

Warszawa, 02 lipca 2024 r.

**Sz. P. Paulina Hennig-Kloska**  
Minister Klimatu i Środowiska  
ul. Wawelska 52/54  
00-922 Warszawa

**Sz. P. Dariusz Klimczak**  
Minister Infrastruktury  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa

**Sz. P. Krzysztof Paszyk**  
Minister Rozwoju i Technologii  
Pl. Trzech Krzyży 3/5  
00-507 Warszawa

*Do wiadomości:*

**Sz. P. Donald Tusk**  
Prezes Rady Ministrów  
Al. Ujazdowskie 1/3  
00-583 Warszawa

## List otwarty polskiej branży ogólnodostępnej infrastruktury ładowania

*Szanowny Panie Premierze,*

w imieniu Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności (PSNM), największej w Polsce i regionie CEE organizacji branżowej kreującej rynek zrównoważonego transportu, jak również zrzeszonych w PSNM, wiodących operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych, **zwracamy się do Pana, jako koordynatora prac Rady Ministrów, z apelem o podjęcie działań prowadzących do przyspieszenia rozbudowy infrastruktury ładowania w Polsce pod kątem wypełnienia wymogów unijnego rozporządzenia AFIR. W tym kontekście, szczególnie istotne jest zdecydowane usprawnienie procedur przyłączeniowych stacji ładowania do sieci elektroenergetycznej. W przeciwnym wypadku istnieje poważne ryzyko zahamowania tempa dekarbonizacji polskiego transportu oraz pogłębienia dystansu dzielącego dziś Polskę od pozostałych państw członkowskich UE w zakresie realizacji unijnych celów**

**klimatycznych. Brak wystarczającego wsparcia sektora elektromobilności skutkuje również utratą historycznej szansy na wzrost konkurencyjności i innowacyjności polskiej gospodarki.**

## **AFIR – kluczowe wyzwanie w obszarze zrównoważonego transportu**

Przepisy AFIR, czyli Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, zaczęły być stosowane 13 kwietnia 2024 r. Rozporządzenie stanowi potencjalnie najważniejszy czynnik regulacyjny stymulujący rozbudowę infrastruktury ładowania, a w konsekwencji sprzyjający ograniczeniu emisji z sektora transportu drogowego.

AFIR nakłada na wszystkie państwa członkowskie bardzo ambitne, bezpośrednio wiążące obowiązki. Jednym z nich jest konieczność dostosowania łącznej mocy stacji ładowania do liczby zarejestrowanych samochodów z napędem elektrycznym (1,3 kW w przypadku BEV i 0,8 kW w przypadku PHEV). Rozporządzenie przewiduje ponadto m.in. konieczność rozmieszczenia maksymalnie co 60 km wzdłuż sieci bazowej TEN-T stref ładowania (każda o łącznej mocy co najmniej 400 kW, a do 2027 r. co najmniej 600 kW) na każdym kierunku podróży czy wymóg wyposażania ładowarek w możliwość płatności ad-hoc. Ponadto AFIR wyznacza cele w obszarze infrastruktury dla elektrycznych pojazdów ciężkich. Przykładowo, do końca 2027 r. – a więc za mniej niż cztery lata – wzdłuż połowy sieci bazowej TEN-T w Polsce będą musiały funkcjonować przeznaczone dla eHDV strefy ładowania o mocy co najmniej 2800 kW każda.

To bardzo ambitne cele, których osiągnięcie stanowi dla wszystkich państw członkowskich olbrzymie wyzwanie. **Należy podkreślić, że obecnie Polska jest bardzo daleko od wypełnienia wymogów rozporządzenia, a bez usunięcia obecnych barier regulacyjno-systemowych jest praktycznie pewne, że celów AFIR nie będziemy w stanie zrealizować terminowo.** Przykładowo (na podstawie prowadzonego przez PSNM „Licznika AFIR”) **obecna, łączna moc ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych w Polsce musi wzrosnąć ponad 6-krotnie w mniej niż 7 lat, zaś do roku 2035 – w więc za niecałe 12 lat – ponad 15-krotnie. Jednocześnie, obowiązki wynikające z AFIR (na lata 2025 i 2027) w zakresie pokrycia sieci bazowej TEN-T strefami ładowania dla pojazdów osobowych i dostawczych są obecnie zrealizowane odpowiednio w zaledwie ok. 8% i 2%.** Jeszcze niższy poziom realizacji celów dotyczących rozbudowy infrastruktury odnotowujemy w przypadku sieci kompleksowej TEN-T, jak również sieci bazowej i kompleksowej w kontekście stref ładowania dla pojazdów ciężkich (eHDV). **W praktyce, w każdym z ww. przypadków, poziom pokrycia sieci TEN-T wynosi 0%.** W Polsce funkcjonuje obecnie tylko jedna strefa ładowania przeznaczona dla eHDV, zaś już do 2030 r. wzdłuż polskich odcinków sieci TEN-T będzie musiało powstać co najmniej 206 takich stacji. W rezultacie Polska znajduje się dziś na jednym z ostatnich miejsc w Unii Europejskiej w zakresie rozwoju zrównoważonego transportu, zwłaszcza biorąc pod uwagę wielkość i potencjał krajowego rynku motoryzacyjnego. Uwzględniając obecne, nieprzyjazne otoczenie regulacyjne – w szczególności przewlekłe i niedostosowane do potrzeb rynku procedury przyłączeniowe – branża nowej mobilności nie ma możliwości zmiany tego stanu rzeczy.

Brak realizacji celów AFIR rodzi bardzo poważne ryzyko natury politycznej związane z brakiem stosowania przez Polskę bezpośrednio wiążących przepisów rozporządzenia. Ponadto taka sytuacja kreuje ryzyko rynkowe, związane z niewystarczającym tempem rozbudowy infrastruktury ładowania w Polsce. Jeszcze pod koniec 2019 r. liczba samochodów całkowicie elektrycznych przypadających na jeden ogólnodostępny punkt ładowania nie przekraczała 5. W 2021 r. wzrosła do więcej niż 7, na koniec 2023 r. wynosiła już ponad 9, a na koniec I kwartału roku 2024 zbliżyła się do 10. Oznacza to dwukrotne zmniejszenie dostępności punktów ładowania w zaledwie ok. 4 lata. Już w niedalekim czasie infrastruktura ładowania może ulec przeciążeniu, zwłaszcza w kluczowych lokalizacjach o dużym natężeniu ruchu. Taki stan rzeczy negatywnie wpłynie na decyzje zakupowe wielu potencjalnych nabywców EV, a w konsekwencji na tempo dekarbonizacji polskiego transportu drogowego i stopień partycypacji naszego kraju w realizacji unijnych celów klimatycznych.

## Elektromobilność szansą dla polskiej gospodarki

Rozbudowa infrastruktury ładowania to konieczny warunek rozwoju wewnętrznego rynku zrównoważonego transportu, potencjalnie stanowiącego dla wielu polskich przedsiębiorstw podstawowy kierunek zbytu oferowanych produktów i usług. W świetle postępującej transformacji napędowej w kierunku zeroemisyjnym, podwyższenie potencjału produkcyjnego i badawczo-rozwojowego w dziedzinie nowej mobilności jest niezbędne dla utrzymania (a w dalszej kolejności również wzrostu) konkurencyjności polskiej branży motoryzacyjnej, która stanowi obecnie jeden z filarów gospodarki naszego kraju. Odpowiada za 8% PKB i 13,5% rocznego eksportu. Łączne zatrudnienie w sektorze wynosi 490 tys. osób, a więc 7,6% wszystkich pracujących w przemyśle. Brak zdecydowanego przyspieszenia rozbudowy infrastruktury ładowania i w konsekwencji brak stworzenia warunków do rozwoju rynku nowej mobilności na skalę masową skutkuje nie tylko utratą perspektyw na korzyść gospodarce, ale również osłabieniem całego przemysłu motoryzacyjnego w Polsce: redukcją zatrudnienia, zamykaniem wielu firm i zakładów, spadkiem wpływów do budżetu i negatywnymi konsekwencjami dla PKB.

Analogiczne ryzyko wiąże się z niewystarczającym stopniem rozbudowy infrastruktury ładowania przeznaczonej dla elektrycznych pojazdów ciężarowych. W najbliższych latach europejską branżę drogowego transportu ciężkiego obejmą przełomowe zmiany. Elektryfikacja tego sektora jest stymulowana kolejnymi, unijnymi aktami prawnymi, takimi jak rozporządzenie (UE) 2019/1242 czy projektowany, nowy europejski standard emisji spalin Euro 7. Jednocześnie wiodące podmioty gospodarcze w Europie dążą do zdecydowanej dekarbonizacji łańcuchów dostaw. W tym kontekście polskie przedsiębiorstwa powinny nabywać coraz więcej ciężarowych pojazdów elektrycznych. Wobec braku niezbędnej, ogólnodostępnej infrastruktury (obecnie w Polsce funkcjonuje zaledwie jedna strefa ładowania dla eHDV) eksploatacja zeroemisyjnych flot nie będzie możliwa, w szczególności na dłuższych dystansach. To oczywiste zagrożenie dla branży transportowej w Polsce, która kreuje ok. 750 tys. miejsc pracy, odpowiada za generowanie 6% PKB i obejmuje 125 tys. firm. Dla kontrastu, odpowiednio wczesne podjęcie działań prowadzących do rozbudowy niezbędnej infrastruktury dla eHDV doprowadzi do umocnienia pozycji Polski jako obecnego lidera europejskiej branży transportu ciężkiego (polscy

przedsiębiorcy odpowiadają za niemal 1/5 wszystkich towarów przewożonych po europejskich drogach).

## Liczne bariery opóźniające rozbudowę ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w Polsce

Rozwój elektromobilności w Polsce ogranicza szereg poważnych, niewystępujących w zdecydowanej większości państw członkowskich Unii Europejskiej, barier systemowych. Wśród najważniejszych z nich można wymienić brak wyznaczenia jednej instytucji (ministerstwa), która na szczeblu centralnym odpowiadałaby za kwestie związane z rozwojem zrównoważonego transportu. Do tej pory proces decyzyjny w obszarze infrastruktury ładowania pozostaje bardzo rozproszony, co skutkuje przewlekłością realizacji poszczególnych inicjatyw i trudnościami w koordynowaniu działań.

**Biorąc pod uwagę skalę wyzwania, przed którym stoi Polska w kontekście celów AFIR, złożoność procedur związanych z rozbudową infrastruktury i znaczną liczbę różnych podmiotów publicznych zaangażowanych w ten proces, wyznaczenie jednej instytucji odpowiedzialnej za rozwój elektromobilności jest absolutnie niezbędne pod kątem wypełnienia obowiązków wynikających z rozporządzenia 2023/1804.** Koordynowanie wsparcia zrównoważonego transportu przez jedną, wybraną instytucję zapewni przyspieszenie decyzyjności w obszarze rozbudowy sieci stacji ładowania i zdecydowanie ułatwi bieżącą komunikację z pozostałymi interesariuszami. W związku z powyższym, apelujemy o pilne podjęcie odpowiednich decyzji w przedmiotowym zakresie.

Główne przeszkody, uniemożliwiające rozbudowę stacji ładowania w tempie adekwatnym do terminów wyznaczonych w AFIR, mają charakter regulacyjny i systemowy. PSNM, we współpracy z czołowymi operatorami, wskazało te bariery w „Białej Księdze Nowej Mobilności”, która zawiera ponad 120 postulatów konkretnych zmian legislacyjnych i została przekazana przedstawicielom administracji centralnej w styczniu b.r. Do najważniejszych przeszkód rozbudowy infrastruktury ładowania, które wymagają pilnego zaadresowania w pierwszej kolejności, należą:

- a) **Wskazywanie miejsca przyłączenia w znacznej odległości od planowanej lokalizacji stacji ładowania (granicy nieruchomości)**, co oznacza bardzo wysokie koszty budowy przyłączy (często o długości kilku kilometrów) po stronie operatorów, w wielu przypadkach uniemożliwiające (z przyczyn finansowych oraz operacyjnych) realizację inwestycji infrastrukturalnych;
- b) **Odległe (proponowane przez OSD) terminy budowy przyłączy, wykraczające poza terminy określone w AFIR**, skutkujące najdłuższym w UE czasem uruchamiania stacji ładowania, który w przypadku wielopunktowych stref ładowania wysokiej mocy (w świetle AFIR wymaganych do uruchomienia w bardzo wysokiej liczbie) często wynosi nawet 3 lata;
- c) **Opóźnienia w realizacji budowy przyłączy przez OSD w ramach podpisanych umów przyłączeniowych**, skutkujące dodatkową przewlekłością procesu uruchamiania ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w Polsce.

Wyżej wskazano zaledwie trzy z ponad trzydziestu ujętych w „Białej Księdze Nowej Mobilności” barier uniemożliwiających wypełnienie przez Polskę obowiązków wynikających z AFIR. **Z perspektywy branży są to przeszkody najistotniejsze - bez wprowadzenia odpowiednich, mających charakter podstawowy, zmian regulacyjnych z nimi związanych, Polska, mimo kolejnych inwestycji ze strony operatorów, nie ma żadnych szans by zrealizować cele AFIR nie tylko wyznaczone na rok 2025, ale również na lata 2030 czy 2035. Biorąc pod uwagę powyższe, apelujemy o możliwie szybkie wprowadzenie do polskiego porządku prawnego odpowiednich propozycji przepisów ujętych w „Białej Księdze Nowej Mobilności” w najbardziej optymalnej formie tj. dedykowanej specustawy.**

Kwestie związane z infrastrukturą elektroenergetyczną i przyłączaniem do nich stacji ładowania wymagają zdecydowanej optymalizacji, w szczególności w kontekście wskazanych wyżej barier. **Dlatego też apelujemy o wdrożenie instrumentów prowadzących do usprawnienia koordynacji działań pomiędzy operatorami infrastruktury ogólnodostępnej, OSD oraz GDDiKA** (jako instytucją zarządzającą drogami, wzdłuż których – na podstawie AFIR – musi zostać rozbudowana sieć stref ładowania oraz posiadającą niezbędny w tym kontekście majątek energetyczny). Operatorzy systemu dystrybucyjnego powinni zostać w szczególności zobowiązani do wskazywania lokalizacji, gdzie instalowanie infrastruktury ładowania będzie najbardziej optymalne z ich perspektywy (po uwzględnieniu opinii i potrzeb operatorów stacji ładowania). W początkowym etapie rozwoju zrównoważonego transportu, gdy rozbudowa infrastruktury na odpowiednią skalę nie jest możliwa wyłącznie na zasadach rynkowych, warunkiem niezbędnym do zwiększenia liczby nowo instalowanych punktów ładowania jest funkcjonowanie efektywnych programów subsydiów. Świadczą o tym nie tylko liczne przykłady państw regionu CEE, ale również krajów Europy Zachodniej. Niestety, prowadzone przez NFOŚiGW programy wsparcia nie zostały odpowiednio dostosowane do potrzeb rynkowych. Dotyczy to zarówno kwestii proceduralnych, jak i lokowania środków finansowych – **w kontekście AFIR budżet programów powinien zostać przeznaczony przede wszystkim na wsparcie budowy niezbędnej infrastruktury elektroenergetycznej, w szczególności przyłączy. Istotną kwestię stanowi również czynne zaangażowanie w dialog (na temat optymalizacji subsydiów) kluczowych interesariuszy z branży energetycznej: OSD (reprezentowanych przez Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej), jak również Polskich Sieci Elektroenergetycznych.**

Chcielibyśmy podkreślić, że przyspieszenie rozbudowy infrastruktury ładowania oraz – w konsekwencji – rozwoju nowej mobilności oznacza dla Polski nie tylko wyzwanie, ale również historyczną szansę w wymiarze klimatycznym, społecznym oraz – przede wszystkim – gospodarczym. Wspierane obecnie w niewystarczającym stopniu usługi inteligentnego ładowania (smart charging) czy też technologia V2G (Vehicle-To-Grid), umożliwiająca dwukierunkowy przepływ energii z pojazdów elektrycznych do sieci, dysponują znacznym potencjałem dla zwiększenia elastyczności systemu elektroenergetycznego oraz wzrostu udziału energii ze źródeł odnawialnych w krajowym miksie energetycznym. Podwyższony, szczególnie w nocy, generowany przez infrastrukturę energetyczną popyt na usługi ładowania wpłynie pozytywnie na efektywne wykorzystanie mocy wytwórczych, a przez większe wolumeny przyczyni się do obniżenia opłat uiszczanych przez innych odbiorców.

Rozwój i większa dostępność technologii, nowe regulacje, gigantyczne inwestycje, masowa elektryfikacja flot i parku pojazdów elektrycznych, a także coraz większa świadomość i budowa wartości firm w oparciu o zrównoważony rozwój, stworzą zupełnie nowe perspektywy biznesowe. Wobec globalnych zmian polegających na odchodzeniu od napędów konwencjonalnych na rzecz elektrycznych musimy sprawić, że sektor motoryzacyjny utrzyma silną pozycję w krajowej gospodarce, a Polska w branży automotive stanie się nową potęgą gospodarczą Europy. Aby tak się stało, konieczne jest wdrożenie instrumentów wspierających transformację. W przeciwnym wypadku grozi nam wykluczenie z europejskiego łańcucha dostaw, redukcja zatrudnienia oraz spadek PKB. Od decyzji podjętych w najbliższym czasie zależeć będzie, czy na drodze do neutralności klimatycznej Europy, Polska znajdzie się wśród liderów gospodarczych regionu, czy też pozostanie biernym obserwatorem zmian zachodzących w innych państwach członkowskich.

## Apel o podjęcie niezbędnych działań

Jako największa organizacja branżowa sektora elektromobilności w Polsce (która zrzesza firmy kreujące ponad 500 tys. miejsc pracy oraz generujące obroty na poziomie 500 mld zł, czyli niemal 16% wartości polskiego PKB w 2022 r.) oraz przedstawiciele branży infrastruktury, zarządzający zdecydowaną większością stacji ładowania w naszym kraju, liczymy na zintensyfikowanie dialogu z rządem w celu stworzenia warunków sprzyjających rozwojowi zrównoważonego transportu oraz możliwie szybkie podjęcie przez Radę Ministrów działań w przedmiotowym obszarze, jednocześnie wyrażając gotowość do udzielenia administracji publicznej wszelkiego możliwego wsparcia merytorycznego.

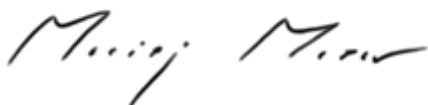
W tym miejscu zwracamy się również z serdeczną prośbą o pomoc w zorganizowaniu i wyznaczeniu terminu spotkania z przedstawicielami Rady Ministrów, właściwych w przedmiocie rozbudowy infrastruktury ładowania, na którym moglibyśmy bardziej szczegółowo omówić kwestie opisane w niniejszym piśmie, jak również harmonogram aktywności niezbędnych pod kątem wypełnienia przez Polskę wymogów wynikających z AFIR.

**Z wyrazami szacunku,**

**Maciej Mazur**

Dyrektor Zarządzający

Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności



**List otwarty polskiej branży ogólnodostępnej infrastruktury ładowania podpisali:**

<b>Allego</b>	
<b>Anwim</b>	
<b>BP</b>	
<b>Budimex Mobility</b>	
<b>Ekoen</b>	
<b>Eleport</b>	
<b>Elocity</b>	
<b>E.ON Drive Infrastructure (EDRI) Poland</b>	
<b>Go+EAuto</b>	
<b>GreenWay Polska</b>	
<b>IONITY</b>	
<b>ORLEN</b>	
<b>Polenergia eMobility</b>	
<b>Powerdot</b>	
<b>Shell</b>	