

Niemcy: szerokie wsparcie rozbudowy infrastruktury do ładowania aut elektrycznych

Michał Kędzierski

Rząd RFN przeznaczy w kolejnych latach łącznie 4 mld euro z budżetu federalnego na przyspieszenie rozbudowy infrastruktury do ładowania samochodów elektrycznych. Minister transportu Andreas Scheuer (CSU) zapowiedział to 3 grudnia po wideokonferencji z ministrem gospodarki i energii Peterem Altmaierem (CDU) oraz przedstawicielami branż motoryzacyjnej i energetycznej, a także spółek komunalnych. Wśród przygotowywanych zmian legislacyjnych, które mają zostać przyjęte przez rząd, znajdują się projekty ustaw dotyczących stworzenia publicznej sieci punktów szybkiego ładowania (zob. Aneks), a także wprowadzenia ułatwień dla komercyjnych inwestycji w stworzenie i obsługę stacji. W Ministerstwie Gospodarki i Energii trwają ponadto prace nad propozycjami wprowadzenia jednolitych i przystępnych dla wszystkich obywateli metod korzystania z ładowarek i realizacji płatności przy ładowaniu pojazdów. W szczególności chodzi o znalezienie rozwiązań dla osób starszych oraz niekorzystających na co dzień ze smartfonów czy kart płatniczych.

Na pierwszą połowę 2021 r. zapowiedziano kolejny szczyt poświęcony wsparciu rozbudowy infrastruktury do ładowania aut elektrycznych, który będzie służył ocenie dotychczasowych postępów i przygotowaniu kolejnych kroków. Spotkanie ma zostać przeprowadzone w szerszej formule, z udziałem innych interesariuszy, m.in. przedstawicieli samorządów terytorialnych, branży budowlanej, mieszkaniowej oraz handlowej (np. centrów handlowych i supermarketów).

Komentarz

- Szerokie wsparcie rozbudowy infrastruktury do ładowania jest jednym z kluczowych elementów polityki rządu RFN mającej na celu przyspieszenie rozwoju elektromobilności i stymulowanie transformacji branży motoryzacyjnej. W 2020 r. Niemcy wyraźnie zintensyfikowały działania służące rozrostowi sieci punktów ładowania. Wśród przyjętych instrumentów znajdują się m.in.: hojne dopłaty do instalacji prywatnych ładowarek, które wystarczają na pokrycie większości kosztów takiego przedsięwzięcia (zob. Aneks), przepisy ułatwiające zakładanie punktów ładowania w wielorodzinnych budynkach mieszkalnych czy zwiększenie wsparcia finansowego dla inwestycji w publiczne stacje. Zgodnie z rządową strategią do końca 2021 r. w RFN ma działać ok. 72 tys. ogólnodostępnych punktów (obecnie 35 tys.), a do 2030 r. ich liczba ma wzrosnąć do miliona (rząd zakłada, że na koniec dekady po niemieckich drogach będzie jeździć 7–10 mln aut elektrycznych). Docelowo sieć powinna być tak ukształtowana, aby kierowcy

możli znaleźć następną ładowarkę w ciągu 10 minut jazdy.

- Przyspieszenie rozbudowy infrastruktury do ładowania staje się coraz pilniejsze ze względu na szybko rosnącą sprzedaż aut elektrycznych i hybryd plug-in w Niemczech. Rozwój sieci odbywa się o wiele wolniej niż przyrost floty samochodów, które wymagają ładowania – w porównaniu z 2019 r. ich liczba podwoiła się, a infrastruktura powiększyła się o około połowę. Obecnie na jeden publiczny punkt ładowania przypada średnio ok. 14 pojazdów, ale – jeśli dotychczasowa tendencja się utrzyma – na koniec I kwartału 2021 r. ten stosunek może wynosić już 1 do 20 (zgodnie z zaleceniami KE optymalna relacja to 1 do 10). Według szacunków resortu transportu, by dotrzymać kroku sprzedaży nowych samochodów elektrycznych oraz hybryd plug-in, należy pięciokrotnie przyspieszyć przyrost publicznych punktów (z 200 do 1000 tygodniowo). Do 2030 r. ich sieć powinna liczyć od 440 do 843 tys. – zapotrzebowanie zależeć będzie ostatecznie od dostępności prywatnych ładowarek (obecnie 80–85% zasileń odbywa się w domu) i przyszłych zachowań konsumenckich, na które wpłynąć będą m.in. ukształtowanie cen ładowanego prądu (aktualnie 1,40–2,30 zł/kWh) oraz przejrzystość rozliczania i płatności (obecne badania pokazują niezadowolenie klientów z powodu nieczytelnych reguł i taryf na publicznych stacjach).
- Przyspieszenie rozbudowy infrastruktury do ładowania, a także ułatwienia w korzystaniu z publicznych ładowarek mają kluczowe znaczenie dla rodzimej branży motoryzacyjnej, która rozpoczęła trudny proces transformacji ku elektromobilności. Według Stowarzyszenia Przemysłu Motoryzacyjnego (VDA) do 2025 r. niemieckie koncerny planują zainwestować w nią 150 mld euro, a do 2023 r. liczba oferowanych przez nie modeli pojazdów elektrycznych ma wzrosnąć z 60 do 150. Zbyt wolna rozbudowa infrastruktury do ładowania będzie negatywnie wpływać na gotowość kierowców do zakupu takich samochodów, co spowolni rozwój rynku, odbije się na wynikach sprzedaży, a także utrudni realizację unijnych wytycznych dotyczących norm emisji CO₂, których niewypełnienie grozi wysokimi karami. Przedstawiciele branży motoryzacyjnej lobbują w Berlinie za szeroko zakrojonymi działaniami – wśród ich postulatów znajduje się np. obligatoryjne powoływanie w każdej gminie menedżera ds. elektromobilności oraz obniżenie ceny ładowanego prądu (poprzez zwolnienie z opłaty OZE, która odpowiada za jedną piątą ceny energii elektrycznej w RFN).
- Coraz ważniejsze miejsce w działaniach na rzecz rozbudowy infrastruktury do ładowania w Niemczech zajmuje kwestia jej integracji z systemem elektroenergetycznym. Obawy operatorów sieci wzbudza nie tyle sam wzrost zapotrzebowania na energię, ile możliwość zwiększonego jednoczesnego jej poboru na określonym terenie. Taka sytuacja może zagrażać stabilności sieci. Aby jej zapobiec, rząd zamierza umożliwić operatorom zdalną ingerencję w proces ładowania i – w razie potrzeby – przerwanie go na okres do dwóch godzin. Branża motoryzacyjna opowiada się z kolei za wprowadzeniem zróżnicowanych stawek opłaty sieciowej, które premiowałyby ładowanie aut elektrycznych w czasie zmniejszonego poboru energii, np. nocą.
- Niemiecka branża motoryzacyjna lobbuje za podejmowaniem działań na rzecz przyspieszenia rozbudowy infrastruktury do ładowania w całej UE. Aż 75% produkowanych w RFN samochodów osobowych jest przeznaczonych na eksport, a z tej puli na rynki unijne (po wyjściu ze wspólnoty Wielkiej Brytanii) trafi ok. 38%. Na

uruchomienie dodatkowych instrumentów wsparcia (np. w ramach środków związanych z Green Deal) nalega zwłaszcza Volkswagen, który najmocniej spośród niemieckich koncernów motoryzacyjnych postawił na elektromobilność. Na rzecz zwiększania zainteresowania pojazdami elektrycznymi na rynkach unijnych miałyby ponadto działać wprowadzenie jednolitych dla całej UE standardów korzystania z punktów ładowania. Przygotowanie propozycji własnego rozwiązania w tej sprawie zapowiedziało Ministerstwo Gospodarki i Energii.

ANEKS

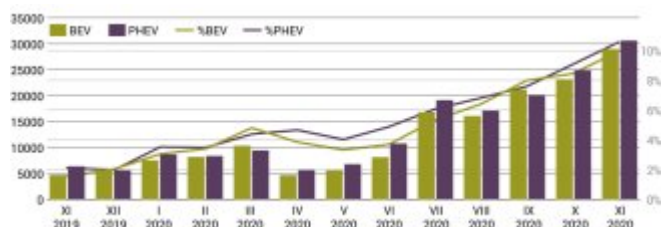
Wybrane instrumenty wsparcia rozbudowy infrastruktury do ładowania w Niemczech:

- Dopłata do instalacji prywatnych ładowarek naściennych (wallbox) – wynosi 900 euro za ładowarkę (można ubiegać się o kilka) i jest wypłacana przez państwowy bank KfW po dokonaniu inwestycji. Warunkami jej otrzymania są: wykorzystywanie do ładowania energii ze źródeł odnawialnych, instalacja wallboxa o mocy 11 kW oraz możliwość zewnętrznego sterowania urządzeniem przez operatorów sieci. Dopłata pokrywa większość kosztów nabycia i instalacji ładowarki, przez co cieszy się ogromnym zainteresowaniem – przez pierwszy tydzień obowiązywania programu wpłynęły wnioski odnośnie do 94 tys. punktów. Koszt: 200 mln euro (umożliwia wsparcie finansowe 222 tys. instalacji).
- Dofinansowanie do instalacji publicznych punktów ładowania – program dotyczy inwestycji np. na parkingach, stacjach benzynowych czy przy supermarketach. W ramach pierwszego etapu (2017–2020), na który przeznaczono 300 mln euro, przyjęto wnioski odnośnie do ok. 28 tys. punktów ładowania. Program będzie kontynuowany od 2021 r., a jego dodatkowy budżet wyniesie 500 mln euro.
- Ułatwienia regulacyjne dla instalacji punktów ładowania w garażach wielorodzinnych bloków mieszkalnych – przyjęta jesienią br. nowelizacja ustawy o własności lokali umożliwia mieszkańcom założenie ładowarki naściennej na miejscu postojowym na własny koszt, bez konieczności uzyskiwania zgody pozostałych lokatorów.
- W planach na 2021 r.: stworzenie sieci 1 tys. stacji szybkiego ładowania w kluczowych węzłach komunikacyjnych kraju – wykonawcy mają zostać wybrani w ramach przetargów organizowanych na warunkach określonych w specjalnej ustawie. Jej projekt zostanie przedstawiony najprawdopodobniej na początku 2021 r. Każda stacja ma obejmować kilka punktów o mocy co najmniej 150 kW. Sieć ma być gotowa do 2023 r.
- W planach na 2021 r.: dopłaty do instalacji niepublicznych punktów ładowania – np. na parkingach zakładowych dla pracowników. Przewidywany koszt: 350 mln euro.
- W dalszych planach: rozmowy rządu z branżą paliwową na temat instalacji punktów ładowania na stacjach benzynowych. Pierwotnie rozważano prawne zobligowanie do ich zakładania właścicieli stacji, ale wskutek licznych wątpliwości konstytucyjnych odstąpiono od takich rozwiązań legislacyjnych na rzecz wynegocjowania z branżą samorozbciążenia się do realizacji programu w zamian za wsparcie finansowe. Celem rządu jest stworzenie do końca 2022 r. punktów szybkiego ładowania o mocy minimum

150 kW na jednej czwartej stacji benzynowych, do 2024 r. – na jednej drugiej, a do 2026 r. – na trzech czwartych stacji.

- W dalszych planach: program wsparcia dla inwestycji w punkty ładowania w miejscach obsługi podróżnych wzdłuż autostrad.

Wykres. Liczba i udział aut elektrycznych (BEV) i hybrydowych plug-in (PHEV) wśród nowych samochodów osobowych rejestrowanych w Niemczech



Źródło: Federalny Urząd Transportu Drogowego (Kraftfahrt-Bundesamt).