

RAPORT

---

# Elektromobilność na Śląsku

Stan obecny i perspektywy  
rozwoju

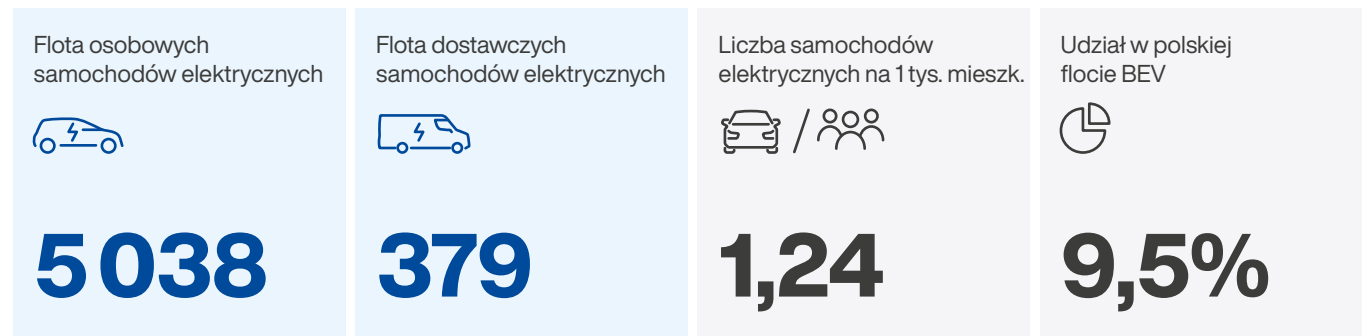




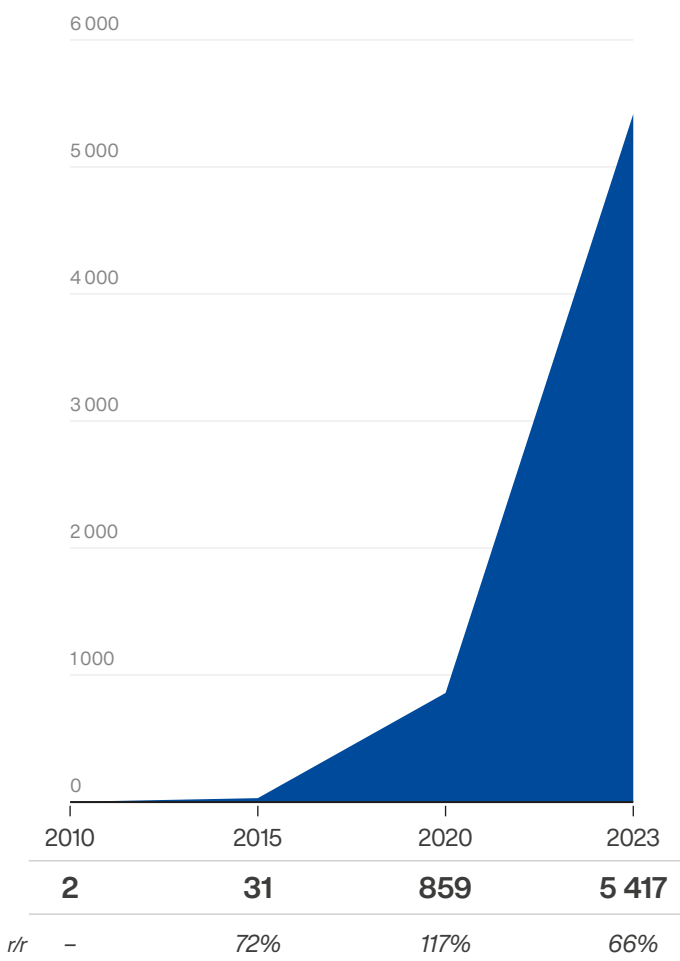
# Elektromobilność w liczbach – Śląsk

## Pojazdy elektryczne

### Rynek elektromobilności w województwie śląskim (2023)



### Park samochodów całkowicie elektrycznych w województwie śląskim



### TOP 10 powiatów województwa śląskiego z największą liczbą samochodów całkowicie elektrycznych (2023)



Powiat	Park BEV
Katowice	1 349
Bielsko-Biała	567
Częstochowa	522
Gliwice	319
Tychy	317
Rybnik	274
Sosnowiec	163
Zabrze	139
Mikołowski	126
Ruda Śląska	125

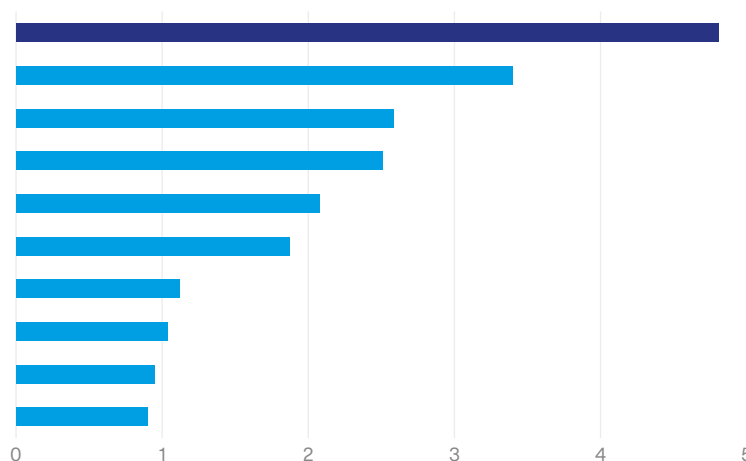
# Elektromobilność w liczbach – Śląsk

## Pojazdy elektryczne

Liczba samochodów całkowicie elektrycznych na 1 tys. mieszkańców w miastach na Śląsku\* (2023)

TOP 10

	Miasto	BEV / 1000 mieszk.
1	Katowice	4,81
2	Bielsko-Biała	3,40
3	Tychy	2,58
4	Częstochowa	2,51
5	Rybnik	2,08
6	Gliwice	1,87
7	Mysłowice	1,12
8	Żory	1,04
9	Ruda Śląska	0,95
10	Tarnowskie Góry	0,90



\* Powyżej 50 tys. mieszkańców

Najpopularniejsze marki i modele samochodów całkowicie elektrycznych w województwie śląskim (2023)

TOP 5

	Marka	Udział w parku
1	Tesla	16,80%
2	Nissan	9,19%
3	BMW	8,75%
4	Kia	6,18%
5	Volkswagen	5,78%

	Model	Udział w parku
1	Nissan LEAF	8,25%
2	Tesla Model 3	8,16%
3	Tesla Model Y	4,82%
4	Volkswagen ID.3	4,36%
5	Ford Mustang Mach-E	3,88%

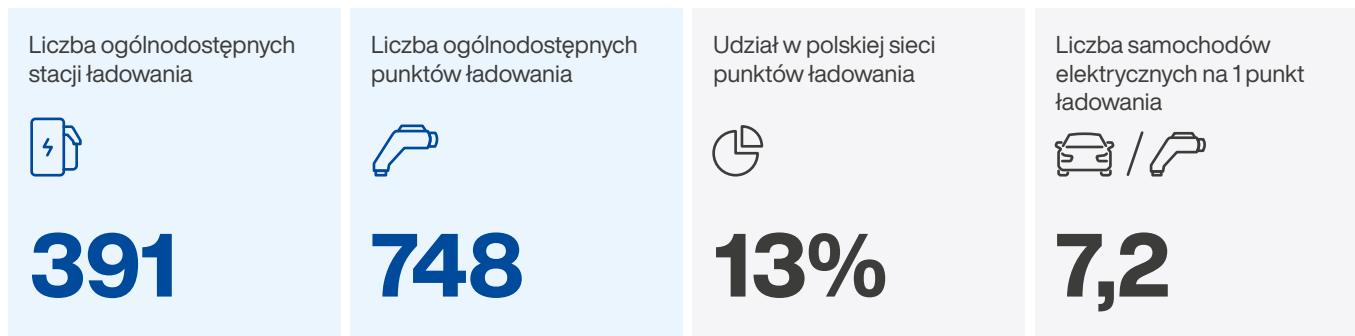
**Śląsk jest jednym wiodących regionów Polski pod względem rozwoju parku pojazdów zeroemisyjnych. Na koniec grudnia 2023 r. na Śląsku było zarejestrowanych łącznie 5417 osobowych i użytkowych samochodów całkowicie elektrycznych. Oznacza to, że park BEV w regionie powiększył się o 66% r/r.**

Udział Śląska w polskiej, zeroemisyjnej flocie jest bardzo znaczący. Samochody elektryczne zarejestrowane w województwie śląskim stanowią niemal 10% krajowego parku BEV. Najwięcej takich pojazdów zostało zarejestrowane w Katowicach (25% floty BEV w województwie śląskim). W 2023 r. najwyższa liczba samochodów całkowicie elektrycznych na 1 tys. mieszkańców była zarejestrowana w Katowicach (4,81), Bielsku-Białej (3,40) oraz Tychach (2,58). Katowice z wynikiem 4,81 zajęły w tej kategorii trzecią pozycję w skali kraju. Najpopularniejszymi markami BEV pod względem łącznej liczby rejestracji w województwie śląskim były Tesla, Nissan oraz BMW. Biorąc pod uwagę poszczególne modele, liderami zostały: Nissan LEAF, Tesla Model 3 oraz Tesla Model Y.

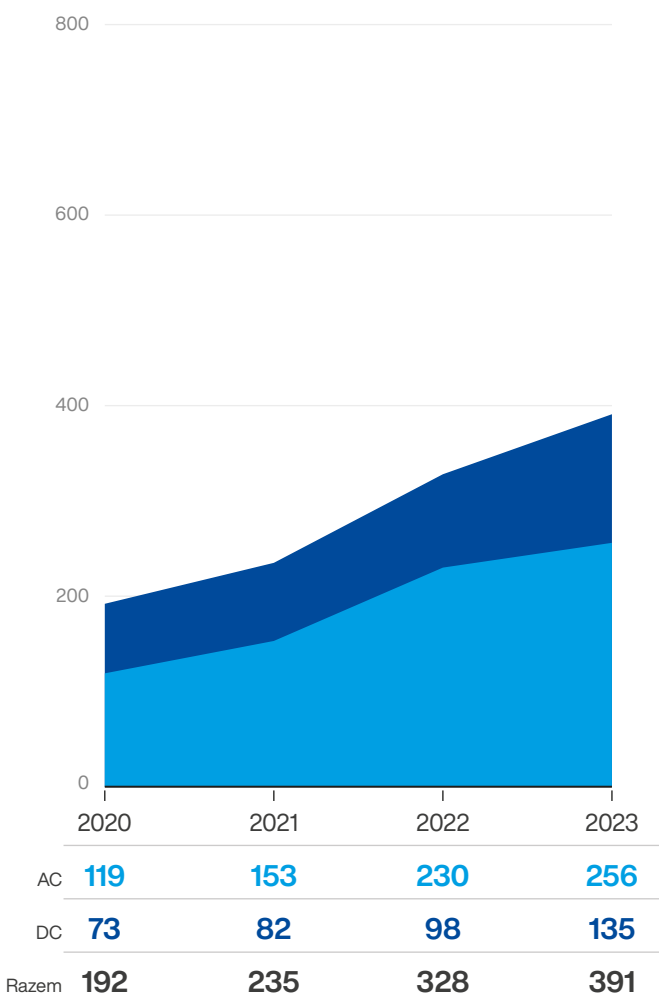
# Elektromobilność w liczbach – Śląsk

## Infrastruktura ładowania

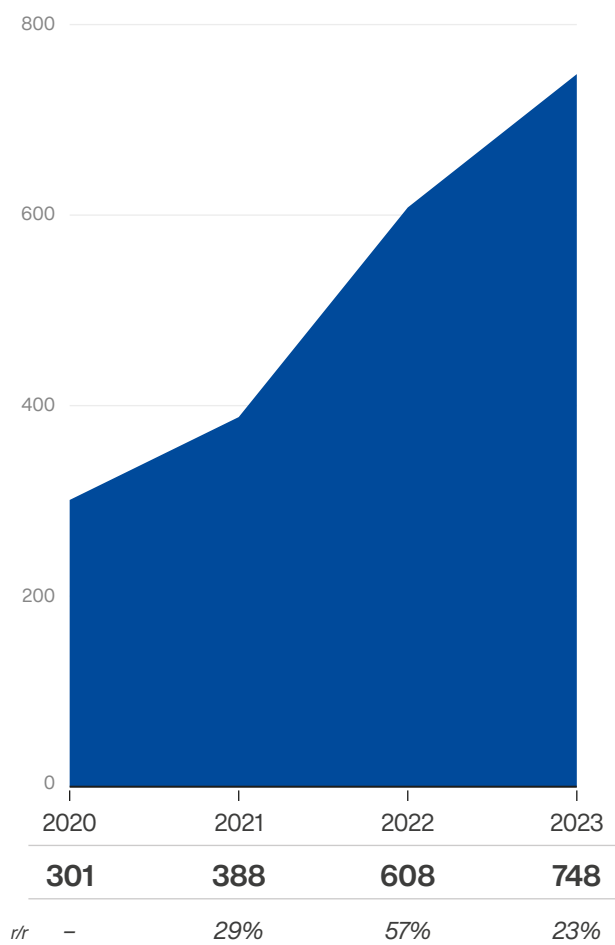
Rynek ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w województwie śląskim (2023)



Liczba stacji ładowania w województwie śląskim



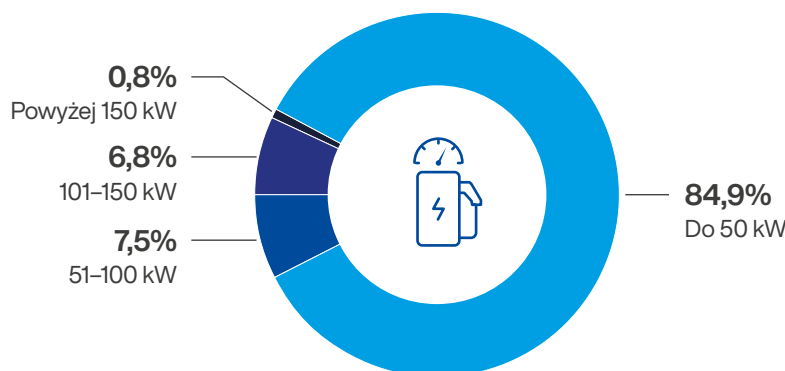
Liczba punktów ładowania w województwie śląskim



# Elektromobilność w liczbach – Śląsk

## Infrastruktura ładowania

Udział stacji ładowania wg mocy maksymalnej pojedynczego punktu



Liczba BEV przypadająca na jeden punkt ładowania w miastach na Śląsku\* (2023)

TOP 10

	Miasto	BEV / 1 punkt ładowania
1	Mysłowice	40,0
2	Bielsko-Biała	23,6
3	Tarnowskie Góry	18,3
4	Ruda Śląska	17,9
5	Tychy	13,2
6	Rybnik	11,9
7	Gliwice	11,4
8	Dąbrowa Górnicza	11,0
9	Zabrze	10,7
10	Chorzów	7,9

\* Powyżej 50 tys. mieszkańców

**Śląsk jest jednym z wiodących regionów Polski również w zakresie rozbudowy ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Na koniec grudnia 2023 r. w województwie śląskim funkcjonowało łącznie 748 punktów ładowania (391 stacji). Oznacza to, że sieć infrastruktury powiększyła się o 23% r/r.**

W grudniu 2023 r. niemal 85% ogólnodostępnych stacji ładowania na Śląsku było wyposażonych w punkty o maksymalnej mocy ładowania równej lub niższej niż 50 kW. Większość ogólnodostępnych punktów ładowania (80%) w województwie śląskim, zlokalizowana jest w miastach liczących co najmniej 50 tys. mieszkańców. Punkty ładowania znajdujące się w Katowicach, Częstochowie i Sosnowcu stanowią łącznie 66% wszystkich punktów w miastach liczących powyżej 50 tys. mieszkańców.

# Dokumenty strategiczne i regulacje prawne napędzające rozwój elektromobilności

## Unia Europejska



### European Green Deal

- Plan strategiczny zakładający osiągnięcie przez Unię Europejską neutralności klimatycznej do 2050 r.
- Do 2050 r. redukcja emisji gazów cieplarnianych o 90%
- Ma pomóc w przekształceniu UE w nowoczesną, zasobooszczędną i konkurencyjną gospodarkę



### Fit for 55

(w tym nowelizacja rozporządzenia 2019/631)

- Pakiet wniosków ustawodawczych mających na celu przyspieszenie dekarbonizacji europejskiej gospodarki
- Do 2030 r. zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> w Unii Europejskiej o 55%
- Zakończenie rejestracji nowych, osobowych i dostawczych samochodów z silnikami spalinowymi do 2035 r.



### Euro 7

- Zwiększenie zakresu kontroli emisji zanieczyszczeń generowanych przez nowe pojazdy
- Wydłużenie okresu zgodności pojazdów z normą (200 000 kilometrów lub 10 lat)
- Wprowadzenie okresu minimalnej trwałości akumulatorów w samochodach elektrycznych



### AFIR

(Alternative Fuels Infrastructure Regulation)

- Najważniejszy instrument regulacyjny stymulujący rozbudowę infrastruktury ładowania w państwach członkowskich
- Obowiązek rozbudowy przeznaczonych dla samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych stref ładowania wysokiej mocy wzdłuż sieci TEN-T
- Obowiązek zapewnienia 1,3 kW mocy zainstalowanej infrastruktury ładowania na każdy zarejestrowany samochód całkowicie elektryczny (BEV) oraz 0,8 kW na każdą hybrydę typu plug-in (PHEV)

# Dokumenty strategiczne i regulacje prawne napędzające rozwój elektromobilności

## Polska

### Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Jednostki samorządu terytorialnego > 50 000 mieszkańców

#### Udział BEV we flocie pojazdów

użytkowanych przez JST w łącznej liczbie użytkowanych pojazdów

Wykonują/zlecają **wykonanie zadań publicznych** (z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego), wykorzystując BEV i pojazdy napędzane CNG/LNG

OD 1/01/2022

OD 1/01/2025

≥ 10%



≥ 30%



Świadczą/zlecają **usługi komunikacji miejskiej**, wykorzystując autobusy zeroemisyjne lub napędzane biometanem

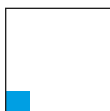
OD 1/01/2021

OD 1/01/2023

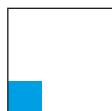
OD 1/01/2025

OD 1/01/2028

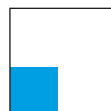
≥ 5%



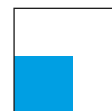
≥ 10%



≥ 20%



≥ 30%

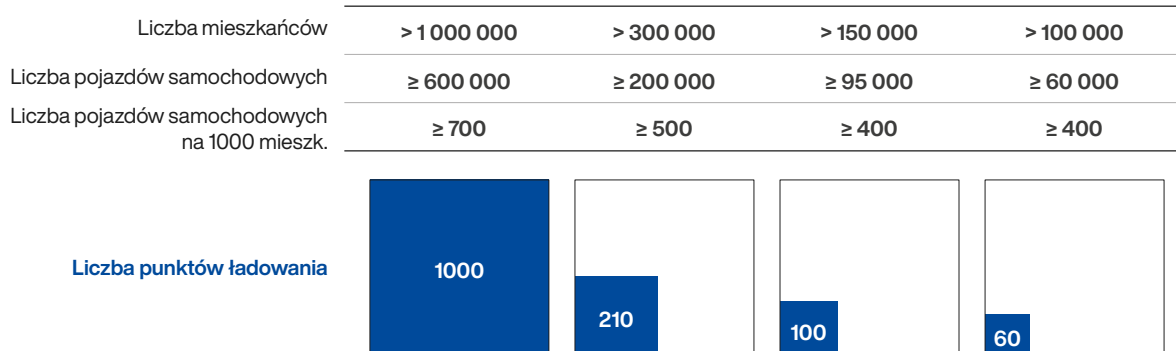


JST, których dotyczą powyższe wymogi udziału autobusów zeroemisyjnych, są zobowiązane do sporządzania **co 36 miesięcy** analizy kosztów i korzyści wykorzystania w komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych

Analizy nie sporządzają JST, które osiągnęły udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na poziomie wyższym niż określony w przepisach dla kolejnego okresu, w którym powinna być przeprowadzona kolejna analiza

### Budowa punktów ładowania w gminach

Minimalna liczba punktów ładowania w ogólnodostępnych stacjach ładowania w gminach (do 31/03/2021)





# Dokumenty strategiczne i regulacje prawne napędzające rozwój elektromobilności

## Polska

### Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Katalog legislacyjnych instrumentów wsparcia nabywców i użytkowników pojazdów elektrycznych

## Akcyza

DO 31/12/2029

1. Zwolnienie PHEV (o poj. silnika spalinowego do 2000 cm<sup>3</sup>)

BEZTERMINOWO

2. Zwolnienie BEV i pojazdów napędzanych wodorem

## Podatek PIT/CIT

Odpis z tytułu zużycia samochodu osobowego będącego BEV stanowi koszt uzyskania przychodu do wartości nieprzekraczającej **225 tys. zł** (pozostałe pojazdy do **150 tys. zł**)

## Parkowanie

BEV zwolnione są z opłat za postój na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania

Zarządca drogi

1. Wyznacza stanowiska postojowe przy ogólnodostępnych stacjach ładowania – BEV i PHEV mogą korzystać z tych miejsc wyłącznie podczas ładowania
2. Może wyznaczyć miejsca parkingowe dla BEV, PHEV i pojazdów napędzanych CNG/LNG również poza ogólnodostępnymi stacjami ładowania w celu promocji pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi

## Buspasy

DO 1/01/2026

Dopuszcza się poruszanie BEV oraz FCEV

Zarządca drogi może uzależnić poruszanie się pojazdów BEV oraz FCEV po buspasach od liczby osób w pojeździe

## Wjazd do stref czystego transportu

Rada gminy może ustanowić **strefę czystego transportu**

Nieograniczony wjazd

### 1. Na mocy ustawy

BEV, pojazdy napędzane wodorem, autobusy szkolne i zeroemisyjne, policja, Siły Zbrojne RP, służby ratownicze, straż pożarna, zarządy dróg

### 2. Na mocy uchwały Rady gminy

- a) Wyłączenie od ograniczeń dla pojazdów nieprzewidzianych w ustawie
- b) Dopuszczenie do poruszania się w strefie pojazdów innych niż wyłączone na mocy ustawy lub uchwały. Wyłącznie:
  - przez **3 lata** od dnia przyjęcia uchwały
  - **za opłatą**

Ograniczony wjazd

1. Pojazdy nieuprawnione na mocy ustawy
2. Pojazdy nieuprawnione na mocy uchwały
3. Pojazdy niedopuszczone na mocy uchwały

# Prognoza rozwoju rynku samochodów elektrycznych w województwie śląskim 2024-2035

## Założenia podstawowe

### Czynniki stymulujące rozwój rynku samochodów elektrycznych

#### Globalne

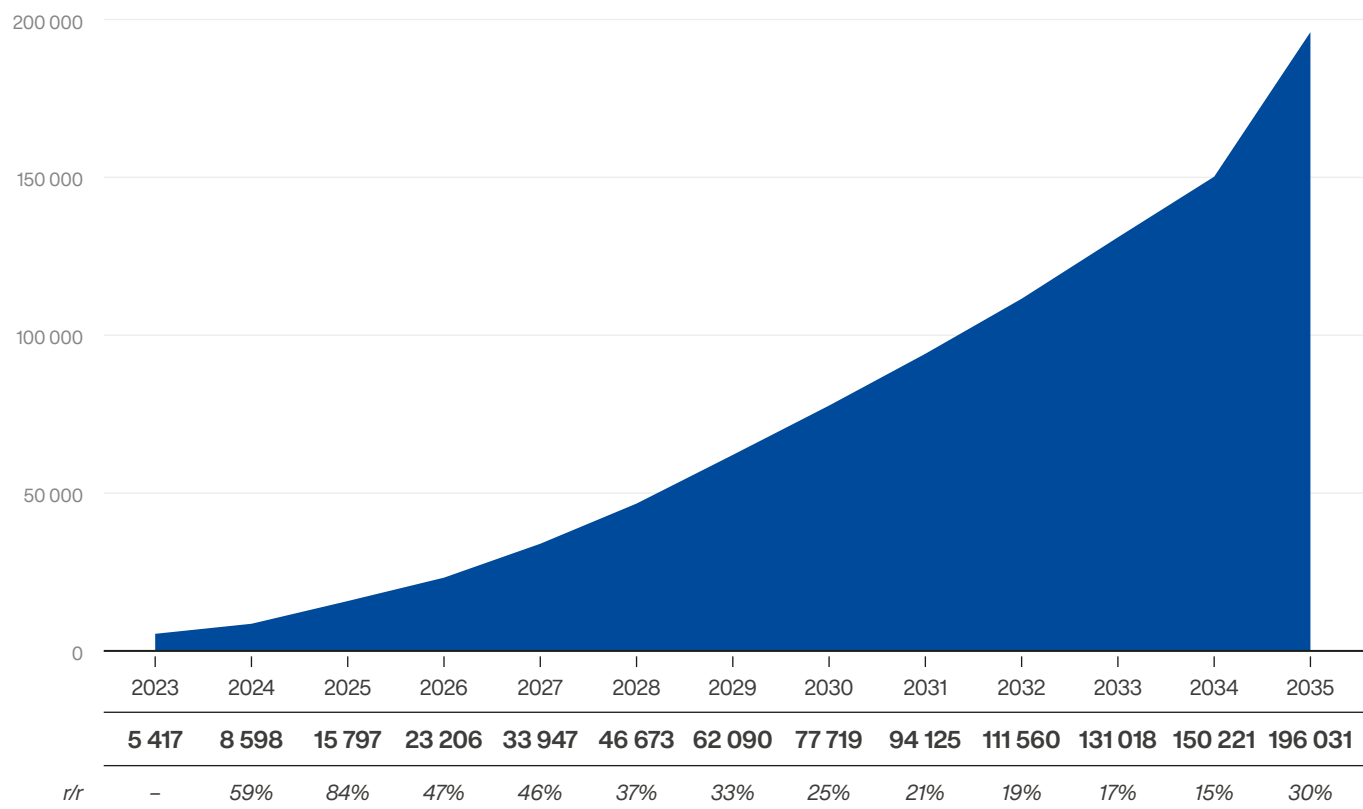
- 1 Kontynuacja dynamicznego wzrostu sprzedaży pojazdów elektrycznych na świecie
- 2 Intensyfikacja legislacyjnego wspierania elektromobilności przez Unię Europejską
- 3 Stopniowe wyrównywanie cen i całkowitego kosztu posiadania (TCO) samochodów elektrycznych i spalinowych
- 4 Wprowadzanie krajowych i regionalnych norm ograniczających sprzedaż samochodów spalinowych
- 5 Plany zakończenia produkcji samochodów spalinowych przez koncerny motoryzacyjne
- 6 Znaczne poszerzenie oferty modelowej samochodów całkowicie elektrycznych w popularnych segmentach
- 7 Coraz większa użyteczność/praktyczność samochodów elektrycznych

#### Krajowe

- 1 Obowiązywanie zachęt przewidzianych w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w tym m.in.:
  - Możliwość darmowego parkowania w publicznych strefach płatnego parkowania
  - Możliwość jazdy po buspasach
  - Zwolnienie z akcyzy
  - Wyższe odpisy amortyzacyjne względem pojazdów spalinowych
- 2 Kontynuacja i optymalizacja finansowego wsparcia ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu „Mój elektryk”
- 3 Rozbudowa sieci ogólnodostępnych punktów ładowania
- 4 Wprowadzanie stref niskoemisyjnego transportu przez jednostki samorządu terytorialnego

# Prognoza rozwoju rynku samochodów elektrycznych w województwie śląskim 2024-2035

## Rozwój parku samochodów całkowicie elektrycznych (BEV)



**Blisko 200 tys. osobowych i dostawczych samochodów całkowicie elektrycznych (BEV) może zostać łącznie zarejestrowanych w województwie śląskim do końca 2035 r. Oprócz czynników natury rynkowej (takich jak coraz atrakcyjniejsza oferta modelowa czy rozbudowa infrastruktury ładowania) kluczowym instrumentem wspierającym rozwój rynku samochodów elektrycznych na Śląsku (podobnie jak w pozostałych regionach Polski) w najbliższych latach pozostanie program NFOŚiGW „Mój elektryk”.**

Prezentowany scenariusz przewiduje m.in. podniesienie limitu ceny maksymalnej osobowych pojazdów zeroemisyjnych dofinansowanych w ramach programu „Mój Elektryk” z 225 tys. zł do 275 tys. zł. Przedmiotowa zmiana (mimo iż limit zostanie utrzymany poniżej średniej ceny BEV sprzedawanych na polskim rynku w grudniu 2023 r.) pozwoli częściowo zrównoważyć negatywny wpływ wzrostu cen elektrycznych samochodów kategorii M1 na liczbę wariantów modelowych, które mogą zostać objęte wsparciem ze środków publicznych. W prognozie założono ponadto podniesienie budżetu programu. Inicjowanym przez władze lokalne czynnikiem stymulującym rozwój parku samochodów elektrycznych na Śląsku będzie natomiast wprowadzanie stref niskoemisyjnego transportu. Według zapowiedzi takie obszary mogą powstać m.in. w Gliwicach.

# Prognoza rozbudowy sieci ogólnodostępnych punktów ładowania w województwie śląskim 2024-2035

## Założenia podstawowe

czynniki wpływające na rozwój rynku ogólnodostępnej infrastruktury ładowania

### Globalne

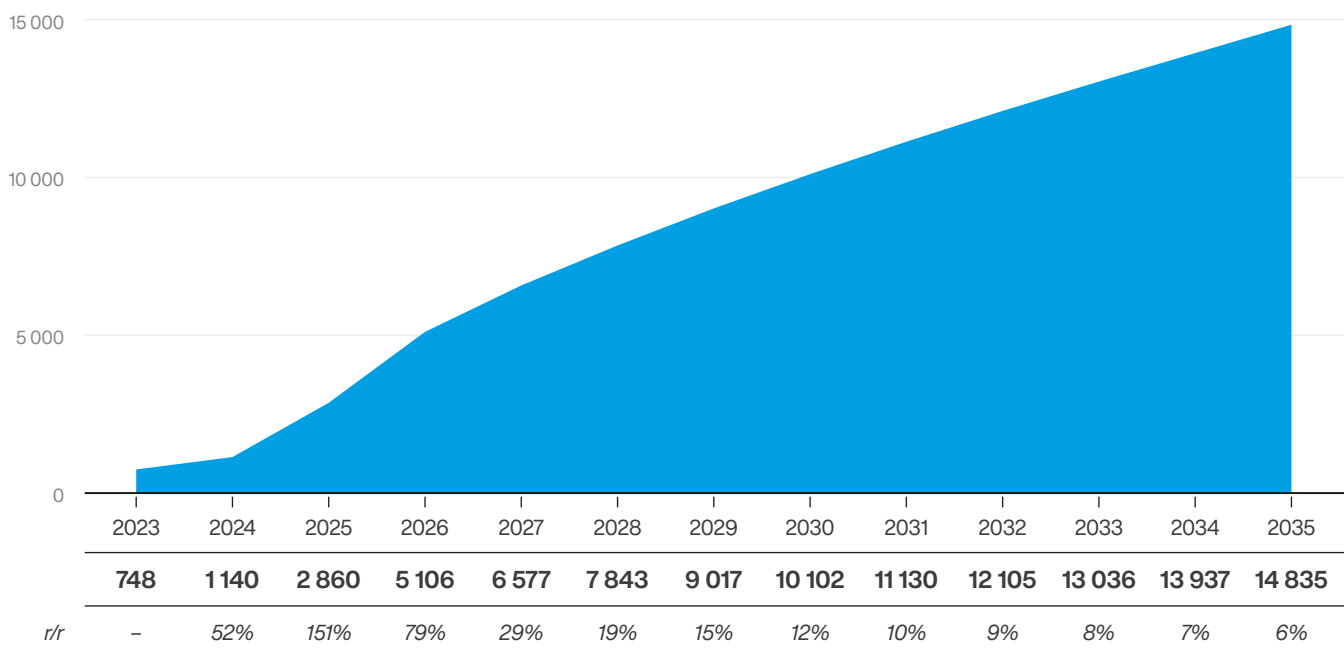
- 1 Inicjowane przez Unię Europejską wsparcie ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w państwach członkowskich
- 2 Zmiana nawyków kierowców w zakresie ładowania EV
- 3 Coraz większe zasięgi samochodów elektrycznych
- 4 Popularyzacja e-roamingu

### Krajowe

- 1 Realizacja planów wdrożeniowych w zakresie infrastruktury ładowania przez wiodących operatorów w Polsce
- 2 Wdrożenie ujętych w „Białej Księdze Nowej Mobilności” zmian prawnych i systemowych wspierających rozbudowę ogólnodostępnych stacji ładowania, w tym m.in.:
  - Obowiązku budowy przyłączy do granicy nieruchomości, na których ma zostać zlokalizowana infrastruktura ładowania
  - Określenia istotnych elementów umów przyłączeniowych, w szczególności:
    - maksymalnego terminu budowy przyłącza ( $\geq 12$  miesięcy)
    - kar umownych za niedotrzymanie terminu budowy przyłącza
  - Umożliwienia budowy przyłącza przez OOSŁ na zasadach określonych w wydanych warunkach przyłączenia z obowiązkiem odkupienia tej infrastruktury przez OSD
  - Uprawnienia OOSŁ do wyboru poziomu napięcia, na którym będzie odbywać się dostarczanie energii elektrycznej
  - Zobowiązania OSD do udzielania wiążącej informacji o możliwościach przyłączenia do sieci infrastruktury ładowania na wniosek OOSŁ
- 3 Kontynuacja i optymalizacja finansowego wsparcia rozbudowy ogólnodostępnych stacji ładowania ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) w ramach programu „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”
- 4 Kontynuacja i optymalizacja finansowego wsparcia rozbudowy infrastruktury elektroenergetycznej ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) w ramach programu „Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych”

# Prognoza rozbudowy sieci ogólnodostępnych punktów ładowania w województwie śląskim 2024-2035

## Sieć punktów ładowania (AC + DC) w stacjach ogólnodostępnych



Niemal 15 tys. ogólnodostępnych punktów ładowania może zostać uruchomionych w województwie śląskim do końca 2035 r. Oprócz czynników natury rynkowej (takich jak wzrost popytu na usługi ładowania związany z rozwojem floty BEV i coraz większa liczba nabywców nieposiadających możliwości ładowania pojazdów zeroemisyjnych z prywatnych źródeł energii) kluczowym czynnikiem wspierającym rozwój infrastruktury będzie realizacja wymogów zawartych w unijnym rozporządzeniu AFIR. Warunkiem niezbędnym do wypełnienia tych celów będzie usprawnienie procedur przyłączeniowych i wsparcie inwestycji rozbudowy punktów ładowania i sieci przesyłowych przez administrację centralną.

Prezentowany scenariusz przewiduje wprowadzenie do polskiego porządku prawnego szeregu (proponowanych w przygotowanej przez PSNM „Białej Księdze Nowej Mobilności”) zmian systemowych oraz regulacji mających na celu zniesienie najbardziej istotnych barier opóźniających rozbudowę infrastruktury ładowania. Wdrożone przepisy doprowadzą w szczególności do istotnego skrócenia czasu realizacji budowy przyłączy ogólnodostępnych stacji ładowania do sieci OSD. Ponadto, mają na celu zmotywowanie OSD do inwestycji w rozbudowę sieci dystrybucyjnych celem przygotowania jej do przyłączania w przyszłości infrastruktury ładowania na skalę masową. W obszarze infrastruktury ogólnodostępnej DC czynnikiem stymulującym wzrost liczby stacji ładowania pozostaną również zoptymalizowane programy wsparcia ze środków publicznych. Na poziomie lokalnym, szczególnie w większych gminach, na rozbudowę infrastruktury ogólnodostępnej wpłyną również pozytywnie kolejne przetargi ogłaszane przez jednostki samorządu terytorialnego.

---

Enefit wszedł na polski rynek w 2016 r., stając się profesjonalnym partnerem dla klientów biznesowych w zakresie zakupu energii i gazu, oferując różnorodne modele rozliczeniowe. Portfolio usług firmy obejmuje również szereg rozwiązań z zakresu efektywności energetycznej, w tym audyty energetyczne oraz modernizację oświetlenia. Enefit w Polsce współpracuje z ponad 2500 firmami z różnych sektorów, w tym FMCG, handlu, przemysłu ciężkiego i lekkiego, logistyki, służby zdrowia oraz branży hotelarsko-gastronomicznej.

Pod marką Enefit Volt firma rozwija sieć publicznych stacji ładowania pojazdów elektrycznych w Estonii, Łotwie i Polsce. Obecnie funkcjonuje 350 stacji, a kolejne 700 jest w fazie inwestycyjnej. Do roku 2028 Enefit planuje pozyskać lokalizacje pod łącznie 5000 stacji ładowania na wszystkich rynkach, w tym 2500 w Polsce. Obecnie infrastruktura ładowania jest dostępna w Bielsku-Białej i Zabrze, a w najbliższych miesiącach dołączą do nich stacje w Gliwicach. Enefit konsekwentnie wspiera rozwój elektromobilności w regionie, dostarczając nowatorskie rozwiązania przyczyniające się do zrównoważonego rozwoju i podnoszenia jakości życia mieszkańców.

Enefit w Polsce jest częścią estońskiej państwowej spółki energetycznej Eesti Energia. Grupa ta jest liderem w produkcji energii wiatrowej w krajach bałtyckich oraz jednym z nielicznych producentów paliw płynnych w Europie. Ambicją Eesti Energia jest wspieranie klientów w planowaniu i realizacji zielonej rewolucji, oferując im wygodne i zrównoważone rozwiązania energetyczne. W 2023 r. przychody Grupy wyniosły 1,9 miliarda euro.

Więcej informacji o Enefit w Polsce na: [www.enefit.pl](http://www.enefit.pl)

---

## Opracowanie powstało na bazie Polish EV Outlook – wiodącej publikacji polskiego rynku elektromobilności

**Polish EV Outlook** to cykliczna, w pełni kompleksowa analiza rynku elektromobilności w Polsce, kluczowa dla planowania i prognozowania biznesowego. Agregowane i przetwarzane dane, które PSNM udostępni uczestnikom rynku, pozwalają na wielowymiarową analizę sektora na poziomie lokalnym i ogólnokrajowym.

Bazy Polish EV Outlook obejmują pogłębione dane dotyczące pojazdów elektrycznych w wielu obszarach tematycznych i na wielu poziomach szczegółowości. Odbiorcy uzyskują również unikalny, niedostępny w żadnym innym źródle, rzetelny i precyzyjny obraz rynku infrastruktury ładowania funkcjonującej w Polsce a ponadto podgląd do prognoz rynkowych rozwoju rynku w Polsce.

Aby uzyskać dostęp do raportu skontaktuj się z nami!

Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności

E-mail: [biuro@psnm.org](mailto:biuro@psnm.org)

Telefon: +48 507 686 158

---

**WYDAWCA**

Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM)  
psnm.org

**ZESPÓŁ REDAKCYJNY**

Albert Kania, Jan Wiśniewski

Łukasz Witkowski  
Dyrektor Operacyjny PSNM

**PARTNER MERYTORYCZNY**

**Enefit** 

**PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD**

Magda Furmanek

Wszelkie prawa zastrzeżone  
Warszawa, 2024

**psnm** WE  
DRIVE  
NEW MOBILITY!

[psnm.org](http://psnm.org)

Partner merytoryczny

**Enefit** 