

Dopłaty do ciężarówek elektrycznych

data aktualizacji: 2025.03.21



Udział elektrycznych samochodów ciężarowych w transporcie ciężkim to dziś w Polsce ułamek rynku - niewiele więcej niż 0,01 proc. To się może szybko zmienić, odkąd na dopłaty do ciężarówek elektrycznych rząd zamierza wydać 1 mld zł. Swoją drogą, dylemat - czy już teraz inwestować w zeroemisyjne ciężarówki - rozwiewają producenci dedykowanych opon.

Elektryczne maszyny są tańsze w eksploatacji, pozwalają na dostęp do stref niskoemisyjnych, a w niektórych krajach są też zwolnienie z opłat drogowych. Z drugiej strony, hamulcem w masowej elektryfikacji transportu ciężarowego jest niedostatecznie rozwinięta infrastruktura wspierająca i wysokie koszty zakupu.

Polscy przewoźnicy stają przed strategicznym dylematem - czy już teraz inwestować w zeroemisyjne ciężarówki, czy może jeszcze poczekać? Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej uruchomił w I kw. nabór wniosków o dofinansowanie zakupu lub leasingu elektrycznych pojazdów ciężarowych. Program budzi mieszane odczucia w branży TSL. Przewoźnicy zastanawiają się czy elektromobilność w transporcie ciężkim to już konieczność, czy wciąż perspektywa odległej przyszłości?

E-ciężarówki w Polsce

Według danych Polskiego Instytutu Transportu Drogowego bezemisyjność ciężkiego transportu w Polsce jest dziś znikoma. Udział ciężarówek elektrycznych w całej flocie w naszym kraju wynosi zaledwie... 0,01%. Na koniec 2023 roku w Polsce było zarejestrowanych zaledwie 105 niskoemisyjnych ciężarówek. Pod koniec grudnia 2024 r. liczba samochodów dostawczych i ciężarowych z napędem elektrycznym wynosiła wprawdzie już 8 143 szt. (dane licznik elektromobilności PSNM). Nie znamy jednak dokładnego rozróżnienia pod kątem tonażu rejestrowanych samochodów, a gros z tych rejestracji stanowią mniejsze maszyny wykorzystywane np. przez firmy kurierskie.

Zmienić to może rządowy program "Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3".

1 mld złotych wsparcia dla pojazdów kategorii N2 i N3

Kwota wyasygnowana przez rządzących na ten cel to 1 mld złotych. Jest to nawet więcej niż przeznaczono na wsparcie przy zakupie auta osobowego w ramach poprzedniego programu „Mój elektryk” (w nowym programie „NaszEauto” kwota jest już większa). Maksymalne dofinansowanie na zakup e-ciężarówki może wynieść nawet 750 tys. zł przy pojeździe z kategorii N3 (powyżej 12 ton DMC) oraz 400 tys. zł na pojazd kategorii N2 (od 3,5 do 12 ton DMC).

- Coraz więcej przewoźników rozważa choćby częściową elektryfikację swojej floty, a program dofinansowania może przyspieszyć decyzje. W końcu jest do zgarnięcia sporo środków, po które warto się schylić. Rządowe subsydia mogą tutaj okazać się dla wielu firm nie do pogardzenia. Transportowcy nie mogą jednak zapominać o konieczności wysupłania wkładu własnego, to sporo pieniędzy – od 40% kosztów kwalifikowanych w przypadku małych firm, do nawet 70% w przypadku dużych przedsiębiorstw. Jest to więc okazja na wymianę taboru na nowoczesny, ale tylko dla firm, które mają wolne środki, dbają o płynność i korzystają z narzędzi, które ją zwiększają – zauważa Jerzy Dąbrowski, Członek Zarządu Finea, specjalizującej się w finansowaniu branży TSL.

Ów dylemat nie widzą producenci ogumienia, którzy nie od dziś inwestują w rozwój opon do ciężarówek elektrycznych. Niedawno Continental wprowadził na rynek Conti EfficientPro 5, którą przystosował do pojazdów użytkowych z napędem elektrycznym. Dzięki wyższemu indeksowi nośności oraz wzmocnionym warstwom opasania, opona HS5 zapewnia doskonałą stabilność, trwałość i bezpieczeństwo, nawet podczas przewożenia ciężkich ładunków. Z kolei Hankook rozpoczął prace związane z rozbudową europejskiego zakładu produkcyjnego w Rácalmás na Węgrzech. Do 2027 r. powstanie tam nowa linia produkcyjna opon do samochodów ciężarowych i autobusów, zaprojektowana pod kątem wydajności sięgającej 800.000 opon rocznie. W przyszłości nowy zakład będzie produkować wyroby premium marki Hankook do transportu dalekobieżnego i do zastosowań łączonych, SmartLine AL/DL 50 i SmartFlex AL/DL 51 oraz opony nowej serii e-SMART, zaprojektowanej specjalnie pod kątem elektrycznych pojazdów użytkowych. Nowa linia produkcyjna firmy Hankook pokryje zapotrzebowanie klientów w Europie na kolejne produkty do różnorodnych zastosowań – od transportu dalekobieżnego i regionalnego

4 mld zł na rozbudowę sieci ładowarek dużej mocy

Kuszące przy rozważaniu zakupu elektrycznej ciężarówki są korzyści z wykorzystywania takich pojazdów. Są to choćby niższe koszty eksploatacji, dostęp do stref niskoemisyjnych czy też zwolnienie z opłat drogowych w niektórych krajach np. w Niemczech czy Czechach. Komisja Europejska planuje jednak przedłużenie możliwości stosowania zwolnień z opłat drogowych dla elektrycznych ciężarówek po 2025 roku, co może zachęcić kolejne kraje do stosowania takich ulg. To wszystko może dać przewagę konkurencyjną. Dodatkowo coraz więcej firm zlecających transport oczekuje od swoich partnerów logistycznych obniżania śladu węglowego.

Dzięki szybkiemu rozwojowi technologii rośnie pojemność baterii w pojazdach niskoemisyjnych. Wg danych firmy SPIE nowoczesne ciężarówki elektryczne oferują zasięg od 300 do 500 km na jednym ładowaniu. Typowa pojemność baterii ciężarówki to 500-1000 kWh. Optymalne jest ładowanie szybkie (DC): 350-2000 kW. Czas pełnego ładowania to 1-2 godziny przy mocy 500 kW. Przy założeniu ceny energii elektrycznej na poziomie 1,50 PLN/kWh koszt naładowania jednej ciężarówki (800 kWh) w przedziale 20-80% SoC to 720 PLN (wyliczenia SPIE).

- Jest to więc znacząco mniej niż w przypadku pojazdu z napędem konwencjonalnym. Dodatkowo

ceny prądu są raczej bardziej stabilne niż oleju napędowego. Transportowcy dobrze pamiętają ostatnie lata, kiedy koszt paliwa zmieniał się z miesiąca na miesiąc. Przewoźnicy pożyczali pieniądze lub przyspieszali płatność faktur, żeby zrobić zapasy oleju. Ci, którzy tego nie zrobili, jeździli po kosztach. Cena energii wydaje się być bardziej stabilna – mówi Jerzy Dąbrowski z Finea.

Korzyści i znaki zapytania

Infrastruktury do ładowania brakuje, ale będzie jej szybko przybywać. Rozwój infrastruktury wynika m.in. z rozporządzenia AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation), które ma na celu przyspieszenie budowy sieci ładowania i tankowania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, takimi jak energia elektryczna czy wodór, na terenie całej UE.

Rozporządzenie przewiduje, że do końca 2025 roku wzdłuż głównych korytarzy transportowych UE (sieć TEN-T) będą instalowane stacje szybkiego ładowania o minimalnej mocy 150 kW dla samochodów osobowych i dostawczych, rozmieszczone co 60 km.

Pomoc w inwestycjach w infrastrukturę do ładowania ma kolejny z programów NFOŚiGW wspierających rozwój infrastruktury ładowania dla transportu ciężkiego. Łączny budżet 4 mld zł na budowę i rozbudowę sieci ładowarek dużej mocy ma stanowić odpowiedź na podstawową barierę w elektryfikacji.

- Inwestycja w zeroemisyjną flotę wymaga pieczołowitej analizy biznesowej. Z jednej strony mamy bowiem do czynienia z coraz bardziej restrykcyjną polityką klimatyczną UE oraz postępującym odchodzeniem od silników spalinowych, a z drugiej towarzyszy nam ekonomiczna rzeczywistość firm transportowych operujących często na niskich marżach. Dodatkowo w branży TSL bardzo długo czeka się na przelewy za wykonane przewozy. Wg danych faktura.pl to średnio aż 22,2 dnia. Najdłużej ze wszystkich branż w 2024 roku. Widzimy korzyści, które niesie zakup elektrycznej ciężarówki, ale koszty, które się z tym wiążą są nadal bardzo duże – podsumowuje ekspert Finea.

Wadami są ciągle ograniczony zasięg, problematyczne ładowanie na trasach międzynarodowych i niepewność co do ostatecznych zysków z takiej inwestycji. Pojawia się także pytanie czy aktualne zmiany geopolityczne nie zmniejszą tendencji do elektryfikacji pojazdów.

Fot. NFOŚiGW

Źródło: