

Informacja prasowa

Warszawa 17.01.2025 r.

Licznik Elektromobilności: 2024 rokiem stagnacji na rynku samochodów elektrycznych, infrastruktura na plusie

Według danych z końca grudnia 2024 r., w Polsce było zarejestrowane łącznie 80 699 osobowych i użytkowych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV). Przez dwanaście miesięcy ubiegłego roku ich liczba zwiększyła się o 24 223 szt., czyli o 2% więcej niż w 2023 r. – wynika z Licznika Elektromobilności, uruchomionego przez PZPM i PSNM.

Pod koniec grudnia 2024 r. po polskich drogach jeździło 141 455 samochodów osobowych z napędem elektrycznym. Flota w pełni elektrycznych, osobowych aut (BEV, ang. battery electric vehicles) liczyła 72 589 szt., a park hybryd typu plug-in (PHEV, ang. plug-in hybrid electric vehicles) – 68 866 szt. Liczba samochodów dostawczych i ciężarowych z napędem elektrycznym wynosiła 8 143 szt. Stale rośnie też flota elektrycznych motorowerów i motocykli, która na koniec grudnia składała się z 23 456 szt., jak również liczba osobowych i dostawczych aut hybrydowych, która powiększyła się do 954 340 szt. Pod koniec ubiegłego miesiąca park autobusów zeroemisyjnych w Polsce wzrósł do 1 422 szt. (z czego pojazdy całkowicie elektryczne stanowiły 1385 szt., zaś wodorowe – 87 szt.).

Równolegle do floty pojazdów z napędem elektrycznym rozwija się infrastruktura ładowania. Pod koniec grudnia w Polsce funkcjonowało łącznie 8 659 ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych. 31% z nich stanowiły szybkie punkty ładowania prądem stałym (DC), a 69% – wolne punkty prądu przemiennego (AC) o mocy mniejszej lub równej 22 kW.

– Nagłe zawieszenie ścieżki leasingowej programu „Mój elektryk” przyniosło bardzo negatywne skutki dla polskiej elektromobilności w 2024 r. Jeżeli spojrzymy wyłącznie na pojazdy nowe, kilkuprocentowy spadek rejestracji osobowych samochodów elektrycznych i spadek aż o ok. ¼ w segmencie dostawczych BEV to wyniki znacznie odbiegające od oczekiwanych. Paradoksalnie, więcej pozytywów odnotowaliśmy na trudnym rynku infrastruktury. Operatorzy uruchomili ponad 1100 punktów DC, czyli dwa razy więcej niż w 2023. Musimy jednak pamiętać, że tak znaczny skok to efekt decyzji podejmowanych często nawet 2 lata wcześniej. W pierwszych tygodniach 2025 r. branża czeka m.in. na start programów NFOŚiGW obejmujących dopłaty do elektrycznych ciężarówek, przeznaczonej dla nich infrastruktury oraz przyłączy elektroenergetycznych. Nabory powinny zostać uruchomione na przełomie lutego i marca. Łączny budżet przeznaczony na subsydia, czyli 6 mld zł, może przynieść bardzo pozytywne skutki rynkowe, kluczowa jest jednak odpowiednia koordynacja programów infrastrukturalnych. To duże wyzwanie, biorąc pod uwagę złożoność i wieloetapowość procedur oraz fakt, że wielu beneficjentów liczy na otrzymanie dotacji zarówno do przyłączy, jak i stacji ładowania. Nie ma w tym nic dziwnego – uruchamianie pojedynczych HUBów spełniających wymogi AFIR wiąże się z nakładami inwestycyjnymi liczonymi w milionach złotych – mówi Jan Wiśniewski, dyrektor Centrum Badań i Analiz PSNM.

– Druga połowa roku przyniosła kilka niedobrych informacji dla rozwoju rynku pojazdów zeroemisyjnych w Polsce. Przede wszystkim zawieszenie w ścieżce leasingowej programu „Mój elektryk” i pojawienie się zapowiedzi, że w najbliższym czasie program ten nie zostanie wznowiony. To spowoduje, że firmy w Polsce, które nabywają ponad 80% pojazdów zeroemisyjnych będą rewidować swoje plany zakupowe i rynek nowych pojazdów BEV w 2025 roku będzie mniejszy. Czekając na uruchomienie programów dopłat dla pojazdów ciężarowych i infrastruktury, musimy mieć na uwadze fakt, że będą one wdrażane w momencie poważnego kryzysu branży transportowej i trzeba będzie wykonać bardzo dużą pracę, by został osiągnięty sukces. I na koniec informacja o uruchomieniu programu dopłat do samochodów elektrycznych przy wykorzystaniu funduszy europejskich z KPO tylko dla osób fizycznych. Zdaniem ekspertów nie przyniesie on spodziewanych efektów, bo pominięto w nim firmy, a możliwość skorzystania z programu przez przedsiębiorstwa znacznie zwiększyłaby liczbę samochodów zeroemisyjnych jeżdżących po polskich drogach – mówi **Jakub Faryś**, Prezes PZPM.

Kontakt

- Maciej Mazur, e-mail: maciej.mazur.psnm.org
- Łukasz Witkowski, e-mail: lukasz.witkowski@psnm.org
- Jakub Faryś, e-mail: jakub.farys@pzpm.org.pl, tel.: (22) 322 71 98 lub 602 475 701
- Anna Materzok, e-mail: anna.materzok@pzpm.org.pl, tel.: (22) 322 71 98 lub 608 666 124

O PZPM

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) jest największą polską organizacją pracodawców branży motoryzacyjnej, zrzeszającą obecnie 50 firm: producentów i przedstawicieli producentów pojazdów samochodowych, motocykli, skuterów oraz producentów nadwozi w Polsce. Jest członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA, Stowarzyszenia Europejskich Producentów Motocykli ACEM oraz Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Nadwozi, Przyczep i Naczep - CLCCR. Reprezentuje interesy firm członkowskich w kontaktach z organami administracji w Polsce i Europie, mediami, związkami zawodowymi, innymi organizacjami branżowymi oraz całym społeczeństwem.

O PSPA

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA) to największa w Polsce organizacja branżowa, zajmująca się kreowaniem rynku elektromobilności i paliw alternatywnych. Organizacja zrzesza ponad 200 przedsiębiorstw z całego łańcucha wartości w elektromobilności: producentów pojazdów i infrastruktury, operatorów usług ładowania, koncerny paliwowe i energetyczne, instytucje finansowe, firmy transportowe, dostawców nowoczesnych technologii oraz pozostałe podmioty i instytucje aktywne w obszarze zrównoważonego transportu. PSPA jest częścią The European Association for Electromobility (AVERE), największej organizacji zajmującej się rozwojem rynku elektromobilności w Europie.

W załączeniu znajduje się infografika – zachęcamy do publikacji

www.pzpm.org.pl | www.pspa.com.pl