

Warszawa, 22 września 2022 r.

**Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych**

ul. Fabryczna 5A

00-446 Warszawa

**Pani**

**Anna Moskwa**

**Minister Klimatu i Środowiska**

ul. Wawelska 52/54

00-922 Warszawa

*Szanowna Pani Minister,*

działając w imieniu Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA), organizacji branżowej kreującej rynek elektromobilności w Polsce, zrzeszającej ponad 200 podmiotów z całego łańcucha wartości zrównoważonego transportu, a także EV Klub Polska, organizacji zrzeszającej ponad 5000 użytkowników pojazdów elektrycznych, zwracamy się do Pani Minister z prośbą o podjęcie kroków mających na celu wdrożenie w ramach Tarczy Solidarnościowej środków zapobiegawczych, które w skuteczny sposób będą przeciwdziałały znacznemu wzrostowi kosztów eksploatacji samochodów zeroemisyjnych w Polsce. Przedstawione opinii publicznej założenia projektu przewidują, że gospodarstwa domowe, zużywające do 2 000 kilowatogodzin energii elektrycznej rocznie, mogą liczyć na gwarantowane, stałe ceny energii. Zgodnie z zapowiedziami, po przekroczeniu przedmiotowego limitu, koszty zakupu energii kilkukrotnie wzrosną, wpływając w drastyczny sposób na koszty eksploatacji samochodów elektrycznych w naszym kraju.

83% kierowców samochodów elektrycznych w Polsce ładuje swoje pojazdy w domu lub w pracy. Jednocześnie, co trzeci użytkownik EV (32%) nie posiada dostępu do publicznej stacji ładowania w okolicy swojego miejsca zamieszkania. Preferowanie prywatnych źródeł ładowania przez kierowców pojazdów zeroemisyjnych potwierdzają również badania z innych rynków. Na podstawie danych organizacji Transport & Environment, ponad 90% sesji ładowania pojazdów zeroemisyjnych w Europie odbywa się w domu lub w zakładzie pracy. Wysoka popularność ładowania samochodów elektrycznych ze źródeł prywatnych na całym świecie utrzyma się również w kolejnych latach. W raporcie „Global EV Outlook 2022” Międzynarodowa Agencja Energetyczna (IEA) prognozuje, że „do 2030 r. udział energii dostarczanej w ramach prywatnego ładowania wyniesie ok. 70% łącznej energii dostarczanej do samochodów elektrycznych w Europie oraz USA, a także ok. 50% w Chinach”. Instytucje Unii Europejskiej są świadome trendów w zakresie ładowania pojazdów elektrycznych i wdrażają

instrumenty mające na celu ułatwienie ich użytkownikom korzystanie z prywatnych źródeł ładowania. Przykładem jest Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej.

Obecnie roczny koszt ładowania miejskiego samochodu elektrycznego w domu (przy wykorzystaniu taryfy nocnej G12) wynosi ok. 940 zł, przy założeniu przebiegu 15 tys. km oraz pobraniu 2 475 kWh energii elektrycznej. Jest znacznie niższy niż roczny koszt tankowania pojazdu spalinowego. Większość kierowców ładuje swoje samochody zeroemisyjne w nocy. To najbardziej opłacalne rozwiązanie, które jednocześnie nie obciąża znacznie systemu elektroenergetycznego – odbywa się w porze najmniejszego zapotrzebowania na energię. Zdecydowana większość użytkowników za największą zaletę samochodów elektrycznych - po korzyściach ekologicznych - wymienia niskie koszty eksploatacji. Wpływają one w decydujący sposób na obniżenie TCO (całkowitego kosztu posiadania), czyli kluczowego czynnika determinującego podejmowanie decyzji zakupowych przy wyborze nowego pojazdu. W okresie, gdy ceny samochodów elektrycznych wciąż utrzymują się na wyższym poziomie niż ceny pojazdów spalinowych, niższe koszty eksploatacji są najważniejszym i jedynym argumentem finansowym, które realnie przekonuje Polaków do elektromobilności.

Sytuacja zmieni się w przypadku nieuwzględnienia w Tarczy Solidarnościowej kwestii konsekwencji podwyżek cen energii na koszty ładowania EV. Wg danych GUS średnie zużycie energii przez gospodarstwo domowe w Polsce wynosi ok. 2 000 kWh. Biorąc pod uwagę dodatkowe zapotrzebowanie energetyczne wynikające z ładowania miejskiego samochodu elektrycznego w domu (tj. średnio 2 475 kWh), przewidziany w Tarczy Solidarnościowej limit zostanie przekroczony przez takie gospodarstwo już w czerwcu. Zakładając komunikowaną publicznie, wielokrotną podwyżkę cen energii, roczne koszty wynikające z tytułu samego ładowania samochodu elektrycznego w taryfie G12 wzrosną wówczas o 2 069 zł (do 3 009 zł), a w taryfie G11 o 3 920 zł (do 5 702 zł). Oznacza to, że eksploatacja samochodów elektrycznych przestanie być wyraźnie bardziej opłacalna od użytkowania pojazdów spalinowych (nawet przy obecnych kosztach paliwa, roczne koszty tankowania miejskiego samochodu spalinowego przy przebiegu 15 tys. km wynoszą ok. 5,1 tys. zł), a w przypadku niektórych użytkowników (korzystających z taryfy G11) może być znacząco droższa. Co istotne, powyższe liczby wzrosną zdecydowanie w przypadku gospodarstw domowych zużywających większą ilość energii na potrzeby niezwiązane z ładowaniem EV (a więc zazwyczaj wielodzietnych) lub posiadających pojazd zeroemisyjny innego segmentu niż najbardziej ekonomiczny samochód miejski (uwzględniony na potrzeby prezentowanych obliczeń). Próg 2 000 kWh zostanie przekroczony wcześniej, co będzie się

wiązało z jeszcze większym wzrostem kosztów za energię w skali roku. W konsekwencji, potencjalni nabywcy tracą decydujący argument przekonujący ich do nabywania samochodów zeroemisyjnych, a polski rynek elektromobilności stanie w obliczu wyhamowania rozwoju, a nawet regresu. Tym samym pozytywny efekt wprowadzenia instrumentów wsparcia, takich jak program NFOŚiGW „Mój Elektryk”, czy też zachęt przewidzianych w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zostanie zaprzepaszczone.

**Biorąc pod uwagę powyższe apelujemy o powzięcie w ramach Tarczy Solidarnościowej działań mogących ograniczyć niekorzystne skutki wzrostu cen energii dla obecnych i przyszłych użytkowników samochodów elektrycznych. Wyrażamy gotowość wsparcia administracji rządowej w procesie ustalania najbardziej optymalnych instrumentów pomocowych, uwzględniających zarówno konieczność wsparcia rozwoju elektromobilności, jak i dążenie do redukcji zużycia energii elektrycznej.**

Ogólnodostępna infrastruktura ładowania w Polsce jest jeszcze zbyt słabo rozbudowana pod kątem rozwoju elektromobilności na skalę masową. W tym kontekście możliwość korzystania ze źródeł prywatnych dla zdecydowanej większości kierowców pozostanie podstawową możliwością naładowania samochodu elektrycznego. Z uwagi na szereg barier natury systemowej liczba nowo instalowanych punktów przyrasta stosunkowo wolno, a ładowarki w Polsce rozmieszczone są bardzo nierównomiernie. Aż 56% wszystkich ogólnodostępnych stacji ładowania jest skoncentrowana w miastach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców. Istotne różnice odnotowuje się również w skali województw. Udział województwa mazowieckiego w ogólnej liczbie stacji ładowania w Polsce (16,4%) jest wyższy niż łączny udział województwa świętokrzyskiego, lubelskiego, podlaskiego, lubuskiego, opolskiego, podkarpackiego i łódzkiego (16,2%). W latach 2019-2022 flota osobowych samochodów z napędem elektrycznym w Polsce powiększyła się z 8637 do 52 011 szt. (tj. o 502%). Jednocześnie liczba ogólnodostępnych punktów ładowania wzrosła z 1815 do 4659 szt. (tj. o 157%). W rezultacie park samochodów z napędem elektrycznym rozwija się znacznie szybciej niż sieć publicznych ładowarek. O ile w 2019 r. liczba osobowych pojazdów elektrycznych przypadających na jeden punkt ładowania wynosiła mniej niż 5, o tyle w sierpniu 2022 r. wzrosła do ponad 11. W kolejnych latach różnica będzie się tylko pogłębiać.

Niekorzystne skutki wielokrotnego podwyższenia kosztów eksploatacji samochodów elektrycznych będą szczególnie dotkliwe biorąc pod uwagę początkową fazę rozwoju zeroemisyjnego transportu w Polsce. Ponadto, elektromobilność mierzy się obecnie z kolejnymi, poważnymi wyzwaniami w postaci

zakłóceń światowych łańcuchów dostaw, rosnących cen surowców, wysokiej inflacji, wojny w Ukrainie czy pandemii COVID-19. Polska nie może sobie pozwolić na tworzenie kolejnych barier opóźniających elektryfikację floty i powiększających przepaść, która w dziedzinie zrównoważonego transportu dzieli nas od praktycznie wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej. Według ogłoszonych przez Radę Ministrów planów, nowe, przewidziane w Tarczy Solidarnościowej zasady ustalania cen energii zaczną obowiązywać już od 2023 r. To sprawia, że czasu na wdrożenie niezbędnych rozwiązań chroniących obecnych i potencjalnych użytkowników samochodów elektrycznych w Polsce jest coraz mniej.

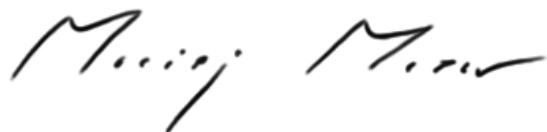
Mając na uwadze liczne inwestycje poczynione w zrównoważony transport w Polsce, a także decyzje użytkowników indywidualnych, którzy bardzo często świadomie wybierali droższe w momencie zakupu, lecz tańsze na etapie eksploatacji samochody w pełni zeroemisyjne, jak również potrzebę stabilnego otoczenia prawnego i gospodarczego, niezbędnego dla rozwoju rynku pojazdów elektrycznych w Polsce, ponownie apelujemy o podjęcie dialogu pomiędzy branżą elektromobilności a Ministerstwem Klimatu i Środowiska, w celu omówienia potencjalnych działań zapobiegawczych. Brak „E-Tarczy dla transportu zeroemisyjnego w Polsce” stwarza ryzyko zahamowania rozwoju elektromobilności w Polsce oraz może doprowadzić do wzrostu emisji pochodzących z transportu drogowego. Konsekwencje dla posiadaczy samochodów elektrycznych, ładujących swoje pojazdy w domu, będą bardzo dotkliwe.

Przedstawiając powyższe wnoszę o przychylenie się do ww. postulatu, z góry dziękując za okazane wsparcie.

*Z wyrazami szacunku,*

Maciej Mazur

Dyrektor Zarządzający PSPA



**Do wiadomości:**

Pan Mateusz Morawiecki, Prezes Rady Ministrów

Pan Waldemar Buda, Minister Rozwoju i Technologii