

Unia Europejska zmusi nas do przyspieszenia inwestycji w stacje ładowania

- We wrześniu w Polsce codziennie uruchamiano po 4 ogólnodostępne punkty „tankowania” pojazdów elektrycznych. Ciągłe jednak na jedną ładowarkę przypada statystycznie za dużo aut – 8. Dla przykładu w Holandii mniej niż 4.
- Przepisy unijne, które zaczną obowiązywać już od kwietnia 2024 roku, wymuszają przyspieszenie budowy infrastruktury. W życie wejdzie wymóg dostosowania mocy stacji ładowania do liczby zarejestrowanych aut.
- Tylko 33% stacji w Polsce to szybkie stacje typu DC, gdzie pojazd można podładować w kilkanaście minut. Najczęściej powstają przy autostradach, w budynkach problemem jest często brak wystarczającej mocy.

Liczba pojazdów elektrycznych w Europie szybko rośnie. Wg danych ACEA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów) i PZPM (Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego) ich udział wyniósł już 14,8%, wobec 14,1% we wrześniu poprzedniego roku. Daje to 127 tys. sztuk zarejestrowanych w tym okresie e-pojazdów w UE. Po raz trzeci w tym roku samochody elektryczne wyprzedziły diesle. Zwiększa się także liczba aut na prąd w Polsce. We wrześniu liczba całkowicie elektrycznych (wszystkich osobowych i użytkowych, nie tylko niedawno zarejestrowanych) po raz pierwszy przekroczyła u nas 50 tys. sztuk.

Za wzrostem liczby rejestracji pojazdów elektrycznych nie nadąża w Polsce niestety infrastruktura do ładowania. We wrześniu dziennie powstawały średnio 4 punkty, ale to i tak za mało. Na koniec września w Polsce było 3068 stacji ładowania (6159 punktów) przypadających na 50 tys. samochodów osobowych całkowicie elektrycznych (dane Licznik Elektromobilności – PZPM, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych – PSPA).

– To zdecydowanie za mało. W Polsce na jedną ogólnodostępną stację przypada średnio nieco ponad 8 samochodów. Dla przykładu w Holandii to około 4, a w Niemczech stacji ładowania jest prawie 30 razy więcej niż w Polsce. Zainteresowanie montażem stacji – niezależnych, jak i wraz z systemem zarządzania i zabezpieczeniem p. poż. jest u nas ogromne. Zarówno ze strony firm, jak i obiektów handlowych, użyteczności publicznych czy wspólnot mieszkaniowych. W dalszym ciągu jednak liczba ogólnodostępnych instalacji ładowania jest niewystarczająca. Impulsem, który może przyspieszyć te inwestycje, są nowe przepisy. Zaczną obowiązywać już wiosną 2024 roku – mówi Grzegorz Pióro, Technical Development Manager w SPIE Building Solutions.

Wymóg dostosowania mocy stacji ładowania do liczby zarejestrowanych aut już do kwietnia

Od kwietnia 2024 roku w Polsce zaczną być stosowane unijne rozporządzenie AFIR, które reguluje kwestie infrastruktury do ładowania elektrycznych pojazdów i stacji tankowania wodorem. Obowiązkowy stanie się wymóg dostosowania mocy stacji ładowania do liczby zarejestrowanych aut elektrycznych. Rozporządzenie wchodzi w życie w każdym państwie członkowskim bezpośrednio, bez potrzeby implementacji. Konieczne będzie zapewnienie mocy stacji na poziomie 1,3 kW na każdy zarejestrowany BEV i 0,8 kW na każdy zarejestrowany PHEV. W praktyce może to skutkować koniecznością znacznego zwiększenia mocy w ciągu najbliższych trzech lat. Rozbudowy będą wymagały szczególnie ultraszybkie ładowarki dla ciężarówek elektrycznych na trasach TEN-T. Powstanie też obowiązek instalacji terminali płatniczych na wszystkich stacjach ładowania. Obecnie największym problemem są opóźnienia w procedurach przyłączeniowych dla stacji DC do krajowej sieci energetycznej.

– Przy niektórych inwestycjach już od jakiegoś czasu działamy zgodnie z obowiązkami wynikającymi z AFIR. Chodzi tu głównie o stacje szybkie i ultraszybkie przeznaczone szczególnie do ładowania pojazdów podczas długich podróży np. przy autostradach. Takich stacji jest dość mało, nieco ponad tysiąc, czyli 33% z ogólnej liczby stacji ogólnodostępnych. Niestety procedury przyłączeniowe stacji DC do sieci elektroenergetycznej przedłużają się, głównie ze względu na konieczność rozbudowy infrastruktury zasilającej po stronie OSD (operatorów sieci dystrybucyjnej). Brak wystarczającej mocy to problem często występujący również w budynkach. Z naszych doświadczeń wynika, że dobrze sprawdzają się inteligentne systemy zapewniające optymalne wykorzystanie mocy bez ryzyka przeciążenia systemu i wejścia w opłaty za przekroczenie mocy umownej. W wielu obiektach takich rozwiązań nie ma, jednak realizujemy coraz więcej zleceń związanych z modernizacją instalacji. Pojawiają się już także liczne zapytania o integrację stacji szybkich DC i standardowych AC pod kątem zarządzania mocą oraz z systemami BMS (zarządzania budynkiem) jako kolejnego kluczowego elementu infrastruktury budynkowej – ocenia Grzegorz Pióro ze SPIE Building Solutions.



Za dwa lata stacje ładowania co 60 km, także w Polsce

Do roku 2025, na głównych trasach transportowych Unii Europejskiej, stacje ładowania o mocy minimum 400 kW mają być dostępne co 60 km w obu kierunkach, zarówno dla samochodów osobowych, jak i dostawczych. Do 2027 roku, moc tych stacji ma być zwiększona do przynajmniej 600 kW. W Polsce, która ma 7,5 tys. km takich dróg, oznacza to konieczność znaczącego zwiększenia mocy infrastruktury ładowania w ciągu najbliższych trzech lat, prawie pięciokrotnie w porównaniu z rokiem 2022, ze względu na przewidywany dynamiczny rozwój rynku elektromobilności.