

Co oznacza wprowadzenie AFIR?

Obowiązywanie AFIR



Rozpoczęcie
stosowania
przepisów AFIR

 **13 kwietnia**
2024 r.



Bezpośrednie
obowiązywanie
przepisów AFIR
niewyznaczających
celów

Brak potrzeby
wprowadzania
przepisów polskich



Zastąpienie przez
regulacje AFIR
sprzecznych z AFIR
przepisów Ustawy
o elektromobilności
i paliwach alternatywnych

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eLDV



Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eLDV

Moc ogólnodostępnych stacji ładowania

1

Moc ogólnodostępnych stacji ładowania proporcjonalna do liczby zarejestrowanych EV



1,3 kW mocy

/ każdy lekki BEV



0,8 kW mocy

/ każdy lekki PHEV

2

Nałożony na państwa członkowskie **obowiązek wypełnienia powyższych wymogów na koniec każdego roku, począwszy od roku 2024**

3

Udział lekkich BEV zarejestrowanych w kraju $\geq 15\%$:



Możliwość wykazania przez państwo członkowskie, że dalsze stosowanie wymogów jest niekorzystne i nieuzasadnione



Możliwość uzyskania pozwolenia Komisji Europejskiej na stosowanie niższych wymogów



Termin wydawania decyzji przez KE: **6 miesięcy**

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eLDV

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stref ładowania – sieć bazowa TEN-T

Do końca _____ **2025**



Moc każdej strefy ładowania:

≥ 400 kW

z czego co najmniej

1 punkt ładowania o mocy **≥ 150 kW**



Ogólnodostępne strefy ładowania
na każdym kierunku podróży



Ogólnodostępne strefy ładowania
maksymalnie co 60 km

Do końca _____ **2027**



Moc każdej strefy ładowania:

≥ 600 kW

z czego co najmniej

2 punkty ładowania o mocy **≥ 150 kW**

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eLDV

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stref ładowania – sieć kompleksowa TEN-T

Do końca ————— **2027**



Co najmniej wzdłuż **50%** długości kompleksowej sieci TEN-T moc każdej strefy ładowania

≥ 300 kW

z czego co najmniej **1 punkt** ładowania o mocy

≥ 150 kW



Ogólnodostępne strefy ładowania **na każdym kierunku podróży**



Ogólnodostępne strefy ładowania **maksymalnie co 60 km**

Do końca ————— **2030**



Wzdłuż **100%** długości kompleksowej sieci TEN-T moc każdej strefy ładowania

≥ 300 kW

z czego co najmniej **1 punkt** ładowania o mocy

≥ 150 kW

Do końca ————— **2035**



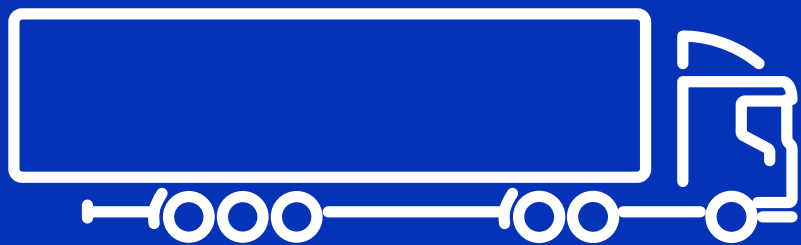
Wzdłuż **100%** długości kompleksowej sieci TEN-T moc każdej strefy ładowania

≥ 600 kW

z czego co najmniej **2 punkty** ładowania o mocy

≥ 150 kW

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eHDV



Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eHDV

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stref ładowania – sieć bazowa TEN-T

Do końca ————— **2025**



Na co najmniej **15%** długości sieci TEN-T obowiązek funkcjonowania stref ładowania o mocy

≥ 1400 kW każda

z czego co najmniej **1 punkt** ładowania o mocy

≥ 350 kW



Strefy ładowania **na każdym kierunku podróży**

Do końca ————— **2027**



Na co najmniej **50%** sieci TEN-T obowiązek funkcjonowania stref ładowania o mocy

≥ 2800 kW każda

z czego co najmniej **2 punkty** ładowania o mocy

≥ 350 kW

Do końca ————— **2030**



Maksymalnie **co 60 km** obowiązek funkcjonowania stref ładowania o mocy

≥ 3600 kW każda

z czego co najmniej **2 punkty** ładowania o mocy

≥ 350 kW

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eHDV

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stref ładowania – sieć kompleksowa TEN-T

Do końca ————— **2025**



Na co najmniej **15%** długości sieci TEN-T obowiązek funkcjonowania stref ładowania o mocy

≥ 1400 kW każda

z czego co najmniej **1 punkt** ładowania o mocy

≥ 350 kW



Strefy ładowania **na każdym kierunku podróży**

Do końca ————— **2027**



Na co najmniej **50%** sieci TEN-T obowiązek funkcjonowania stref ładowania o mocy

≥ 1400 kW każda

z czego co najmniej **1 punkt** ładowania o mocy

≥ 350 kW

Do końca ————— **2030**



Maksymalnie **co 60 km** obowiązek funkcjonowania stref ładowania o mocy

≥ 1500 kW każda

z czego co najmniej **1 punkt** ładowania o mocy

≥ 350 kW

AFIR na polskich drogach

AFIR na polskich drogach – eLDV



Minimalna liczba stref ładowania wzdłuż sieci TEN-T



Minimalna łączna moc wszystkich stacji ładowania wzdłuż sieci TEN-T

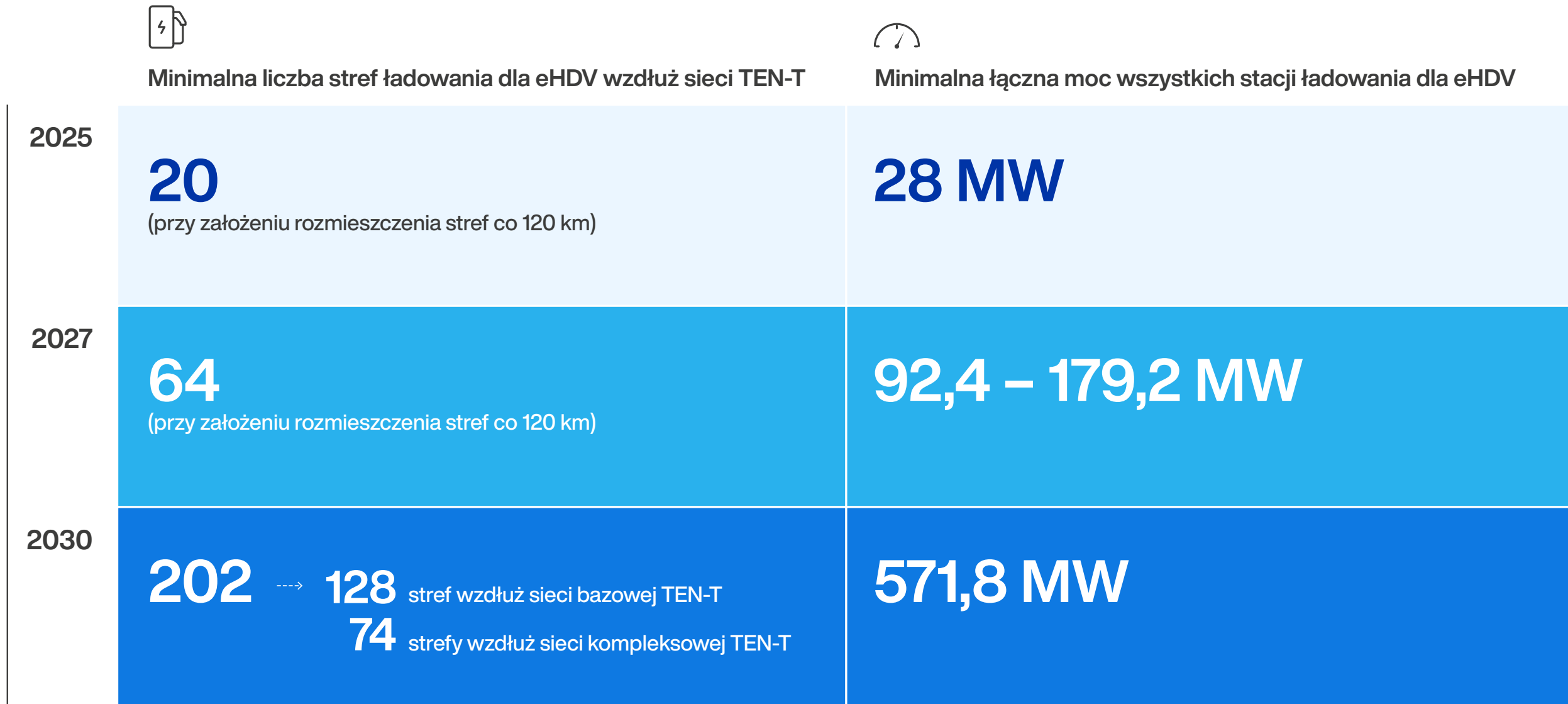


Moc zainstalowana w stosunku do wielkości parku (BEV + PHEV)

Year	Minimalna liczba stref ładowania wzdłuż sieci TEN-T	Minimalna łączna moc wszystkich stacji ładowania wzdłuż sieci TEN-T	Moc zainstalowana w stosunku do wielkości parku (BEV + PHEV)
2025	128	51,2 MW	412,4 MW
2027	190 128 stref wzdłuż sieci bazowej TEN-T 62 strefy wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T	95,4 MW	859,5 MW
2030	252 128 stref wzdłuż sieci bazowej TEN-T 124 strefy wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T	114,0 MW	1690,1 MW
2035	252 128 stref wzdłuż sieci bazowej TEN-T 124 strefy wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T	151,2 MW	3728,0 MW

AFIR na polskich drogach – eHDV

Polska stanowi jeden z kluczowych krajów tranzytowych w Unii Europejskiej i dysponuje infrastrukturą drogową, z której każdego dnia korzystają tysiące samochodów ciężarowych. Spełnienie przez Polskę wymogów określonych w AFIR stanowić będzie olbrzymie wyzwanie



Projekt optymalnego rozmieszczenia infrastruktury ładowania przy drogach sieci bazowej TEN-T

Projekt zrealizowany przez PSPA na zlecenie
Ministerstwa Klimatu i Środowiska



Propozycja rozmieszczenia infrastruktury ładowania przy drogach w sieci bazowej TEN-T

2025

30 lokalizacji



- Lokalizacje infrastruktury ładowania dla LDV
- Lokalizacje infrastruktury ładowania dla LDV i HDV

2027

79 lokalizacji



- Lokalizacje infrastruktury ładowania dla LDV
- Lokalizacje infrastruktury ładowania dla LDV i HDV

2030

166 lokalizacji



- Lokalizacje infrastruktury ładowania dla LDV i HDV

Dalsze kroki



Poszerzenie analizy optymalnego rozmieszczenia infrastruktury ładowania

1

Uwzględnienie
rzeczywistych
uwarunkowań
technicznych oraz
formalno-prawnych

2

Zakwalifikowanie
lokalizacji innych
niż MOP

3

Budowa listy
lokalizacji
alternatywnych

4

Doprecyzowanie
i ujednoczenie
danych otrzymanych
od PTPiREE / OSD
umożliwiających
jednakową i pełną
ocenę wskazanych
lokalizacji

AFIR na horyzoncie!

24

**postulaty
branży**

PSPA wraz partnerami, w tym czołowymi operatorami infrastruktury ładowania, opracowało 24 postulaty stanowiące propozycję zmian w przepisach, których wdrożenie ma szansę doprowadzić do ograniczenia lub likwidacji szeregu barier systemowych i przyspieszenia rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w Polsce

Postulaty branży

24 postulaty branży dotyczące usprawnienia procedury przetargowej rozwoju infrastruktury ładowania na MOP

- 1 Rozszerzenie zakresu obowiązujących umów o dodatkowe punkty ładowania
- 2 Zawieszenie płatności czynszu dla lokalizacji z powiększonym zakresem zamierzenia inwestycyjnego
- 3 Scentralizowanie procedur w zakresie uzgodnień dotyczących budowy stacji ładowania w ramach GDDKiA
- 4 Zmiana interpretacji w zakresie określenia maksymalnej ilości miejsc postojowych do wykorzystania na potrzeby punktów ładowania
- 5 Określenie minimalnej oraz maksymalnej ilości punktów ładowania w ramach jednego MOP
- 6 Zmiana minimalnej mocy punktów ładowania
- 7 Możliwość wyposażania stacji ładowania w podstawowe funkcje gastronomiczne
- 8 Zmiana sposobu dzierżawy nowych MOP oraz tych, biorących ponownie udział w przetargu
- 9 Określenie możliwości przyłączeniowych w ramach przetargu
- 10 Wydłużenie okresu umownego
- 11 Określenie puli lokalizacji zastępczych
- 12 Stworzenie odrębnych przetargów pod budowę infrastruktury typu HDV
- 13 Zmiana sposobu kalkulacji czynszu dzierżawnego
- 14 Usunięcie zasady „wyłącznieści” operatora stacji ładowania w odniesieniu do jednego MOP
- 15 Złagodzenie mechanizmów sankcyjnych wobec dzierżawcy
- 16 Wprowadzenie do wzorcowych umów dzierżawy zamkniętego katalogu opłat publicznoprawnych, które oprócz czynszu i opłat za dostawę energii elektrycznej ma ponosić Dzierżawca z zastrzeżeniem możliwości renegotjacji zasad ponoszenia takich opłat w przypadku wprowadzenia dodatkowych obciążeń w przyszłości
- 17 Uelastycznienie terminu na uruchomienie stacji ładowania
- 18 Wylimitowanie zdublowanego mechanizmu waloryzacji czynszu
- 19 Usunięcie z wzorcowych umów dzierżawy obowiązku przekazywania wydzierżawiającemu danych stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa
- 20 Zastąpienie postanowień umownych dot. „całkowitej”, „pełnej” odpowiedzialności (nieznanych Kodeksowi Cywilnemu) ogólnymi, kodeksowymi zasadami odpowiedzialności
- 21 Wprowadzenie do wzorów umów możliwości przedterminowego rozwiązania umów z ważnych powodów także przez dzierżawcę
- 22 Ograniczenie katalogu przesłanek przedterminowego rozwiązania umów dzierżawy przez wydzierżawiającego
- 23 Usunięcie postanowień o obowiązku zapewnienia przez dzierżawcę urządzenia zastępczego na wypadek awarii podstawowego urządzenia ładującego
- 24 Urealnienie dostępu operatorów stacji ładowania (innych niż koncerny paliwowe rozwijające samodzielną działalność w zakresie elektromobilności) do MOP na zasadach rynkowych

Kluczowe postulaty

1

Rozszerzenie zakresu obowiązujących umów o dodatkowe punkty ładowania

- Aneksowanie obowiązujących umów w ramach umożliwienia wybudowania dodatkowych punktów ładowania spełniających założenia projektu AFIR na potrzeby ładowania zarówno pojazdów osobowych jak i ciężarowych

3

Scentralizowanie procedur w zakresie uzgodnień dotyczących budowy stacji ładowania w ramach GDDKiA

- Oddelegowanie dedykowanej centralnej komórki GDDKiA do uzgodnień dotyczących budowy stacji ładowania oraz infrastruktury powiązanej

9

Określenie możliwości przyłączeniowych w ramach przetargu

- Wystąpienie przez GDDKiA do OSD z wnioskiem o określenie możliwości przyłączeniowych dla pojazdów lekkich i ciężkich przed ogłoszeniem postępowania przetargowego

Kluczowe postulaty

10

Wydłużenie okresu umownego

- Wydłużenie okresu umownego w ramach nowych przetargów na budowę stacji ładowania do 25 lat

12

Stworzenie odrębnych przetargów pod budowę infrastruktury typu HDV

- Ze względu na zdecydowanie inną specyfikę, wymagania techniczne oraz wielkość inwestycji sugerowane jest wyodrębnienie przetargów pod budowę infrastruktury ładowania dla pojazdów ciężkich od pojazdów lekkich

14

Usunięcie zasady „wyłącznieści” operatora stacji ładowania w odniesieniu do jednego MOP

- Rozszerzenie dostępu do MOP oraz wzmożenie konkurencji



Dziękujemy za uwagę!

POLSKIE STOWARZYSZENIE PALIW ALTERNATYWNYCH

Fabryczna 5A, 00-446 Warszawa

biuro@pspa.com.pl

+48 507 686 158

NIP 5252684377

REGON 365877690

KRS 0000643156

pspa.com.pl