Czy ceny prądu hamują elektromobilność?

data aktualizacji: 2019.01.08



Tempo rozwoju elektromobilności zależy od synergii między dynamiką liczby samochodów elektrycznych i dostępem do infrastruktury ładowania. fot. Piotr Łukaszewicz

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych zwróciło się do Ministra Energii z apelem o zmianę taryf dystrybucyjnych dla energii elektrycznej. To jedna z barier rozwoju rynku, na które organizacja wskazuje w ramach cyklu #barieryelektromobilności. Analizy prowadzone przez PSPA i zrzeszone w organizacji przedsiębiorstwa jednoznacznie wskazują, że system kalkulacji i stosowania taryf dystrybucyjnych stanowi dzisiaj istotną barierę dla rozwoju elektromobilności w kraju. Obowiązujące przepisy powodują bardzo wysokie koszty funkcjonowania stacji ładowania, co ma szczególne znaczenie w początkowej fazie rozwoju rynku.

Problem dotyczy przede wszystkim stacji ładowania prądem stałym (DC) o mocy powyżej 40 kW, dla których obowiązuje taryfa C21, która przewiduje około trzykrotnie wyższe jednostkowe opłaty za moc umowną niż w przypadku taryfy C11 (obowiązującej dla mocy umownej do 40 kW włącznie). Omawiana kwestia odnosi się także do stacji ładujących prądem przemiennym (AC). Bardzo częstym rozwiązaniem, w celu optymalizacji kosztów inwestycji, jest instalowanie stacji AC pozwalających na równoległe ładowanie dwóch pojazdów mocą 22 kW (łączna moc stacji wynosi wówczas 44 kW), co skutkuje objęciem ich taryfą C21. Opłaty stałe uzależnione od mocy nie są natomiast stosowane w przypadku taryfy G, z której korzystają gospodarstwa domowe, które również pozyskują energię do ładowania pojazdów.

> - Transformacja niskoemisyjna energetyki wymaga przesunięcia ciężaru opłat dystrybucyjnych ze składników stałych na składniki zmienne, żeby prawidłowo przenosić bodźce cenowe z rynku hurtowego na rynek detaliczny. Dlatego taka konstrukcja taryf jak w grupie G (brak opłat stałych dystrybucyjnych) powinna być stosowana jak najszerzej – mówi dr Jan Rączka, prezes zarządu firmy analitycznej Alternator.

Elektromobilność musi się opłacać

Obowiązujące aktualnie regulacje powodują, że koszt energii i usługi dystrybucyjnej dla stacji DC (bez uwzględnienia kosztów urządzeń i ich utrzymania, obsługi klienta, fakturowania itp.), wynosić może ponad 3,5 zł za 1 kWh. W praktyce skutkuje to istotnie wyższym kosztem (w przeliczeniu ok. 13 litrów na 100 km) podróżowania samochodem elektrycznym niż pojazdem z silnikiem Diesla, i to bez uwzględnienia innych kosztów związanych z funkcjonowaniem stacji ładowania, które muszą zostać wkalkulowane w koszty usługi.

> - Obowiązujące taryfy wykluczają możliwość zaoferowania ładowania pojazdu elektrycznego w przystępnej cenie osobom, które nie mieszkają we własnym domu, tylko np. bloku. Przy obecnych kosztach usług dystrybucyjnych, a w szczególności wysokich opłatach stałych, nie ma nawet teoretycznej szansy zaproponowania takim osobom usługi ładowania EV w cenie konkurencyjnej do kosztów eksploatacji pojazdu spalinowego, np. na publicznym parkingu czy w miejscu pracy – mówi Maciej Mazur, Dyrektor Zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych.

Negatywny przykład w Europie

Jak podkreśla PSPA, w żadnym innym państwie Europy Środkowej nie stosuje się tego typu różnicowania taryf, jak w Polsce (osobne taryfy dla mocy do 40 kW i powyżej 40 kW dla stacji publicznych). W konsekwencji, rozwój infrastruktury ładowania w naszym kraju, szczególnie w zakresie stacji szybkiego ładowania, napotyka na większe bariery niż w krajach sąsiednich.

> - Dopiero rozwój rynku, czyli więcej stacji ładowania i pojazdów, może zbliżyć koszty pozyskania energii dla potrzeb ładowania na stacji publicznej w Polsce do średniej innych państw, ale i tak pozostaną one wyższe. Przy niskim popycie na usługi, problem dotyczy również ładowarek prądu zmiennego (AC). W Polsce jest to szczególnie widoczne w przypadku ładowarek AC o mocy 2 x 22 kW – dodaje Maciej Mazur z PSPA.

Hauke Hinrichs, dyrektor ds. operacyjnych firmy Smatrics, austriackiego operatora sieci ładowania EV, którego udziałowcami są takie podmioty jak Siemens, Verbund i OMV uważa, że jednym z głównych wyzwań elektromobilności jest zapewnienie dostępu do infrastruktury ładowania EV po konkurencyjnych cenach, zarówno w warunkach domowych, jak i w zakładach pracy oraz miejscach publicznych.

> - Z naszego doświadczenia wynika, że bardzo poważną barierę stanowią bardzo wysokie ceny energii, które nie są usprawiedliwione rzeczywistymi kosztami, lecz wynikają z przestarzałych regulacji prawnych. Ustanowienie niestandardowych taryf dla infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych jest koniecznością i jeśli zostanie to zrobione właściwie, może okazać się sytuacją typu win-win zarówno dla klientów, środowiska, jak i całego sektora energetycznego – uważa Hauke Hinrichs.

Konieczna nowa E-taryfa

> - Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która weszła w życie 22 lutego

> 2018 r., stanowi pozytywny impuls dla rozwoju rynku pojazdów zeroemisyjnych, jednak konieczne jest wprowadzenie kolejnych zamian do polskiego porządku prawnego. W przeciwnym razie wzrost zainteresowania nabywców samochodami elektrycznymi będzie utrzymywał się na niskim poziomie. Rozbudowana infrastruktura jest w tym zakresie po prostu niezbędna – dodaje Maciej Mazur z PSPA.

Stowarzyszenie, największa organizacja integrująca firmy z branży elektromobilności w Polsce, zwróciła się z apelem do Ministerstwa Energii o wprowadzenie odrębnej taryfy dystrybucyjnej dla stacji ładowania, np. taryfy E, która pozwoliłaby na ponoszenie kosztów usług dystrybucyjnych przy świadczeniu usług ładowania na poziomie równym kosztom wynikającym z taryfy dla gospodarstw domowych. Dzięki temu, stworzona zostanie możliwość oferowania usług ładowania samochodów elektrycznych po kosztach, które nie będą kilkukrotnie wyższe, niż w przypadku ładowania pojazdu w domu, jak to ma miejsce obecnie. Propozycja wprowadzenia nowej taryfy bez opłaty stałej za moc zamówioną umożliwi szybki rozwój sieci stacji ładowania samochodów elektrycznych, oferowanie usług w cenie zbliżonej do kosztu ponoszonego w taryfie G, a w efekcie szybki rozwój elektromobilności.

Z perspektywy operatorów infrastruktury usług ładowania, rentowność i zdolność do inwestowania zależy od prorozwojowych warunków zakupu usługi dystrybucji energii elektrycznej.

> - Operatorzy stacji ładowania samochodów elektrycznych ponoszą koszty mocy zamówionej bez względu na to, czy kierowcy korzystają z ładowarek, czy też nie. Wynika to z taryf, w jakich muszą się rozliczać z operatorami sieci dystrybucyjnej. Przy wysokich kosztach stałych i niskim popycie, czyli w warunkach, w jakich obecnie działamy, osiągnięcie przychodów pokrywających koszty stałe jest po prostu niemożliwe. W efekcie oznacza to konieczność ograniczenia inwestycji w rozbudowę infrastruktury, która będzie się rozwijać znacznie wolniej, niż wynika to z potrzeb. Oznacza to także wysokie ceny za usługę ładowania, zaś ekonomiczność użytkowania pojazdu elektrycznego to kluczowy czynnik wpływający na decyzję o zakupie - mówi Rafał Czyżewski, prezes zarządu GreenWay Polska.

Wszystko w rękach administracji

Tempo rozwoju elektromobilności zależy od synergii między dynamiką liczby samochodów elektrycznych i dostępem do infrastruktury ładowania. Na tym etapie rozwoju rynku, kiedy liczba pojazdów elektrycznych jest niewielka, obydwa obszary potrzebują pozytywnych impulsów ze strony państwa i stworzenia preferencyjnych warunków, które umożliwią późniejsze urynkowienie sektora.

> - Polska elektromobilność potrzebuje nowych rozwiązań w energetyce, uwzględniających wczesny etap rozwoju tego młodego sektora. Dotyczyć to powinno przede wszystkim taryf dystrybucyjnych dostosowanych do specyfiki ładowania samochodu elektrycznego – mówi Maciej Mazur z PSPA.

Źródło: