

Wiadomości

2022-11-22

Sektor infrastruktury ładowania potrzebuje zmian przepisów



Według danych z końca października 2022 r., w Polsce były zarejestrowane łącznie 59 564 osobowe i użytkowe samochody z napędem elektrycznym. Przez pierwsze dziesięć miesięcy 2022 r. ich liczba zwiększyła się o 21 299 sztuk, tj. o 47% więcej niż w analogicznym okresie 2021 r. – wynika z Licznika Elektromobilności, prowadzonego przez PZPM i PSPA.

Pod koniec października 2022 r. po polskich drogach jeździło 56 926 elektrycznych samochodów osobowych. W pełni elektryczne auta (BEV, ang. battery electric vehicles) odpowiadały za ok. 50% (28 386 szt.) tej części floty pojazdów, a pozostałą część (również ok. 50%) stanowiły hybrydy typu plug-in (PHEV, ang. plug-in hybrid electric vehicles) – 28 540 szt. Park elektrycznych samochodów dostawczych i ciężarowych liczył 2638 szt. W dalszym ciągu rośnie też flota elektrycznych motorowerów i motocykli, która na koniec października składała się z 15 973 szt., jak również liczba osobowych i dostawczych aut hybrydowych, która powiększyła się do 450 093 szt. Pod koniec ubiegłego miesiąca park autobusów elektrycznych w Polsce wzrósł do 790 szt.

Równolegle do floty pojazdów z napędem elektrycznym, rozwija się również infrastruktura ładowania. Pod koniec października 2022 r. w Polsce funkcjonowało 2494 ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych (4821 punktów). 28% z nich stanowiły szybkie stacje ładowania prądem stałym (DC), a 72% – wolne ładowarki prądu przemiennego (AC) o mocy mniejszej lub równej 22 kW. W październiku uruchomiono 34 nowe, ogólnodostępne stacje ładowania (83 punkty).

– Od dawna podkreślimy, że infrastruktura do ładowania i tankowania pojazdów bateryjnych jest kluczowa. Oczywiście bardzo duże znaczenie ma tutaj AFIR, ale w związku z dynamicznie rosnącą liczbą

zeroemisyjnych pojazdów dostawczych i ciężarowych – r/r o prawie 140% – kluczowa staje się budowa infrastruktury dla pojazdów użytkowych. Bo o ile w przypadku samochodów osobowych znaczną część ładowań można przeprowadzić w domu w nocy, o tyle sieć ładowania i tankowania wodorem dedykowana pojazdom dostawczym i ciężarowym musi być ulokowana w bardzo przemyślany sposób i musi zapewniać szybkie i bezproblemowe ładowanie bardzo dużych mocy. Dlatego obecnie właśnie to wydaje się stanowić znaczenie większe wyzwanie niż sieć ładowania dla pojazdów osobowych, choć oczywiście ma ona również duże znaczenie – mówi Jakub Faryś, Prezes PZPM.

– Jednym z najważniejszych wydarzeń w październiku dla europejskiego sektora e-mobility było rozpoczęcie negocjacji trójstronnych pomiędzy instytucjami unijnymi (Parlamentem, Komisją i Radą UE) w przedmiocie rozporządzenia AFIR, które m.in. wprowadzi obowiązek systematycznego podwyższania mocy infrastruktury ładowania wraz z każdym nowo zarejestrowanym samochodem z napędem elektrycznym. Z perspektywy Polski AFIR powinien stać się przede wszystkim czynnikiem motywującym administrację publiczną do możliwie pilnej optymalizacji prawa. Rozporządzenie wejdzie w życie już w 2023 r. a pierwszy termin wypełnienia ujętych w nim wymogów minie niecałe dwa lata później. Obecnie to często czas niewystarczający na sfinalizowanie w Polsce procesu instalacji ogólnodostępnej stacji DC. Ma to przełożenie na wyniki sektora. Przez pierwsze dziesięć miesięcy 2022 r. w Polsce uruchomiono jedynie 121 nowych ładowarek prądu stałego, czyli mniej niż w analogicznym okresie 2021 r. To dowód na to, jak pilna jest potrzeba optymalizacji polskiego prawa – mówi Maciej Mazur, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Źródło: Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych

Źródło:

<https://paliwa.pl/strona-startowa/archiwum/licznik-elektromobilnosci-sektor-infrastruktury-ladowania-potrzebuje-zmian-przepisow>