

Elektromobilność w Polsce w 2022 roku

Elektromobilność 2022. Czas rosnącego popytu, ale wciąż słabej infrastruktury. Polska na 5. miejscu od końca w stacjach ładowania na 100 km. Już 11,5 pojazdów na stację ładowania, parametr niepokojąco rośnie.

Elektryków na drogach coraz więcej. Pomagają unijne przepisy i państwowe dotacje

Jak podaje PZPM (Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego) oraz PSPA (Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych) przez pierwsze jedenaście miesięcy 2022 roku liczba osobowych i użytkowych pojazdów z napędem elektrycznym zwiększyła się o 39 proc. w porównaniu do analogicznego okresu ub. roku. W efekcie na koniec listopada w kraju zarejestrowanych było ponad 62 tys. pojazdów tego typu. Liczba w pełni elektrycznych aut osobowych (typ BEV) wyniosła 29 780 sztuk, a hybryd typu plug-in (PHEV) 29 407. Park samochodów użytkowych liczył z kolei niespełna 3 tys. aut. Ponadto do blisko 462 tys. powiększyła się liczba osobowych i dostawczych aut z napędem hybrydowym, a autobusów elektrycznych do 803 egzemplarzy.

– Istotny wpływ na rozwój elektromobilności ma wsparcie polskiego rządu, który dofinansowuje zakup aut elektrycznych do kwoty 27 tys. zł dla osób fizycznych oraz do 70 tys. zł w przypadku przedsiębiorców. Dodatkowym czynnikiem jest też przyjęta w 2022 roku dyrektywa Fit for 55 zakładająca m.in. całkowity zakaz sprzedaży nowych samochodów spalinowych na terenie UE od 2035 roku i zastąpienie ich zeroemisyjnymi. Systematycznie zwiększają się ponadto przywileje dla posiadaczy elektryków umożliwiające np. bezpłatne parkowanie, czy korzystanie z buspasów, a coraz więcej miast pracuje nad strefami czystego transportu. Wszystko to korzystnie przyczynia się do promowania elektromobilności. Jest natomiast jeszcze sporo do zrobienia w kwestii infrastruktury ładowania – zauważa Karol Kubiak – inżynier w zakresie elektromobilności ze SPIE Building Solutions.



Liczba ładowarek nie nadąża za popytem – w Portugalii jest 35 razy więcej na 100 km

Wg Licznika Elektromobilności na koniec listopada w kraju funkcjonowały 2527 ogólnodostępne stacje ładowania (4913 punktów). To o blisko 40 proc. więcej niż w analogicznym miesiącu 2021 roku. Spośród nich 21 proc. stanowiły szybsze ładowarki prądem stałym (DC), a pozostałe 71 proc. to wolniejsze stacje prądu przemiennego (AC). Pomimo stosunkowo dużego przyrostu, wg danych ACEA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów) w Polsce na 100 km dróg przypada jedynie 0,7 stacji ładowania. To bardzo słaby wynik plasujący nasz kraj na piątym od końca miejscu w całej UE. Dla porównania w rekordowej pod tym względem Holandii jest ich 64,3, a przykładowo w Portugalii 24,9. Jednocześnie oczekiwany w UE poziom to co najmniej 6,7 punktu ładowania na 100 km. Obrazuje to skalę wyzwania, jaka czeka Polskę w najbliższych latach.

– Pomimo systematycznego wzrostu liczby stacji do ładowania, postępuje on wciąż zbyt wolno i nie nadąża za popytem na pojazdy elektryczne. Pod koniec 2019 roku na jeden ogólnodostępny punkt ładowania przypadało ok. 6 pojazdów. W 2020 roku liczba ta wzrosła do 7,5, a obecna proporcja wynosi 1 do 11,5. Niewielkim pocieszeniem jest fakt, że problem ten dotyczy także innych krajów. W efekcie Unia Europejska przygotowuje rozwiązania określające wymóg podnoszenia łącznej mocy ogólnodostępnych stacji w zależności od liczby nowo rejestrowanych pojazdów z napędem elektrycznym – wskazuje Karol Kubiak inżynier pojazdów elektrycznych ze SPIE.

Słaba infrastruktura zachęca do inwestycji

Wciąż niezadowolająca infrastruktura do ładowania pojazdów powoduje, że coraz więcej firm i instytucji posiadających zelektryfikowaną flotę pojazdów decyduje się na inwestowanie w rozwój własnych stacji. Mimo iż inwestycja wiąże się z koniecznością przeprowadzenia dokładnej analizy finansowej oraz zaawansowanych prac technicznych, w dłuższej perspektywie daje niezależność od infrastruktury publicznej i pewność ciągłości użytkowania auta – własna stacja raczej nie będzie zajęta.

– Inwestowanie we własne punkty ładowania to dobry pomysł. Przy realizacji prac warto jednak skorzystać ze wsparcia podmiotu zajmującego się zarówno audytem wstępnym, sporządzeniem dokumentacji projektowej, jak i przygotowaniem zasilania oraz profesjonalnym montażem urządzeń. W przypadku takich instalacji ważne są także późniejszy serwis oraz komplectacja dokumentacji dla UDT. Rośnie bowiem nacisk na kwestie bezpieczeństwa pożarowego, szczególnie przy instalacjach montowanych np. w garażach podziemnych. Mam tu na myśli głównie instalacje przeciwpożarowe zapewniające gaszenie gazem, pianą czy mgłą wodną – podkreśla inż. Karol Kubiak ze SPIE.

Koszty prądu rosną, ale jazda elektrykiem wciąż się opłaca

Ceny pojazdów z napędem alternatywnym są wciąż zdecydowanie wyższe od spalinowych. Niemniej rekompensują je niższe koszty użytkowania. Zainteresowania elektrykami nie osłabiły ponadto podwyżki cen energii oraz wysoka inflacja, gdyż czynniki te wpłynęły również na wzrost cen paliw tradycyjnych. Jest wysoce prawdopodobne, że mimo podwyżek cen prądu po nowym roku koszt przejechania 100 km samochodem elektrycznym będzie nadal bardziej konkurencyjny względem spalinowego.

– Najtaniej auto elektryczne ładowaliśmy we własnym zakresie, korzystając z gniazdka typu Schuko, bądź szybszego wallbox'a z tzw. przyłącza 3-fazowego. Niemniej po nowym roku na skutek zniesienia obniżonej stawki VAT koszt energii wzrośnie. Należy jeszcze założyć przekroczenie rocznego zużycia na poziomie 2 MWh, czyli droższych opłat dystrybucyjnych. Stąd w lepszej sytuacji znajdują się ci, którzy posiadają odnawialne źródła energii np. instalacje fotowoltaiczne, które przy nadmiarze produkcji, zamiast oddawać prąd do sieci, mogą ładować pojazd elektryczny. Na skutek podwyżek z wyższymi kosztami należy liczyć się też podczas ładowania na stacjach ogólnodostępnych i punktach przy autostradach. W ostatnim przypadku będzie to jednak trwało najszybciej, bo nawet i kilkanaście minut – podsumowuje Karol Kubiak ze SPIE.

