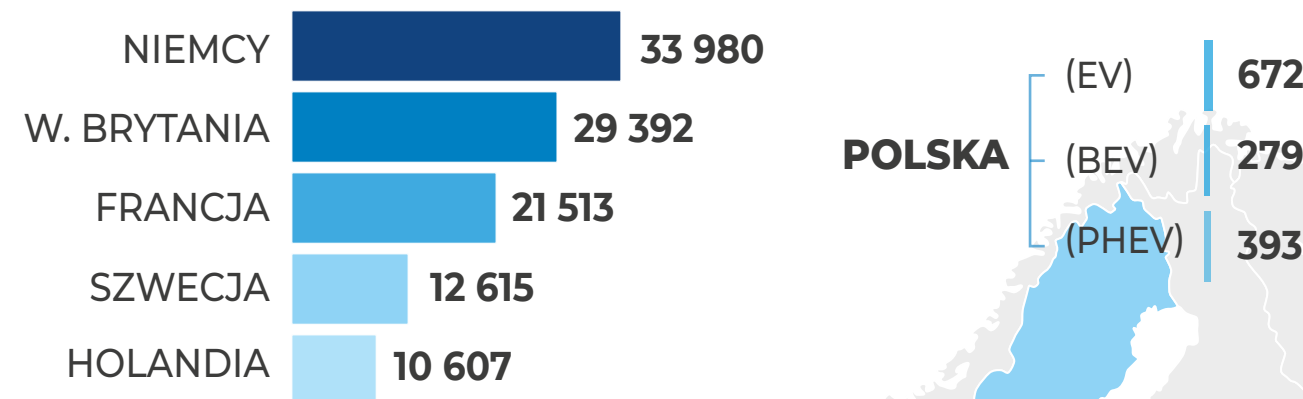
65 713
(2017 R. | 46 838)
zarejestrowanych samochodów całkowicie elektrycznych typu BEV



77 304
(2017 R. | 51 248)
zarejestrowanych hybryd typu „plug-in”

* pojazdy w pełni elektryczne, pojazdy zasilane ogniwami paliwowymi, hybrydy typu „plug-in”, samochody elektryczne z range extenderem

KRAJE Z NAJWIĘKSZĄ LICZBĄ ZAREJESTROWANYCH SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH | I-II KW. 2018 R.



Infrastruktura



150 000

STACJI ŁADOWANIA POJAZDÓW
ELEKTRYCZNYCH
FUNKCJONUJE W EUROPIE



300
STACJI
W POLSCE

2020



6 400

punktów ładowania

50 000

pojazdów elektrycznych

2025



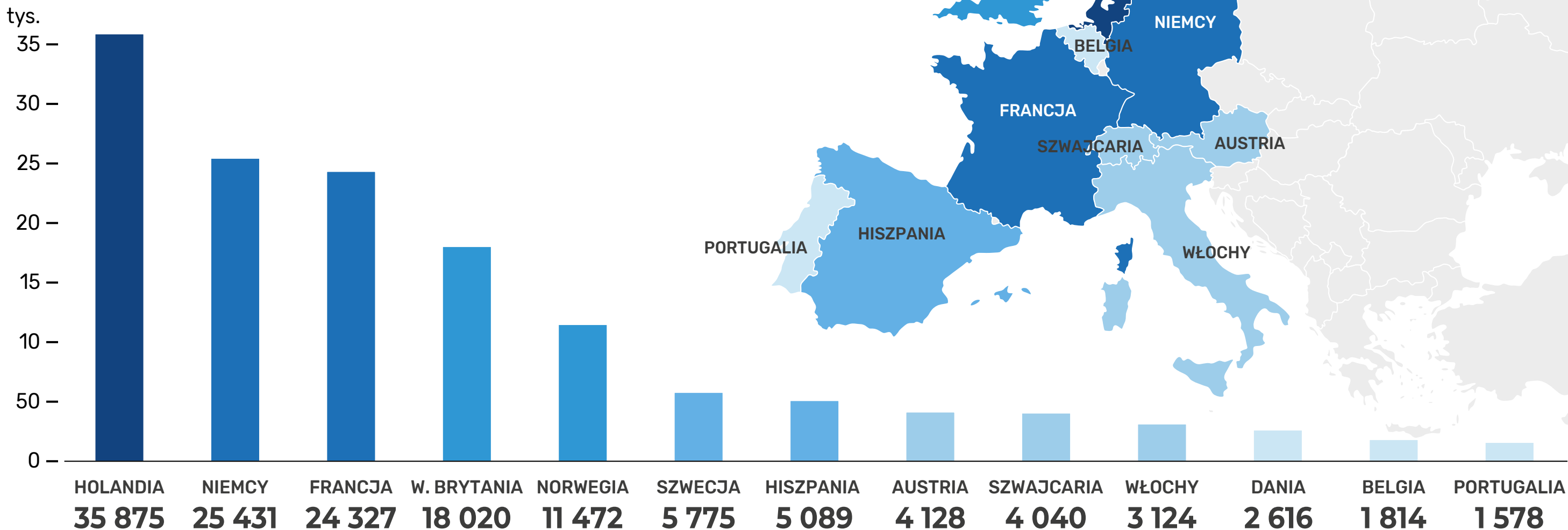
W pełni rozwinięta
infrastruktura

1 mln

pojazdów elektrycznych

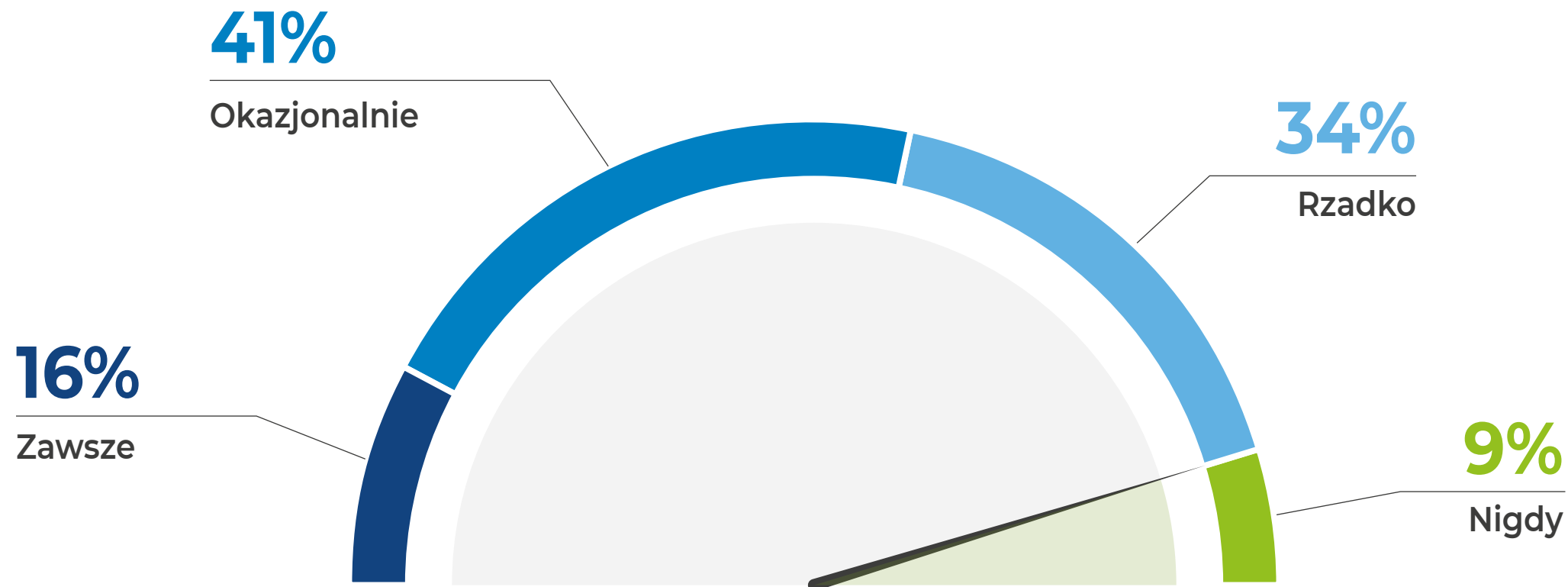
Infrastruktura

LICZBA PUNKTÓW ŁADOWANIA
W WYBRANYCH KRAJACH EUROPY



Norwegia Doświadczenia praktyczne

CZY PODRÓŻUJĄC SAMOCHODEM ELEKTRYCZNYM DOŚWIADCZYŁAŚ/EŚ KOLEJEK DO STACJI ŁADOWANIA?



Infrastruktura

USTAWA O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH

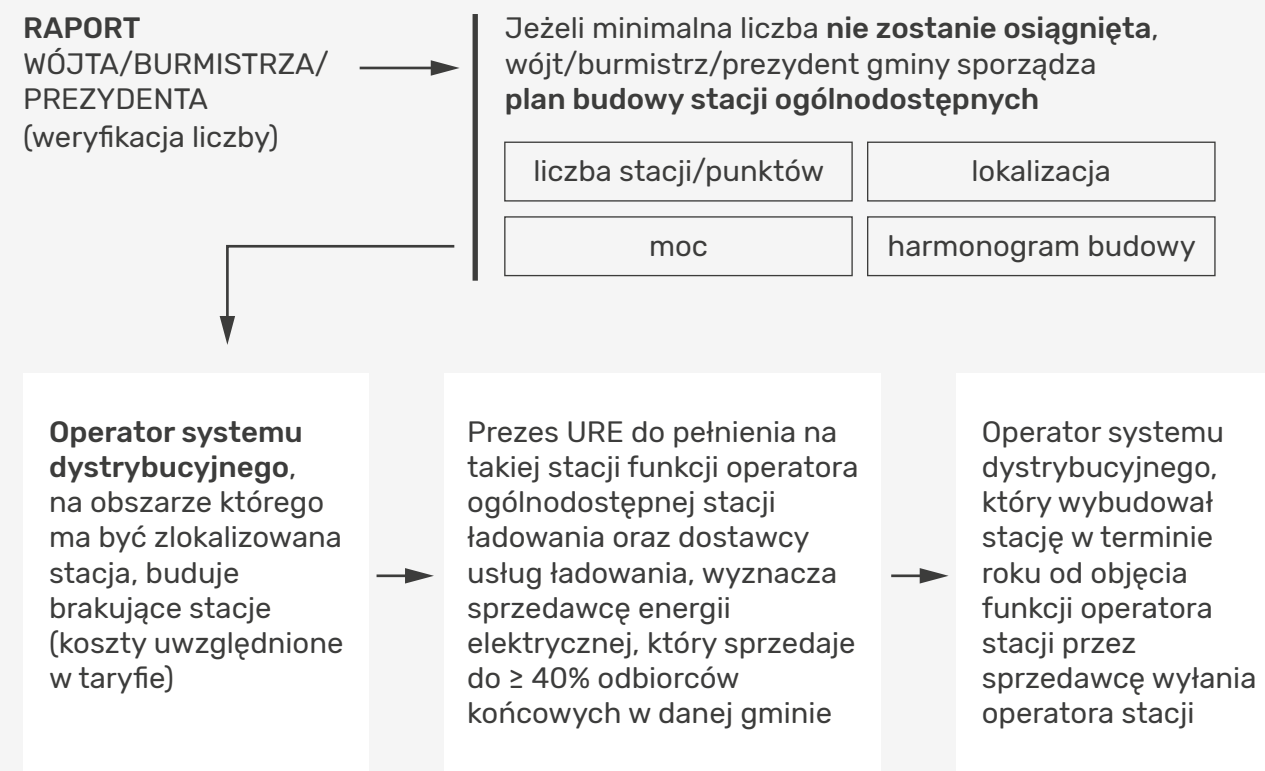
Budowa ogólnodostępnych punktów ładowania w gminach

ETAP 1 | NA ZASADACH KOMERCYJNYCH

Minimalna liczba punktów ładowania w ogólnodostępnych stacjach ładowania w gminach (do 31 grudnia 2020 r.)

> 1 000 000 mieszkańców	> 300 000 mieszkańców	> 150 000 mieszkańców	> 100 000 mieszkańców
≥ 600 000 pojazdów samochodowych	≥ 200 000 pojazdów samochodowych	≥ 95 000 pojazdów samochodowych	≥ 60 000 pojazdów samochodowych
≥ 700 pojazdów samochodowych na 1 000 mieszkańców	≥ 500 pojazdów samochodowych na 1 000 mieszkańców	≥ 400 pojazdów samochodowych na 1 000 mieszkańców	≥ 400 pojazdów samochodowych na 1 000 mieszkańców
1 000 PUNKTÓW ŁADOWANIA	210 PUNKTÓW ŁADOWANIA	100 PUNKTÓW ŁADOWANIA	60 PUNKTÓW ŁADOWANIA

ETAP 2 | DO 15 STYCZNIA 2020 R.

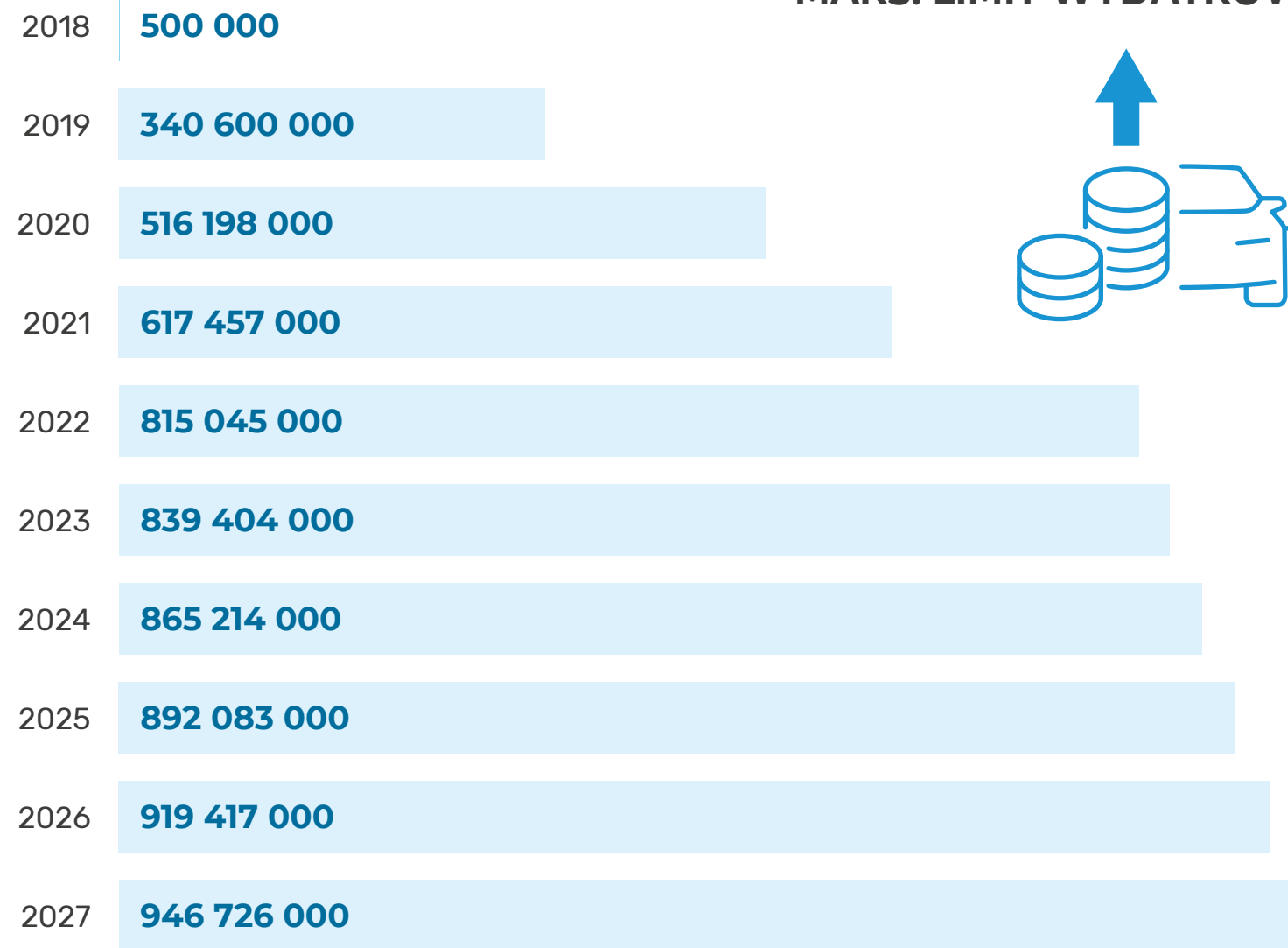


Fundusz Niskoemisyjnego Transportu

6,7
mld PLN

do 2027

MAKS. LIMIT WYDATKÓW FUNDUSZU
(w PLN)



Infrastruktura

GDZIE CHCIAŁBYŚ ŁADOWAĆ SWÓJ SAMOCHÓD ELEKTRYCZNY?

Preferowany rodzaj ładowarki w różnych miejscach

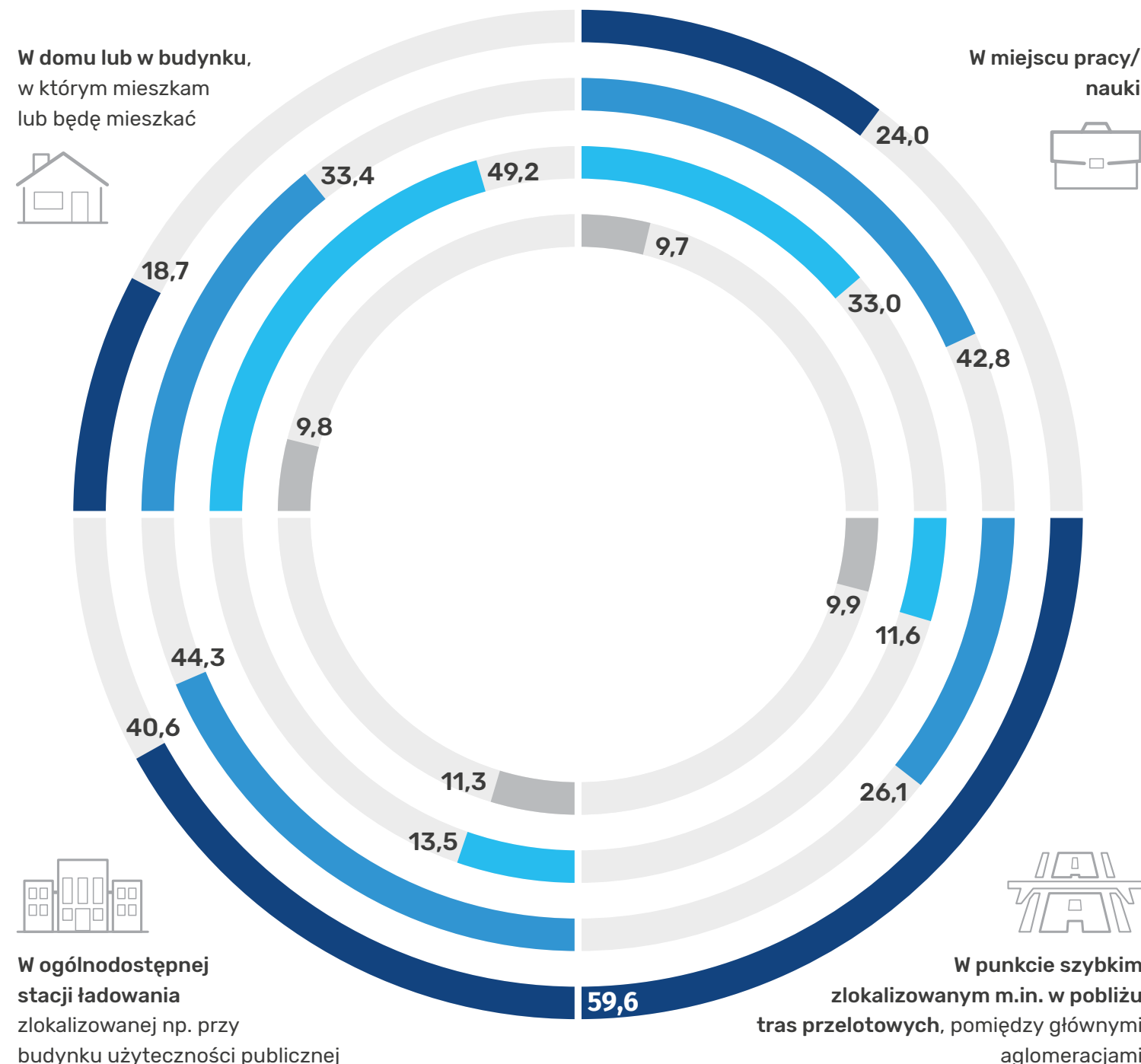
(dane w %)

Biorąc pod uwagę powyższą charakterystykę punktów ładowania*, jakie Twoim zdaniem są kluczowe dla rozwoju rynku? Gdzie i w jaki sposób chciałbyś (chciałabyś) ładować swój pojazd elektryczny?*

- **Ładowarka szybka**
 (czas ładowania: 20-40 min, koszt ładowania: wysoki)
- **Ładowarka średnia**
 (czas ładowania: 3-5 h, koszt ładowania: średni)
- **Ładowarka wolna**
 (czas ładowania: 8-12 h, koszt ładowania: niski)
- **Nie wiem**

* Respondent zapoznawał się wcześniej z krótkim opisem ładowarek o różnych prędkościach i kosztach związanych z ich wkorzystaniem;

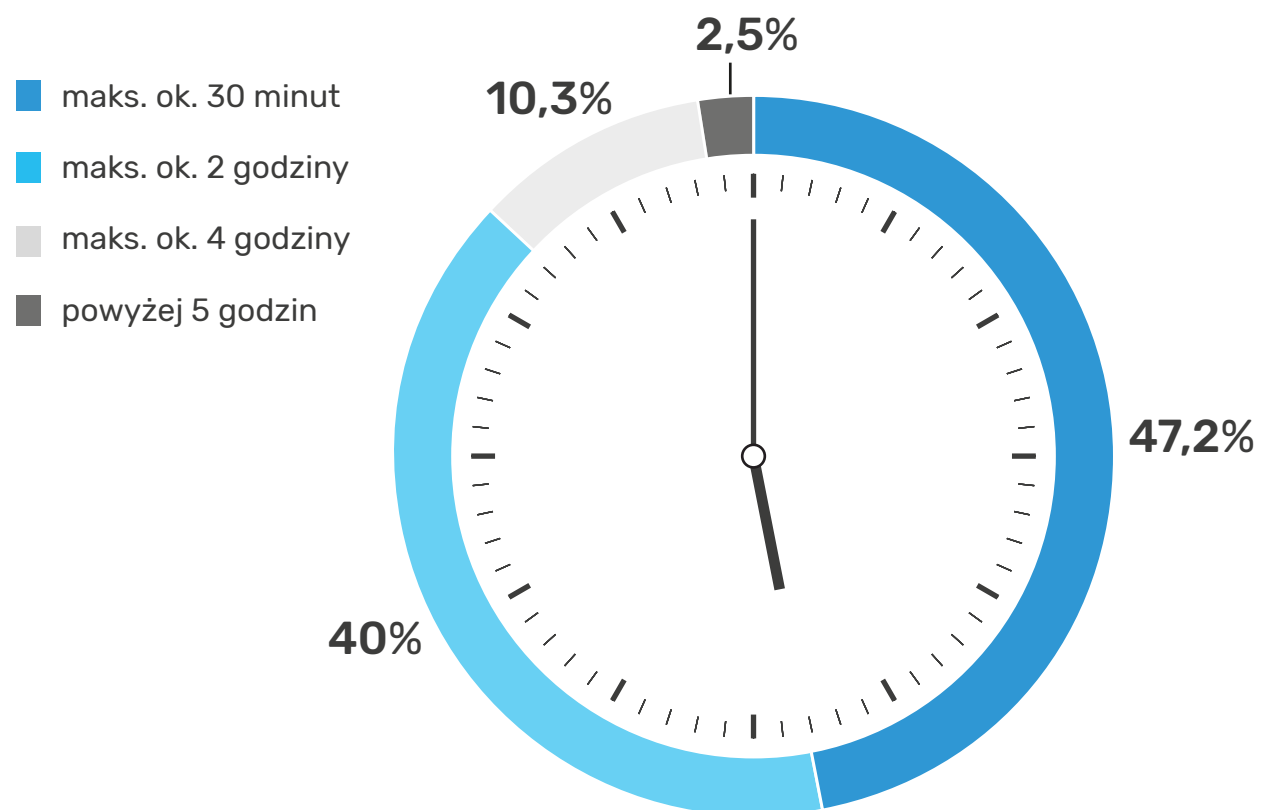
** Pytanie zadawane wszystkim badanym – możliwość wskazania do 2 odpowiedzi dla każdej lokalizacji



Infrastruktura

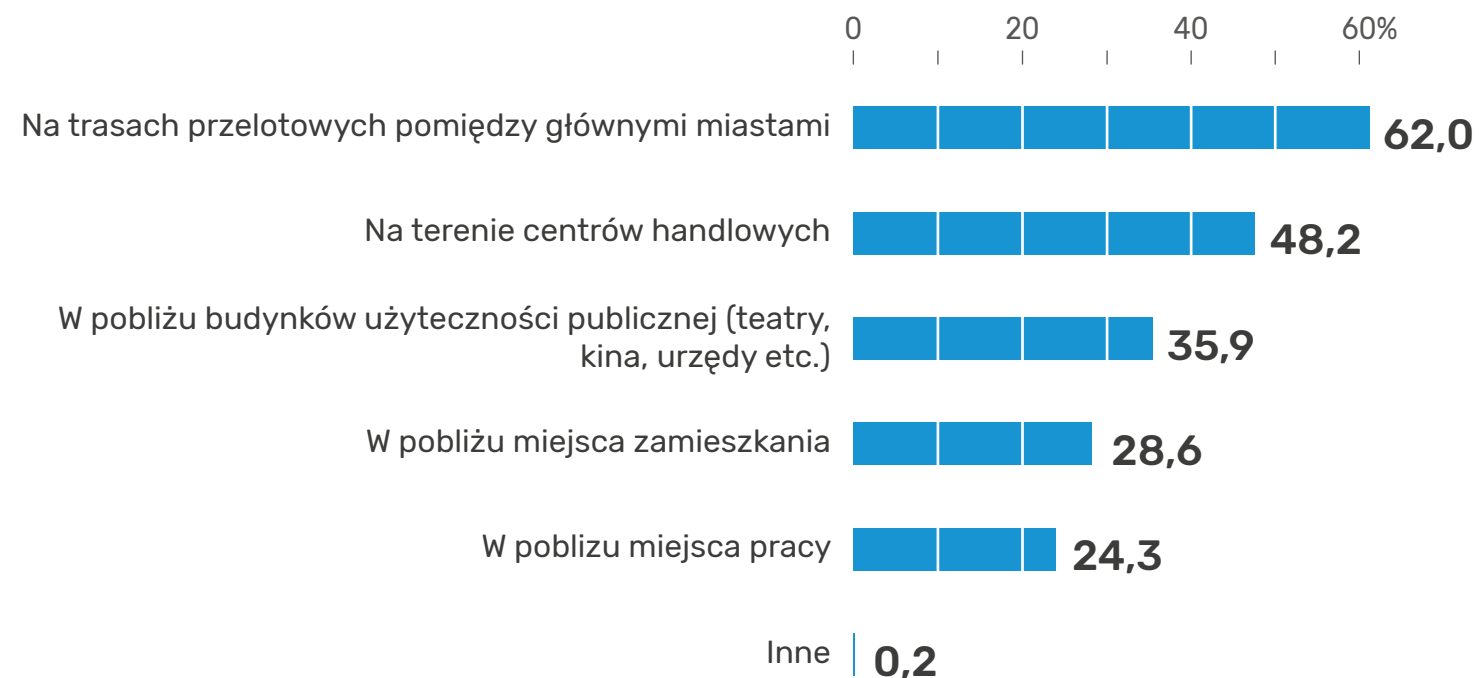
Akceptowalny czas ładowania samochodu elektrycznego (płatnego)

(dane w %)



Szybkie ładowarki (umożliwiające naładowanie samochodu w ok. 20-40 minut) powinny w pierwszej kolejności powstać*

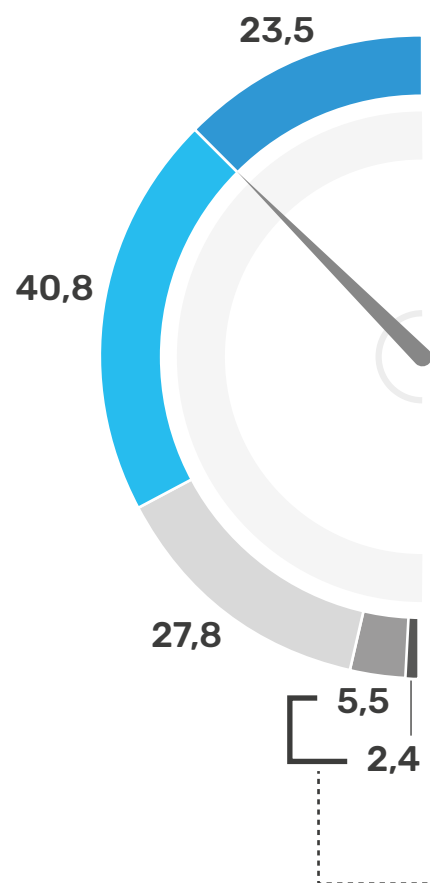
(dane w %)



Infrastruktura

Decyzja o dłuższej podróży EV, mając możliwość skorzystania z szybkiej ładowarki

(dane w %)

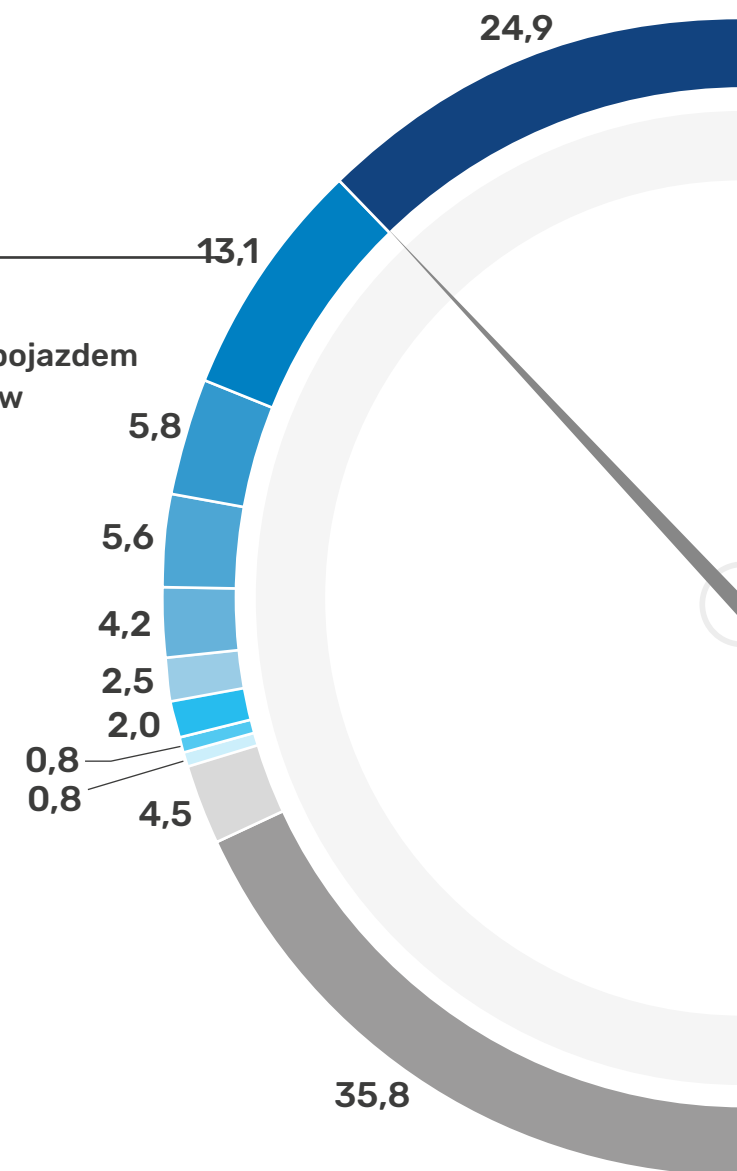


Zakładając, że średni zasięg pojazdu elektrycznego na autostradzie to ok. 150 km, czy zdecydował(a)byś się na podróż międzymiastową wiedząc, że możesz skorzystać po drodze z punktu szybkiego ładowania (czas naładowania pojazdu elektrycznego to średnio ok. 30 minut)?*

- Zdecydowanie tak
- Raczej tak
- Nie wiem, trudno powiedzieć
- Raczej nie
- Zdecydowanie nie

Dlaczego nie zdecydował(a)byś się na dłuższą podróż pojazdem elektrycznym, mając możliwość skorzystania z punktów szybkiego ładowania?*

- Zbyt długa przerwa / zbyt długi czas podróży
- Obawa o to że samochód stanie pomiędzy punktami ładowania
- Obawa o wysokie koszty ładowania / czas to pieniądz
- Za mały zasięg, zbyt częste przerwy
- Brak zaufania do technologii / niezawodności samochodu
- Brak umiejętności naładowania samochodu
- Obawa, że stacja ładowania będzie zajęta / będzie kolejka
- Ponieważ samochód spalinowy jest pewniejszy/lepszy
- Uszkodzona stacja ładowania
- Inne pojedyncze wskazania
- Nie wiem/ trudno powiedzieć



* Pytanie zadawane wszystkim badanym – wybór jednej wartości na skali;

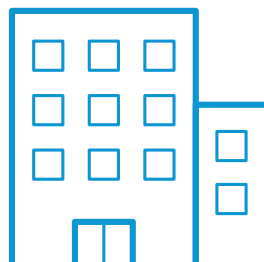
** Pytanie zadawane jedynie osobom, które nie są pewne lub nie podjęłyby podróży międzymiastowej – pytanie otwarte

Infrastruktura

Punkty ładowania w budynkach

OD 15/01/2019

Data złożenia wniosku o pozwolenie na budowę lub zatwierdzenie projektu budowlanego



BUDYNKI UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Wewnętrzne stanowiska postojowe związane z tymi budynkami



BUDYNKI MIESZKALNE WIELORODZINNE

Zewnętrzne stanowiska postojowe związane z tymi budynkami

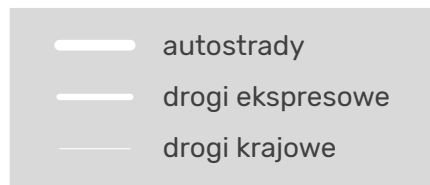
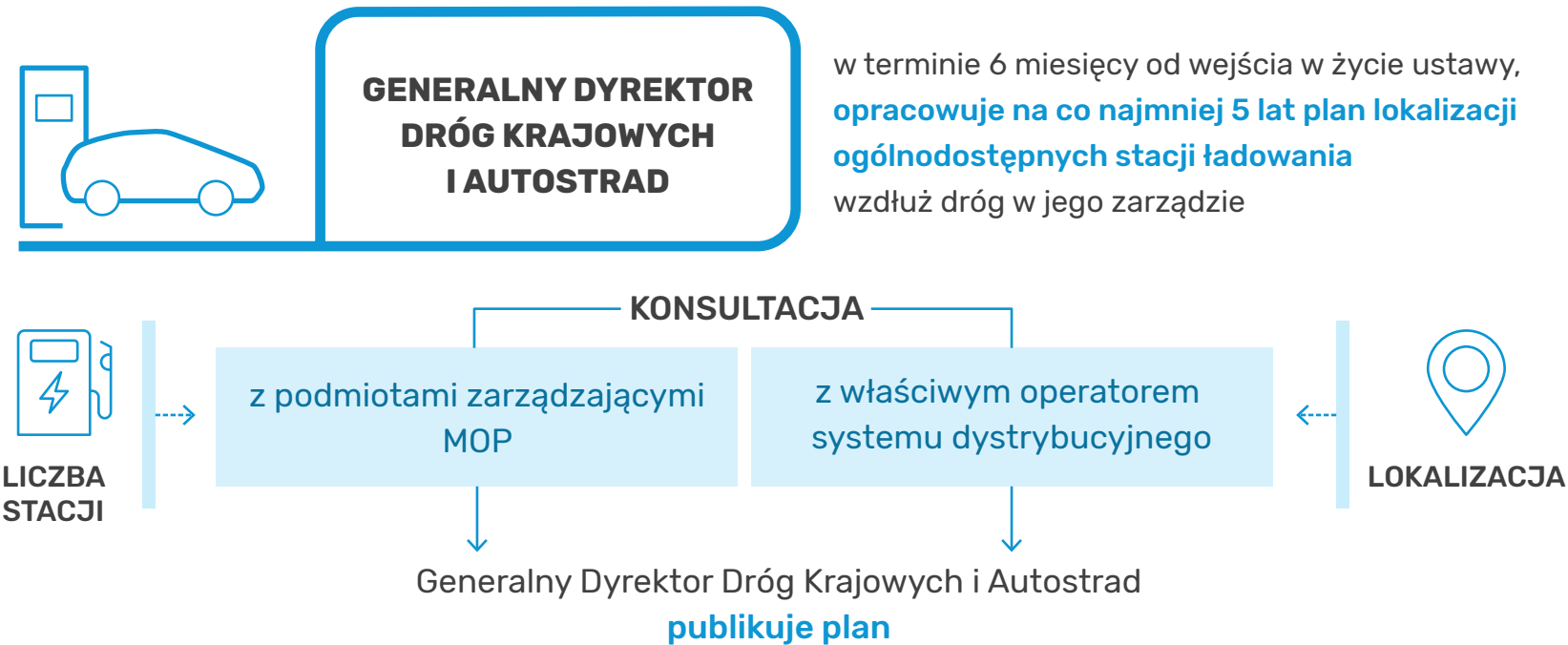
W GMINACH, DLA KTÓRYCH OKREŚLONA ZOSTAŁA MINIMALNA LICZBA PUNKTÓW ŁADOWANIA

Projektuje się i buduje zapewniając moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć je w punkty ładowania

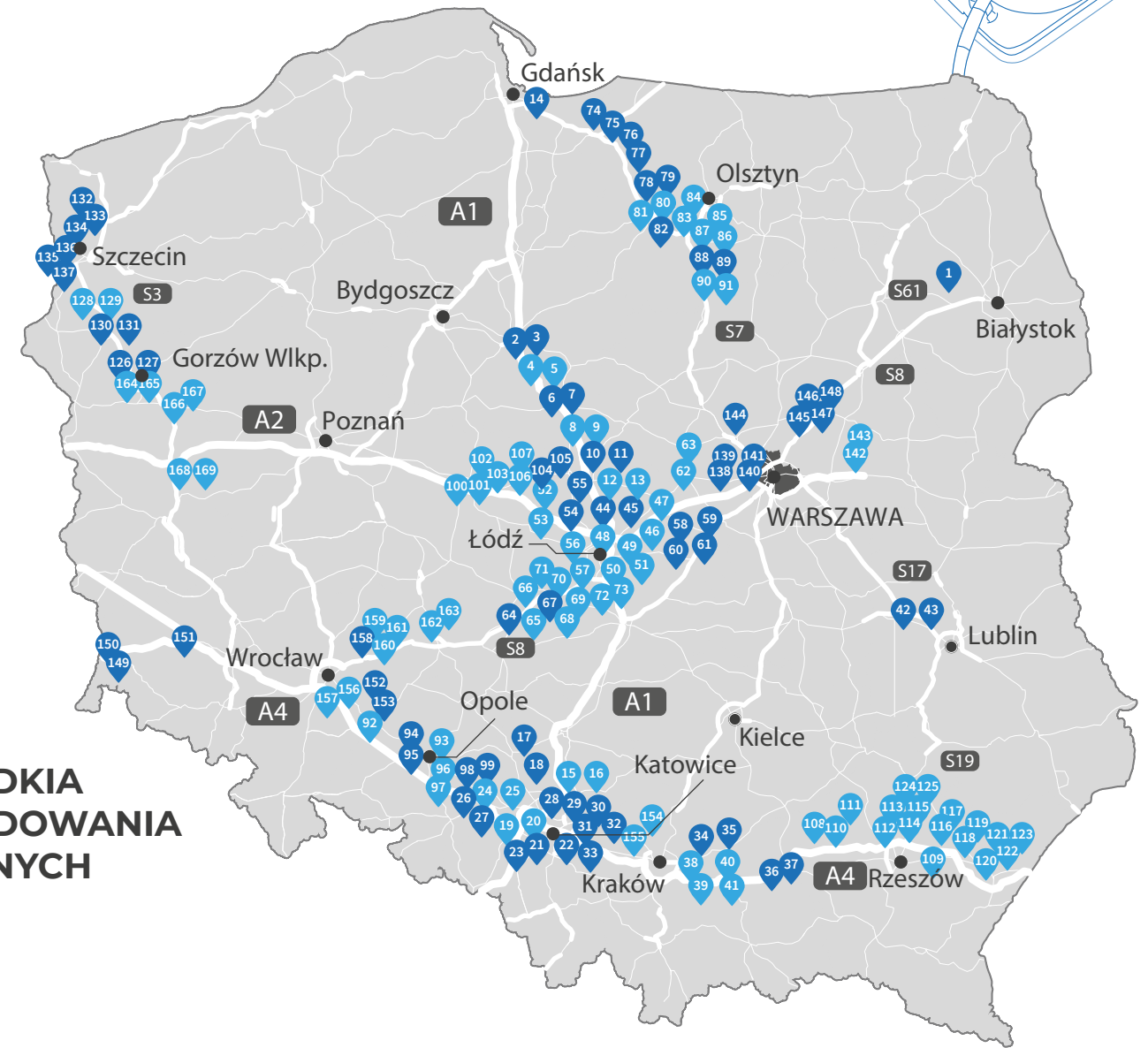
o mocy

≥ 3,7 kW

Infrastruktura



PLANOWANE PRZEZ GDDKIA LOKALIZACJE STACJI ŁADOWANIA POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH



Infrastruktura

MOŻLIWA INSTALACJA WIĘKSZEJ LICZBY STACJI ŁADOWANIA EV
NA MIEJSCACH OBSŁUGI PODRÓŻNYCH (MOP)

GDDKiA

Przedstawiła wykaz
MOP-ów, na których mogą
powstawać stacje



Na podstawie
zawartych umów
możliwość budowy
stacji ładowania mają
firmy paliwowe



Zarządza jednak około
80 MOP-ami, które nie
są wydierżawione
firmom trzecim oraz nie
są w zarządzie Gdańsk
Transport Company
oraz Autostrad
Wielkopolskich



Powinno przedstawić
racjonalną propozycję
udostępniania tych
obiektów także
prywatnym inwestorom
i operatorom stacji
ładowania (podobne
działania były
podejmowane choćby na
Słowacji oraz w Holandii)

Główna bariera rozwoju rynku | Infrastruktura

Jedna
z przyczyn



SPOSÓB STOSOWANIA LUB KSZTAŁTOWANIA
TARYF DYSTRYBUCYJNYCH W POLSCE DLA
OGÓLNODOSTĘPNYCH STACJI ŁADOWANIA

01

System kalkulacji taryf dystrybucyjnych w Polsce nie jest dostosowany do specyfiki funkcjonowania ogólnodostępnej stacji ładowania w początkowym okresie rozwoju rynku, kiedy popyt na usługi ładowania jest znikomy

02

Bardzo istotną barierą dla rozwoju infrastruktury są **znaczące koszty stałe usług dystrybucyjnych** wynikające z wysokości składnika stałego stawki sieciowej (opłata uzależniona od mocy umownej)

03

Problem dotyczy przede wszystkim **stacji o mocy powyżej 40 kW**, które obowiązuje taryfa C21 przewidująca ok. 3-krotnie wyższe jednostkowe opłaty za moc umowną niż w przypadku taryfy C11 (obowiązującej dla mocy umownej do 40 kW)

04

W żadnym innym kraju Europy Środkowej nie stosuje się tego typu różnicowania taryf

– **powoduje to, że rozwój infrastruktury ładowania w Polsce napotyka istotnie większe bariery niż w krajach sąsiednich**

pspa

POLSKIE STOWARZYSZENIE
PALIW ALTERNATYWNYCH

member of

AVERE

The European Association
for Electromobility

**Dziękuję
za uwagę**



Maciej Mazur

Dyrektor Zarządzający

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych

00-332 Warszawa, Oboźna 7/32

biuro@pspa.com.pl

+48 608 633 767

NIP 5252684377 REGON 365877690 KRS 0000643156

pspa.com.pl | orpa.pl | elektromobilni.pl

