

PODSUMOWANIE PSPA

Rok

2022

w polskiej
elektromobilności

PSPA SUMMARY

Year

2022

in Polish e-mobility

Warszawa 2023

Warsaw 2023

[PSPA.COM.PL](https://pspa.com.pl)

Podsumowanie PSPA

Rok 2022 w polskiej elektromobilności

Warszawa 2023



Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA)

to największa organizacja branżowa, kreująca rynek elektromobilności i technologii wodorowych w Polsce i w regionie CEE.

Integrujemy wiodące marki z całego łańcucha wartości w elektromobilności. 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 ponad 200 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 zero- i niskoemisyjnych technologii w transporcie.

Tworzymy najliczniejszy w Polsce zespół ekspertów i praktyków elektromobilności. 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.



Redakcja: Jan Wiśniewski, Łukasz Witkowski

Projekt graficzny i skład: Magda Furmanek

Kopiowanie i rozpowszechnianie za podaniem źródła.

© 2023 Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych

Fabryczna 5A, 00-446 Warszawa
biuro@pspa.com.pl | +48 507 686 158
pspa.com.pl

PSPA Summary

Year 2022 in Polish e-mobility

Warsaw 2023



Polish Alternative Fuels Association (PSPA)

is the largest industry organization shaping the e-mobility and hydrogen technology market in Poland and in the CEE region.

We integrate leading brands from the entire e-mobility value chain. We build a community of vehicle and infrastructure producers, operators and providers of charging services, fuel and energy concerns and all other entities and institutions that are active in the field of sustainable transport.

We associate over 200 companies, which makes us the second largest industry organization in Europe in terms of the number of associated legal entities. Together, we work to create an appropriate economic and legal environment that supports the dynamic development of zero- and low-emission technologies in transport.

We are the biggest team of e-mobility experts and practitioners in Poland. With a team of consultants and trainers with specialist sector experience and knowledge gained in the industry, we undertake training, consultancy and expert projects. We cooperate with the industry, administration and the society.

We provide knowledge and information that is crucial for the development of sustainable transport market in Poland.

Editors: Jan Wiśniewski, Łukasz Witkowski

Graphic design and composition: Magda Furmanek

Copying and dissemination with acknowledgment of the source.

© 2023 Polish Alternative Fuels Association

Polish Alternative Fuels Association

Fabryczna 5A Street, 00-446 Warsaw, Poland
biuro@pspa.com.pl | +48 507 686 158
pspa.com.pl



2022

1.

**Kolejny rekordowy rok na rynku
pojazdów elektrycznych**

Another record year on the electric vehicle market

Rok / Year
2022

1. Kolejny rekordowy rok na rynku pojazdów elektrycznych

Another record year on the electric vehicle market

62 135Park osobowych i użytkowych samochodów z napędem elektrycznym
Electric passenger cars, vans and trucks fleet**+69%**Wzrost r/r
Increase YoY**59 187**Park osobowych samochodów z napędem elektrycznym
Electric passenger cars fleet**29 780**

BEV

29 407

PHEV

2 948Park dostawczych i ciężarowych samochodów z napędem elektrycznym
Electric vans and trucks fleet**125**Park osobowych samochodów wodorowych (FCEV)
Hydrogen passenger cars fleet (FCEV)**22 413**Liczba osobowych samochodów z napędem elektrycznym zarejestrowanych w 2022 r.
Number of electric passenger cars registered in 2022Stan na 30/11/2022
As of 30 November 2022

1. Kolejny rekordowy rok na rynku pojazdów elektrycznych

Another record year on the electric vehicle market

Ponad trzykrotnie, w trakcie zaledwie dwóch lat, powiększyła się flota samochodów z napędem elektrycznym w Polsce. W ostatnich miesiącach istotną rolę w rozwoju rynku odegrały subsydia ze środków publicznych. W ramach programu „Mój Elektryk” NFOŚiGW zaakceptował do tej pory wnioski dotyczące ponad 6 tys. EV. Podsumowujemy rok 2022 na polskim i europejskim rynku pojazdów z napędem elektrycznym.

Mimo, iż dane za pełne 12 miesięcy nie są jeszcze dostępne, wszystko wskazuje na to, że 2022 będzie kolejnym, rekordowym rokiem zarówno w Polskim, jak i w europejskim sektorze elektromobilności.

Elektromobilność w Unii Europejskiej nadal przyspiesza

Według ACEA, przez pierwsze trzy kwartały 2022 r. w państwach członkowskich Unii Europejskiej zarejestrowano ok. 717 tys. nowych, osobowych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV) – o 26% więcej niż w analogicznym okresie roku 2021! Swoją pozycję – jako zdecydowanie największego rynku e-mobility w Europie – umocniły Niemcy, gdzie od stycznia do września 2022 r. zarejestrowano ponad 273 tys. BEV. Kolejne miejsca (uwzględniając wyłącznie państwa członkowskie UE) zajęły Francja (141 tys.), Szwecja (58 tys.), Niderlandy (46 tys.) oraz Włochy (36 tys.). Co najmniej dwucyfrowy, procentowy wzrost sprzedaży samochodów całkowicie elektrycznych rok do roku odnotowano w każdym państwie członkowskim UE, z wyjątkiem Austrii i Włoch. Do europejskich liderów sektora e-mobility należą również Norwegia i Wielka Brytania, w których zarejestrowano odpowiednio 80 tys. i 176 tys. nowych, osobowych BEV.

Uwzględniając hybrydy typu plug-in (PHEV), sprzedaż samochodów z napędem elektrycznym przez pierwsze trzy kwartały 2022 r. wyniosła ponad 1,2 mln szt. zaś wzrost rok do roku – prawie 8%. Warto podkreślić, że w 2022 r. liczba nowych rejestracji PHEV w UE spadła (o prawie 9%) po raz pierwszy od rozpoczęcia gromadzenia przez ACEA danych dotyczących takich pojazdów.

The fleet of electric cars in Poland has increased more than threefold in just two years. In recent months, subsidies from public funds have played an important role in the development of the market. As part of the "My EV" program, the National Fund for Environmental Protection and Water Management has so far approved applications for over 6,000 EVs. We summarize the year 2022 on the Polish and European market of electric vehicles.

Although the data for the full 12 months are not yet available, everything indicates that 2022 will be another record-breaking year in both the Polish and European e-mobility sectors.

E-mobility in the European Union continues to speed up

According to ACEA, in the first three quarters of 2022, approximately 717,000 new passenger electric cars (BEV) were registered in the European Union Member States – 26% more than in the same period of 2021! Germany strengthened its position as by far the largest e-mobility market in Europe, where over 273,000 BEVs were registered from January to September 2022. The next places (taking into account only EU Member States) were taken by France (141,000), Sweden (58,000), the Netherlands (46,000) and Italy (36,000). At least a double-digit year-over-year percentage increase in sales of battery electric cars was recorded in every EU Member State, with the exception of Austria and Italy. The European leaders in the e-mobility sector also include Norway and the United Kingdom, where 80,000 and 176,000 new passenger BEVs were registered, respectively.

Including plug-in hybrids (PHEV), sales of electric cars for the first three quarters of 2022 amounted to over 1.2 million units, and the year-on-year increase was almost 8%. It is worth noting that in 2022, the number of new PHEV registrations in the EU decreased (by almost 9%) for the first time since ACEA started collecting data on such vehicles.

Mimo to, dzięki dynamicznie rosnącemu popytowi na samochody całkowicie elektryczne, od stycznia do września rynkowy udział EV w Unii Europejskiej wyniósł 19,2% – okazał się być wyraźnie wyższy niż udział pojazdów z silnikami Diesla (17,1%).

Spodziewamy się, że po podliczeniu danych z IV kwartału 2022 r., rynkowy udział samochodów z napędem elektrycznym w Unii Europejskiej jeszcze wzrośnie, podobnie jak miało to miejsce w 2021 r. oraz 2020 r. Już od wielu miesięcy na dojrzałszych niż Polska rynkach elektromobilności odnotowujemy trend, zgodnie z którym BEV cieszą się większym zainteresowaniem niż PHEV lub też ich sprzedaż szybciej wzrasta. To z jednej strony konsekwencja coraz atrakcyjniejszej oferty modelowej i postępującej rozbudowy ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w Europie Zachodniej, zaś z drugiej – stopniowego wyłączenia hybryd typu plug-in z systemów wsparcia. Przykładowo, Niemcy zakończyły dotowanie PHEV w grudniu 2022 r.

– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Polska: wzrosty w (prawie) wszystkich segmentach e-mobility

Jak wynika z prowadzonego przez PSPA i PZPM „Licznika elektromobilności”, pod koniec listopada 2022 r. w Polsce było zarejestrowanych łącznie 62 135 osobowych i użytkowych samochodów z napędem elektrycznym. Tym samym, w okresie ostatnich 11 miesięcy park EV w Polsce powiększył się o 69% r/r, a od końca 2020 r. – ponad trzykrotnie.

Obecnie po polskich drogach jeździ więcej samochodów z napędem elektrycznym niż np. w USA w 2011 r., w Japonii w 2012 r., Chinach w 2013 r., w Norwegii w 2014 r., we Francji lub w Niemczech w 2015 r., czy w Hiszpanii lub we Włoszech w 2019 r. Oczywiście nie oznacza to, że różnicę dzielącą nas od ww. krajów nadrobimy w kilka lat, jednak globalne i europejskie trendy w obszarze e-mobility pozwalają zakładać, że już do 2025 r. liczba nowo rejestrowanych samochodów z napędem elektrycznym w Polsce wzrośnie co najmniej kilkukrotnie

– mówi **Jan Wiśniewski**, Dyrektor Centrum Badań i Analiz PSPA.

Polska elektromobilność wciąż koncentruje się przede wszystkim w największych miastach. Pod koniec listopada 2022 r. w ośrodkach miejskich liczących ponad 300 tys. mieszkańców (Warszawa, Kraków, Łódź, Poznań, Wrocław, Gdańsk, Szczecin, Bydgoszcz, Lublin) była zarejestrowana prawie połowa (46%) wszystkich osobowych i użytkowych BEV i PHEV w Polsce.

Nevertheless, thanks to the dynamically growing demand for battery electric cars, from January to September the market share of EVs in the European Union amounted to 19.2% – it turned out to be significantly higher than the share of diesel vehicles (17.1%).

We expect that after summing up the data from Q4 2022, the market share of electric cars in the European Union will increase even more, as it did in 2021 and 2020. For many months, on e-mobility markets more mature than Poland we have been recording a trend where BEVs are more popular than PHEVs or their sales are growing faster. On the one hand, this is a consequence of more and more attractive model offer and the progressive expansion of public charging infrastructure in Western Europe, and on the other hand – the gradual exclusion of plug-in hybrids from support systems. For example, Germany ended PHEV subsidies in December 2022.

– says **Maciej Mazur**, PSPA Managing Director.

Poland: increases in (almost) all e-mobility segments

According to the "E-mobility Index" kept by PSPA and PZPM, at the end of November 2022, a total of 62,135 passenger and commercial electric cars were registered in Poland. Thus, over the last 11 months, the EV park in Poland has increased by 69% YoY, and since the end of 2020 – more than three times.

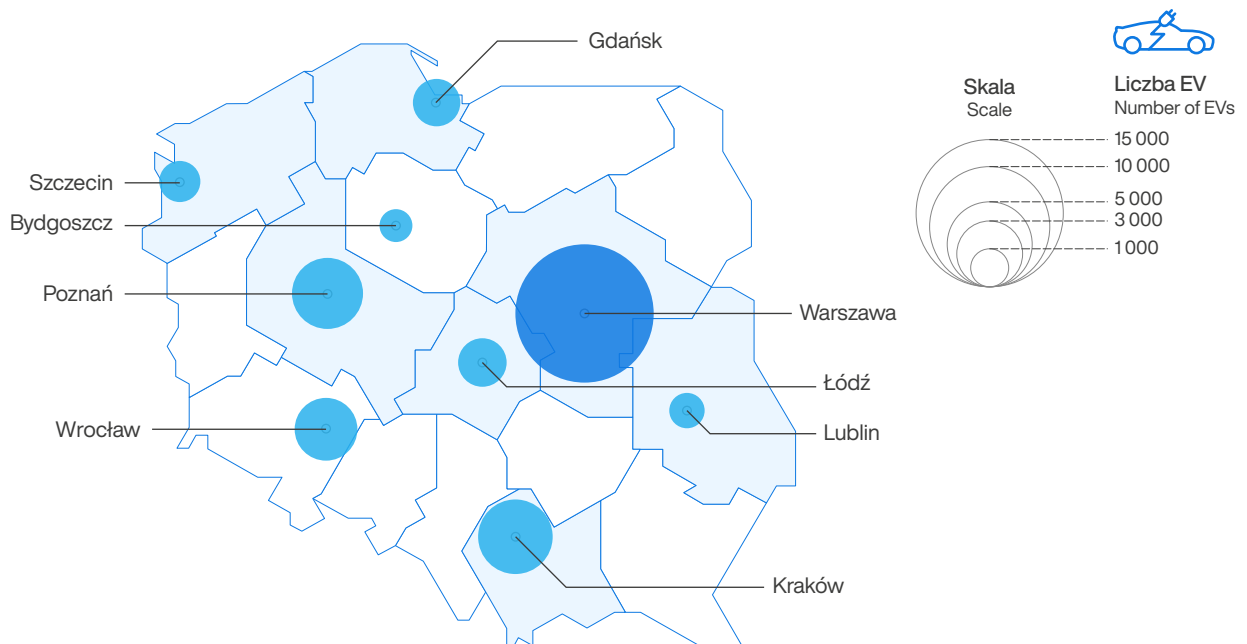
Currently, there are more electric cars on Polish roads than, for example, in the USA in 2011, in Japan in 2012, in China in 2013, in Norway in 2014, in France or Germany in 2015, in Spain or Italy in 2019. Of course, this does not mean that we will make up for the difference between us and the above-mentioned countries in few years, however, global and European trends in the area of e-mobility allow us to assume that by 2025 the number of newly registered electric cars in Poland will increase at least several times

– says **Jan Wiśniewski**, PSPA Research & Analysis Center Director.

Polish electromobility is still concentrated primarily in the largest cities. At the end of November 2022, in urban centers with over 300,000 inhabitants (Warsaw, Kraków, Łódź, Poznań, Wrocław, Gdańsk, Szczecin, Bydgoszcz, Lublin) almost half (46%) of all passenger and utility BEVs and PHEVs in Poland were registered.

Samochody elektryczne w polskich miastach liczących powyżej 300 tys. mieszkańców

Electric cars in Polish cities with over 300,000 inhabitants



W 2022 r. w segmencie samochodów osobowych odnotowano 22 413 pierwszych rejestracji pojazdów z napędem elektrycznym. To kolejny już z rzędu historyczny rekord. Liczba nowych rejestracji EV w 2022 r. była wyraźnie wyższa niż cały park takich pojazdów na koniec 2020 r. W mijającym roku z krajowego rynku pierwotnego pochodziło 18 935 samochodów z napędem elektrycznym, zaś z importu – ok. 3125 szt. Park osobowych BEV i PHEV wzrósł do 59 187. Co istotne, flota całkowicie elektrycznych BEV 29 780 w 2022 r. była liczniejsza niż flota hybryd typu plug-in (29 407 szt.).

Tak znaczny wzrost cieszy, zwłaszcza w kontekście obecnej, trudnej sytuacji w sektorze motoryzacyjnym. Liczba rejestracji nowych, osobowych EV w Polsce powiększyła się o ponad 22 413 szt. czyli o 36% więcej niż w roku 2021. Jednocześnie (na podstawie danych PZPM) na rynku pierwotnym w Polsce, uwzględniając również pojazdy spalinalowe, spadek wyniósł prawie 7%. Trudności z dostępnością nowych samochodów sprawiają, że EV stają się równorzędną alternatywą dla wielu nabywców, którzy nie rozważali wcześniej zakupu samochodu elektrycznego

– dodaje **Jan Wiśniewski**.

Uwzględniając dane z końca listopada, najpopularniejszą w Polsce (pod względem łącznej liczby zarejestrowanych egzemplarzy) marką samochodów całkowicie elektrycznych był Nissan. Drugie miejsce zajmowała Tesla, zaś trzecie – BMW. Liderem wśród modeli BEV był Nissan LEAF, a kolejne miejsca na podium zajęły BMW i3 oraz Tesla Model 3.

In 2022, 22,413 first registrations of electric vehicles were recorded in the passenger car segment. This is another historical record in a row. The number of new EV registrations in 2022 was significantly higher than the entire park of such vehicles at the end of 2020. In 2022, 18,935 electric cars came from the domestic primary market, and about 3,125 cars were imported. BEV and PHEV passenger car park increased to 59,187. What is important, the all-electric BEV fleet of 29,780 in 2022 outnumbered the plug-in hybrid fleet (29,407 units).

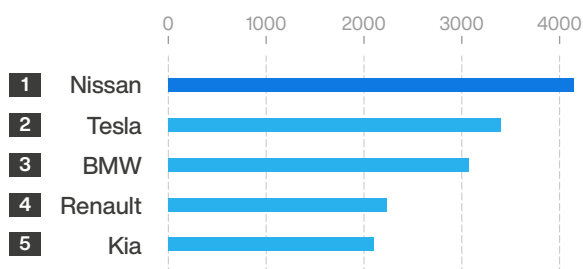
Such a significant increase is welcome, especially in the context of the current difficult situation in the automotive sector. The number of registrations of new passenger EVs in Poland increased by over 22,413 units, i.e. 36% more than in 2021. At the same time (based on PZPM data) on the primary market in Poland, including combustion vehicles, the decrease was almost 7%. Difficulties with the availability of new cars make EVs an equal alternative for many buyers who have not previously considered buying an electric car

– adds **Jan Wiśniewski**.

Taking into account the data from the end of November, the most popular battery electric car brand in Poland (in terms of the total number of registered units) was Nissan. Tesla came in second and BMW third. The leader among BEV models was Nissan LEAF, followed by BMW i3 and Tesla Model 3.

TOP 5 najpopularniejszych marek samochodów całkowicie elektrycznych w Polsce

TOP 5 most popular battery-electric vehicle brands in Poland



Bardzo wyraźny wzrost sprzedaży (o 1456 szt. i jednocześnie o 140% r/r) odnotowano w segmencie **elektrycznych pojazdów dostawczych i ciężarowych**. Do końca listopada 2022 r. zarejestrowano niemal dwukrotnie więcej takich samochodów niż w całym 2021 r. i prawie pięć razy więcej niż w roku 2020. Park użytkowych EV na koniec listopada 2022 r. składał się łącznie z 2 948 szt. Zdecydowaną większość z nich stanowiły zelektryfikowane „dostawczaki”. Liczba elektrycznych ciężarówek jeżdżących po polskich drogach nieznacznie przekracza 20.

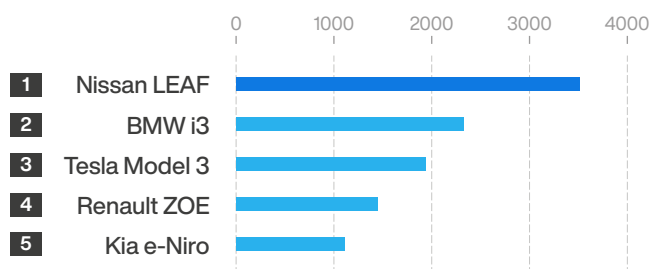
Coraz więcej firm z sektora TSL realizuje swoje strategie w zakresie elektryfikacji flot, co przekłada się bezpośrednio na szybko rosnącą liczbę rejestracji elektrycznych samochodów dostawczych. Z pewnością decyzjom zakupowym w tym segmencie sprzyjają bardzo atrakcyjne warunki dofinansowania z programu „Mój Elektryk” oraz coraz bardziej rozbudowana oferta. Nabywcy zeroemisyjnych „dostawczaków” na polskim rynku mogą wybierać już spośród 25 różnych modeli

– mówi **Albert Kania**, Senior New Mobility Manager z PSPA.

W 2022 r. na rynku elektromobilności w Polsce odnotowano również wzrosty w segmencie elektrycznych jednośladów (wg danych z listopada o 20% r/r) oraz zeroemisyjnych pojazdów mikro (o 81% r/r). Na popyt w tych obszarach rynku wpłynęły pozytywnie dotacje z programu „Mój Elektryk”, który w przypadku pojazdów kategorii L1e-L7e przewiduje dofinansowanie w maksymalnej wysokości do 4 tys. zł lub do 30% kosztów kwalifikowanych. Znaczący spadek rejestracji miał natomiast miejsce w segmencie, który do tej pory był jednym z motorów napędowych rozwoju zeroemisyjnego transportu w Polsce. W 2022 r. (wg danych z listopada) w Polsce zarejestrowano 153 autobusy elektryczne – o ponad 50 (26% r/r) mniej niż w analogicznym okresie 2021 r. Dla porównania, w 2020 r. w tym segmencie odnotowano wzrost aż o 253% r/r, zaś w roku 2021 – o 9% r/r.

TOP 5 najpopularniejszych modeli samochodów całkowicie elektrycznych w Polsce

TOP 5 most popular battery-electric vehicle models in Poland



A very significant increase in sales (by 1,456 units and at the same time by 140% YoY) was recorded in the segment of electric vans and trucks. By the end of November 2022, almost twice as many such cars were registered as in the whole of 2021 and almost five times more than in 2020. At the end of November 2022, the fleet of EV utility vehicles consisted of a total of 2,948 vehicles. The vast majority of them were electrified vans. The number of electric trucks on Polish roads slightly exceeds 20.

More and more companies from the TSL sector are implementing their fleet electrification strategies, which translates directly into the rapidly growing number of registrations of electric vans. Certainly, purchasing decisions in this segment are favored by very attractive co-financing conditions from the "My EV" support program and an increasingly wider offer. Buyers of zero-emission vans on the Polish market can choose from 25 different models

– says **Albert Kania**, PSPA Senior New Mobility Manager.

In 2022, the Polish e-mobility market also saw increases in the segment of electric two-wheelers (according to data from November by 20% yoy) and zero-emission micro vehicles (by 81% YoY). Demand in these areas of the market was positively influenced by subsidies from the "My EV" support program, which in the case of L1e-L7e category vehicles provides for subsidies of up to PLN 4,000 or up to 30% of eligible costs. A significant decrease in registrations took place in the segment, which has so far been one of the driving forces behind the development of zero-emission transport in Poland. In 2022 (according to data from November), 153 electric buses were registered in Poland – over 50 (26% YoY) less than in the corresponding period of 2021. For comparison, in 2020 this segment recorded an increase by as much as 253% YoY, and in 2021 – by 9% YoY.

Zamówienia na autobusy elektryczne są planowane i realizowane w okresach wielomiesięcznych, warunkowanych m.in. procedurą przewidzianą w przepisach o zamówieniach publicznych. W konsekwencji, tegoroczny wynik w segmencie e-busów nie jest wypadkową aktualnej sytuacji gospodarczej, ale skutkiem okresu pandemicznego, który okazał się poważnym ciosem dla sektora transportu zbiorowego. Istnieje ryzyko, że z uwagi na rosnące ceny energii i trudną sytuację wielu samorządów, w kolejnych miesiącach liczba rejestracji autobusów zeroemisyjnych nadal będzie spadać. Z drugiej strony impulsem dla tego sektora (pod względem nowych rejestracji) w 2023 r. powinna być realizacja zamówień objętych dofinansowaniem z wcześniejszych naborów w ramach programu „Zielony Transport Publiczny”

– uważa **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

„Mój Elektryk” dynamizuje polski rynek elektromobilności

Dzięki atrakcyjnym warunkom dofinansowania i objęciu wsparciem szerokiego grona beneficjentów program „Mój Elektryk” wpływa w istotny sposób na wzrost liczby rejestracji samochodów z napędem elektrycznym na polskim rynku. Wg stanu z połowy listopada 2022 r. w przypadku naboru adresowanego do osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej NFOŚiGW zaakceptował wnioski obejmujące 1,3 tys. pojazdów. W ramach pozostałych naborów akceptację uzyskały wnioski na 4,9 tys. BEV. Łączna liczba 6,2 tys. BEV objętych zaakceptowanymi wnioskami stanowi ok. 10% całego parku osobowych i dostawczych samochodów całkowicie elektrycznych zarejestrowanych w Polsce.

Na podstawie analiz PSPA (wg stanu z końca listopada 2022 r.) aktualnie dostępny budżet programu „Mój Elektryk” powinien wystarczyć na wsparcie kolejnych ok. 16,3 tys. samochodów zeroemisyjnych. Biorąc pod uwagę prognozowany wzrost liczby rejestracji BEV na polskim rynku, pozostałe środki mogą ulec wyczerpaniu nawet jeszcze w 2023 r. lub w I połowie 2024 r. W tym kontekście celowe jest podwyższenie budżetu programu NFOŚiGW lub też publiczne ogłoszenie terminu kolejnych naborów. W przeciwnym przypadku istnieje ryzyko stagnacji na rynku elektromobilności, spowodowanej oczekiwaniem potencjalnych nabywców EV na wznowienie udzielania wsparcia. Do podobnej sytuacji doszło np. w 2019 r. na Słowacji czy w roku bieżącym we Włoszech

– mówi **Maciej Mazur**.

Orders for electric buses are planned and implemented in periods of many months, conditioned, among others, by procedure provided in the provisions on public procurement. As a consequence, this year's result in the e-bus segment is not the result of the current economic situation, but the result of the pandemic period, which turned out to be a serious blow to the public transport sector. There is a risk that due to rising energy prices and the difficult situation of many local governments, the number of registrations of zero-emission buses will continue to fall in the coming months. On the other hand, the impulse for this sector (in terms of new registrations) in 2023 should be the implementation of contracts covered by co-financing from previous calls for proposals under the "Green Public Transport" support program

– says **Maciej Mazur**, PSPA Managing Director.

"My EV" boosts the Polish e-mobility market

Thanks to attractive co-financing conditions and support for a wide range of beneficiaries, the "My EV" program has a significant impact on the increase in the number of registrations of electric cars on the Polish market. As of mid-November 2022, in case of the call addressed to natural persons who do not run a business, the National Fund for Environmental Protection and Water Management approved applications covering 1,300 vehicles. In the remaining calls for proposals, applications for 4,900 BEVs were approved. The total number of 6,200 BEVs covered by the approved applications represents approx. 10% of the entire park of battery-electric passenger cars and vans registered in Poland.

Based on PSPA analyzes (as at the end of November 2022), the currently available budget of the "My EV" program should be sufficient to support another approx. 16,300 zero-emission cars. Taking into account the projected increase in the number of BEV registrations on the Polish market, the remaining funds may be exhausted even in 2023 or in the first half of 2024. In this context, it is advisable to increase the budget of the NFEP&WM (National Fund for Environmental Protection and Water Management) program or publicly announce the date of next calls for proposals. Otherwise, there is a risk of stagnation on the e-mobility market, caused by potential EV buyers waiting for the resumption of support. A similar situation occurred, for example, in 2019 in Slovakia or this year in Italy

– says **Maciej Mazur**.

Stopień wykorzystania budżetu programu „Mój Elektryk”

The level of use of the "My EV" program budget

Beneficjenci Beneficiaries	Budżet Budget	Zarezerwowane środki* Funds reserved*	Wciąż dostępne środki* Funds still available*
Osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej Natural persons not conducting business activity	100 mln PLN PLN 100 million	ok. 32,5 mln PLN ca. PLN 32.5 million	67,5% 67.5%
Pozostali beneficjenci – zakup Other beneficiaries – purchase	200 mln PLN PLN 200 million	ok. 34 mln PLN ca. PLN 34 million	83,0% 83.0%
Pozostali beneficjenci – leasing / wynajem długoterminowy Other beneficiaries – leasing / long-term rental	400 mln PLN PLN 400 million	ok. 152 mln PLN ca. PLN 152 million	62,0% 62.0%

* Stan na 30/11/2022

* As of 30 November 2022

Galopująca inflacja oraz wzrost cen katalogowych nowych pojazdów sprawiają, że w branży coraz częściej pojawiają się głosy wzywające do rewizji warunków wsparcia z programu „Mój Elektryk”. Obecna, ustalona na poziomie 225 tys. zł, cena maksymalna dotowanych pojazdów została wyznaczona w połowie 2021 r., gdy warunki rynkowe były zupełnie inne. W międzyczasie, szereg modeli BEV, w tym pojazdów kompaktowych, przestał mieścić się w limicie ceny maksymalnej. Obecnie z dotacji może skorzystać 37 osobowych modeli BEV dostępnych na polskim rynku.

The rushing inflation and the increase in the list prices of new vehicles mean that voices calling for a revision of the conditions of the "My EV" support program are heard more and more often in the industry. The current maximum price of subsidized vehicles – PLN 225,000, was set in mid-2021, when market conditions were completely different. In the meantime, many BEV models, including compact vehicles, no longer fall within the maximum price limit. Currently, 37 passenger BEV models available on the Polish market can benefit from the subsidy.



2022

2.

Coraz mniej czasu na zmiany przepisów w sektorze infrastruktury ładowania

**Less and less time for regulatory changes in the charging
infrastructure sector**

Rok / Year
2022

2. Coraz mniej czasu na zmiany przepisów w sektorze infrastruktury ładowania

Less and less time for regulatory changes in the charging infrastructure sector

2 527

Liczba ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych w Polsce
Number of public charging stations in Poland

1 799

AC

728

DC

+39%

Wzrost liczby ogólnodostępnych stacji r/r
Increase in the number of public charging stations YoY

4 913

Liczba punktów ładowania w stacjach ogólnodostępnych
Number of charging points in public charging stations

595

Liczba nowych stacji ładowania oddanych do użytku w 2022 r.
Number of new charging stations launched in 2022

1 129

Liczba nowych punktów ładowania w stacjach ogólnodostępnych oddanych do użytku w 2021 r.
Number of new charging points in public charging stations launched in 2022

Stan na 30/11/2022
As of 30 November 2022

2. Coraz mniej czasu na zmiany przepisów w sektorze infrastruktury ładowania

Less and less time for regulatory changes in the charging infrastructure sector

Ponad 600 nowych stacji ładowania w Polsce zainstalowano w 2022 r. To wynik lepszy niż w ubiegłych latach, ale nadal niewystarczający, by wypełnić ambitne cele wyznaczone przez unijne rozporządzenie AFIR. W ciągu zaledwie trzech kolejnych lat łączna moc polskiej sieci ładowarek powinna wzrosnąć co najmniej 5-krotnie. Bez wprowadzenia pilnych zmian prawnych nie będzie to możliwe.

W 2022 r. odnotowano największy przyrost infrastruktury ładowania w historii polskiej elektromobilności. Od stycznia do listopada zainstalowano 595 nowych, ogólnodostępnych stacji ładowania.

Wzrost liczby stacji ładowania w 2022 r., ale...

Rok 2021 zamknięto wynikiem 568 nowo uruchomionych ładowarek, zaś rok 2020 – 353. Po podsumowaniu danych z grudnia, łączna liczba stacji ładowania zainstalowanych w 2022 r. z pewnością przekroczy 600. Polska sieć publicznie dostępnych punktów ładowania jest obecnie o ok. 30% większa niż pod koniec 2021 r. i prawie dwukrotnie większa niż pod koniec roku 2020. Podobnie jak w segmencie pojazdów, również w sektorze infrastruktury polska elektromobilność koncentruje się przede wszystkim w największych polskich miastach. W TOP 15 ośrodków miejskich pod względem rozwoju sieci ładowarek (tj. w Warszawie, Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Szczecinie, Poznaniu, Olsztynie, Wrocławiu, Toruniu, Sosnowcu, Łodzi, Częstochowie, Gdyni, Włocławku i Płocku) funkcjonuje 44% (1117) wszystkich ogólnodostępnych stacji ładowania EV w Polsce.

Over 600 new charging stations were installed in Poland in 2022. This is a better result than in previous years, but still insufficient to meet the ambitious goals set by the EU AFIR regulation. In just the next three years, the total capacity of the Polish charger network should increase at least five times. This will not be possible without urgent legal changes.

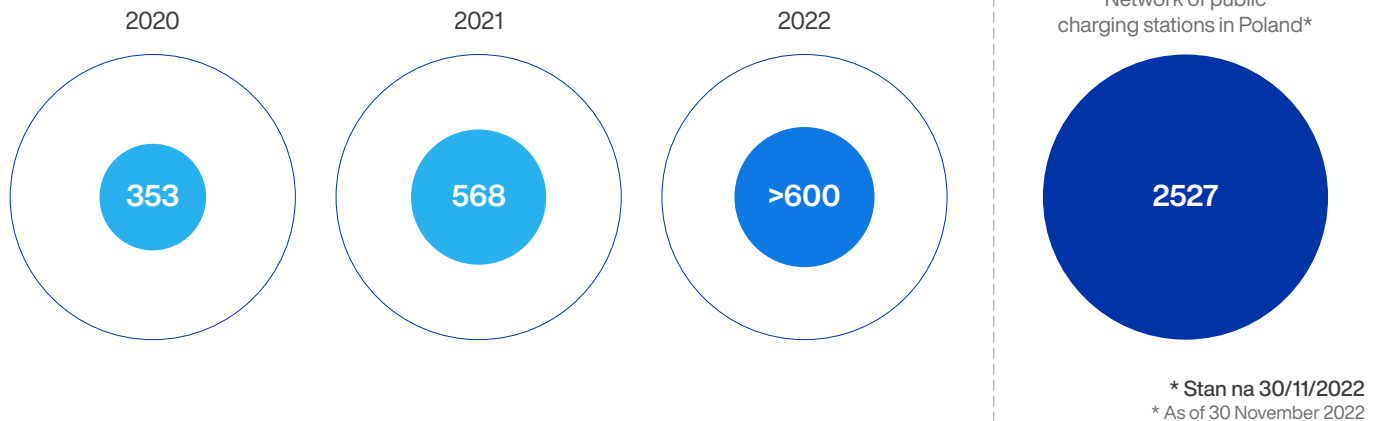
The largest increase in charging infrastructure in the history of Polish e-mobility was recorded in 2022. From January to November, 595 new public charging stations were installed.

More charging stations in 2022, but...

The year 2021 ended with 568 newly launched chargers, while the year 2020 – 353. After summarizing the data from December, the total number of charging stations installed in 2022 will certainly exceed 600. The Polish network of public charging points is currently approx. 30% larger than at the end of 2021 and almost twice as much as at the end of 2020. As in the vehicle segment, also in the infrastructure sector, Polish electromobility is concentrated primarily in the largest Polish cities. In the TOP 15 urban centers in terms of the development of the charger network (i.e. in Warsaw, Gdańsk, Katowice, Kraków, Szczecin, Poznań, Olsztyn, Wrocław, Toruń, Sosnowiec, Łódź, Częstochowa, Gdynia, Włocławek and Płock) there are 44% (1,117) of all public EV charging stations in Poland.

Liczba nowo uruchomionych, ogólnodostępnych stacji ładowania w Polsce

Number of newly launched public charging stations in Poland



Udział Warszawy w polskiej sieci infrastruktury ładowania wynosi prawie 10%. Oznacza to, że kierowcy samochodów elektrycznych w stolicy mają do dyspozycji więcej publicznych ładowarek niż łącznie w całym województwie opolskim, lubuskim, podlaskim, lubelskim oraz świętokrzyskim. Oczywiście stacje ładowania powstają przede wszystkim w lokalizacjach charakteryzujących się największym zagęszczeniem floty EV, jednak pod kątem rozwoju polskiej elektromobilności na szerszą skalę w kolejnych latach konieczne będzie stopniowe wyrównywanie różnic pomiędzy poszczególnymi regionami kraju

– mówi **Albert Kania** z Centrum Badań i Analiz PSPA.

Wg danych z końca listopada 2022 r. ultraszybkie punkty ładowania DC o mocy co najmniej 150 kW znajdowały się w 42 lokalizacjach w całej Polsce. Z punktów szybkich (o mocy co najmniej 100 kW) kierowcy samochodów z napędem elektrycznym mogli korzystać w 140 różnych lokalizacjach. Co istotne, mimo okresowych spadków, udział stacji ładowania prądem stałym w sieci infrastruktury ogólnodostępnej utrzymał się w 2022 r. na względnie wysokim poziomie – pod koniec listopada wyniósł 29% (w listopadzie 2021 r. oraz 2020 r. było to 31%). Operatorzy nie tylko inwestują w coraz szybsze ładowarki, ale również coraz częściej podnoszą moc funkcjonujących urządzeń oraz uruchamiają kolejne stacje w już wcześniej zajętych lokalizacjach. Przy polskich drogach powstaje również coraz więcej hubów ładowania. Wg danych z końca listopada w 79 lokalizacjach funkcjonowały co najmniej 3 ogólnodostępne stacje a w 19 lokalizacjach co najmniej 5 publicznych ładowarek.

The share of Warsaw in the Polish charging infrastructure network is almost 10%. This means that electric car drivers in the capital city have more public chargers at their disposal than in the entire Opolskie, Lubuskie, Podlaskie, Lubelskie and Świętokrzyskie voivodships combined. Of course, charging stations are built primarily in locations characterized by the highest density of the EV fleet, but in terms of the development of Polish electromobility on a larger scale in the coming years, it will be necessary to gradually equalize the differences between individual regions of the country

– says **Albert Kania** from the PSPA Research and Analysis Center.

According to data from the end of November 2022, ultra-fast DC charging points with a power of at least 150 kW were located in 42 spots throughout Poland. Fast points (with a power of at least 100 kW) could be used by drivers of electric cars in 140 different locations. Importantly, despite periodic declines, the share of DC charging stations in the public infrastructure network remained relatively high in 2022 – at the end of November it amounted to 29% (in November 2021 and 2020 it was 31%). Operators not only invest in faster and faster chargers, but also more and more often increase the power of functioning devices and launch new stations in previously occupied locations. There are also more and more charging hubs being built along Polish roads. According to data from the end of November, there were 79 locations with at least 3 public stations, and 19 locations with at least 5 public charging stations.

... infrastruktura w Polsce wciąż rozwija się zbyt wolno

W 2022 r. uruchomiono (do końca listopada) 141 nowych stacji DC. Przez cały rok 2021 takich urządzeń zainstalowano 135, zaś w 2020 r. – aż 164. Oznacza to, że mimo nowych inwestycji, wzrastającego popytu na usługi ładowania warunkowanego rozwojem floty samochodów z napędem elektrycznym, coraz większego zaangażowania na polskim rynku dużych operatorów międzynarodowych oraz wprowadzenia systemu dofinansowania ze środków NFOŚiGW w Polsce nie następuje zdecydowane przyspieszenie tempa rozbudowy stacji ładowania prądem stałym. Efekty są widoczne już od wielu miesięcy – rozwój floty EV jest znacznie szybszy niż rozwój sieci ładowarek.

Na podstawie ostatniego wydania raportu PSPA „Polish EV Outlook 2022” pod koniec 2019 r. liczba samochodów z napędem elektrycznym przypadającym na jeden punkt ładowania wynosiła 5,6. W 2020 r. ta proporcja wzrosła do 7,4, w 2021 r. do 10,4, zaś w połowie 2022 r. – do 12. W listopadzie wynosiła już 12,8. Stwarza to ryzyko, że w kolejnych miesiącach przed ładowarkami mogą zacząć tworzyć się kolejki, zwłaszcza w lokalizacjach o szczególnie dużym natężeniu ruchu. W dłuższej perspektywie może to prowadzić do ograniczenia popytu na rynku elektromobilności. Mieszkańcy wielorodzinnych budynków mieszkalnych nie dysponujący prywatnymi lub półprywatnymi stacjami ładowania nie zdecydują się na przesiadkę do samochodów elektrycznych, jeżeli nie zostanie im zagwarantowana możliwość uzupełniania energii w akumulatorach EV na stacjach ogólnodostępnych.

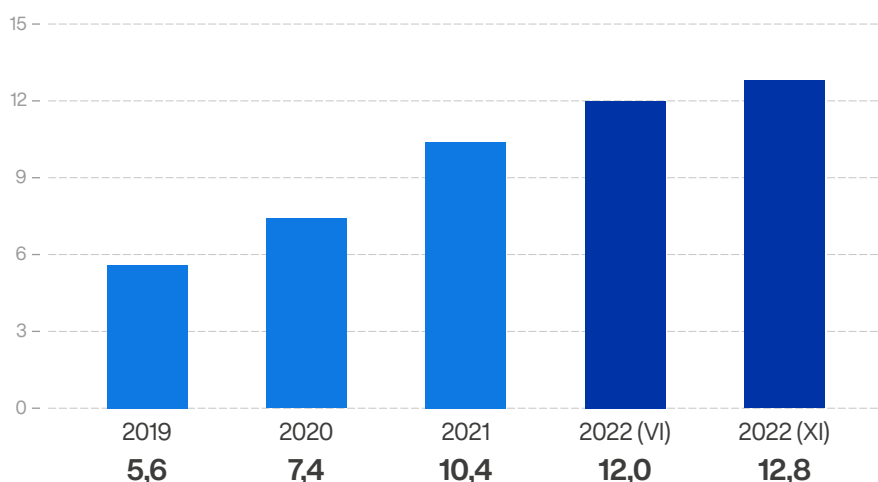
... the infrastructure in Poland still develops too slowly

In 2022, 141 new DC stations were launched (by the end of November). Throughout 2021, 135 such devices were installed, and as many as 164 in 2020. This means that despite new investments, increasing demand for charging services conditioned by the development of the EV fleet, increasing involvement of large international operators on the Polish market and the introduction of support system from the funds of the National Fund for Environmental Protection and Water Management in Poland, there is no significant acceleration in the pace of expansion of DC charging stations. The effects have been visible for many months – the development of the EV fleet is much faster than the development of the charging network.

Based on the latest edition of the PSPA report "Polish EV Outlook 2022", at the end of 2019, the number of electric cars per one charging point was 5.6. In 2020, this proportion increased to 7.4, in 2021 to 10.4, and in mid-2022 to 12. In November it was already 12.8. This creates the risk that in the coming months queues may start to form in front of the chargers, especially in locations with particularly high traffic. In the long run, this may lead to a reduction in demand on the e-mobility market. Residents of multi-family residential buildings without private or semi-private charging stations will not decide to switch to electric cars if they are not guaranteed the possibility of recharging their EV batteries at public charging stations.

Liczba samochodów z napędem elektrycznym przypadających w Polsce na 1 punkt ładowania zainstalowany w stacji ogólnodostępnej

Number of electric cars in Poland per 1 charging point installed in a public charging station



Obecnie na jeden punkt ładowania w Polsce przypada ponad dwa razy więcej samochodów z napędem elektrycznym niż jeszcze trzy lata temu. Nic nie wskazuje na to, żeby w najbliższym czasie ten trend miał się odwrócić. Biorąc pod uwagę dane Międzynarodowej Agencji Energii (IEA) w Polsce funkcjonuje obecnie podobna liczba punktów ładowania (4 913) co w Wielkiej Brytanii w 2013 r., w Niemczech w 2015 r., w Hiszpanii w 2017 r., czy w Szwecji w 2019 r. W tym ostatnim państwie pod koniec 2021 r. funkcjonowało już jednak prawie 14 tys. punktów – prawie 3 razy więcej niż u nas obecnie, mimo że jest to kraj posiadający ponad 5-krotnie mniejszą flotę samochodów osobowych. Przyspieszenie rozbudowy infrastruktury w Polsce wymaga zdecydowanych działań ze strony administracji publicznej. Branża nie jest w stanie samodzielnie pokonać licznych barier systemowych. Konieczne są zmiany prawa

– mówi **Jan Wiśniewski**, Dyrektor Centrum Badań i Analiz PSPA.

Niezbędne zmiany przepisów

Wychodząc naprzeciw wyzwaniom sektora infrastruktury ładowania, PSPA wraz z kluczowymi partnerami branżowymi (w tym wiodącymi operatorami) opracowało w 2022 r. propozycję projektu specustawy zawierającą postulaty rozwiązań regulacyjnych znoszących największe bariery opóźniające rozbudowę sieci ogólnodostępnych stacji ładowania w Polsce. Założenia projektu obejmują istotne skrócenie czasu realizacji budowy przyłączy ogólnodostępnych stacji ładowania do sieci OSD, które nie powinien przekraczać 12 miesięcy, bez względu na poziom napięcia, jak też wdrożenie mechanizmów ułatwiających i stymulujących OSD do inwestycji w rozbudowę sieci dystrybucyjnych celem przygotowania jej do przyłączania w przyszłości infrastruktury ładowania na skalę masową. Dotyczy to szczególnie terenów, gdzie sieć dystrybucyjna jest słabo rozwinięta.

Ponadto, branża chce określenia precyzyjnie zdefiniowanych standardów budowy przyłączy przez OSD (m.in. w zakresie miejsca budowy punktu przyłączeniowego lub możliwości wyboru poziomu napięcia, niezależnie od mocy stacji ładowania) ułatwiających rozbudowę infrastruktury ładowania oraz uporządkowania struktury własnościowej infrastruktury energetycznej znajdującej się w Miejscach Obsługi Podróżnych.

Currently, there are more than twice as many electric cars per charging point in Poland than three years ago. There is no indication that this trend will reverse in the near future. Taking into account the data of the International Energy Agency (IEA), Poland has a similar number of charging points (4,913) as in Great Britain in 2013, in Germany in 2015, in Spain in 2017 or in Sweden in 2019. In the latter country, however, at the end of 2021, there were already almost 14,000 points – almost 3 times more than in Poland, despite the fact that it is a country with a fleet of passenger cars over 5 times smaller. Accelerating the development of infrastructure in Poland requires decisive action on the part of the public administration. The industry is not able to overcome numerous systemic barriers on its own. Law changes are inevitable

– says **Jan Wiśniewski**, Director of the PSPA Research and Analysis Center.

Necessary regulatory changes

In order to meet the challenges of the charging infrastructure sector, in 2022 PSPA together with key industry partners (including leading operators) developed a proposal for a draft special act containing demands for regulatory solutions that would eliminate the biggest barriers delaying the expansion of the public charging station network in Poland. The assumptions of the project include a significant reduction in the construction time of public charging station connections to the DSO network, which should not exceed 12 months, regardless of the voltage level, as well as the implementation of mechanisms to facilitate and stimulate DSOs to invest in the expansion of distribution networks in order to prepare them for future connection of charging infrastructure on a massive scale. This applies especially to areas where the distribution network is poorly developed.

In addition, the industry wants precisely defined standards for the construction of connections by DSOs (e.g. in terms of the construction place of the connection point or the possibility of choosing the voltage level, regardless of the charging station power) facilitating the development of the charging infrastructure and organizing the ownership structure of the energy infrastructure located in the Passenger Service Areas.

Propozycja projektu specustawy

Draft proposal of a special act

Najważniejsze propozycje zmian w przepisach obejmują:

The most important proposed changes to the regulations include:

1.	<p>Ułatwienie pozyskiwania przez OSD praw do terenów, na których realizowane mają być inwestycje sieciowe dotyczące elektromobilności (analogiczne do przepisów dotyczących sieci szerokopasmowej czy sieci lokalizowanych na terenie pasów drogowych)</p> <p>Facilitating the acquisition by DSOs of rights to areas where network investments related to e-mobility are to be implemented (similar to the provisions on broadband networks or networks located on road lanes)</p>
2.	<p>Umożliwienie prowadzenia przygotowywania inwestycji w zakresie przyłączy energetycznych i budowy stacji ładowania w szczególnym trybie właściwym dla inwestycji strategicznych</p> <p>Enabling the preparation of investments in the field of power connections and the construction of charging stations in a special mode appropriate for strategic investments</p>
3.	<p>Określenie istotnych elementów umowy o przyłączenie (w tym nieprzekraczalnego, ustawowego terminu realizacji umowy przez OSD wraz z określeniem kar umownych za jego niedotrzymanie)</p> <p>Determination of the essential elements of the connection agreement (including the statutory deadline for the performance of the agreement by the DSO, together with the determination of contractual penalties for failure to meet it)</p>
4.	<p>Rozszerzenie aktualnej regulacji prawa energetycznego dotyczącej obowiązku budowy sieci, zgodnie z którym OSD będą odpowiedzialni za budowę sieci i przyłącza do granicy nieruchomości, na której ma być wybudowana infrastruktura ładowania</p> <p>Extension of the current regulation of the energy law regarding the obligation to build the network, according to which DSOs will be responsible for the construction of the network and connections to the border of the property on which the charging infrastructure is to be built</p>
5.	<p>Uprawnienie podmiotu, ubiegającego się o przyłączenie do sieci ogólnodostępnej stacji ładowania, wyboru poziomu napięcia, na którym będzie odbywać się dostarczanie energii elektrycznej</p> <p>Entitlement of an entity applying for connection to a public charging station network to choose the voltage level at which electricity will be supplied</p>
6.	<p>Umożliwienie podmiotom zarządzającymi MOP wiążącego żądania, aby OSD nabyli od nich elementy sieci będące ich własnością, w szczególności stacje transformatorowe, służące do zasilania obiektów zlokalizowanych na takich miejscach, bez względu na termin, w którym je wybudowano</p> <p>Enabling entities managing Passenger Service Areas (MOP) to make a binding demand for DSOs to purchase from them network elements that are their property, in particular transformer stations, used to power facilities located in such areas, regardless of the date when they were built</p>

Niezwłoczne wprowadzenie kompleksowych zmian regulacyjnych umożliwi Polsce:

Immediate introduction of comprehensive regulatory changes will enable Poland:

		
<p>Rozwój rynku elektromobilności na skalę masową</p> <p>Development of the e-mobility market on a massive scale</p>	<p>Wpisanie się w realizację polityki Unii Europejskiej w zakresie dekarbonizacji sektora transportu</p> <p>Implementation of the European Union policy in the field of decarbonisation of the transport sector</p>	<p>Uniknięcie negatywnych konsekwencji niewypełnienia celów AFIR</p> <p>Avoiding the negative consequences of not meeting the AFIR objectives</p>

Na zlecenie Ministerstwa Klimatu i Środowiska, Stowarzyszenie PSPA opracowało ponadto „Projekt optymalnego rozmieszczenia infrastruktury ładowania przy drogach sieci bazowej TEN-T”. Wytypowano 188 lokalizacji priorytetowych pod kątem instalacji stacji ładowania, zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich. Rekomendacje w tym zakresie uwzględniają wymogi projektowanego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (AFIR), a także stan sieci dystrybucyjnych w Polsce.

Rozbudowę ogólnodostępnych stacji ładowania w Polsce mogą przyspieszyć również subsydia ze środków publicznych. 31 marca 2022 r. zakończono nabory w ramach uruchomionego przez NFOŚiGW programu „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”. Program przewidywał dotacje do prywatnych stacji ładowania o mocy co najmniej 22 kW (do 25% kosztów kwalifikowanych), stacji ogólnodostępnych o mocach od 50 kW do mniej niż 150 kW (do 30% lub do 45% kosztów kwalifikowanych w przypadku mniejszych gmin), stacji ogólnodostępnych o mocach od 150 kW (do 50% kosztów kwalifikowanych), jak również stacji tankowania wodoru (do 50% kosztów kwalifikowanych). Subsydia cieszyły się znaczną popularnością wśród potencjalnych beneficjentów. Budżet naboru obejmującego stacje ultraszybkie (o mocy co najmniej 150 kW) został zarezerwowany w całości w zaledwie dwa tygodnie. Interesariusze sektora infrastruktury nadal mogą liczyć na dopłaty – w styczniu 2023 r. ruszą kolejne nabory w ramach programu NFOŚiGW.

Bardzo cieszymy się, że dofinansowanie do infrastruktury zostanie wznowione – to istotny impuls do jej rozbudowy na obecnym, wczesnym etapie rozwoju rynku elektromobilności. Co bardzo istotne, w 2023 r. na dotacje do najszybszych stacji zarezerwowano prawie dwukrotnie wyższy budżet niż na subsydia obejmujące pozostałe kategorie ładowarek. Dopłaty będą jednak pełnić subsydiarną rolę względem niezbędnych zmian prawnych. Na ich wprowadzenie jest coraz mniej czasu. Na podstawie celów wyznaczonych przez projekt AFIR łączna moc stacji ładowania zainstalowanych w Polsce w ciągu trzech lat powinna wzrosnąć prawie 5-krotnie. A jeżeli akceptację zyska znacznie ambitniejsza propozycja Parlamentu Europejskiego wzrost będzie musiał być aż 13-krotny. Bez niezbędnej optymalizacji prawa Polska nie ma żadnych szans na wypełnienie tych celów

– podsumowuje **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

By order of the Ministry of Climate and Environment, PSPA has also developed a "Project of optimal location of charging infrastructure along the roads of the TEN-T core network". 188 priority locations were selected for the installation of charging stations, both for light and heavy vehicles. Recommendations in this regard take into account the requirements of the proposed regulation of the European Parliament and of the Council on the development of alternative fuels infrastructure and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council (AFIR), as well as the condition of distribution networks in Poland.

The expansion of public charging stations in Poland may also be accelerated by subsidies from public funds. On March 31, 2022, calls for proposals under the "Support for infrastructure for charging electric vehicles and infrastructure for refueling hydrogen" program launched by the National Fund for Environmental Protection and Water Management were completed. The program provided subsidies for private charging stations with a power of at least 22 kW (up to 25% of eligible costs), public stations with a power of 50 kW to less than 150 kW (up to 30% or up to 45% of eligible costs in the case of smaller municipalities), public stations with a power of 150 kW (up to 50% of eligible costs), as well as hydrogen refueling stations (up to 50% of eligible costs). The subsidies enjoyed considerable popularity among potential beneficiaries. The budget for the call for ultra-fast stations (with a power of at least 150 kW) was booked in full in just two weeks. Stakeholders of the infrastructure sector can still count on subsidies – in January 2023, further calls for proposals under the NFEP&WM program will be launched.

We are very pleased that funding for infrastructure will be resumed – this is a significant impulse for its expansion at the current early stage of e-mobility market development. What is very important, in 2023, the subsidies budget for the fastest stations is almost twice as high as for subsidies covering other categories of chargers. However, the subsidies will play a subsidiary role in relation to the necessary legal changes. There is less and less time to implement them. Based on the goals set by the AFIR project, the total power of the charging stations installed in Poland should increase almost 5 times over the next three years. And if the much more ambitious proposal of the European Parliament gains approval, the increase will have to be as much as 13 times. Without the necessary optimization of the law, Poland has no chance to meet these goals

– says **Maciej Mazur**, PSPA Managing Director.



2022

3.

Co nowego w polskich przepisach regulujących rynek elektromobilności?

What's new in Polish e-mobility market regulations?

3. Co nowego w polskich przepisach regulujących rynek elektromobilności?

What's new in Polish e-mobility market regulations?

Przesunięcie terminu realizacji obowiązku elektryfikacji flot przez samorzady, ustalenie wzoru nalepki uprawniającej do wjazdu do stref czystego transportu i wprowadzenie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji tankownia wodoru – to na poziomie centralnym jedne z najważniejszych zmian przepisów regulujących sektor e-mobility, które procedowano w 2022 r. Na poziomie lokalnym krakowscy radni przegłosowali drugą w historii polskiej elektromobilności uchwałę o ustanowieniu obszaru niskoemisyjnego.

Po szerokiej nowelizacji Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 2021 r., w roku 2022 nie doszło do tak kompleksowych zmian polskiego prawa regulującego sektor e-mobility na poziomie ustawowym. Nie oznacza to jednak, że nie wprowadzono żadnych nowych przepisów. 9 czerwca 2022 r. w Sejmie została przegłosowana nowelizacja art. 76 ust. 2 Ustawy o elektromobilności. Przepis ten przewiduje sankcję na wypadek, gdy nie został zapewniony wymagany, minimalny udział (co najmniej 10% od dnia 1 stycznia 2022 r. i – docelowo – co najmniej 30% od dnia 1 stycznia 2025 r.) pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie podmiotu, któremu jednostka samorządu terytorialnego powierzyła lub zleciła wykonywanie zadań publicznych (z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego). Jeżeli przedmiotowy warunek nie został spełniony, umowy zawarte przez JST z podmiotem wykonującym zadania publiczne wygasają z mocy prawa. We wcześniejszym brzmieniu art. 76 ust. 2 miało to nastąpić 31 grudnia 2022 r. Nowelizacja przesunęła ten termin na 31 grudnia 2025 r.

Wprowadzone zmiany należy oceniać pod kątem bieżącej, trudnej sytuacji samorządów oraz ograniczonej podaży samochodów z napędem elektrycznym na europejskim rynku. Z drugiej jednak strony trudno usprawiedliwić przesunięcie ustawowego terminu aż o 3 lata. Zwłaszcza, że zobowiązane podmioty były świadome obowiązków w zakresie elektryfikacji floty już od 2018 r., a nabywanie pojazdów zeroemisyjnych jest obecnie ułatwione z uwagi na obowiązywanie dofinansowania z programu „Mój Elektryk”

– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Postponing the deadline for the obligation to electrify fleets by local governments, setting out the template of the sticker entitling to enter clean transport zones and introducing detailed technical requirements for hydrogen refueling stations – these are some of the most important changes to the regulations governing the e-mobility sector at the central level, which were processed in 2022. At the local level, Cracow's councilors voted for the second resolution in the history of Polish e-mobility to establish a low-emission area.

After the extensive amendment to the Act on electromobility and alternative fuels of 2021, in 2022 there were no such comprehensive changes to the Polish law regulating the e-mobility sector at the statutory level. However, this does not mean that no new regulations have been introduced. On June 9, 2022, the Sejm passed an amendment to Art. 76 sec. 2 of the Electromobility Act. This provision provides a sanction in the event that the required minimum share (at least 10% from 1 January 2022 and – ultimately – at least 30% from 1 January 2025) of electric vehicles or vehicles powered by natural gas has not been ensured in the fleet of an entity entrusted or commissioned by a local government unit to perform public tasks (excluding public collective transport). If the condition is not met, the contracts concluded by the local government units with the entity performing public tasks expire by operation of law. In the previous wording of Art. 76 sec. 2 it was to take place on December 31, 2022. The amendment postponed this date to December 31, 2025.

The introduced changes should be assessed in terms of the current, difficult situation of local governments and the limited supply of electric cars on the European market. On the other hand, it is difficult to justify postponing the statutory deadline by as much as 3 years. Especially since the obligated entities have been aware of the fleet electrification obligations since 2018, and the purchase of zero-emission vehicles is now facilitated due to the existence of co-financing from the "My EV" program

– says **Maciej Mazur**, PSPA Managing Director.

Do strefy czystego transportu tylko z nalepką

19 kwietnia 2022 r. w Dzienniku Ustaw opublikowano Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 31 marca 2022 r. w sprawie wzoru nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 4 maja 2022 r.

To the clean transport zone only with a sticker

On April 19, 2022, the Regulation of the Minister of Climate and Environment of March 31, 2022 on the template of the sticker for vehicles authorized to enter the clean transport zone was published in the Journal of Laws. The regulation entered into force on 4 May 2022.

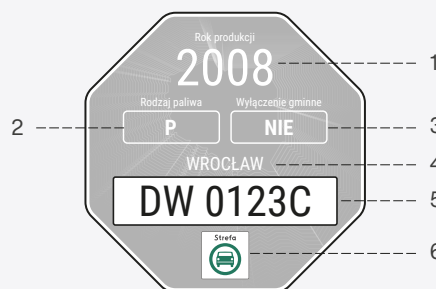
Wzór nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu

Template of a sticker for vehicles authorized to enter Clean Transport Zones



Informacje zawarte we wzorze nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu

Information contained in the sticker template for vehicles authorized to enter Clean Transport Zones



1 – rok produkcji pojazdu

2 – rodzaj paliwa:

- 1) P – benzyna
- 2) D – olej napędowy
- 3) M – mieszanka (paliwo-olej)
- 4) LPG – gaz płynny (propan-butan)
- 5) CNG – gaz ziemny sprężony (metan)
- 6) H – wodór
- 7) LNG – gaz ziemny skroplony (metan)
- 8) BD – biodiesel
- 9) E85 – etanol
- 10) EE – energia elektryczna
- 11) 999 – inne

1 – vehicle manufacture year

2 – type of fuel

- 1) P – petrol
- 2) D – diesel
- 3) M – mix (fuel-oil)
- 4) LPG – liquid gas (propane-butane)
- 5) CNG – compressed natural gas (methane)
- 6) H – hydrogen
- 7) LNG – liquefied natural gas (methane)
- 8) BD – biodiesel
- 9) E85 – ethanol
- 10) EE – electric energy
- 11) 999 – other

3 – informacja, czy nalepka została wydana w związku z wyłączeniem ustalonym przez radę gminy w uchwale o ustanowieniu strefy czystego transportu

4 – nazwa gminy ustanawiającej strefę czystego transportu

5 – numer rejestracyjny pojazdu

6 – znak drogowy D-54

3 – information whether the sticker was issued in relation to the exclusion established by the commune council in the resolution on the establishment of a clean transport zone (municipal exclusion)

4 – name of the commune establishing the clean transport zone

5 – vehicle registration number

6 – D-54 road sign

Obecny projekt został wypracowany w ramach Komitetu Samorządowego PSPA, wspólne z Unią Metropolii Polskich, Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią i Polskim Alarmem Smogowym – postulaty objęły zmianę wzoru graficznego nalepek i wzrost uniwersalności oznaczenia pierwotnie zaproponowanego przez MKiŚ. Było to jednak działanie doraźne, gdyż wprowadzone przepisy w ogólnym ujęciu wywołują liczne kontrowersje wśród interesariuszy. W praktyce obowiązek oznakowania nalepkami pojazdów wjeżdżających do stref czystego transportu niesie ze sobą bowiem szereg trudności, zarówno z perspektywy kierowców, jak i jednostek samorządu terytorialnego ustanawiających SCT.

The current project was developed within the PSPA Local Government Committee, jointly with the Union of Polish Metropolises, the Metropolis of Upper Silesia and Zagłębie and the Polish Smog Alert – the demands included a change in the graphic design of the stickers and an increase in the universality of the sign originally proposed by the Ministry of Climate and Environment. However, this was an ad hoc measure, as the introduced regulations, in general terms, cause numerous controversies among stakeholders. In practice, the obligation to label vehicles entering clean transport zones brings a number of difficulties, both from the perspective of drivers and local government units establishing clean transport zones.

Przed samorządami stoi konieczność realizacji szerokiego zakresu działań związanych z wydrukiem, wypełnieniem oraz dystrybucją nalepek do tysięcy kierowców. Kraków, który ustanowił strefę jako pierwsze miasto w Polsce, w praktyce stanie się krajowym dystrybutorem nalepek. Sytuacja ta może mieć negatywny wpływ na budżet miasta, gdyż aktualnie przewidziana cena za nalepkę (5 zł) nie pokryje jej kosztu jednostkowego

– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

W związku z liczbą wysyłek koniecznych do realizacji, kierowcy będą musieli przewidzieć swój wjazd do strefy z odpowiednim wyprzedzeniem, aby wspomniana nalepka zdążyła do nich dotrzeć. Trudności obejmą użytkowników kierowców motocykli i wszelkich innych pojazdów, które nie są wyposażone w szybę, na której powinna się znaleźć nalepka.

Problem można jednak rozwiązać, wprowadzając możliwość kontroli ruchu w obrębie strefy za pomocą nowoczesnych systemów monitoringu ruchu. System w sposób zautomatyzowany skanowałby tablice rejestracyjne pojazdów, pozwalając na ich płynny ruch oraz znosząc konieczność ubiegania się o nalepki

– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Opłaty za nadanie numeru EIPA

Kolejny akt wykonawczy, który wszedł w życie w 2022 r. stanowiło Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 31 marca 2022 r. w sprawie wysokości stawek opłaty za nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, uznanie kodu oraz ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym oraz terminu wnoszenia tej opłaty w roku 2022. Na podstawie przedmiotowego rozporządzenia wysokość opłaty za nadanie numeru EIPA, uznanie kodu nadanego w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej oraz ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym wynosi miesięcznie 10 zł (w przypadku opłaty pobieranej od operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru, na której świadczona jest usługa tankowania wodoru) lub 50 zł (w przypadku opłaty pobieranej od dostawcy usługi ładowania). Również i te przepisy wykonawcze wzbudziły kontrowersje w branży, jako dodatkowo zwiększające obciążenia finansowe uczestników rynku na bardzo wczesnym etapie budowy rynku elektromobilności w Polsce. Systemu EIPA dotyczy również inny akt wykonawczy wydany w 2022 r. – Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 1 lipca 2022 r. w sprawie wzorów zgłoszeń do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych. Zawiera przepisy mające charakter techniczny. Rozporządzenie określa wzory zgłoszeń do EIPA dokonywanych przez operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego oraz stacji tankowania wodoru.

Local governments face the need to implement a wide range of activities related to the printing, filling and distribution of stickers to thousands of drivers. Cracow, which established the zone as the first city in Poland, will in practice become a national distributor of stickers. This situation may have a negative impact on the city's budget, as the currently envisaged price for a sticker (PLN 5) will not cover its unit cost

– says **Maciej Mazur**, PSPA Managing Director.

Due to the number of shipments necessary to be carried out, drivers will have to anticipate their entry into the zone well in advance so that the sticker can reach them. Difficulties will affect the users of motorcycle drivers and any other vehicles that are not equipped with a windshield on which the sticker should be placed.

However, the problem can be solved by introducing the possibility of traffic control within the zone using modern traffic monitoring systems. The system would automatically scan vehicle registration plates, allowing for their smooth movement and abolishing the need to apply for stickers

– says **Maciej Mazur**, PSPA Managing Director.

Fees for assigning an EIPA number

Another executive act that entered into force in 2022 was the Regulation of the Minister of Climate and Environment of March 31, 2022 on the fee rates for assigning an individual identification code, acceptance of the code and their maintenance in the ICT system and the deadline for paying this fee in 2022. Pursuant to the regulation, the fee for assigning an EIPA number, accepting a code assigned in another European Union Member State and maintaining them in the ICT system is PLN 10 per month (in the case of a fee charged to the operator of a public charging station, natural gas station or hydrogen station, where the hydrogen refueling service is provided) or PLN 50 (in the case of a fee collected from the charging service provider). Also, these implementing provisions have caused controversy in the industry, as they additionally increase the financial burden on market participants at a very early stage of building the e-mobility market in Poland. The EIPA system is also covered by another executive act issued in 2022 – Regulation of the Minister of Climate and Environment of July 1, 2022 on templates of notifications to the Register of Alternative Fuels Infrastructure. It contains provisions of a technical nature. The Regulation defines templates for notifications to EIPA by operators of public charging stations, natural gas stations and hydrogen refueling stations.

Wymagania techniczne dla stacji tankowania wodoru

21 października 2022 r. ogłoszono Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla stacji wodoru. Nowy akt wykonawczy określa szczegółowe wymagania techniczne, dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji wodoru, rodzaje badań technicznych stacji wodoru oraz sposób i terminy ich przeprowadzania. Reguluje ponadto kwestie dokumentów dołączanych do wniosku o przeprowadzenie badań oraz wysokości opłat za badania.

Nowe rozporządzenie nawiązuje do wydanego w 2019 r. rozporządzenia Ministra Energii ws. wymagań technicznych dla stacji ładowania. Na podstawie danych z końca listopada w naszym kraju zarejestrowano łącznie 3 autobusy wodorowe oraz 125 osobowych FCEV. Jednocześnie w Polsce nie funkcjonuje ani jedna publicznie dostępna stacja tankowania wodoru. Nowe przepisy stanowią istotny krok na drodze do zmiany tego stanu rzeczy

– mówi **Aleksander Rajch**, Dyrektor ds. Relacji zewnętrznych PSPA.

Pierwsza strefa czystego transportu w Polsce

Po ubiegłorocznej nowelizacji Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych szereg polskich jednostek samorządu terytorialnego rozważa ustanowienie strefy czystego transportu z uwagi na znaczne uelastycznienie przepisów w tym zakresie. Jednym z takich ośrodków miejskich jest Kraków, który jako pierwsze (i do tej pory jedyne) miasto w Polsce wdrożył obszar niskoemisyjny. Utworzona na początku 2019 r., krakowska SCT obowiązywała w praktyce zaledwie przez niecałe 2 miesiące. Nowelizacja Ustawy o elektromobilności zmotywowała radnych do wznowienia starań o ustanowienie obszaru niskoemisyjnego. 23 listopada 2022 r. Rada Miasta Krakowa przegłosowała Uchwałę w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu. Obszar niskoemisyjny w stolicy Małopolski będzie obowiązywać od 1 lipca 2024 r. Jej obszar zostanie oparty o granice administracyjne Krakowa.

Technical requirements for hydrogen refueling stations

On October 21, 2022, the Regulation of the Minister of Climate and Environment on detailed technical requirements for hydrogen stations was announced. The new executive act defines detailed technical requirements for safe operation, repair and modernization of hydrogen stations, types of technical tests of hydrogen stations and the manner and dates of their performance. It also regulates the issues of documents attached to the application for testing and the amount of fees for testing.

The new regulation refers to the regulation of the Minister of Energy issued in 2019 on technical requirements for charging stations. Based on data from the end of November, a total of 3 hydrogen buses and 125 passenger FCEVs were registered in our country. At the same time, there is not a single public hydrogen refueling station in Poland. The new regulations are an important step towards changing this state

– says **Aleksander Rajch**, PSPA External Relations Director.

The first clean transport zone in Poland

After last year's amendment to the Act on electromobility and alternative fuels, a number of Polish local government units are considering establishing a clean transport zone due to the significant flexibility of regulations in this area. One of such urban centers is Cracow, which was the first (and so far the only) city in Poland to implement a low-emission area. Established at the beginning of 2019, the Cracow zone was in effect only for less than 2 months. The amendment to the Electromobility Act motivated the councilors to resume efforts to establish a low-emission area. On November 23, 2022, the Cracow City Council passed a Resolution on the establishment of the Clean Transport Zone. The low-emission area in the capital of Małopolska will apply from July 1, 2024. Its area will be based on the administrative borders of the city of Cracow.

Krakowscy radni postanowili o przyznaniu do 30 czerwca 2026 r. prawa nieograniczonego prawa wjazdu do SCT pojazdom samochodowym zarejestrowanym przed 1 marca 2023 r. spełniającym następujące minimalne wymagania:

Pojazdy z silnikami o zapłonie iskrowym

- **Norma Euro 1** / rok produkcji od 1992 r. (samochody osobowe)
- **Norma Euro 1** / rok produkcji od 1994 r. (samochody ciężarowoosobowe i ciężarowe o DMC do 3,5 t)
- **Norma Euro I** / rok produkcji od 1992 r. (autobusy i samochody ciężarowe oraz ciągniki samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t)

Pojazdy z silnikami o zapłonie samoczynnym

- **Norma Euro 2** / rok produkcji od 1996 r. (samochody osobowe)
- **Norma Euro 2** / rok produkcji od 1997 r. (samochody ciężarowoosobowe i ciężarowe o DMC do 3,5 t)
- **Norma Euro II** / rok produkcji od 1995 r. (autobusy i samochody ciężarowe oraz ciągniki samochodowe o DMC powyżej 3,5 t)

Na podstawie Uchwały, do 30 czerwca 2026 r. prawo nieograniczonego wjazdu do SCT ma przysługiwać także pojazdom samochodowym zarejestrowanym po 1 marca 2023 r. spełniającym następujące minimalne wymagania:

Pojazdy z silnikami o zapłonie iskrowym

- **Norma Euro 3** / rok produkcji od 2000 r. (samochody osobowe)
- **Norma Euro 3** / rok produkcji od 2000 r. (samochody ciężarowoosobowe i ciężarowe o DMC do 3,5 t)
- **Norma Euro III** / rok produkcji od 2000 r. (autobusy i samochody ciężarowe oraz ciągniki samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.)

Pojazdy z silnikami o zapłonie samoczynnym

- **Norma Euro 5** / rok produkcji od 2010 r. (samochody osobowe)
- **Norma Euro 5** / rok produkcji od 2010 r. (samochody ciężarowoosobowe i ciężarowe o DMC do 3,5 t)
- **Norma Euro V** / rok produkcji od 2008 r. (autobusy i samochody ciężarowe oraz ciągniki samochodowe o DMC powyżej 3,5 t)

Z kolei od 1 lipca 2026 r. prawo nieograniczonego wjazdu do krakowskiej SCT będzie przysługiwało pojazdom samochodowym spełniającym następujące minimalne wymagania:

Pojazdy z silnikami o zapłonie iskrowym

- **Norma Euro 3** / rok produkcji od 2000 r. (samochody osobowe)
- **Norma Euro 3** / rok produkcji od 2000 r. (samochody ciężarowoosobowe i ciężarowe o DMC do 3,5 t)
- **Norma Euro III** / rok produkcji od 2000 r. (autobusy i samochody ciężarowe oraz ciągniki samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.)

Pojazdy z silnikami o zapłonie samoczynnym

- **Norma Euro 5** / rok produkcji od 2010 r. (samochody osobowe)
- **Norma Euro 5** / rok produkcji od 2010 r. (samochody ciężarowoosobowe i ciężarowe o DMC do 3,5 t)
- **Norma Euro V** / rok produkcji od 2008 r. (autobusy i samochody ciężarowe oraz ciągniki samochodowe o DMC powyżej 3,5 t.)

Cracow councilors decided to grant, until June 30, 2026, the right of unlimited entry to the clean transport zone to motor vehicles registered before March 1, 2023 that meet the following minimum requirements:

Vehicles with spark ignition engines

- **Euro 1 standard** / manufacture year from 1992 (passenger cars)
- **Euro 1 standard** / manufacture year from 1994 (passenger cars and trucks with GVW up to 3.5 tons)
- **Euro I standard** / manufacture year from 1992 (buses and trucks as well as truck tractors with GVW over 3.5 tons)

Vehicles with compression ignition engines

- **Euro 2 standard** / manufacture year from 1996 (passenger cars)
- **Euro 2 standard** / manufacture year from 1997 (passenger cars and trucks with GVW up to 3.5 tons)
- **Euro II standard** / manufacture year from 1995 (buses and trucks as well as truck tractors with GVW over 3.5 tons)

Pursuant to the Resolution, until June 30, 2026, the right of unlimited entry to the clean transport zone is also to be granted to motor vehicles registered after March 1, 2023, meeting the following minimum requirements:

Vehicles with spark ignition engines

- **Euro 3 standard** / manufacture year from 2000 (passenger cars)
- **Euro 3 standard** / manufacture year from 2000 (passenger cars and trucks with GVW up to 3.5 tons)
- **Euro III standard** / manufacture year from 2000 (buses and trucks as well as truck tractors with GVW over 3.5 tons)

Vehicles with compression ignition engines

- **Euro 5 standard** / manufacture year from 2010 (passenger cars)
- **Euro 5 standard** / manufacture year from 2010 (passenger cars and trucks with GVW up to 3.5 tons)
- **Euro V standard** / manufacture year from 2008 (buses and trucks as well as truck tractors with GVW over 3.5 tons)

In turn, from July 1, 2026, the right of unlimited entry to the Cracow clean transport zone will be granted to motor vehicles that meet the following minimum requirements:

Vehicles with spark ignition engines

- **Euro 3 standard** / manufacture year from 2000 (passenger cars)
- **Euro 3 standard** / manufacture year from 2000 (passenger cars and trucks with GVW up to 3.5 tons)
- **Euro III standard** / rok produkcji od 2000 (buses and trucks as well as truck tractors with GVW over 3.5 tons)

Vehicles with compression ignition engines

- **Euro 5 standard** / manufacture year from 2010 (passenger cars)
- **Euro 5 standard** / manufacture year from 2010 (passenger cars and trucks with GVW up to 3.5 tons)
- **Euro V standard** / manufacture year from 2008 (buses and trucks as well as truck tractors with GVW over 3.5 tons)

Kraków pokazał, w jaki sposób powinno się optymalnie przygotowywać i przeprowadzać proces wdrażania strefy czystego transportu. Działania w tym zakresie rozpoczęły się już w 2021 r. Pierwszy krok stanowiło wykonanie pomiarów rzeczywistych emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego, które rozpoczęto 29 listopada 2021 r. Po analizie wyników badania oraz bieżącego stanu legislacyjnego, na podstawie których sporządzono wstępną propozycję wprowadzenia strefy, odbyła się pierwsza sesja konsultacji społecznych. Celem dialogu z mieszkańcami było poznanie opinii, obaw i propozycji najważniejszych interesariuszy, jak również weryfikacja samego projektu i wskazanie kwestii, które mogły zostać pominięte w procesie implementacji SCT

– mówi **Klaudia Zagorzyczna**, Koordynatorka Komitetu Samorządowego PSPA.

Konsultacje społeczne w Krakowie trwały blisko miesiąc, od 17 kwietnia do 13 maja 2022 r. i przybrały formę łącznie siedmiu spotkań z mieszkańcami miasta, trzech spotkań z przedsiębiorcami oraz pięciu dyżurów telefonicznych, podczas którego wszyscy zainteresowani mogli zadawać pytania oraz zgłaszać swoje uwagi do projektu przez specjalny formularz konsultacyjny. W efekcie do Zarządu Transportu Publicznego wpłynęło ponad 600 uwag i opinii na temat projektu. Po wprowadzeniu niezbędnych zmian oraz uszczegółowień, przeprowadzono drugą sesję konsultacji społecznych, trwających od 20 września do 10 października 2022 r. W dniu 12 października, po naniesieniu zgłoszonych uwag oraz konsultacjach w zakresie legislacji, odbyło się pierwsze czytanie projektu uchwały w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu. Projekt spotkał się z aprobatą urzędników i został przyjęty. Przez kolejny miesiąc zgłaszane były poprawki do uchwały.

Liczymy, że w ślad za Krakowem podążą kolejne polskie miasta. Plany ustanowienia strefy ogłosiły już m.in. Warszawa oraz Wrocław. Aby obszary niskoemisyjne zostały spopularyzowane w Polsce na skalę masową konieczna jest dalsza optymalizacja prawa. W ramach działań podejmowanych przez Koalicję Miast na rzecz Stref Czystego Transportu wypracowaliśmy szereg konkretnych postulatów zmian legislacyjnych. Obejmują one m.in. możliwość wprowadzenia alternatywnego systemu kontroli w postaci monitoringu ruchu, możliwość dopuszczenia przez radę gminy (w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu) wjazdu do SCT niezależnie od godziny za opłatą (w tym abonamentową), czy też rezygnację z ograniczenia możliwości poboru opłat za wjazd do SCT jedynie do 3 lat od dnia jej ustanowienia

– podsumowuje **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Cracow showed how the process of implementing a clean transport zone should be optimally prepared and carried out. Actions in this area began as early as in 2021. The first step was to measure the actual emissions of pollutants from road transport, which began on November 29, 2021. After analyzing the results of the study and the current legislative status, on the basis of which the initial proposal for the introduction of the zone was prepared, the first public consultation session took place. The purpose of the dialogue with the residents was to get to know the opinions, concerns and proposals of the most important stakeholders, as well as to verify the project itself and identify issues that could have been overlooked in the process of implementing the clean transport zone

– says **Klaudia Zagorzyczna**, Coordinator of the PSPA Local Government Committee.

Public consultations in Cracow lasted almost a month, from April 17 to May 13, 2022, and took the form of seven meetings with city residents, three meetings with entrepreneurs and five telephone duty hours, during which all interested parties could ask questions and submit their comments on the project via a special consultation form. As a result, the Public Transport Authority received over 600 comments and opinions on the project. After introducing the necessary changes and details, the second session of public consultations was held, lasting from September 20 to October 10, 2022. On October 12, after submitting comments and consultations on legislation, the first reading of the draft resolution on the establishment of the Clean Transport Zone took place. The project met with the approval of officials and was adopted. Amendments to the resolution were submitted over the next month.

We hope that other Polish cities will follow Cracow. Plans to establish the zone have already been announced by, among others, Warsaw and Wrocław. In order for low-emission areas to be popularized in Poland on a mass scale, further optimization of the law is necessary. As part of the activities undertaken by the Coalition of Cities for Clean Transport Zones, we have developed a number of specific proposals for legislative changes. They include e.g. the possibility of introducing an alternative control system in the form of traffic monitoring, the possibility of allowing the commune council (in the resolution establishing the clean transport zone) to enter the zone at any time for a fee (including subscription fee), or resignation from limiting the possibility of collecting fees for entering the zone only up to 3 years from the date of its establishment

– concludes **Maciej Mazur**, PSPA Managing Director.

2022

4.

Przełomowe dla rynku e-mobility regulacje unijne coraz bliżej wejścia w życie

Ground-breaking EU regulations regarding the e-mobility market are coming

4. Przełomowe dla rynku e-mobility regulacje unijne coraz bliżej wejścia w życie

Ground-breaking EU regulations regarding the e-mobility market are coming

Nowelizacja rozporządzenia wprowadzającego zakaz rejestracji nowych samochodów spalinowych od 2035 r. oraz rozporządzenie w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR) - to kluczowe dla rynku e-mobility zmiany prawa Unii Europejskiej, które w 2022 r. weszły w końcowy etap procesu legislacyjnego. Na poziomie unijnym trwają również prace m.in. nad zmianą dyrektywy bateryjnej oraz dyrektywy ws. efektywności energetycznej budynków. Ponadto, w 2022 r. Komisja Europejska zaprezentowała swoją propozycję standardu emisji spalin Euro 7.

Rok 2022 upłynął pod znakiem osiągnięcia kolejnych etapów w procesie legislacyjnym dotyczącym kilku aktów prawnych, potencjalnie przełomowych dla całego unijnego sektora elektromobilności.

Zakaz rejestracji nowych samochodów spalinowych w UE praktycznie przesądzony

Pierwszym z nich jest projekt nowelizacji Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określającego normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych. Rozporządzenie określa docelowe poziomy emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów (od 2020 r., 2025 r. i 2030 r.) oraz wdraża mechanizmy, który mają zachęcać do szybszej popularyzacji pojazdów nisko- i zeroemisyjnych. Na podstawie aktualnie obowiązujących regulacji docelowe poziomy emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów w latach 2020-2024 mają wynosić:

w przypadku samochodów osobowych: **95 g CO₂/km**

w przypadku samochodów dostawczych: **147 g CO₂/km**

Docelowe indywidualne poziomy emisji są ustalane corocznie dla każdego producenta. Opierają się one na docelowych poziomach emisji dla unijnego parku pojazdów i uwzględniają średnią masę nowo zarejestrowanych pojazdów producenta w danym roku, przy zastosowaniu krzywej wartości granicznych.

An amendment to the regulation banning the registration of new ICE vehicles as of 2035 and the regulation on the development of alternative fuel infrastructure (AFIR) – these are key changes to EU law for the e-mobility market, which entered the final stage of the legislative process in 2022. At EU level, work is also underway to revise the Battery Directive and the Energy Efficiency of Buildings Directive. In addition, in 2022 the European Commission presented its proposal for a Euro 7 emission standard.

The year 2022 was marked by the achievement of further milestones in the legislative process regarding several legal acts, potentially ground-breaking for the entire EU e-mobility sector.

Ban on registration of new ICEs in the EU is practically a fact

The first one is the draft amendment to Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 setting CO₂ emission standards for new passenger cars and new light commercial vehicles. The Regulation sets EU fleet-wide CO₂ emission targets applying from 2020, 2025 and 2030 and includes a mechanism to incentivise the uptake of zero- and low-emission vehicles. Based on the current regulations, the CO₂ emission targets for the EU vehicle fleet between 2020 and 2024 are to be as follows:

for passenger cars: **95 g CO₂/km**

for vans: **147 g CO₂/km**

The specific emission targets are set annually for each manufacturer. They are based on the emission targets for the EU vehicle fleet and take into account the average mass of a manufacturer's newly registered vehicles in a given year, using the limit value curve.

Oznacza to, że dozwolony średni poziom emisji dla producentów cięższych samochodów jest wyższy niż dla producentów lżejszych samochodów. Krzywą opracowano w taki sposób, aby zapewnić osiągnięcie docelowych średnich poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów. Począwszy od 2025 r. i 2030 r., rozporządzenie (UE) 2019/631 przewiduje bardziej rygorystyczne docelowe poziomy emisji CO₂, które określono jako procentową redukcję w stosunku do początkowych poziomów z 2021 r. Ma ona wynieść:

w przypadku samochodów osobowych:

15% od 2025 r. oraz 37,5% od 2030 r.

w przypadku samochodów dostawczych:

15% od 2025 r. oraz 31% od 2030 r.

Aktualnie procedowane propozycje kompleksowych zmian rozporządzenia 2019/631 po raz pierwszy zaprezentowano w lipcu 2021 r. w ramach pakietu Komisji Europejskiej „Fit for 55”. Projekt nowelizacji zakłada znacznie ambitniejsze cele niż obecnie obowiązujące. Przewiduje zobowiązanie koncernów motoryzacyjnych do zredukowania emisji CO₂ sprzedawanych samochodów o 20% od 2025 r., o 55% od 2030 r. (50% w przypadku samochodów dostawczych) i o 100% od 2035 r. (względem dozwolonych poziomów z 2021 r.). Wejście proponowanych regulacji w życie oznacza w praktyce zakaz rejestracji nowych spalinowych samochodów osobowych i dostawczych w państwach członkowskich Unii Europejskiej. 27 października Parlament Europejski oraz Rada UE zawarły porozumienie w sprawie nowelizacji rozporządzenia 2019/631.

Zawarte porozumienie stanowi jeden z ostatnich etapów procesu nowelizacyjnego. W praktyce zostało już przesądzone, że od 2035 r. w żadnym państwie członkowskim nie będzie można już zarejestrować nowych, osobowych lub dostawczych samochodów z silnikiem spalinowym. Dotyczy to również wariantów hybrydowych (w tym hybryd plug-in). Na rynku będą dostępne wyłącznie pojazdy całkowicie elektryczne (BEV) lub zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi (FCEV). W tym kontekście Polska musi przygotować się na nadchodzące zmiany. Kluczowe jest stworzenie odpowiednich warunków do rozwoju elektromobilności, zwłaszcza w obszarze ogólnodostępnej infrastruktury ładowania

– mówi **Aleksander Rajch**, Dyrektor ds. Relacji zewnętrznych PSPA.

This means that the permitted average level of emissions for manufacturers of heavier vehicles is higher than for manufacturers of lighter vehicles. The curve has been designed in such a way as to ensure that the EU fleet average emission targets are met. As of 2025 and 2030, Regulation (EU) 2019/631 provides for stricter CO₂ emission targets, which are defined as a percentage reduction in relation to the initial 2021 levels. It is expected to be:

for passenger cars:

15% as of 2025 and 37.5% as of 2030

for vans:

15% as of 2025 and 31% as of 2030

The current proposals for comprehensive amendments to Regulation 2019/631 were first presented in July 2021 as part of the European Commission's "Fit for 55" package. The draft amendment sets much more ambitious targets than those currently applicable. It requires automotive groups to reduce CO₂ emissions of vehicles sold by 20% as of 2025, 55% as of 2030 (50% for vans) and by 100% as of 2035 (compared to 2021 permitted levels). The entry into force of the proposed regulations means in practice a ban on the registration of new ICE cars and vans in EU Member States. On 27 October, the European Parliament and the Council of the EU reached an agreement on the revision of Regulation 2019/631.

The agreement concluded represents one of the final stages of the amendment process. In practice, it has already been determined that as of 2035 onwards, it will no longer be possible to register new cars or vans with an internal combustion engine in any Member State. This also applies to hybrid variants (including plug-in hybrids). Only battery-electric vehicles (BEVs) or hydrogen fuel cell vehicles (FCEVs) will be available on the market. In this context, Poland needs to prepare for the upcoming changes. It is crucial to create the right conditions for the development of e-mobility, especially in the area of public charging infrastructure

– says **Aleksander Rajch**, PSPA External Relations Director.

AFIR na horyzoncie

Przyspieszenie rozbudowy sieci stacji ładowania w państwach członkowskich jest naczelnym celem kolejnego procedowanego w 2022 r. aktu prawa Unii Europejskiej – rozporządzenia AFIR (Regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure), które zastąpi obowiązującą obecnie dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Podobnie jak postulat nowelizacji rozporządzenia 2019/631 projekt AFIR stanowi element pakietu legislacyjnego Komisji Europejskiej „Fit for 55”. AFIR wyznacza konkretne cele w zakresie infrastruktury, m.in. wprowadzając wymóg podnoszenia łącznej mocy ogólnodostępnych w zależności od liczby nowo rejestrowanych samochodów z napędem elektrycznym. Dyrektywa 2014/94/UE zostanie zastąpiona rozporządzeniem. Oznacza to, że AFIR będzie bezpośrednio stosowany w każdym państwie członkowskim UE, bez potrzeby transpozycji do prawa krajowego. Na przełomie 2022/2023 r. proces legislacyjny związany z AFIR znajduje się już na ostatniej prostej. Po głosowaniu w Parlamencie Europejskim, które odbyło się 19 października, projekt rozporządzenia stał się przedmiotem negocjacji trójstronnych pomiędzy PE, Komisją Europejską i Radą Unii Europejskiej. Pierwsze posiedzenie trójstronne ws. AFIR odbyło się 27 października, kolejne 30 listopada. W zależności od przebiegu negocjacji, proces powinien zostać sfinalizowany w II kwartale roku 2023. Ostateczna wersja dokumentu zostanie ustalona po zakończeniu trilogu pomiędzy instytucjami unijnymi.

AFIR on the horizon

Accelerating the expansion of the network of charging stations in the Member States is the primary objective of the next EU legal act under consideration in 2022, the AFIR (Regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure), which will replace the current Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the development of alternative fuels infrastructure. Similarly to the proposal to amend Regulation 2019/631, the draft AFIR is part of the European Commission's "Fit for 55" legislative package. The AFIR sets specific targets for infrastructure, for example by requiring that the total public capacity be raised in line with the number of newly registered electric vehicles. Directive 2014/94/EU will be replaced with a regulation. This means that the AFIR will be directly applicable in each EU Member State, without the need for transposition into national law. In 2022/2023, the legislative process related to the AFIR is already in the home run. Following the vote in the European Parliament on 19 October, the draft regulation became the subject of trilogue negotiations between the EP, the European Commission and the Council of the European Union. The first trilogue meeting on the AFIR took place on 27 October and another on 30 November. Depending on the progress of the negotiations, the process should be finalised in Q2 2023. The final version of the document will be determined after the trilogue between the EU institutions.

Ujęty w projekcie AFIR obowiązek korelacji wzrostu mocy infrastruktury ładowania z rozwojem floty samochodów elektrycznych na podstawie propozycji Parlamentu Europejskiego

The obligation to correlate the increase in charging infrastructure power with the development of the electric car fleet included in the AFIR project, based on the proposal of the European Parliament

Udział BEV w parku samochodów osobowych i dostawczych (LDV) BEV share in the fleet of passenger cars and vans (LDV)	Minimalna moc w sieci infrastruktury ogólnodostępnej przypadająca na każdy nowo rejestrowany pojazd elektryczny Minimum power in the public infrastructure network for each newly registered electric vehicle	Udział PHEV w parku samochodów osobowych i dostawczych (LDV) PHEV share in the fleet of passenger cars and vans (LDV)	Minimalna moc w sieci infrastruktury ogólnodostępnej przypadająca na każdą nowo rejestrowaną hybrydę typu plug-in Minimum power in the public infrastructure network for each newly registered plug-in hybrid
< 1%	3 kW	< 1%	2 kW
≥ 1 – < 2,5%	2,5 kW	≥ 1 – < 2,5%	1,65 kW
≥ 2,5 – < 5%	2 kW	≥ 2,5 – < 5%	1,33 kW
≥ 5 – < 7,5%	1,5 kW	≥ 5 – < 7,5%	1 kW
≥ 7,5 %	1 kW	≥ 7,5 %	0,66 kW

AFIR z jednej strony stanowi impuls do rozbudowy ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w Polsce – do tej pory brakuje skutecznego czynnika motywującego administrację publiczną do stworzenia odpowiednich warunków do rozwoju sieci ładowarek na skalę masową. Z drugiej strony realizacja celów wyznaczonych przez planowane rozporządzenie stanowi dla wszystkich państw członkowskich olbrzymie wyzwanie. Biorąc pod uwagę wymogi AFIR, obecny stan infrastruktury oraz spodziewany, bardzo dynamiczny wzrost liczby samochodów elektrycznych, łączna moc stacji ogólnodostępnej w Polsce będzie musiała wzrosnąć prawie 5 razy do 2025 r. i ponad 15 razy do roku 2030. Oczywiście, biorąc pod uwagę wejście w życie mniej ambitnych wersji rozporządzenia, proponowanych przez Komisję Europejską oraz Radę UE. To oznacza, że Polska już nie ma czasu na dalszą zwłokę z wprowadzaniem niezbędnych zmian prawnych znoszących największe bariery systemowe rozbudowy stacji ładowania

– podkreśla **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Ekologiczne baterie litowo-jonowe

9 grudnia 2022 r. Rada i Parlament Europejski osiągnęły wstępne porozumienie co do projektu rozporządzenia w sprawie baterii i zużytych baterii, uchylającego dyrektywę 2006/66/WE i zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1020. Nowe przepisy korespondują z założeniami European Green Deal – mają na celu uczynienie łańcucha dostaw sektora bateryjnego bardziej zrównoważonym. Po raz pierwszy w historii regulacje obejmą cały cykl życia akumulatorów litowo-jonowych – od ich produkcji po ponowne użycie i recykling. W założeniach instytucji unijnych nowe rozporządzenie ma zwiększyć konkurencyjność przemysłu unijnego oraz stopień odzysku surowców kluczowych dla sektora elektromobilności. Przepisy będą dotyczyły wszystkich rodzajów baterii, w tym przemysłowych i akumulatorów trakcyjnych wykorzystywanych w maszynach, pojazdach elektrycznych (m.in. autobusach i samochodach), jak też w lekkich środkach transportu (elektrycznych rowerach, motorowerach czy hulajnogach).

Rozporządzenie ma służyć promowaniu gospodarki o obiegu zamkniętym. Będzie zwierać regulacje dotyczące postępowania ze zużytymi bateriami. Ponadto określi cele i obowiązki producentów w zakresie ich zbiórki. W przypadku lekkich środków transportu ma to być 51% do końca 2028 r. i 61% do końca roku 2031. Na podstawie procedowanych regulacji poziom odzysku litu wyniesie natomiast 50% do 2027 r. i 80% do 2031 r. Instytucje unijne chcą określić również stopień zawartości poszczególnych materiałów pochodzących z recyklingu, które znajdą zastosowanie m.in. w akumulatorach pojazdów. Proponowany udział odzyskanego kobaltu ma wynosić 16%, ołowiu 85%, a litu i niklu – po 6%

– mówi **Maria Majewska**, Koordynatorka Komitetu Bateryjnego PSPA.

On one hand, the AFIR provides an impetus for the expansion of public charging infrastructure in Poland – so far, there has been no effective motivating factor for the public administration to create the right conditions for the development of a charger network on a mass scale. On the other hand, achieving the objectives set by the planned regulation poses a huge challenge for all Member States. Taking into account the AFIR requirements, the current condition of the infrastructure and the expected dynamic growth in the number of electric vehicles, the total capacity of public stations in Poland will have to increase almost 5 times by 2025 and more than 15 times by 2030. Of course, given the fact that the less ambitious versions of the regulation proposed by the European Commission and the EU Council enter into force. This means that Poland can't continue to further delay the necessary legal changes to remove the biggest system barriers to the expansion of charging stations

– emphasises **Maciej Mazur**, PSPA Managing Director.

Eco-friendly lithium-ion batteries

On 9 December 2022 the Council and the European Parliament reached a preliminary agreement on a draft regulation concerning batteries and waste batteries, repealing Directive 2006/66/EC and amending Regulation (EU) 2019/1020. The new regulations correspond with the European Green Deal – they aim to make the battery sector supply chain more sustainable. For the first time ever, the regulations will cover the entire life cycle of lithium-ion batteries – from their production to their reuse and recycling. The new regulation is intended by the EU institutions to increase the competitiveness of EU industry and improve the recovery rate of key raw materials for the e-mobility sector. The regulations will apply to all types of batteries, including industrial and traction batteries used in machinery, electric vehicles (such as buses and cars), as well as light transport vehicles (electric bicycles, mopeds or scooters).

The regulation is intended to promote the concept of circular economy. It will contain regulations regarding the handling of waste batteries. In addition, it will set out producers' targets and obligations with regard to their collection. For light transport, this is expected to be 51% by the end of 2028 and 61% by the end of 2031. On the basis of the pending regulations, the level of lithium recovery will be 50% by 2027 and 80% by 2031. The EU institutions also want to specify the level of content of particular recycled materials, which will be used in vehicle batteries. The proposed share of recovered cobalt is to be 16%, lead – 85%, and lithium and nickel – 6% each

– says **Maria Majewska**, Coordinator of the PSPA Battery Committee.

Unia Europejska podkreśla istotne znaczenie nowych przepisów, zwłaszcza w kontekście dynamicznego rozwoju elektromobilności w państwach członkowskich. Po wstępnym porozumieniu z grudnia 2022 r. kolejnym krokiem w procesie legislacyjnym dotyczącym nowego rozporządzenia będzie jego formalne przyjęcie przez Radę i Parlament Europejski. Powinno to nastąpić w 2023 r.

Budynki przyjazne elektromobilności

Na podstawie postulatów zaproponowanych w ramach „Fit for 55” planowana jest również m.in. rewizja Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków. W 2022 r. trwał proces legislacyjny dotyczący zapowiedzianej nowelizacji. 25 października prezydencji czeskiej udało się osiągnąć kompromis ze wszystkimi państwami członkowskimi w sprawie dyrektywy. Wypracowany przez Radę projekt nowelizacji zakłada m.in. obowiązek wyposażania nowych lub remontowanych budynków niemieszkalnych z więcej niż 5 miejscami parkingowymi w co najmniej jeden punkt ładowania i instalację okablowania wstępnego dla co najmniej 50% miejsc parkingowych. Pozostałe 50% miejsc powinno być wyposażone odpowiednie kanały umożliwiające montaż okablowania. W przypadku nowych lub remontowanych budynków mieszkalnych z więcej niż 3 miejscami parkingowymi instalacja okablowania wstępnego ma być konieczna dla co najmniej 50% miejsc parkingowych. Obowiązek zapewnienie odpowiednich kanałów powinien dotyczyć pozostałych 50% miejsc.

Liczmy, że znowelizowana, ostateczna wersja dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków wejdzie w życie w ambitniejszym kształcie niż wersja zaproponowana przez Radę. Październikowy kompromis przewiduje zbyt wiele wyjątków pozwalających na uniknięcie obowiązków instalacji punktów ładowania lub niezbędnego okablowania (m.in. gdy parking nie znajduje się wewnątrz budynku lub do niego fizycznie nie przylega, jak również gdy remont nie obejmuje instalacji elektrycznej). Zapewnienie możliwie łatwego dostępu do prywatnych i półprywatnych ładowarek stanowi absolutnie kluczowy warunek rozwoju elektromobilności na skalę masową w praktycznie każdym państwie członkowskim

– mówi **Aleksander Rajch**, Dyrektor ds. Relacji zewnętrznych PSPA.

The European Union stresses the importance of the new rules, especially in the context of the dynamic development of e-mobility in the Member States. Following the initial agreement in December 2022, the next step in the legislative process for the new regulation will be its formal adoption by the Council and the European Parliament. This should take place in 2023.

E-mobility friendly buildings

Based on the proposals included in “Fit for 55”, a revision of Directive 2010/31/EU of the European Parliament and of the Council on the energy performance of buildings is also planned, among other things. The legislative process for the announced revision was underway in 2022. On 25 October, the Czech Presidency managed to reach an agreement among Member States on the Directive. The draft amendment developed by the Council requires, among other things, that new or renovated non-residential buildings with more than 5 parking spaces be equipped with at least one charging point and pre-cabled for at least 50% of the parking spaces. The remaining 50% of spaces should be equipped with suitable ducting for the installation of pre-cabling. For new or renovated residential buildings with more than 3 parking spaces, the installation of pre-cabling is to be required for at least 50% of the parking spaces. The obligation to provide suitable ducts should apply to the remaining 50% of spaces.

It is hoped that the revised final version of the Energy Performance of Buildings Directive will enter into force in a more ambitious form than the version proposed by the Council. The October compromise provides too many exceptions to avoid obligations with regard to the installation of charging points or the necessary wiring (e.g. when a car park is not inside or physically adjacent to a building, as well as when renovation does not include electrical installations). Ensuring that private and semi-private chargers are as easily accessible as possible is an absolutely key condition for the development of e-mobility on a mass scale in virtually every Member State

– says **Aleksander Rajch**, PSPA External Relations Director.

Euro 7 – najbardziej ambitny standard emisji spalin w historii

Na podstawie oficjalnych, unijnych danych, transport drogowy stanowi największe źródło zanieczyszczeń powietrza w miastach. W 2018 r. w UE z tego sektora pochodziło ponad 39% emisji tlenków azotu oraz 10% emisji PM2,5 i PM10. W celu ograniczenia wpływu transportu na środowisko, a także ludzkie życie i zdrowie, 10 listopada 2022 r. Komisja Europejska zaprezentowała wniosek w sprawie nowego standardu emisji spalin Euro 7. KE zakłada, że proponowane normy przyczynią się do redukcji zanieczyszczeń z sektora transportu, zwiększą konkurencyjność europejskiego przemysłu i jednocześnie spowodują, że pojazdy pozostaną przystępne cenowo dla konsumentów.

Euro 7 ma zagwarantować znacznie większą niż wcześniejsze normy redukcję emisji samochodów osobowych, dostawczych, ciężarówek i autobusów w rzeczywistych warunkach jazdy i przez znacznie dłuższy okres. Wszystkie te kategorie pojazdów zostaną objęte jednym zestawem przepisów. Co ważne, nowe normy mają dotyczyć nie tylko zanieczyszczeń z układów wydechowych, ale również z hamulców i opon. Te same limity znajdą zastosowanie niezależnie od tego, czy dany pojazd jest zasilany benzyną, olejem napędowym, energią elektryczną, czy też innym rodzajem paliw alternatywnych. Oczywiście, w wielu przypadkach limity zostaną one znacznie zaostrzone. Przykładowo w ramach Euro 6 limit emisji tlenków azotu dla samochodów osobowych zasilanych benzyną wynosił 60 mg/km, a olejem napędowym – 80 mg/km. Zgodnie z Euro 7 wyniesie on 60 mg/km bez względu na rodzaj napędu

– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

W porównaniu do obecnie obowiązujących norm, badania emisji w ramach Euro 7 mają lepiej odzwierciedlać warunki drogowe w Europie, uwzględniając zarówno skrajne temperatury (do 45°C), jak i krótkie trasy (np. dojazdy do pracy). Zgodność samochodów osobowych i dostawczych z nowymi przepisami będzie weryfikowana do przebiegu 200 tys. km i przez 10 lat eksploatacji. To dwukrotne zaostrzenie regulacji przewidzianych w normach Euro 6/VI. Euro 7 umożliwi właściwym służbom kontrolę emisji generowanych przez pojazd za pomocą obowiązkowych, pokładowych systemów monitorowania emisji (OBM), przez cały okres eksploatacji. Ponadto, nowe regulacje mają zagwarantować trwałość akumulatorów litowo-jonowych stosowanych w EV.

Euro 7 – the most ambitious emissions standard ever

Based on the official EU data, road transport is the largest source of urban air pollution. In 2018, more than 39% of nitrogen oxides emissions and 10% of PM2.5 and PM10 emissions in the EU came from this sector. In order to reduce the impact of transport on the environment, as well as on human life and health, on 10 November 2022 the European Commission published a proposal for a new Euro 7 emission standard. The EC assumes that the proposed standards will reduce pollution from the transport sector, increase the competitiveness of European industry and at the same time make sure vehicles remain affordable for consumers.

Euro 7 is expected to guarantee significantly greater emission reductions for cars, vans, trucks and buses in real driving conditions and over a much longer period than previous standards. All these vehicle categories will be covered by one set of regulations. It is important to note that the new standards are to apply not only to pollutants from exhaust systems, but also from brakes and tyres. The same limits will apply regardless of whether a given vehicle is powered with petrol, diesel, electricity or another type of alternative fuel. Of course, in many cases the limits will be significantly tightened. For example, as part of Euro 6, the nitrogen oxide emission limit for petrol-powered passenger cars was 60 mg/km and for diesel it was 80 mg/km. In accordance with Euro 7, it will be 60 mg/km regardless of the drive type

– says **Maciej Mazur**, PSPA Managing Director.

Compared to the current standards, Euro 7 emissions testing is intended to better reflect European road conditions, taking into account both extreme temperatures (up to 45°C) and short journeys (e.g. commuting). The compliance of cars and vans with the new regulations will be verified up to 200,000 km and for 10 years of operation. This is double tightening of the regulations provided for under the Euro 6/VI standards. Euro 7 will enable the competent services to control the emissions generated by a vehicle by means of mandatory on-board emission monitoring (OBM) systems, throughout its lifetime. In addition, the new regulations are expected to guarantee the durability of the lithium-ion batteries used in EVs.

Komisja Europejska zakłada, że w 2035 r. normy Euro 7 obniżą całkowite emisje NOx w przypadku samochodów osobowych i dostawczych o 35% w porównaniu z Euro 6 oraz o 56% w porównaniu z Euro VI w przypadku autobusów i samochodów ciężarowych. Jednocześnie emisje cząstek stałych z samochodów osobowych i dostawczych mają zostać ograniczone o 13%, a z autobusów i ciężarówek – o 39%. Zanieczyszczenia z hamulców pojazdów powinny natomiast ulec redukcji o 27%. W dalszym toku prac legislacyjnych nad Euro 7 wniosek Komisji zostanie przedłożony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Zgodnie z wnioskiem Komisji, nowe rozporządzenie wejdzie w życie 1 lipca 2025 r. w odniesieniu do nowych pojazdów lekkich (samochodów osobowych i dostawczych) oraz 1 lipca 2027 r. w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich (ciężarówki i autobusy).

The European Commission assumes that in 2035, Euro 7 standards will reduce the total NOx emissions for cars and vans by 35% compared to Euro 6 and by 56% compared to Euro VI for buses and trucks. At the same time, particulate emissions from cars and vans are to be reduced by 13% and from buses and trucks by 39%. Pollution from vehicle brakes should be reduced by 27%. In the further legislative work on Euro 7, the Commission's proposal will be submitted to the European Parliament and the Council. According to the Commission's proposal, the new regulation will enter into force on 1 July 2025 for new light vehicles (cars and vans) and on 1 July 2027 for new heavy vehicles (trucks and buses).



5.

Aktywność PSPA na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności w Polsce i regionie CEE

PSPA activity towards the development of sustainable mobility in Poland and the CEE region

5. Aktywność PSPA na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności w Polsce i regionie CEE

PSPA activity towards the development of sustainable mobility in Poland and the CEE region

Rozwój stref czystego transportu, wsparcie sektora bateryjnego i rynku eHDV. Edukacja, m.in. w ramach kampanii elektromobilni.pl, studiów podyplomowych Nowa Mobilność i utworzonej EBA Academy. Budowa partnerstw w Polsce i regionie CEE, m.in. na rzecz bezpieczeństwa przeciwpożarowego EV. Ponadto, organizacja KNM 2022 i EV Experience dla 4 tys. uczestników, publikacja 16 raportów i zgłoszenie 60 opinii oraz poprawek w ramach konsultacji społecznych, a także realizacja ponad 50 innych projektów wpływających na rozwój rynku pojazdów elektrycznych i infrastruktury ładowania – PSPA podsumowuje rok 2022.

Pod koniec 2022 r. PSPA współpracowało z rekordową liczbą 202 członków wspierających, liderów zrównoważonej mobilności w Polsce i Europie.

W mijającym roku dołączyły do nas 48 podmiotów aktywnych w obszarze elektromobilności. Organizacja może poszczycić się także 74 partnerami instytucjonalnymi oraz 63 współpracującymi samorządami. W 2022 r. odbyły się 64 posiedzenia komitetów merytorycznych PSPA. W ramach organizacji funkcjonują 12 takie wysokospecjalistyczne fora, w skład których wchodzi już 330 ekspertów i praktyków rynku

– mówi **Łukasz Witkowski**, Dyrektor Operacyjny, Wiceprezes PSPA.

Development of clean transport zones, support for the battery sector and eHDV market. Education, e.g. through the elektromobilni.pl campaign, postgraduate studies of New Mobility and the EBA Academy. Building partnerships in Poland and the CEE region, e.g. for EV fire safety. In addition, organisation of the New Mobility Congress 2022 and EV Experience for 4,000 participants, publication of 16 reports and submission of 60 opinions and amendments as part of public consultation, as well as implementation of more than 50 other projects related to the development of the EV market and charging infrastructure – PSPA sums up the year 2022.

At the end of 2022 PSPA cooperated with a record number of 202 supporting members, leaders in sustainable mobility in Poland and Europe.

In the past year, we were joined by 47 entities active in the field of e-mobility. The organisation can also boast 74 institutional partners and 63 cooperating local authorities. In 2022, there were 64 meetings of PSPA technical committees. There are 12 such highly specialised forums within the organisation, including 330 experts and market practitioners

– says **Łukasz Witkowski**, Operations Director, Vice-President of PSPA.

Centrum Badań i Analiz PSPA, którego celem jest agregacja i przetwarzanie danych rynkowych, wydało w mijającym roku 16 raportów merytorycznych. Realizowało także projekty pilotażowe, takie jak eHDV Infrastructure Lab czy cykliczne, jak Licznik Elektromobilności.

Centrum Kompetencyjne PSPA, realizujące szkolenia dla firm i instytucji, przeprowadziło ponad 200 warsztatów i prelekcji w całości poświęconych rynkowemu, prawnym i technologicznym zagadnieniom związanym z sektorem e-mobility.

Centrum Legislacyjne PSPA, odpowiedzialne za monitoring stanowionego prawa w zakresie planowanych i procedowanych zmian w obszarze paliw alternatywnych, zgłosiło ponad 60 opinii i poprawek w ramach konsultacji społecznych.

Centrum Nowej Mobilności, aktywne w obszarze medialnym i organizacji wydarzeń, opublikowało ponad 100 informacji prasowych. Cytowano nas w 20 tys. publikacji, które wygenerowały 4,1 mld zasięgu i 120,4 mln dotarcia (PSMM). Dotarcie w ramach aktywności w mediach społecznościowych, również liczone jest w milionach. W wydarzeniach organizowanych przez CNM w 2022 r. wzięło udział 4 tys. uczestników.

Biuro kampanii elektromobilni.pl zrealizowało natomiast ponad 300 aktywności edukacyjnych, budujących świadomość społeczną w obszarze zeroemisyjnych technologii w transporcie – od cykli wydawniczych i realizacji wideo, po webinary i uruchamianie kolejnych narzędzi i kalkulatorów internetowych.

PSPA Research and Analysis Center, which aims to aggregate and process market data, issued 16 technical reports in the past year. It also carried out pilot projects such as the eHDV Infrastructure Lab or cyclical projects such as the E-mobility Index.

PSPA Competence Center, which carries out training courses for companies and institutions, conducted more than 200 workshops and lectures entirely devoted to market, legal and technological issues related to the e-mobility sector.

PSPA Legislative Center, responsible for monitoring legislation in the area of planned and pending changes in the field of alternative fuels, submitted more than 60 opinions and amendments as part of public consultation.

New Mobility Center, active in the area of media and event organisation, has published more than 100 press releases. We were quoted in 20,000 publications, which generated 4.1 billion coverage and 120.4 million reach (PSMM). Customer reach through social media activity is also counted in millions. The events of the New Mobility Centre were attended by 4,000 participants in 2022.

The electromobilni.pl campaign office carried out more than 300 educational activities, building public awareness in the area of zero-emission technologies in transport – from publication series and video films to webinars and the launch of more online tools and calculators.

Struktura organizacji

Organization structure

BIURA PSPA PSPA OFFICES



KOMITETY MERYTORYCZNE PSPA PSPA CONTENT COMMITTEES

- Komitet ds. Motoryzacji**
Automotive Committee
- Komitet ds. Operatorów ogólnodostępnej infrastruktury**
Public Infrastructure Operators Committee
- Komitet Samorządowy**
Local Government Committee
- Komitet Bateryjny**
Battery Committee
- Komitet ds. Logistyki i transportu**
Logistics and Transport Committee
- Komitet ds. Instytucji finansowych**
Financial Institutions Committee
- Komitet ds. Producentów i instalatorów stacji ładowania**
Producers and Installers of Charging Stations Committee
- Komitet ds. Zeroemisyjnej komunikacji zbiorowej**
Zero-Emission Public Transport Committee
- Komitet ds. Nowej mobilności**
New Mobility Committee
- Komitet ds. Zrównoważonego transportu**
Sustainable Transport Committee
- Komitet ds. Technologii wodorowych**
Hydrogen Technologies Committee

MARKI PSPA PSPA BRANDS

- Kongres Nowej Mobilności
- EV EXPERIENCE
- elektromobilni.pl
- EV klub POLSKA
- CEE GTI
- Polish EV Outlook
- Nowa Mobilność
- EUROPEAN BATTERY ALLIANCE | EBA250 POLSKA
- LIDER

PROJEKTY PSPA PSPA PROJECTS

- eHDV Infrastructure Lab
- ELAB
- FLOTA
- LIK
- LICZNIK ELEKTROMOBILNOŚCI
- emobility media awards
- EV
- ATLAS ELEKTROMOBILNOŚCI
- JK
- EKGLOG
- MISJA
- ELEKTRO MOBILNOŚĆ
- KATALOG POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH
- Mapa elektromobilności
- Biała Księga Elektromobilności
- ZERO RACE
- Określ przyszłość Forum
- Każda podróż ma znaczenie.pl
- mobility city

PSPA w liczbach – 2022 r.

PSPA in numbers – 2022

2022

Członków Wspierających
Supporting Members

74

Partnerów instytucjonalnych
institutional Partners

63

Partnerskie samorządy
Partner local governments

64

posiedzenia komitetów merytorycznych
meetings of the content committees

200+

szkoleń i prelekcji
trainings and lectures

100+

informacji prasowych
press releases

4,1 mld
4.1 billion

zasięgu informacji
information range

120,4 mln
120.4 million

dotarcia informacji
information reach

300+

**Artykułów informacyjno-
-edukacyjnych w ramach
kampanii społecznej
elektromobilni.pl**
information and educational articles
as part of the elektromobilni.pl social
campaign

60+

**zgłoszonych poprawek do
projektów aktów prawnych**
proposed amendments to
draft legal acts

4000+

Uczestników wydarzeń organizowanych przez PSPA
Participants of events organized by PSPA

Rok 2022 obfitował w szczególnie wysoką liczbę projektów poświęconych elektromobilności. Poniżej nasze wybrane aktywności!

PSPA. Rozwój Stref Czystego Transportu w Polsce

Dzięki nowelizacji Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z grudnia 2021 r., polskie jednostki samorządu terytorialnego zyskały o wiele większą niż wcześniej swobodę w zakresie ustanawiania stref czystego transportu. PSPA od wielu lat aktywnie zabiega o wdrażanie SCT w Polsce, a w ciągu ostatniego roku te starania przyniosły wymierne efekty.

Działania PSPA na rzecz powstawania oraz promowania SCT trwają już od 2019 r. To właśnie wtedy powstał pierwszy raport PSPA o strefach. W tym samym roku, z inicjatywy PSPA, podpisano Deklarację Miast na rzecz Rozwoju Elektromobilności. Podpis pod Deklaracją złożyło ponad 30 wóldarzy polskich miast. W 2021 r. wspólnymi siłami PSPA oraz Unii Metropolii Polskich, utworzono Koalicję Miast na rzecz rozwoju Stref Czystego Transportu. Inicjatywa stworzyła grunt do budowy kompetencji w obszarze tworzenia czystych i przyjaznych dla mieszkańców aglomeracji. Wraz z UMP oraz przedstawicielami samorządów opracowaliśmy propozycje kluczowych zmian przepisów Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, aby możliwe było tworzenie stref zarówno efektywnych, jak i społecznie akceptowalnych

– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Kolejnym działaniem PSPA na rzecz przyspieszenia rozwoju SCT było zawiązanie Komitetu Samorządowego PSPA, który w 2022 r. pełnił rolę szerokiego forum współpracy miast w zakresie rozwoju nowej mobilności i stref czystego transportu.

The year 2022 saw a particularly high number of projects dedicated to e-mobility. Below is a selection of our activities!

PSPA. Development of Clean Transport Zones in Poland

As a result of the amendment to the Act on Electromobility and Alternative Fuels of December 2021, Polish local government units have gained much more freedom than before to establish clean transport zones. PSPA has actively sought to implement Clean Transport Zones in Poland for many years, and over the past year these efforts have brought tangible results.

PSPA's efforts to establish and promote Clean Transport Zones have been ongoing since 2019. It was then that the first PSPA report on such zones was prepared. In the same year, on the initiative of the PSPA, the Declaration of Cities for the Development of E-mobility was signed. More than 30 mayors of Polish cities signed the Declaration. In 2021, with the joint efforts of PSPA and the Union of Polish Metropolises, the Coalition of Cities for the Development of Clean Transport Zones was established. The initiative laid the ground for building competence in the area of creating clean and resident-friendly agglomerations. Together with the Union of Polish Metropolises and representatives of local authorities, we have developed proposals for key amendments to the provisions of the Act on Electromobility and Alternative Fuels so that it will be possible to create zones that are both effective and socially acceptable

– says **Maciej Mazur**, PSPA Managing Director.

Another effort on the part of PSPA to accelerate the development of Clean Transport Zones was the formation of the PSPA Local Government Committee, which in 2022 served as a broad forum of city cooperation in the development of new mobility and clean transport zones.



Obrady Komitetu Samorządowego PSPA podczas Kongresu Nowej Mobilności

Session of the PSPA Local Government Committee during the New Mobility Congress

Wśród inicjatyw PSPA na rzecz Stref Czystego Transportu warto z pewnością wymienić uwagi zgłoszone do projektu rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie wzoru nalepki dla pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy, a także wyjazd studyjny, który odbył się w dniach 25-29 kwietnia 2022 r. Podczas wyjazdu, zrealizowanego pojazdami elektrycznymi (łącznie ponad 4 tysiące przejechanych kilometrów), przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego mieli szansę odwiedzić 4 różne Strefy Czystego Transportu: w Berlinie, Antwerpii, Eindhoven i Rotterdamie. Podczas podróży uczestnicy poznali różne podejścia oraz rozwiązania w zakresie implementacji SCT, które następnie wywarły realny wpływ na ich działania w Polsce

– mówi **Klaudia Zagorzycka**, Koordynatorka Komitetu Samorządowego PSPA.

Among PSPA's initiatives in favour of Clean Transport Zones, it is certainly worth mentioning the comments submitted to the draft regulation of the Minister of Climate and the Environment on the model sticker for vehicles authorised to enter the zone, as well as the study tour that took place from 25 to 29 April 2022. During the trip, carried out in electric vehicles (more than 4,000 kilometres driven in total), representatives of local authorities had the chance to visit 4 different Clean Transport Zones: in Berlin, Antwerp, Eindhoven and Rotterdam. During the trip, the participants learnt about different approaches and solutions to the implementation of Clean Transport Zones, which then had a real impact on their activities in Poland

– says **Klaudia Zagorzycka**, Coordinator of the PSPA Local Government Committee.



Zero Race – Low Emission Zones Edition, czyli wyjazd studyjny dla przedstawicieli samorządów zorganizowany przez PSPA

Zero Race – Low Emission Zones Edition, a study trip for representatives of local governments organized by PSPA

Zdobyta wiedza pozwoliła na opracowanie raportu pt. „Kompendium tworzenia Stref Czystego Transportu – Najlepsze praktyki”, którego premiera odbyła się podczas Kongresu Nowej Mobilności 2022. Opracowanie stanowi zbiór wiedzy w temacie efektywnego wdrażania SCT. Treść raportu porusza wszystkie kluczowe kwestie w zakresie wdrażania stref czystego transportu w polskich miastach, od legislacji, przez badania emisji, opinii społecznej, efektywne planowanie samej implementacji, konsultacje społeczne, aż do momentu przyjęcia uchwały.

The knowledge gained during the trip led to the preparation of a report entitled “Compendium of establishing Clean Transport Zones – Best practices”, which was premiered during the New Mobility Congress 2022. The study is a compilation of knowledge on effective implementation of Clean Transport Zones. The report addresses all key issues in the implementation of Clean Transport Zones in Polish cities, from legislation, through emission studies, public opinion, effective planning of the implementation itself, public consultation, to the adoption of the resolution.



Raport Kompendium tworzenia Stref Czystego Transportu – Najlepsze praktyki

Report
Compendium of creating Clean Transport Zones
– Best practices

Aktualnie PSPA wraz z samorządowymi partnerami przygotowuje **propozycje zmian Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych**, których celem jest uelastycznienie obecnych przepisów w nawiązaniu do rozwiązań stosowanych w krajach zachodniej Europy. Postulaty mają na celu zarówno odciążenie samorządów, jak i ułatwienie korzystania ze stref samym mieszkańcom. Zakładają m.in. możliwość dopuszczenia przez radę gminy (w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu) wjazdu do SCT niezależnie od godziny za opłatą (w tym abonamentową), wprowadzenie alternatywnego rozwiązania umożliwiającego weryfikację uprawnień do wjazdu do SCT w postaci systemu teleinformatycznego, czy też rezygnację z ograniczenia możliwości poboru opłat za wjazd do SCT jedynie do 3 lat od dnia jej ustanowienia.

Naszym celem jest popularyzacja zeroemisyjnego transportu oraz promowanie dobrych praktyk, które przyczyniają się do poprawy jakości powietrza, a tym samym ochrony klimatu.

Wspieramy samorzady w procesie dekarbonizacji transportu na każdym możliwym etapie

– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Jednym z ostatnio realizowanych projektów PSPA w obszarze wsparcia rozwoju elektromobilności w samorządach jest strategiczna współpraca projektowa z Miastem Wrocław, która obejmuje m.in. opiekę nad przebiegiem badań rzeczywistych emisji z transportu drogowego na terenie stolicy Dolnego Śląska, stworzenie dokumentu zawierającego rekomendacje PSPA dotyczące projektowanej strefy czystego transportu, konsultacje w zakresie obecnej legislacji oraz planowanych zmian prawnych, asystę podczas procesu projektowania strefy i konsultacje wdrażanych rozwiązań.

PSPA. Rozwój sektora bateryjnego w Polsce

Wg analiz BNEF, Polska zajmuje dziś pierwsze miejsce w Europie i piąte na świecie w łańcuchu dostaw ogniw litowo-jonowych oraz komponentów powiązanych. Warunkiem utrzymania wiodącej pozycji w tym obszarze jest zniwelowanie luk kompetencyjnych i zapewnienie przemysłowi dostępu do wykwalifikowanych pracowników. Będąc świadome tych wyzwań PSPA, wspólnie z EIT InnoEnergy, uruchomiło również EBA Academy Polska – sygnowany przez Komisję Europejską projekt, którego celem jest szkolenie przyszłych ekspertów sektora bateryjnego. Kursy organizowane przez EBA Academy umożliwią wielu osobom zdobycie nowych kwalifikacji na bardzo perspektywicznym rynku elektromobilności.

At present, PSPA, together with its local government partners, is preparing **proposals for amendments to the Act on Electromobility and Alternative Fuels**, the aim of which is to make the current regulations more flexible with reference to solutions used in Western European countries. The proposals are aimed at both relieving local authorities of the burden and making the zones easier to use for the residents themselves. They assume the possibility for the municipal council (in the resolution establishing the clean transport zone) to enable all-day entry into the Clean Transport Zone for a fee (including a subscription fee), the introduction of an alternative solution enabling verification of entitlement to enter the Clean Transport Zone in the form of an IT system, or the removal of the limitation to collect fees for entry into the Clean Transport Zone only up to 3 years from the date of its establishment.

Our aim is to support zero-emission transport and promote good practices that contribute to improving air quality and thus climate protection. We support local authorities in decarbonising transport at every possible stage

– says **Maciej Mazur**, PSPA Managing Director.

One of PSPA's recent projects in the area of supporting the development of e-mobility in local authorities is a strategic project cooperation with the City of Wrocław, which includes, among other things, taking care of the research into actual emissions from road transport in the capital of Lower Silesia, creation of a document with PSPA's recommendations on the proposed clean transport zone, consultation on current legislation and planned legal changes, assistance during the process of designing the zone and consultation on implemented solutions.

PSPA. The development of the battery sector in Poland

According to the BNEF analyses, today Poland ranks first in Europe and fifth globally in the supply chain for lithium-ion cells and related components. Maintaining leadership in this area is conditioned upon eliminating the skill gaps and ensuring that the industry has access to qualified workers. Being aware of these challenges, PSPA, together with EIT InnoEnergy, has also launched the EBA Academy Poland – a project supported by the European Commission, aimed at training future experts in the battery sector. The courses organised by the EBA Academy will enable many people to gain new qualifications in the very promising e-mobility market.

Celem EBA Academy Polska jest zwiększenie potencjału kapitału ludzkiego w Polsce w strategicznym dla Europy wymiarze magazynowania energii i elektromobilności, przy wykorzystaniu najwyższej jakości treści edukacyjnych, opracowanych we współpracy z członkami European Battery Alliance

– mówi **Aleksander Rajch**, Dyrektor ds. Relacji Zewnętrznych PSPA.

The aim of the EBA Academy Poland is to increase the potential of human capital in Poland in the energy storage and e-mobility sectors, being of strategic nature for Europe, using top quality educational content, developed in cooperation with members of the European Battery Alliance

– says **Aleksander Rajch**, PSPA External Relations Director.



Startuje EBA Academy Polska!
EBA Academy Poland is getting started!

We wrześniu 2022 r. podczas trzeciej edycji Kongresu Nowej Mobilności odbył się ponadto **Polish Battery Day 2.0**, w ramach którego podjęto dyskusję na najwyższym szczeblu interesariuszy sektora bateryjnego. W wydarzeniu uczestniczyło kilkudziesięciu prelegentów, którzy w ramach licznych paneli i warsztatów debatowali nad umocnieniem łańcucha wartości akumulatorów litowo-jonowych w Polsce poprzez wsparcie obszaru badawczo-rozwojowego i napędzanie innowacji.

W 2022 r. odbyły się również 4 posiedzenia Komitetu Baterijnego PSPA, w skład którego wchodzi przedstawiciele kluczowych firm branży akumulatorów li-ion. Celem Komitetu jest m.in. szkolenie nowej i przekwalifikowanie obecnej kadry przez tworzenie centrów kompetencyjnych oraz nawiązywanie współpracy przemysłu ze szkolnictwem. Tworzymy również rozwiązania sprzyjające wzrostowi wykorzystania energii odnawialnej w procesie produkcji baterii, a także rozwojowi takich obszarów jak recykling baterii, leasing baterii, a także bezpieczeństwo eksploatacji i kompetencje służ pożarniczych w zakresie rozwoju zeroemisyjnych technologii w transporcie

– mówi **Maria Majewska**, Koordynatorka Komitetu Baterijnego PSPA.

In addition, in September 2022, the third edition of the New Mobility Congress hosted the **Polish Battery Day 2.0**, which included a discussion at the highest level of battery sector stakeholders. The event was attended by dozens of speakers who debated on strengthening the lithium-ion battery value chain in Poland by supporting the R&D area and driving innovation through numerous panels and workshops.

In 2022, there were also four meetings of the PSPA Battery Committee, which includes representatives from key li-ion battery companies. The Committee aims to train new workers and retrain existing staff through the creation of competence centres and to establish cooperation between industry and education. We are also creating solutions to foster an increase in the use of renewable energy in the battery production process, as well as the development of areas such as battery recycling, battery leasing, and also operational safety and fire service competence with regard to the development of zero-emission technologies in transport

– says **Maria Majewska**, Coordinator of the PSPA Battery Committee.

PSPA. Rozwój rynku eHDV w Polsce

Pojazdy ciężarowe stanowią niecałe 3% parku samochodów poruszających się po europejskich drogach, odpowiadając jednocześnie za 19,2% emisji dwutlenku węgla pochodzącego z sektora transportu w Unii Europejskiej. W Polsce zarejestrowana jest największa (w całej Unii Europejskiej) liczba pojazdów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 tony – prawie 1,2 mln egzemplarzy. Zaledwie 19 z nich jest wyposażone w napęd elektryczny. W celu przyspieszenia elektryfikacji floty pojazdów ciężkich PSPA zainicjowało w 2022 r. projekt **eHDV Infrastructure Lab**. Jego celem jest budowa polskiego „know-how” w zakresie wdrażania i eksploatacji stacji ładowania, dedykowanej pojazdom ciężkim oraz rozwoju elektromobilności w sektorze drogowego transportu towarów. Z myślą o realizacji celów projektu utworzona została grupa robocza składająca się z przedstawicieli podmiotów z sektora: logistyki i transportu, producentów pojazdów, producentów stacji ładowania, dystrybutorów usług ładowania, retailu oraz sektora finansowego.

W ramach projektu PSPA opracowało raport merytoryczny, w którym zaprezentowaliśmy m.in. koncepcję innowacyjnego hubu ładowania elektrycznych pojazdów ciężarowych, zidentyfikowaliśmy najlepsze pod kątem rozbudowy stacji ładowania lokalizacje w ramach sieci TEN-T, jak również przedstawiliśmy rekomendacje zmian legislacyjnych, niezbędnych pod kątem przyspieszenia rozwoju zeroemisyjnego transportu ciężkiego

– mówi **Piotr Ziółkowski**, Koordynator projektu „eHDV Infrastructure Lab”.

Obecnie PSPA monitoruje rynek w poszukiwaniu potencjalnych źródeł finansowania, umożliwiających realizację późniejszych faz projektu eHDV Infrastructure Lab, czyli budowy stacji dedykowanych pojazdom ciężkim.

PSPA. The development of eHDV market in Poland

Heavy duty vehicles make up less than 3% of the vehicle fleet on European roads, while accounting for 19.2% of carbon dioxide emissions from the transport sector in the European Union. Poland has the highest number (in the entire European Union) of heavy-duty vehicles with a GVW of more than 3.5 tonnes – almost 1.2 million vehicles. Only 19 of these are equipped with an electric drive. In order to accelerate the electrification of the HDV fleet, PSPA initiated the **eHDV Infrastructure Lab** project in 2022. Its aim is to build Polish “know-how” with regard to the implementation and operation of charging stations dedicated to heavy duty vehicles and the development of e-mobility in the road freight transport sector. In order to achieve the aims of the project, a working group was established. It consists of representatives of entities from the following sectors: logistics and transport, vehicle manufacturers, charging station manufacturers, charging service distributors, retail and the financial sector.

As part of the project, PSPA developed a technical report, in which we presented the concept of an innovative hub for charging electric trucks, identified the best locations for the development of charging stations within the TEN-T network, as well as presented recommendations for legislative changes necessary to accelerate the development of zero-emission heavy transport

– says **Piotr Ziółkowski** of PSPA, Coordinator of the “eHDV Infrastructure Lab” project.

PSPA is currently monitoring the market in search of potential sources of funding to enable the implementation of subsequent stages of the eHDV Infrastructure Lab project, i.e. the construction of stations dedicated to heavy duty vehicles.



Report eHDV Infrastructure Lab – raport wykonalności

Report
eHDV Infrastructure Lab – feasibility report

PSPA. Rozwój infrastruktury ładowania w Polsce

W 2022 r. PSPA zainicjowało i zaangażowało się również w szereg projektów sprzyjających rozbudowie sieci infrastruktury ładowania w Polsce. Na zlecenie Ministerstwa Klimatu i Środowiska Stowarzyszenie opracowało „**Projekt optymalnego rozmieszczenia infrastruktury ładowania przy drogach sieci bazowej TEN-T**”. W ramach tej inicjatywy PSPA wytypowało 188 lokalizacji priorytetowych pod kątem instalacji stacji ładowania, zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich. Rekomendacje w tym zakresie uwzględniają wymogi projektowanego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (AFIR), a także stan sieci dystrybucyjnych w Polsce. Realizację projektu poprzedziło m.in. zrealizowane w październiku 2022 r. spotkanie warsztatowe w siedzibie PSPA z udziałem przedstawicieli administracji centralnej (MKiŚ, MI), Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Polskiego Towarzystwa Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej, OSD, jak również szerokiego grona interesariuszy rynku elektromobilności.

W celu ułatwienia kierowcom samochodów elektrycznych korzystania z ogólnodostępnych stacji ładowania PSPA w 2022 r. opracowało również **koncepcję techniczną roamingu krajowego** dla rynku elektromobilności w Polsce. PSPA wraz z partnerami zdefiniowało krajowy standard roamingu w oparciu o otwarty protokół OCPI w taki sposób, aby umożliwić możliwie szybkie wdrożenie rozwiązań w mechanizmie P2P, a także zbudować w przyszłości krajową platformę roamingową (z możliwością połączenia z rejestrem EIPA prowadzonym przez UDT).

PSPA. The development of charging infrastructure in Poland

In 2022 PSPA also initiated and engaged in a number of projects supporting the expansion of the charging infrastructure network in Poland. Commissioned by the Ministry of Climate and Environment, the Association developed the “**Project for the optimal deployment of charging infrastructure along the roads of the TEN-T core network**”. As part of this initiative, PSPA selected 188 priority locations for the installation of charging stations for both light and heavy-duty vehicles. Recommendations in this regard take into account the requirements of the proposed Regulation of the European Parliament and of the Council on the development of alternative fuel infrastructure and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council (AFIR), as well as the state of distribution networks in Poland. The implementation of the project was preceded by a workshop meeting held at the PSPA headquarters in October 2022 with the participation of representatives of the central administration (the Ministry of Climate and Environment, the Ministry of Infrastructure), the General Directorate for National Roads and Motorways, the Polish Electricity Transmission and Distribution Association, the DSOs, as well as a wide range of stakeholders in the e-mobility market.

In order to make it easier for EV drivers to use public charging stations, PSPA also developed a **technical concept of national roaming** for the e-mobility market in Poland in 2022. PSPA, together with its partners, defined a national roaming standard based on the open OCPI protocol in such a way as to enable the fastest possible implementation of solutions in the P2P mechanism, as well as to build a national roaming platform in the future (with the possibility of connecting to the Register of Alternative Fuel Infrastructure maintained by the Office of Technical Inspection).



Raport

AFIR na horyzoncie. Jak przyspieszyć rozbudowę ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w Polsce?

Report

AFIR on the horizon. How to accelerate the development of public charging infrastructure in Poland?

W 2022 r. odbyło się również szereg posiedzeń Komitetu PSPA ds. Operatorów ogólnodostępnej infrastruktury oraz Komitetu PSPA ds. Producentów i instalatorów stacji ładowania. Udzielaliśmy również NFOŚiGW wsparcia merytorycznego w celu ustalenia zasad dofinansowania z programu „Wsparcie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury tankowania wodoru”. Z kolei w raporcie „AFIR na horyzoncie. Jak przyspieszyć rozbudowę ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w Polsce?” przedstawiliśmy opracowane we współpracy z wiodącymi operatorami postulaty zmian prawnych znoszących największe bariery rozbudowy sieci stacji ładowania

– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

There were also a number of meetings of the PSPA Committee on Public Infrastructure Operators and the PSPA Committee on Charging Station Manufacturers and Installers in 2022. We also provided technical support to the National Fund for Environmental Protection and Water Management to establish the principles of funding from the “Support for EV charging and hydrogen refuelling infrastructure” program. In turn, in the report called “AFIR on the horizon. How to accelerate the expansion of public charging infrastructure in Poland?”, we presented proposals for legal changes developed in cooperation with leading operators to remove the biggest barriers to the expansion of the charging station network

– says **Maciej Mazur**, PSPA Managing Director.

PSPA. Rozwój rynku e-mobility w Europie Środkowo-Wschodniej

W celu przyspieszenia rozwoju zeroemisyjnego transportu drogowego w regionie CEE, PSPA oraz Słowackie Stowarzyszenie Pojazdów Elektrycznych (SEVA), powołały inicjatywę na rzecz Zielonego Transportu w Europie Środkowo-Wschodniej **CEE GTI** (CEE Green Transport Initiative).

Kraje regionu CEE rozpoczęły drogę ku elektromobilności znacznie później niż państwa Europy Zachodniej. Z opóźnieniem wdrażano zarówno regulacje prawne, jak i instrumenty wsparcia stymulujące rozwój rynku e-mobility. W rezultacie w krajach bałtyckich, w Polsce, na Słowacji, w Czechach i na Węgrzech w I połowie 2022 r. sprzedano łącznie mniej nowych, całkowicie elektrycznych samochodów osobowych niż np. w samej Austrii, Belgii czy Niderlandach. Musimy postarać się nadrobić ten czas w możliwie największym zakresie. Właśnie w tym celu PSPA wraz z partnerami z innych krajów regionu powołało do życia inicjatywę CEE GTI

– mówi **Aleksander Rajch**, Dyrektor ds. Relacji zewnętrznych PSPA.

Inicjatywa CEE GTI skupia się na realizacji wyznaczonych celów poprzez wypracowywanie dokumentów, raportów, analiz, stanowisk oraz orzeczeń. Narzędzia te pomogą wpłynąć na proces legislacyjny i ogólną perspektywę planowania na poziomie UE. CEE GTI już dwukrotnie łączyło interesariuszy regionu w ramach Szczytu CEE GTI: po raz pierwszy w trakcie III edycji Kongresu Nowej Mobilności, zaś po raz drugi w trakcie konferencji w Pradze, na której wraz z Czeską Platformą na Rzecz Elektromobilności i SEVA podpisano deklarację „Elektromobilność: Szansa dla Europy Środkowo-Wschodniej”. Platformę wsparły organizacje takie jak EIT Urban Mobility, czy przedstawiciele branży, w tym GreenWay, Etrek, Ampeco, PwC oraz T-Mobile Chorwacja.

W czerwcu 2022 r. PSPA podpisało ponadto memorandum z United Nations Global Compact Network Poland (UN GCNP). Strategiczna kooperacja obu organizacji obejmuje realizację wspólnych projektów z obszaru zrównoważonego transportu, wymianę posiadanej wiedzy i informacji, organizowanie wydarzeń naukowych oraz branżowych, realizację projektów edukacyjnych mających na celu wzrost świadomości społecznej w obszarze zrównoważonej mobilności, a także wzajemną promocję.

Umowa z PSPA jest naturalną konsekwencją naszych dotychczasowych aktywności w zakresie realizacji polityki klimatycznej ONZ. Projekty na rzecz dekarbonizacji sektora transportu osobowego, ciężkiego i publicznego, realizowane poprzez promocję gospodarki wodorowej i elektromobilności to nasz priorytet

– mówi **Kamil Wyszowski**, Dyrektor wykonawczy UN Global Compact Network Poland.

PSPA. The development of the e-mobility market in Central and Eastern Europe

In order to accelerate the development of zero-emission road transport in the CEE region, PSPA and the Slovakian Electric Vehicle Association (SEVA), established the **CEE GTI** (CEE Green Transport Initiative).

CEE countries started on the road towards e-mobility much later than Western European countries. Both legal regulations and support instruments to stimulate the e-mobility market were implemented late. As a result, fewer new battery-electric passenger cars were sold in total in the Baltic States, Poland, Slovakia, the Czech Republic and Hungary in H1 2022 than in Austria, Belgium or the Netherlands alone, for example. We must try to make up for this time as much as possible. It is for this purpose that PSPA, together with partners from other countries in our region, has set up the CEE GTI initiative

– says **Aleksander Rajch**, PSPA External Relations Director.

The CEE GTI initiative focuses on achieving its objectives through the preparation of documents, reports, analyses, positions and opinions. These tools will help influence the legislative process and the overall planning perspective at EU level. CEE GTI has already brought the region's stakeholders together twice through the CEE GTI Summit: the first time during the 3rd edition of the New Mobility Congress, and the second time during a conference in Prague, where the “Electromobility: An Opportunity for Central and Eastern Europe” declaration was signed along with the Czech Platform for Electromobility and SEVA. The platform was supported by organisations such as EIT Urban Mobility, and industry representatives including GreenWay, Etrek, Ampeco, PwC and T-Mobile Croatia.

In June 2022 PSPA also signed a memorandum with the United Nations Global Compact Network Poland (UN GCNP). The strategic cooperation between the two organisations includes the implementation of joint projects in the area of sustainable transport, the exchange of knowledge and information, the organisation of scientific and industry events, the implementation of educational projects aimed at increasing public awareness in the area of sustainable mobility, as well as mutual promotion.

The agreement with PSPA is a natural consequence of our previous activities in the area of UN climate policy implementation. Projects for the decarbonisation of the passenger, heavy and public transport sector, implemented through the promotion of the hydrogen economy and e-mobility are our priority”

– says **Kamil Wyszowski**, Executive Director of UN Global Compact Network Poland.

PSPA. Bezpieczeństwo pożarowe samochodów elektrycznych

Mimo że badania wskazują znaczną przewagą samochodów elektrycznych nad spalinowymi w zakresie bezpieczeństwa, w przestrzeni medialnej wciąż krąży wiele mitów na temat pożarów EV. W celu budowy świadomości społecznej w tym obszarze PSPA postanowiło w 2022 r. zacieśnić współpracę pomiędzy branżą a instytucjami państwowymi.

Po podpisaniu w sierpniu listu intencyjnego z Komendą Główną Państwowej Straży Pożarnej w sprawie współpracy w obszarze bezpieczeństwa pożarowego i bezpiecznej eksploatacji pojazdów elektrycznych, stacji oraz punktów ładowania, zainicjowaliśmy we wrześniu współpracę z Centrum Naukowo-Badawczym Ochrony Przeciwożarowej im. Józefa Tuliszkowskiego – Państwowym Instytutem Badawczym (CNBOP-PIB). Zamierzamy wspólnie opracować wytyczne w zakresie ochrony przeciwpożarowej garaży w obiektach budowlanych przeznaczonych do przechowywania oraz ładowania samochodów elektrycznych

– mówi **Maria Majewska** z PSPA.

Na podstawie podpisanego porozumienia, PSPA i CNBOP-PIB mają prowadzić wspólnie prace, badania i analizy, jak również przygotowywać raporty, tworzyć opinie, ekspertyzy i inne opracowania w zakresie bezpieczeństwa pożarowego związanego z pojazdami elektrycznymi. Współpraca obejmie ponadto planowanie, realizację i koordynację projektów analitycznych, pilotażowych i badawczych. W I połowie 2022 r. PSPA zaprezentowało również raport skupiający się na rozwijaniu świadomości na temat bezpieczeństwa baterii, a także zorganizowało spotkania i warsztaty z 9 największymi interesariuszami rynku akumulatorów, Państwową Strażą Pożarną, Politechniką Łódzką, Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (NCBIR), a także ze słowackimi podmiotami zajmującymi się bateriami.

PSPA. Fire safety of electric vehicles

Although studies indicate a significant safety advantage for electric vehicles over internal combustion engines, there are still many myths circulating in the media about EV fires. In order to build public awareness in this area, PSPA decided to strengthen cooperation between the industry and state institutions in 2022.

After signing a letter of intent with the State Fire Service Headquarters in August on cooperation in the area of fire safety and safe operation of electric vehicles, stations and charging points, we initiated cooperation with the Józef Tuliszkowski Scientific and Research Centre for Fire Protection – National Research Institute (CNBOP-PIB) in September. We intend to jointly develop guidelines for the fire protection of garages in buildings intended for the storage and charging of electric vehicles

– says **Maria Majewska** of PSPA.

On the basis of the signed agreement, PSPA and CNBOP-PIB are to jointly carry out work, research and analyses, as well as prepare reports, opinions, expert opinions and other studies in the field of fire safety related to electric vehicles. The cooperation will further include the planning, implementation and coordination of analytical, pilot and research projects. In H1 2022 PSPA also presented a report focusing on developing battery safety awareness, and organised meetings and workshops with 9 of the largest stakeholders in the battery market, the State Fire Service, Łódź University of Technology, the National Centre for Research and Development (NCBIR), and Slovak battery stakeholders.



Współpraca z Państwową Strażą Pożarną
Cooperation with the State Fire Service



Współpraca z Centrum Naukowo-Badawczym Ochrony Przeciwożarowej (CNBOP-PIB)
Cooperation with the Scientific and Research Center for Fire Protection (CNBOP-PIB)

PSPA. Rozwój kompetencji na rynku pracy w sektorze elektromobilności

Budowa krajowego potencjału w dziedzinie elektromobilności wymaga wysoko wykwalifikowanych kadr. W celu odpowiedniego wykształcenia przyszłych pracowników sektora e-mobility Politechnika Warszawska, Wydział Samochodów i Maszyn Roboczych, we współpracy z PSPA uruchomiła nowy kierunek **studiów podyplomowych pod nazwą „Nowa Mobilność”**. Studia są odpowiedzią na potrzeby zmieniającego się rynku pracy, a ich adresatem jest kadra zarządzająca oraz specjaliści firm budujący kompetencje w obszarze e-mobility. Rekrutacja na nowy kierunek ruszyła 1 grudnia 2022 r. Rozpisany na 2 semestry program studiów obejmuje 30 przedmiotów i 240 godzin zajęć dydaktycznych.

Umożliwienie dostępu do rzetelnej wiedzy wymaga kontaktu z praktykami rynku. Dlatego Wydział Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej organizuje studia podyplomowe „Nowa Mobilność” w ścisłej współpracy z PSPA. Przyjęliśmy założenie, że uczestnicy naszych studiów podyplomowych powinni otrzymać nie tylko solidną porcję wiedzy, ale także wskazówki, jak przełożyć ją na praktykę biznesową. Dlatego grono wykładowców nie składa się wyłącznie z nauczycieli akademickich Politechniki Warszawskiej, ale także z praktyków biznesu z kręgu PSPA, czyli z tych osób, które mają wymierne sukcesy i realny wpływ na rozwój elektromobilności w Polsce

– mówi **dr hab. inż. Jacek Dybała**, profesor uczelni, Prodziekan ds. Rozwoju i Nauki Wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej.

PSPA. Development of skills in the e-mobility labour market

Building national potential in the field of e-mobility requires highly qualified human resources. In order to adequately educate the future workforce in the e-mobility sector, the Warsaw University of Technology, Faculty of Automotive and Construction Machinery Engineering, in cooperation with PSPA, has launched a new **postgraduate course entitled “New Mobility”**. The degree program addresses the needs of the changing labour market and is aimed at managers and company professionals building competence in the area of e-mobility. Enrolment for the new course started on 1 December 2022. Spread over two semesters, the study program comprises 30 subjects and 240 teaching hours.

Enabling access to reliable knowledge requires contact with market practitioners. Therefore, the Faculty of Automotive and Construction Machinery Engineering at the Warsaw University of Technology is organising the postgraduate course “New Mobility” in close cooperation with PSPA. We have assumed that participants in our postgraduate studies should receive not only a solid portion of knowledge, but also tips on how to translate it into business practice. That is why the group of lecturers does not consist only of academic teachers from the Warsaw University of Technology, but also of business practitioners from the PSPA circle, i.e. those who have had tangible successes and a real impact on the development of e-mobility in Poland

– says **Jacek Dybała, Ph.D.** (Eng.), Professor of the University, Vice-Dean for the Development and Research of the Faculty of Automotive and Construction Machinery Engineering at the Warsaw University of Technology.



Inauguracja kierunku studiów podyplomowych „Nowa Mobilność”

Inauguration of the "New Mobility" postgraduate course

W 2022 r. PSPA przeprowadziło również szereg szkoleń z zakresu elektromobilności, adresowanych zarówno do wiodących przedsiębiorstw branżowych (przede wszystkim sektora motoryzacyjnego oraz infrastrukturalnego), jak i administracji publicznej.

In 2022 PSPA also conducted a number of training courses on e-mobility, targeting both leading industry companies (primarily the automotive and infrastructure sectors) and public administration.

PSPA. Rozwój nowych form mobilności w miastach

W 2022 r. znaczną aktywność wykazał również Komitet ds. Nowej Mobilności PSPA. Jego nadrzędnym celem jest intensyfikacja działań na rzecz rozwoju nowych form mobilności w polskich miastach, takich jak współdzielenie pojazdów lub podróży, integracja systemów transportowych oraz popularyzacja innowacyjnych rozwiązań w sektorze motoryzacji, w tym systemów jazdy autonomicznej.

W 2022 r. Komitet zakończył prace nad Strategią Rozwoju Nowej Mobilności w Polsce, która będzie pierwszym, tak kompleksowym dokumentem zawierającym szereg propozycji pozwalających na wdrożenie nowego standardu transportowego w Polsce do 2030 r. – To bardzo ambitny, wielowątkowy projekt. Założenia do dokumentu zakładają, że do 2030 r. liczba użytkowników współdzielonych środków transportu w Polsce sięgnie 10 mln, udział samochodów elektrycznych we flotach carsharingu wzrośnie do 50%, a w każdym ze 150 polskich miast będą dostępne minimum 3 usługi mobilności współdzielonej. Ponadto, dążymy do tego, aby udział energii z OZE w zasilaniu elektrycznych flot współdzielonych zwiększył się do 85%, a na polskie drogi wyjechało co najmniej 100 tys. współdzielonych pojazdów samoobsługowych. Zmierzamy również do ograniczenia liczby samochodów przypadających na 1000 mieszkańców do 500. W ramach Strategii opracowaliśmy również szereg postulatów legislacyjnych, które mają się przyczynić do realizacji wyznaczonych celów

– mówi **Albert Kania**, Koordynator Komitetu ds. Nowej Mobilności PSPA.

PSPA. The development of new forms of urban mobility

The PSPA's New Mobility Committee was also very active in 2022. Its overarching aim is to intensify efforts to develop new forms of mobility in Polish cities, such as vehicle or journey sharing, integration of transport systems and popularisation of innovative solutions in the automotive sector, including autonomous driving systems.

In 2022 the Committee completed work on the Strategy for the Development of New Mobility in Poland, which will be the first such comprehensive document containing a series of proposals to implement a new transport standard in Poland by 2030 – It is a very ambitious, multi-faceted project. The objectives of the document assume that by 2030 the number of users of shared means of transport in Poland will reach 10 million, the share of EVs in carsharing fleets will increase to 50%, and at least 3 shared mobility services will be available in each of 150 Polish cities. In addition, we are aiming for the share of RES energy in electric carsharing fleets to increase to 85%, and for at least 100,000 shared self-service vehicles to hit Polish roads. We would also like the number of cars per 1,000 inhabitants to reach 500. As part of the Strategy, we also developed a number of legislative proposals to contribute to the achievement of the set goals

– says **Albert Kania**, Coordinator of the PSPA New Mobility Committee.



Powstała definicja Nowej Mobilności. Teraz czas na Strategię jej rozwoju w Polsce do 2030 r.

The definition of New Mobility was created. Now is the time for the strategy of its development in Poland until 2030.

PSPA. Najważniejsze wydarzenia branżowe

W dniach 12-14 września w liczącej ponad 3500 m² przestrzeni łódzkiego EC1 odbyła się kolejna, trzecia już edycja Kongresu Nowej Mobilności – największej konferencji sektora e-mobilności w regionie CEE. KNM2022 zgromadził rekordową liczbę 1500 uczestników z całej Europy. Na Kongresie Nowej Mobilności 2022 odbyło się ponad 80 merytorycznych debat, sesji okrągłego stołu i warsztatów, w których wzięło udział niemal 250 panelistów, a także wydarzenia towarzyszące – premiery, wystawy i pokazy.

PSPA. Key industry events

From 12 to 14 September, the third edition of the New Mobility Congress – the largest e-mobility sector conference in the CEE region was held in the Łódź EC1 with an area of 3,500 m². The 2022 Congress attracted a record number of 1,500 participants from all over Europe. It featured more than 80 content-related debates, roundtable sessions and workshops with almost 250 panellists, as well as accompanying events – premieres, exhibitions and demonstrations.



Kongres Nowej Mobilności 2022 12-14 września 2022 r. | Łódź

New Mobility Congress 2022
12-14 September 2022 | Lodz

Kongresnowejmobilnosci.pl
Newmobilitycongress.com

Kongres Nowej Mobilności jest jedną z najbardziej rozpoznawalnych platform debaty nad zrównoważonym transportem jutra. Dziś ta dyskusja jest szczególnie istotna – Europa znajduje się w okresie największej transformacji od II wojny światowej. W czasie licznych wyzwań energetycznych i geopolitycznych przyspieszenie dążenia do osiągnięcia neutralności klimatycznej jest absolutnie kluczową kwestią

– powiedział **Maroš Šefčovič**, Wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej, inaugurując Kongres.

W 2022 r. firmy najmocniej zaangażowane w rozwój zeroemisyjnego transportu w Polsce po raz czwarty otrzymały tytuły „**Liderów Elektromobilności**”. Wyróżnienia przyznało PSPA oraz firma doradcza PwC na uroczystej gali wieńczącej pierwszy dzień Kongresu Nowej Mobilności 2022. Równoległe swoje nagrody przyznał Polski Związek Leasingu i Wynajmu Pojazdów (PZWLP). W 2022 r. PSPA wspólnie z PRESS-SERVICE Monitoring Mediów (PSMM) zorganizowało również drugą edycję Konkursu e-Mobility Media Awards, w ramach której nagrodzono dziennikarzy i marki prowadzące najsukcesowniej kampanie informacyjno-promocyjne, edukacyjne oraz marketingowe na rzecz zeroemisyjnego transportu w Polsce.

The New Mobility Congress is one of the most recognisable platforms for debate on the sustainable transport of tomorrow. Today, this discussion is particularly relevant – Europe is in the midst of its biggest transition since WWII. At a time of numerous energy and geopolitical challenges, accelerating the move towards climate neutrality is absolutely crucial

– said **Maroš Šefčovič**, Vice-President of the European Commission, when opening the Congress.

The companies most involved in the development of zero-emission transport in Poland in 2022 were awarded the titles of “**E-mobility Leaders**” for the fourth time. The awards were granted by PSPA and PwC at a gala ceremony crowning the first day of the New Mobility Congress 2022. The Polish Vehicle Rental and Leasing Association also awarded its prizes. In 2022 PSPA, together with PRESS-SERVICE Media Monitoring (PSMM), also organised the second edition of the e-Mobility Media Awards, which rewarded journalists and brands running the most effective information, promotion, education and marketing campaigns for zero-emission transport in Poland.



Liderzy Elektromobilności nagrodzeni na KNM 2022

E-mobility Leaders awarded at New Mobility Congress 2022

W roku 2022 odbyło się także inne wyjątkowe wydarzenie – **EV Experience powered by LG Energy Solution Wrocław**. To największy w Polsce test samochodów elektrycznych, który został otwarty dla szerokiej publiczności. Impreza, którą zorganizowano na Torze Modlin, okazała się wielkim sukcesem. W trakcie dwóch dni (dzień biznesowy oraz dzień otwarty) zgromadzono ponad 2 tysiące gości, którzy mieli do dyspozycji 34 testowe pojazdy elektryczne, za kierownicami których pokonali łącznie ponad 5,5 tysiące kilometrów w łącznym czasie 27 godzin.

There was also another unique event in 2022 – the **EV Experience powered by LG Energy Solution Wrocław**. This is the largest EV test in Poland, which was opened to the general public. The event, which was organised on the Modlin Circuit, was a great success. During the two days (business day and open day) there were more than 2,000 visitors who had at their disposal 34 test electric vehicles, which covered a total of more than 5,500 kilometres with a total time of 27 hours.

EV Experience 2022 24-25 czerwca 2022 r. | Tor Modlin

EV Experience 2022
24-25 June 2022 | Modlin Track

Evexp.pl



Zorganizowana przez PSPA oraz Fundację EV Klub Polska pierwsza edycja EV Experience powered by LG Energy Solution Wrocław pokazała jak duże jest zainteresowanie zeroemisyjnymi pojazdami w Polsce. Jest to również dowód na to, że istnieje duże zapotrzebowanie na tworzenie możliwości testowania pojazdów elektrycznych oraz propagowania w odpowiedni sposób wiedzy na temat elektromobilności

– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Organized by PSPA and EV Club Poland Foundation, the first edition of EV Experience powered by LG Energy Solution Wrocław showed how great the interest in zero-emission vehicles in Poland is. It also proved there is high demand for opportunities to test electric vehicles and to propagate e-mobility knowledge in the right form

– says **Maciej Mazur**, PSPA Managing Director.

PSPA. Polish EV Outlook 2022

W 2022 r. PSPA przygotowało Polish EV Outlook – najnowszą edycję najbardziej kompleksowej analizy rynku elektromobilności w Polsce, zawierającą m.in. prognozy rozwoju tego sektora do 2040 r.

Spodziewamy się, że już za trzy lata udział samochodów całkowicie elektrycznych na rynku nowych pojazdów osobowych zwiększy się kilkukrotnie od chwili obecnej i osiągnie poziom 14,5%. Jednocześnie łączna liczba BEV i PHEV jeżdżących po polskich drogach wzrośnie do ponad 430 tys., natomiast liczba nowych rejestracji do ponad 100 tys.

– mówi **Maciej Mazur**, Dyrektor Zarządzający PSPA.

PSPA. Polish EV Outlook 2022

In 2022 PSPA prepared Polish EV Outlook 2022 – the latest edition of the most comprehensive analysis of the e-mobility market in Poland, including forecasts for the development of the sector until 2040.

We expect that in just three years' time, the share of BEVs in the new passenger vehicle market will increase several times from the current level and will reach 14.5%. At the same time, the total number of BEVs and PHEVs on Polish roads will increase to over 430,000, while the number of new registrations will rise to over 100,000

– says **Maciej Mazur**, PSPA Managing Director.



Co 7. samochód sprzedawany w Polsce w 2025 r. może być elektryczny Every 7th car sold in Poland in 2025 may be electric

Raport
Polish EV Outlook 2022
Report
Polish EV Outlook 2022

„Polish EV Outlook 2022” odpowiada również na pytania dotyczące dalszego rozwoju ogólnodostępnych punktów ładowania, a także w szczegółowy sposób opisuje regulacje prawne kształtujące polski rynek elektromobilności.

“Polish EV Outlook 2022” also answers questions about the future development of public charging points, and describes in detail the legal regulations shaping the Polish e-mobility market.

PSPA. Liczne raporty merytoryczne

Obok „Polish EV Outlook” w 2022 r. PSPA wydało również szereg innych raportów merytorycznych, m.in. cykliczny Barometr Nowej Mobilności.

PSPA. Numerous content-related reports

In addition to the “Polish EV Outlook” for 2022, PSPA also issued a number of other reports, including the cyclical New Mobility Barometer.



Blisko połowa Polaków jest zainteresowana pojazdami elektrycznymi Nearly half of Poles are interested in electric vehicles

Raport
Barometr Nowej Mobilności 2022/23
Report
New Mobility Barometer 2022/23

Centrum Badań i Analiz PSPA wydało także opracowanie „Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce”, które zawiera trzy wariantowe scenariusze udziału sektora e-mobility w polskim PKB. W zależności od środków wsparcia wdrożonych przez administrację publiczną i branżę udział elektromobilności może wynieść nawet 6% PKB do 2050 r.

The PSPA Research and Analysis Center has also issued a study entitled “The impact of e-mobility on economic development in Poland”, which contains three variant scenarios for the share of the e-mobility sector in the Polish GDP. Depending on the support measures implemented by the public administration and the industry, the share of e-mobility could be as high as 6% of GDP by 2050.



Czy elektromobilność przyspieszy rozwój gospodarczy Polski? Will e-mobility accelerate Poland's economic development?

Raport

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce

Report

The impact of e-mobility on economic development in Poland

Z kolei opracowany we współpracy z BCG raport „Jak elektromobilność zmieni rynek pracy w Polsce. Zielone sektory przyszłości” zawiera scenariusze skutków transformacji sektora transportu w Polsce na rynku pracy do 2030 r. Analiza objęła szeroką grupę 26 branż podzielonych na 8 głównych obszarów i 31 grup zawodowych podzielonych na 5 kategorii: technologia, zaopatrzenie, działalność produkcyjna i usługowa, sprzedaż oraz pozostałe miejsca pracy. W opracowaniu uwzględniono aż 806 różnych stanowisk.

On the other hand, the report entitled “How will e-mobility change the labour market in Poland? Green sectors of the future” contains scenarios of the impact of the transformation of the transport sector in Poland on the labour market until 2030. The analysis covered a broad group of 26 industries divided into 8 main areas and 31 occupational groups divided into 5 categories: technology, supply, production and service activities, sales and other jobs. As many as 806 different jobs were included in the study.

Rozwój elektromobilności przyczyni się do zmniejszenia zatrudnienia o zaledwie 2 tys. stanowisk. Jednak ta stosunkowo niska liczba wiąże się z olbrzymimi zmianami w strukturze rynku pracy. Producenci samochodów i dostawcy związani z motoryzacją opartą na silnikach spalinowych mogą się spodziewać zmniejszenia zatrudnienia o 23 tys. osób. Jednocześnie popyt na produkty i usługi związane z sektorem e-mobility, w tym akumulatory litowo-jonowe i infrastrukturę ładowania – będzie sprzyjać utworzeniu 21 tys. nowych miejsc pracy

– mówi **dr Kristian Kuhlmann**, Partner w Boston Consulting Group (BCG).

The development of e-mobility will contribute to a reduction of only 2,000 jobs. However, this relatively low number is associated with huge changes in the structure of the labour market. Car manufacturers and suppliers associated with internal combustion engine vehicles can expect a reduction of 23,000 jobs. At the same time, demand for products and services related to the e-mobility sector, including lithium-ion batteries and charging infrastructure, will support the creation of 21,000 new jobs

– says **Dr Kristian Kuhlmann**, Partner in Boston Consulting Group (BCG).



O 6 tys. może zwiększyć się liczba miejsc pracy w Polsce do 2030 r. By 2030 the number of jobs in Poland may increase by 6,000

Raport

Jak elektromobilność zmieni rynek pracy w Polsce. Zielone sektory przyszłości

Report

How will e-mobility change the Polish labour market? Green sectors of the future

W związku z ostatnią nowelizacją Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych PSPA opublikowało w 2022 r. raport „Instalacja ładowarek w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych” zawierający najważniejsze informacje na temat procesu uruchamiania prywatnych punktów ładowania we wspólnotach i spółdzielniach mieszkaniowych.

Further to the recent amendment to the Act on Electromobility and Alternative Fuels, PSPA published a report on “Installation of chargers in multi-family residential buildings” in 2022, containing key information on the process of commissioning private charging points in tenants’ associations and cooperatives.



Ładowarka w bloku? Tak, to możliwe! Charger in a block of flats? Yes, it's possible!

Report

Instalacja infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w budynkach wielorodzinnych

Report

Installation of electric vehicle charging infrastructure in multi-family residential buildings

Natomiast „Procedura odbioru stacji ładowania krok po kroku” w przystępny sposób opisuje kolejne etapy odbioru ładowarek przez Urząd Dozoru Technicznego.

The “Step-by-step charging station acceptance procedure”, on the other hand, describes in an accessible way the successive stages of acceptance of chargers by the Office of Technical Inspection.

Dzięki współpracy z PSPA powstał kolejny projekt, dzięki któremu operatorzy mogą w prosty i przyjazny sposób poznać procedurę odbioru stacji krok po kroku. Cieszę się, że UDT uczestniczy w inicjatywach, które wspierają rozwój elektromobilności w Polsce i jednocześnie promują w branży wysokie standardy bezpieczeństwa

As a result of cooperation with PSPA, another project was created, thanks to which operators can learn about the step-by-step acceptance procedure for stations in a simple and friendly manner. I am glad that the Office of Technical Inspection participates in initiatives that support the development of e-mobility in Poland and at the same time promote high safety standards in the industry

– mówi **Andrzej Ziółkowski**, Prezes Urzędu Dozoru Technicznego.

– says **Andrzej Ziółkowski**, President of the Office of Technical Inspection.



Na jakich zasadach odbywa się odbiór publicznych ładowarek? What are the rules for acceptance of public chargers?

Report

Procedura odbioru stacji ładowania krok po kroku

Report

Step-by-step charging station acceptance procedure

Wśród licznych raportów PSPA warto również wymienić „Poland Drives E-Mobility”, który opracowano ze szczególnym uwzględnieniem możliwości, jakie stwarza polski rynek dla firm z holenderskiej branży elektromobilności.

Among the numerous reports prepared by PSPA, one also worth mentioning is “Poland Drives E-Mobility”, which was developed with a particular focus on the opportunities the Polish market presents for companies in the Dutch e-mobility industry.



Do prawie 15% w 2025 r. może wzrosnąć udział EV w sprzedaży The share of EV sales may increase to almost 15% in 2025

Raport **Poland Drives E-Mobility**

Report
Poland Drives E-Mobility

Raport „Elektromobilność: Czy to jedyna droga?” zawiera natomiast szereg scenariuszy rozwoju rynku w zakresie popytu na poszczególne rodzaje napędów do 2050 r. Analiza objęła siedem europejskich rynków (Hiszpania, Francja, Włochy, Niderlandy, Niemcy, Wielka Brytania, Polska) w których w ciągu roku rejestruje się łącznie ok. 80% nowych samochodów w Europie.

The “Electric Mobility: Inevitable, or Not?”, on the other hand, contains a number of market development scenarios with regard to the demand for individual drive types up to 2050. The analysis covered seven European markets (Spain, France, Italy, the Netherlands, Germany, the UK, Poland) in which a total of around 80% of new vehicles are registered annually in Europe.



Pojazdy elektryczne zdominują 70% rynku już w 2040 r. Electric vehicles will dominate 70% of the market by 2040

Raport **Elektromobilność: Czy to jedyna droga?**

Report
Electric Mobility: Inevitable, or Not?

PSPA. Kampania Elektromobilni.pl

Elektromobilni.pl to kampania społeczna, której celem jest wzrost świadomości w zakresie zrównoważonego transportu. Punktem centralnym kampanii jest portal nowej mobilności – elektromobilni.pl, który codziennie dostarcza Polakom wiedzę i narzędzia, niezbędne do podejmowania świadomych decyzji o zamianie pojazdu na elektryczny – teraz lub w przyszłości. Serwis łączy 15 użytkowych narzędzi i kalkulatorów z treścią typowo edukacyjną oraz informacyjną.

W 2022 r. portal elektromobilni.pl otrzymał zupełnie nową szatę graficzną. Dzisiaj to portal edukacyjno-informacyjny, stanowiący wiodące źródło informacji na temat zrównoważonej mobilności. Tegoroczną edycję kampanii kończymy z wynikiem 89 mln zasięgu treści edukacyjnych. W ramach kampanii zrealizowaliśmy ponadto 1000 publikacji, kilkadziesiąt występów w radiu i w telewizji, a kilkaset postów w mediach społecznościowych, które dotarły do niemal 3 mln odbiorców. Liczymy na to, że w 2023 r. nasza kampania osiągnie jeszcze lepsze wyniki

– mówi **Maciej Gis**, szef kampanii.

W 2022 r. portal elektromobilni.pl uruchomił piątkowy Magazyn, który dostarcza bardziej pogłębione treści z obszaru zrównoważonego transportu.

Pokazujemy nie tylko technologię i pojazdy, ale przede wszystkim ludzi, którzy stoją za transformacją w sektorze transportu

– tłumaczy ideę portalu **Maciej Gis**.

PSPA. Elektromobilni.pl campaign

Elektromobilni.pl is a social campaign aimed at raising awareness of sustainable transport. The focal point of the campaign is the new mobility portal, elektromobilni.pl, which provides, on a daily basis, the knowledge and tools Polish people need to make informed decisions about switching to electric vehicles – now or in the future. The website combines 15 useful tools and calculators with typically educational and informative content.

In 2022 the elektromobilni.pl portal was given a completely new graphic layout. Today, it is an educational and informational portal, being a leading source of information on sustainable mobility. We ended this year's edition of the campaign with educational content reach amounting to 89 million. In addition, the campaign produced 1,000 publications, dozens of radio and TV appearances, and several hundred social media posts, reaching an audience of almost 3 million. We hope that in 2023 our campaign will achieve even better results

– says **Maciej Gis**, Head of the Campaign.

In 2022, elektromobilni.pl launched the Friday Magazine, which provides more in-depth content in the area of sustainable transport.

We show not only technology and vehicles, but above all the people behind the transformation in the transport sector

– **Maciej Gis** explains the idea behind the portal.



Piątkowe Magazyny elektromobilni.pl
Friday Elektromobilni.pl Magazines

 **elektromobilni.pl**

Elektromobilni.pl



6.

Co czeka polski rynek elektromobilności w 2023 r.?

What lies ahead for the Polish e-mobility market in 2023?

6. Co czeka polski rynek elektromobilności w 2023 r.?

What lies ahead for the Polish e-mobility market in 2023?

Od ok. 4,5% do 6% może wzrosnąć w 2023 r. udział samochodów całkowicie elektrycznych na polskim rynku nowych pojazdów osobowych – wynika z analiz PSPA. To oznacza co najmniej 17-krotny wzrost względem 2019 r. W 2023 r. spodziewany jest również przyrost nowo instalowanych punktów ładowania.

Opinia



Maciej Mazur

Dyrektor Zarządzający, PSPA
Wiceprezydent, The European Association for Electromobility (AVERE)

Mimo trudnej sytuacji gospodarczej i geopolitycznej, rok 2022 w sektorze zrównoważonej mobilności upłynął pod znakiem dynamicznego rozwoju.

Samochody elektryczne

Na podstawie danych BNEF, globalna, skumulowana sprzedaż osobowych samochodów zeroemisyjnych osiągnęła poziom 19 mln szt. To prawie trzykrotnie więcej niż w roku 2020 (6,8 mln szt.). W Europie park pasażerskich BEV i FCEV liczy 4,6 mln szt. – dwukrotnie więcej niż jeszcze dwa lata wcześniej. W Polsce od stycznia do listopada zarejestrowano łącznie 23 869 osobowych, dostawczych i ciężarowych EV. To o 39% więcej niż w 2021 r. (17 138). W opinii PSPA, również w 2023 r. w sektorze pojazdów elektrycznych odnotujemy co najmniej dwucyfrowy procentowy wzrost nowych rejestracji. Nie będzie to jednak wzrost spektakularny w ujęciu liczbowym. Nie przewidujemy również większych zmian na pierwotnym rynku motoryzacyjnym.

According to the PSPA analyses, the share of battery-electric vehicles in the Polish new passenger car market may increase from around 4.5% to 6% in 2023. This means at least a 17-fold increase compared to 2019. An increase in newly installed charging points is also expected in 2023.

Opinion



Maciej Mazur

Managing Director, PSPA
Vice-President, The European Association for Electromobility (AVERE)

Despite the difficult economic and geopolitical situation, the year 2022 delivered dynamic development in the sustainable mobility sector.

Electric vehicles

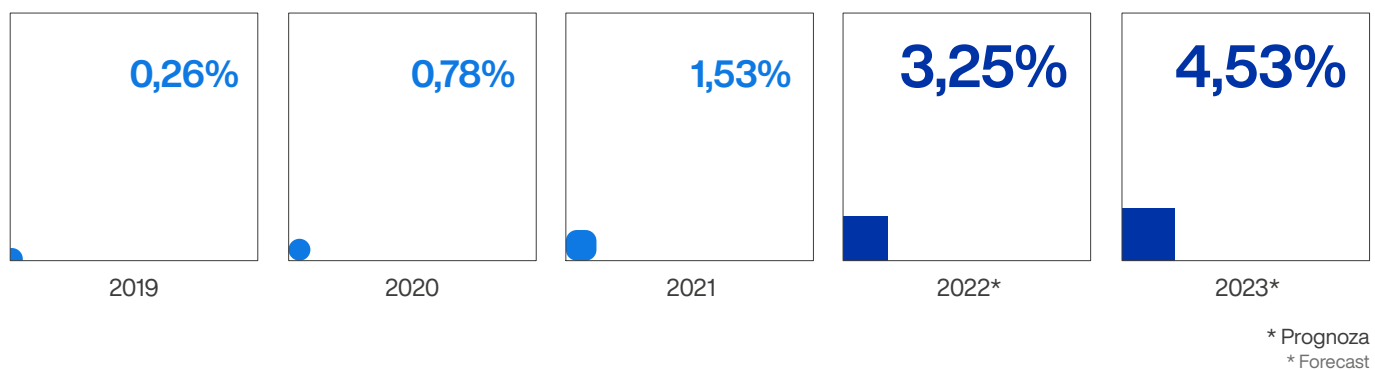
Based on the BNEF data, the global cumulative sales of zero-emission passenger cars have reached 19 million vehicles. This is almost three times as many as in 2020 (6.8 million vehicles). In Europe, the passenger BEV and FCEV fleet amounts to 4.6 million vehicles – twice as many as just two years earlier. A total of 23,869 electric passenger cars, vans and trucks were registered in Poland between January and November. This is 39% more than in 2021 (17,138). According to PSPA, the EV sector will also see at least double-digit percentage growth in new registrations in 2023. However, this will not be a spectacular increase in terms of numbers. No major changes are predicted in the primary automotive market.

Na podstawie prognoz PSPA, w 2023 r. sprzedaż nowych, osobowych samochodów w Polsce nie przekroczy 420 tys. szt., z czego ok. 19–25 tys. szt. mogą stanowić pojazdy całkowicie elektryczne, osiągając udział w rynku na poziomie od ok. 4,5% do 6%. Byłby to co najmniej 17-krotnie wyższy udział niż w 2019 r. (0,26%), prawie sześciokrotnie wyższy niż w 2020 r. (0,78%) i niemal trzykrotnie wyższy niż w roku 2021 (1,53%).

Based on the PSPA forecasts, the sales of new passenger cars in Poland in 2023 will not exceed 420,000 vehicles, with approx. 19,000 to 25,000 battery-electric vehicles, reaching a market share of about 4.5% to 6%. This would be at least 17 times the share of 2019 (0.26%), almost six times higher than in 2020 (0.78%) and almost three times higher than in 2021 (1.53%).

Udział samochodów całkowicie elektrycznych (BEV) na polskim rynku nowych pojazdów osobowych

Share of battery-electric vehicles (BEV) on the Polish market of new passenger cars



Czynniki wpływające na rozwój rynku e-mobility w 2023 r. pozostaną podobne jak w 2022 r. Szczególnie istotny wzrost popytu przewidujemy w sektorze zeroemisyjnych pojazdów użytkowych. To efekt coraz szybciej postępującej wymiany flot przez wiodące podmioty branży TSL. Rynek polski w kolejnych latach w coraz większym stopniu będzie korespondował w tym zakresie z trendami światowymi. Przykładowo, w I połowie 2022 r. udział rynkowy zeroemisyjnych vanów w takich krajach jak Korea Południowa, Chiny, Niemcy czy Wielka Brytania osiągnął poziom od 8% do nawet 20%. Do zakupu samochodów elektrycznych w 2023 r. kierowców w Polsce nadal będzie przekonywać coraz atrakcyjniejsza oferta obejmująca już prawie 100 różnych modeli BEV, należących do praktycznie wszystkich segmentów. Na świecie liczba dostępnych modeli samochodów całkowicie elektrycznych wynosi już ok. 350. W Polsce na 2023 r. zapowiedziano łącznie ponad 20 premier EV. Pojazdy zeroemisyjne stają się również coraz bardziej praktyczne. Średni zasięg elektrycznych modeli osobowych dostępnych w Polsce przekracza już 400 km, rosną również moce ładowania. Z danych BNEF wynika, że średnia, maksymalna moc ładowania modeli BEV, które debiutowały na rynku w 2019 r. wynosiła 111 kW. W roku 2022 wzrosła do 195 kW.

The factors influencing the growth of the e-mobility market in 2023 will remain similar to those in 2022. A particularly significant increase in demand is expected in the zero-emission commercial vehicle sector. It results from the accelerating fleet replacement by leading TSL industry entities. The Polish market will increasingly correspond to global trends in this respect in the coming years. For example, in H1 2022, the market share of zero-emission vans in countries such as South Korea, China, Germany or the UK reached a level between 8% and even 20%. Drivers in Poland will continue to be persuaded to purchase EVs in 2023 by an increasingly attractive offer that already includes almost 100 different BEV models from virtually all segments. Globally, the number of BEV models available is already approx. 350. In Poland, a total of more than 20 EV launches have been announced for 2023. Zero-emission vehicles are also becoming increasingly practical. The average range of electric passenger models available in Poland already exceeds 400 km, and charging capacities are also increasing. As can be gathered from the BNEF data, the average maximum charging power of BEV models that debuted on the market in 2019 was 111 kW. This increased to 195 kW in 2022.

Popyt na samochody elektryczne w Polsce wciąż jest stymulowany przez dotacje z programu „Mój Elektryk” oraz zdecydowanie niższe koszty eksploatacji. Przewaga EV w tym zakresie w 2023 r. nadal pozostanie wyraźna, mimo wzrostów cen energii. Problem nadal będzie stanowić jednak dostępność nowych pojazdów. Na liczbę nowych rejestracji wpłynie negatywnie przede wszystkim nienadążająca za popytem podaż, kontynuacja wzrostu cen i długie terminy realizacji zamówień nowych samochodów. To efekt inflacji, zaburzeń w światowych łańcuchach dostaw, a także ograniczonej dostępności półprzewodników oraz innych podzespołów.

Infrastruktura ładowania

Rok 2022 był rekordowy pod względem wydatków na infrastrukturę ładowania. Globalne inwestycje na ten cel (62 mld dolarów wg estymacji BNEF) okazały się być podobne jak w pięciu wcześniejszych latach łącznie. W Polsce flota samochodów elektrycznych nadal rozwija się znacznie szybciej niż sieć publicznej infrastruktury ładowania. Liczba nowo zainstalowanych punktów w stacjach ogólnodostępnych w 2022 r. (wg danych na koniec listopada) wyniosła 1129. To oznacza wzrost o 25% (903). Mimo wciąż niezaadresowanych barier systemowych, spodziewamy się, że w 2023 r. w naszym kraju powstanie o ok. 30-40% więcej nowych punktów ładowania niż w 2022 r. Dużą rolę odegrają tu zarówno zupełnie nowi gracze, jak i podmioty obecne na polskim rynku od kilku lat. Kolejne inwestycje zapowiedzieli m.in. dwaj najwięksi operatorzy w Polsce: GreenWay Polska oraz Orlen Charge. GWP rozbudowuje swoją sieć nie tylko w ujęciu ilościowym, ale również jakościowym. Firma uruchamia nowe punkty o coraz wyższej mocy, podwyższa moc funkcjonujących stacji, jak również wdraża dodatkowe ładowarki w zajętych już wcześniej lokalizacjach. Do 2026 r. GreenWay planuje przeznaczyć na rozwój swojej sieci 330 mln zł. Z kolei Orlen Charge w 2022 r. uruchomił ultraszybką stację o mocy 175 kW. Firma planuje wdrożenie kolejnych takich urządzeń. Instalację nowych punktów w kolejnych miesiącach zapowiedziały też m.in. Ekoen, PowerDot, czy Polenergia.

Na przyspieszenie rozbudowy infrastruktury wpływa też m.in. coraz większe zaangażowanie w Polsce wiodących operatorów międzynarodowych (takich jak Shell, Fastned, Ionity, Eleport czy Allego), dla których nasz kraj może okazać się perspektywnym rynkiem z uwagi na wielkość parku motoryzacyjnego oraz obecną, niewysoką liczbę ogólnodostępnych stacji.

Demand for EVs in Poland continues to be stimulated by grants from the “My EV” program and significantly lower operating costs. The advantage of EVs in this respect will still remain clear in 2023, despite the increases in energy prices. However, the availability of new vehicles will continue to be an issue. The number of new registrations will be negatively affected primarily by supply that does not keep up with demand, continued price increases and long lead times for new vehicle orders. This is caused by inflation, disruption in global supply chains, and limited availability of semiconductors and other components.

Charging infrastructure

2022 was a record year in terms of expenditure on charging infrastructure. Global investment for this purpose (USD 62 billion acc. to BNEF estimates) turned out to be similar to the previous five years combined. In Poland, the EV fleet continues to grow much faster than the public charging infrastructure network. The number of newly installed points in public charging stations in 2022 (acc. to data at the end of November) was 1,129. This represents an increase by 25% (903). Despite the system barriers that remain unaddressed we expect around 30-40% more new charging points to be built in our country in 2023 than in 2022. Both completely new players and entities that have been present on the Polish market for several years will play a major role. Further investment projects have been announced by the two largest operators in Poland: GreenWay Polska and Orlen Charge. GWP is expanding its network not only in terms of quantity, but also quality. The company is launching new points with increasingly higher capacity, raising the power of existing stations, as well as implementing additional chargers in already occupied locations. By 2026, GreenWay plans to spend PLN 330 million on developing its network. Orlen Charge, on the other hand, launched an ultrafast 175 kW station in 2022. The company plans to implement more such devices. Additionally, Ekoen, PowerDot and Polenergia have also announced the installation of new points in the coming months.

The acceleration of infrastructure development is also influenced by the increasing involvement of leading international operators in Poland (such as Shell, Fastned, Ionity, Eleport or Allego), for whom our country may turn out to be a promising market due to the size of the automotive fleet and the current low number of public charging stations.

W Polsce odnotowuje się również stale rosnący (rekordowy w 2022 r.) popyt na usługi ładowania, związany z rozwojem floty EV oraz zmianą struktury nabywców samochodów całkowicie elektrycznych (coraz większa ich liczba nie posiada dostępu do prywatnych ładowarek). Impulsem do rozwoju rynku – i znoszenia barier systemowych przez administrację publiczną – już wkrótce stanie się natomiast unijne rozporządzenie AFIR, które wejdzie w życie w I połowie 2023 r. W ciągu kolejnych 12 miesięcy mogą zmienić się przepisy m.in. w takich obszarach jak kwestie przyłączeniowe, a ponadto istnieje szansa na implementację regulacji dotyczących RED II, czyli mechanizmu super-kredytów.

Do przyspieszenia instalacji punktów ładowania i realizacji nowych inwestycji operatorów może zachęcić długo oczekiwana finalizacja umów wynikających z pierwszych naborów programu NFOŚiGW „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”.

Pierwsze kontrakty powinny zostać podpisane w styczniu, zaś zdecydowana większość z nich – do końca I kwartału 2023 r. Subsidia z jednej strony wzmocnią pozycję operatorów o ugruntowanej pozycji w Polsce, a z drugiej przyspieszą wejście na krajowy rynek zupełnie nowych graczy. Na styczeń 2023 r. zapowiedziano ponadto kolejne nabory w ramach programu NFOŚiGW. Na pewno cieszy proponowany podział budżetu – najwięcej środków przeznaczono na dofinansowanie najszybszych ładowarek DC, czyli urządzeń, które z jednej strony wymagają najwyższych nakładów inwestycyjnych, a z drugiej strony proces ich uruchamiania z perspektywy operatorów stwarza największą trudność.

Poland is also observing a steadily growing (record-breaking in 2022) demand for charging services, connected with the development of the EV fleet and a change in the structure of BEV buyers (an increasing number with no access to private chargers). However, the impetus for market development – and the removal of system barriers by public administration – will soon be provided by the EU AFIR, which will come into force in H1 2023. Over the next 12 months, regulations may change in areas such as connection issues and there is also a chance of implementing RED II regulations, i.e. the super-credit mechanism.

The long-awaited finalisation of contracts resulting from the first calls of the National Fund for Environmental Protection and Water Management program “Support for EV charging and hydrogen refuelling infrastructure” may encourage operators to accelerate the installation of charging points and implement new investment projects. The first contracts should be signed in January, and the vast majority of them by the end of Q1 2023. The subsidies will, on one hand, strengthen the position of well-established operators in Poland and, on the other hand, accelerate the entry of completely new players into the domestic market. In addition, further calls as part of the National Fund for Environmental Protection and Water Management program have been announced for January 2023. The proposed distribution of the budget is certainly something positive – most funds have been earmarked for co-financing the fastest DC chargers, i.e. devices which, on one hand, require the highest investment outlays and, on the other hand, from the operators' perspective, the process of launching them poses the most difficulties.

„Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru” – dofinansowanie w 2023 r.

“Support for electric vehicles charging infrastructure and hydrogen refueling infrastructure” – co-financing in 2023

Moc stacji ładowania Charging station power	Rodzaj stacji Station type	Budżet Budget	Wysokość wsparcia Amount of support
≥ 22 kW	Inne niż ogólnodostępne Other than public	12 122 496 PLN PLN 12,122,496	Do 25% kosztów kwalifikowanych Up to 25% of eligible costs
≥ 50 kW – < 150 kW	Ogólnodostępne Public	59 495 728 PLN PLN 59,495,728	Do 30% kosztów kwalifikowanych* Up to 30% of eligible costs*
≥ 150 kW	Ogólnodostępne Public	125 015 709 PLN PLN 125,015,709	Do 50% kosztów kwalifikowanych Up to 50% of eligible costs

* Do 45% w przypadku gmin spełniających warunki ustalone w regulaminie programu
* Up to 45% in the case of communes meeting the conditions set out in the program regulations

W 2023 r. powinien zakończyć się również proces uruchamiania stacji ładowania w lokalizacjach, które wcześniej były zarezerwowane przez OSD na podstawie mechanizmu interwencyjnego. W wyniku usunięcia przepisów dotyczących ww. mechanizmu z polskiego porządku prawnego, prace w wielu z tych lokalizacji zostały wstrzymane. Ta sytuacja już wkrótce ulegnie zmianie. Przykładowo, kilka lokalizacji w Warszawie po Stoen Operator przejmie Eleport. 125 stacji zostanie przejęte w wyniku przetargu ogłoszonego przez ENEA Operator (wygrał go Budimex, jednak w wyniku rozstrzygniętego postępowania ładowarki nabędą także Eleport, Noxo i Horyzont EV). W styczniu 2023 r. mają się rozstrzygnąć dwa największe przetargi – na stacje w lokalizacjach zarezerwowanych wcześniej przez Tauron Operator i Energa Operator. Koniec historii mechanizmu interwencyjnego oznacza, że za rozbudowę infrastruktury w samorządach będą odpowiadać wyspecjalizowane podmioty branżowe, a nie OSD, dla których był to całkowicie poboczny obszar działalności.

Podsumowując, rok 2023 r. powinien być najlepszym rokiem w dotychczasowej, krótkiej historii polskiej elektromobilności, ale na prawdziwy przełom w tym sektorze będziemy musieli jeszcze trochę poczekać. Kompleksową i zaktualizowaną prognozę rozwoju polskiego rynku e-mobility w obszarze samochodów elektrycznych i ogólnodostępnej infrastruktury ładowania PSPA przedstawi w najnowszym wydaniu cyklicznego raportu „Polish EV Outlook”, którego premiera odbędzie się w I kwartale 2023 r.

2023 should also see the completion of the commissioning of charging stations in locations that were previously reserved by the DSOs based on the intervention mechanism. As a result of the removal of the provisions concerning the aforementioned mechanism from the Polish legal system, work at many of these locations has been halted. This situation will soon change. For example, several locations in Warsaw will be taken over by Eleport after Stoen Operator. 125 stations will be taken over as a result of a tender announced by ENEA Operator (won by Budimex, but Eleport, Noxo and Horyzont EV will also acquire chargers as a result of the completed proceedings). The two largest tenders – for stations in locations previously reserved by Tauron Operator and Energa Operator – are due to be selected in January 2023. The end of the intervention mechanism means that the development of infrastructure in local governments will be the responsibility of specialised industry players rather than DSOs, for whom this was a completely side business activity area.

To sum up, 2023 should be the best year in the short history of Polish e-mobility, but we will have to wait a little longer for a real breakthrough in this sector. A comprehensive and updated forecast for the development of the Polish e-mobility market in the area of electric vehicles and public charging infrastructure will be presented by PSPA in the latest edition of its cyclical report “Polish EV Outlook”, which will be released in Q1 2023.

Polish EV Outlook 2022

Wydanie II



**Jedyna, w pełni kompleksowa,
analiza rynku elektromobilności
w Polsce**

SAMOCHODY DOSTĘPNE MODELE INFRASTRUKTURA PRAWO

ZAPOTRZEBOWANIE ENERGETYCZNE TRENDY RYNKOWE PROGNOZY



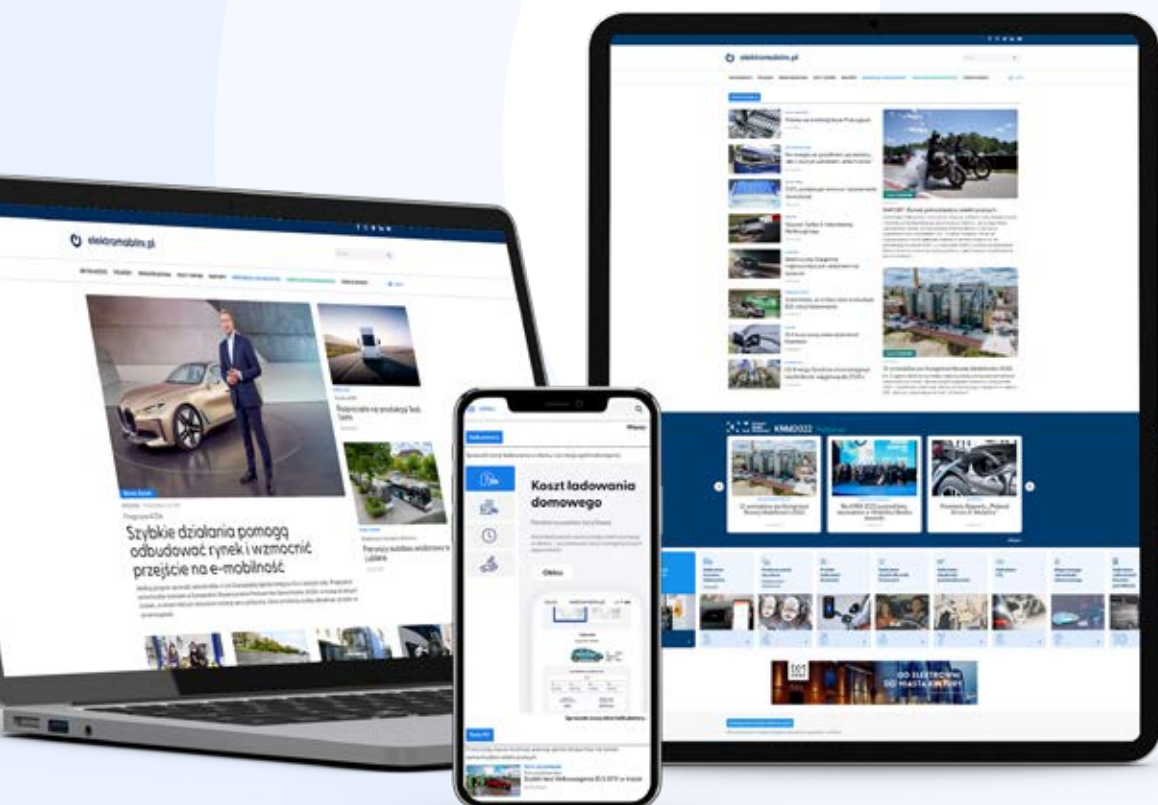
Big Data
Professional
Service



**UZYSKAJ DOSTĘP
JUŻ TERAZ!**

polishevoutlook.pl

elektromobilni.pl



PORTAL NOWEJ MOBILNOŚCI

Wiodące źródło informacji
na temat zrównoważonej mobilności

Partnerzy strategiczni



Partnerzy branżowi



Organizatorzy



Patronat honorowy



pspa.com.pl
elektromobilni.pl
kongresnowejmobilnosci.pl
evexp.pl
nowamobilnosc.pl
ebaacademy.pl
evklub.pl
mapaelektromobilnosci.pl
ehdveu
polishevoutlook.pl
misjazerowaemisja.pl
projektelab.pl
eko-log.pl
ceegti.com
ceecities.com



pspa.com.pl