

PIRE

ZERO

Elektromobilność, a Narodowy Cel Wskaźnikowy (NCW)

Nowe źródło przychodów dla operatorów infrastruktury ładowania

WHITEPAPER

PIRE

Polska Izba Rozwoju
Elektromobilności

ZERO

Wprowadzenie

Szanowni Państwo,

polski rynek elektromobilności wkracza w nowy etap rozwoju. Obok dynamicznego wzrostu liczby pojazdów elektrycznych i rozbudowy infrastruktury ładowania pojawiają się nowe mechanizmy regulacyjne, które mogą realnie wpływać na ekonomię funkcjonowania całego sektora.

Zaliczanie energii elektrycznej z OZE wykorzystywanej w transporcie do realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego stanowi jedną z najważniejszych zmian legislacyjnych ostatnich lat dla branży elektromobilności. Po raz pierwszy operatorzy infrastruktury ładowania otrzymują możliwość uczestniczenia w systemie, który dotychczas był domeną rynku paliw ciekłych i biokomponentów.

Nowe przepisy tworzą szansę na wygenerowanie dodatkowych przychodów wspierających rozwój infrastruktury ładowania, poprawiających rentowność inwestycji oraz przyspieszających transformację transportu w kierunku zeroemisyjnym.

Oddajemy w Państwa ręce opracowanie przygotowane w ramach Projektu ZERO, którego celem jest przedstawienie praktycznych aspektów nowych regulacji oraz wskazanie możliwości, jakie otwierają się przed sektorem elektromobilności.

Zachęcam do aktywnego udziału w budowie nowoczesnego, niskoemisyjnego systemu transportowego w Polsce wspólnie z PIRE i Projektem ZERO.

Dziękuję Autorowi – Jakubowi Zińko za przygotowanie niniejszego opracowania oraz jego wkład w budowanie wiedzy na temat nowych możliwości rozwoju rynku elektromobilności wynikających z włączenia energii elektrycznej do realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego.



Krzysztof Burda

Prezes zarządu

Polska Izba Rozwoju Elektromobilności | PROJEKT ZERO

ZERO

Projekt ZERO to inicjatywa skupiona na przyspieszeniu rozwoju zeroemisyjnego transportu i logistyki w Polsce.

Celem projektu jest wspieranie przedsiębiorstw, organizacji w procesie elektryfikacji transportu i dialogu z administracją centralną poprzez dostarczanie wiedzy, budowanie współpracy między uczestnikami rynku, rozwój projektów badawczo-rozwojowych oraz działania na rzecz tworzenia sprzyjających regulacji i mechanizmów finansowania.

Projekt ZERO integruje przedstawicieli branży transportowej, energetycznej, infrastrukturalnej i technologicznej wokół wspólnego celu, jakim jest skuteczna dekarbonizacja sektora transportu ciężkiego i logistyki.

www.projektzero.com.pl

Od Autora

Szanowni Państwo,

Firmy paliwowe coraz intensywniej poszukują nowych dróg, które pozwolą im sprostać rosnącym wymaganiom związanym z dekarbonizacją transportu. Jednym z kluczowych elementów tej układanki jest **Narodowy Cel Wskaźnikowy** – mechanizm, który z roku na rok podnosi poprzeczkę i skłania rynek do poszukiwania kolejnych sposobów na zwiększanie udziału energii odnawialnej w transporcie.

Przez lata możliwości były jednak dość jasno wyznaczone – w centrum systemu znajdowały się przede wszystkim biopaliwa i biokomponenty. Energia elektryczna pozostawała poza tym obrazem. Dziś ten układ zaczyna się zmieniać. Wraz z najnowszymi regulacjami do systemu NCW wkracza energia elektryczna wykorzystywana w transporcie, otwierając zupełnie nowy obszar możliwości.

To ważna zmiana nie tylko z perspektywy regulacyjnej, ale również biznesowej. Po raz pierwszy infrastruktura ładowania i energia dostarczana do pojazdów elektrycznych mogą stać się elementem mechanizmu, który dotychczas kojarzył się niemal wyłącznie z rynkiem paliw i biopaliw. Dla firm paliwowych oznacza to dostęp do nowego narzędzia realizacji obowiązków NCW, a dla operatorów infrastruktury ładowania – możliwość przekształcenia energii dostarczanej do transportu w dodatkową wartość biznesową.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie zasad działania mechanizmu NCW w sposób możliwie przejrzysty i praktyczny. Dokument odpowiada na najważniejsze pytania dotyczące uczestników rynku, podstaw prawnych, sposobów rozliczania energii elektrycznej oraz potencjalnych korzyści biznesowych wynikających z nowych regulacji.

Mam nadzieję, że publikacja stanie się użytecznym przewodnikiem dla wszystkich podmiotów zainteresowanych wykorzystaniem możliwości, jakie NCW otwiera przed rynkiem elektromobilności.

Zachęcam do współpracy w ramach Projektu ZERO.



Jakub Zińko

JZ Doradztwo

Autor opracowania

Projekt ZERO | Ekspert ds. NCW, Polska Izba Rozwoju
Elektromobilności

1. Cel raportu

Dokument został przygotowany w celu omówienia kluczowych aspektów regulacyjnych związanych z nową możliwością uwzględniania energii elektrycznej dostarczanej do pojazdów drogowych w realizacji **Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW)** dla obszaru elektromobilności.

2. NCW: ustawowe co, kto i jak?

Do 2026 roku realizacja NCW pozostawała wyłącznie w obszarze działalności podmiotów funkcjonujących na rynku paliw ciekłych, biopaliw oraz biokomponentów. Najnowsza nowelizacja ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych rozszerza jednak katalog uczestników tego systemu o podmioty zajmujące się dostarczaniem energii elektrycznej do pojazdów drogowych. Zmiana ta ma istotne znaczenie dla rozwoju rynku elektromobilności. Podmioty prowadzące działalność polegającą na dostarczaniu energii elektrycznej do pojazdów drogowych, które spełniają ustawowe wymagania, mogą nie tylko uczestniczyć w realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW), lecz również uzyskiwać z tego tytułu wymierne korzyści ekonomiczne. Dotychczas NCW nie obejmował sektora elektromobilności, w związku z czym poziom wiedzy operatorów infrastruktury ładowania na temat nowych obowiązków i możliwości regulacyjnych pozostaje ograniczony. Brak szybkiego wdrożenia operatorów infrastruktury ładowania w procesy, mechanizmy oraz zasady funkcjonowania NCW może doprowadzić do sytuacji, w której energia elektryczna wykorzystywana w transporcie stanie się przede wszystkim narzędziem ułatwiającym realizację obowiązków podmiotom paliwowym. Tymczasem powinna być traktowana jako nowe źródło przychodów dla sektora elektromobilności, wspierające dalszy rozwój infrastruktury ładowania oraz zwiększające tempo transformacji transportu w kierunku zeroemisyjnym.

Celem niniejszego dokumentu jest przedstawienie podstaw Narodowego Celu Wskaźnikowego oraz roli, jaką operatorzy infrastruktury ładowania mogą w nim odegrać, w oparciu o zapisy dwóch ustaw:

- **Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych,**
- **Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.**

3. Czym jest Narodowy Cel Wskaźnikowy?

Narodowy Cel Wskaźnikowy (NCW) to termin funkcjonujący w polskim porządku prawnym od 2008 roku, zdefiniowany w sukcesywnie nowelizowanej ustawie o biokomponentach i biopaliwach ciekłych z dnia 25 sierpnia 2006 roku.

Sam termin NCW odnosi się do minimalnego udziału biopaliw, biokomponentów i energii OZE w ogólnej ilości energii wprowadzanej na rynek krajowy w postaci paliw ciekłych i biopaliw. Wraz z kolejnymi nowelizacjami ustawy zmieniały się narzędzia realizacji NCW oraz sposób obliczania jego końcowego poziomu. Przez większość okresu obowiązywania ustawy realizacja celu opierała się niemal wyłącznie na biopaliwach i biokomponentach (np. bioetanolu, estrach metylowych). Dopiero od 2026 roku katalog ten został rozszerzony o energię elektryczną dostarczaną do pojazdów drogowych i kolejowych.

Należy zauważyć, że definicja NCW znajdująca się w **Art. 2 ust. 1 pkt. 24 Ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych** sama w sobie nie nakłada żadnego obowiązku. Obowiązek zdefiniowany jest w **Art. 23 ust. 1** i dotyczy **podmiotów realizujących NCW**, zobowiązane są one do zapewniania minimalnego udziału biopaliw, biokomponentów i energii OZE w ogólnej ilości energii wprowadzanej na rynek krajowy w postaci paliw ciekłych i biopaliw. Oznaczano, że podmiot realizujący NCW, im więcej wprowadzi biopaliw i paliw ciekłych na rynek, tym więcej musi zapewnić wartości energii niskoemisyjnej lub odnawialnej.

4. Definicje

a) Narodowy Cel Wskaźnikowy (NCW)

zdefiniowany w **Art. 2 ust. 1 pkt. 24** ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych

Narodowy Cel Wskaźnikowy – minimalny udział:

- *innych paliw odnawialnych, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i biokomponentów zawartych w paliwach, paliwach lotniczych i paliwach żeglugowych*

stosowanych we wszystkich rodzajach transportu oraz

- *energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii dostarczanej do pojazdów drogowych lub kolejowych*

w ogólnej ilości paliw ciekłych i biopaliw ciekłych, zużywanych w danym roku kalendarzowym w transporcie drogowym lub kolejowym, liczony według wartości energetycznej;

b) Wysokość NCW

zdefiniowany w **Art. 35c** ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych

Wysokość Narodowego Celu Wskaźnikowego wynosi:

- 1) 9,2% – w roku 2025;*
- 2) 10% – w roku 2026;*
- 3) 10% – w roku 2027;*
- 4) 10% – w roku 2028;*
- 5) 10% – w roku 2029.*

c) Obowiązek zdefiniowany w **Art. 23 ust. 1** ustawy z dnia 25 sierpnia 2006r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych

Podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy jest obowiązany do zapewnienia w danym roku kalendarzowym co najmniej minimalnego udziału:

- *innych paliw odnawialnych, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu lub biokomponentów zawartych w paliwach, paliwach lotniczych i paliwach żeglugowych*

stosowanych we wszystkich rodzajach transportu rozporządzanych przez dokonanie jakiegokolwiek czynności prawnej lub faktycznej skutkującej trwałym wyzbyciem się:

- *innych paliw odnawialnych, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu lub biokomponentów zawartych w paliwach, paliwach lotniczych i paliwach żeglugowych*

na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub zużywanych przez ten podmiot na potrzeby własne na tym terytorium lub

- *energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii dostarczanej do pojazdów drogowych lub kolejowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym objętej umową, o której mowa w art. 21c ust. 1,*

w ogólnej ilości paliw ciekłych i biopaliw ciekłych, stosowanych w transporcie drogowym i kolejowym, rozporządzanych przez dokonanie jakiegokolwiek czynności prawnej lub faktycznej skutkującej trwałym wyzbyciem się tych paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub zużywanych przez ten podmiot w danym roku kalendarzowym na potrzeby własne na tym terytorium.



5. Kto uczestniczy w realizacji NCW?

Za realizację Narodowego Celu Wskaźnikowego odpowiadają podmioty realizujące NCW – **przedsiębiorcy zajmujący się wytwarzaniem, importem lub wewnątrzwspólnotowym nabyciem paliw ciekłych**. To na nich spoczywa obowiązek zapewnienia, że w danym roku kalendarzowym udział biopaliw, biokomponentów lub **energii elektrycznej z odnawialnych źródeł** osiągnie co najmniej wymagane ustawą minimum.

Biokomponenty i biopaliwa nabywane bądź produkowane przez podmioty realizujące NCW, muszą spełniać ściśle określone w ustawie kryteria, aby mogły być zaliczone na poczet realizacji NCW. Analogicznie, **energia elektryczna dostarczana do pojazdów drogowych podlega własnym wymogom: musi pochodzić ze źródeł odnawialnych**, co potwierdzane jest poprzez umorzenie gwarancji pochodzenia oraz musi być dostarczana za pośrednictwem odpowiedniej infrastruktury ładowania.

W tym kontekście ustawa o biopaliwach wprowadza nowe pojęcie **operatora infrastruktury ładowania**, definiując go jako operatora stacji ładowania. Pojawia się tu jednak pewna nieścisłość legislacyjna – o ile sama stacja ładowania zdefiniowana jest w art. 2 pkt. 27 ustawy o elektromobilności, o tyle pojęcie „operatora stacji ładowania” jako takie w tej ustawie nie występuje. Zdefiniowany jest tam wyłącznie **operator ogólnodostępnej stacji ładowania**. Przez analogię można przyjąć, że chodzi o podmiot pełniący zbliżoną funkcję – odpowiedzialny za budowę, zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty stacji – tyle, że w odniesieniu do szerszej kategorii infrastruktury, obejmującej również stacje niedostępne publicznie.

6. Definicje dotyczące podmiotów uczestniczących w realizacji NCW

a) **Podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy** zdefiniowany w Art 2 ust. 1 pkt 25 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych

Podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy – każdy podmiot, w tym mający siedzibę lub miejsce zamieszkania poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dokonujący, samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu

- *wytwarzania, importu lub nabycia wewnątrzwspólnotowego*

paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych, który:

- *rozporządza nimi po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez dokonanie jakiejkolwiek czynności prawnej lub faktycznej skutkującej trwałym wyzbyciem się tych paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych lub*
- *zużywa je na potrzeby własne na tym terytorium, z wyłączeniem przywozu paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych przeznaczonych do użycia podczas transportu i przywożonych w standardowych zbiornikach, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008r. o podatku akcyzowym*

b) **Operator infrastruktury ładowania** zdefiniowany w **Art. 2 ust. 1 pkt 16a** ustawy z dnia 25 sierpnia 2006r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych

Operator infrastruktury ładowania – operatora stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024r. poz. 1289, 1853 i 1881) oraz podmiot eksploatujący infrastrukturę ładowania drogowego transportu publicznego;

c) **Stacja ładowania** zdefiniowana w **Art. 2 pkt 27** ustawy z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

stacja ładowania:

a) urządzenie budowlane obejmujące co najmniej jeden punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, związane z obiektem budowlanym, lub

b) wolnostojący obiekt budowlany z zainstalowanym co najmniej jednym punktem ładowania o normalnej mocy lub punktem ładowania o dużej mocy – wyposażone w oprogramowanie wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania, wraz ze stanowiskami postojowymi, których liczba odpowiada liczbie punktów ładowania umożliwiającym jednocześnie świadczenie tej usługi, oraz, w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;

d) **Operator ogólnodostępnej stacji ładowania** zdefiniowany w **Art. 2 pkt. 7** ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Operator ogólnodostępnej stacji ładowania podmiot odpowiedzialny za budowę, zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty ogólnodostępnej stacji ładowania;



7. W jaki sposób energia elektryczna może realizować NCW?

Udział energii elektrycznej dostarczanej do pojazdów drogowych w realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW) odbywa się **na podstawie umowy**, o której mowa w art. 21c ust. 1 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Przepisy ustawy dotyczące tej umowy mają stosunkowo ogólny charakter i w praktyce umożliwiają konstruowanie kontraktów, na mocy których operator infrastruktury ładowania może przypisać dostarczoną przez siebie energię elektryczną wybranemu podmiotowi realizującemu NCW.

Przedmiotem takiej umowy nie jest fizyczna dostawa energii elektrycznej, lecz uzgodnienie pomiędzy stronami, zgodnie z którym energia elektryczna dostarczona do pojazdów drogowych przez operatora infrastruktury ładowania zostanie uwzględniona w rocznym rozliczeniu NCW, podmiotu realizującego NCW. **Innymi słowy, poprzez umowę operator sprzedaje określoną wartość realizacji NCW, którą nabywa podmiot zobowiązany do realizacji celu.**

Należy przy tym podkreślić, że przekazaniu podlega nie cały wolumen energii elektrycznej dostarczonej do pojazdów, lecz wyłącznie jego część kwalifikowana jako energia odnawialna. Wielkość ta jest ustalana **z wykorzystaniem wskaźnika UOZE**, tj. średniego udziału energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii w całkowitym zużyciu energii elektrycznej brutto. Przy czym energię elektryczną uzyskaną z bezpośredniego podłączenia do instalacji wytwarzającej energię z OZE i dostarczaną do pojazdów drogowych zalicza się w całości jako odnawialną. Jednak bezpośrednie połączenie jest raczej rzadkością.

Pomimo, że współczynnik UOZE ogranicza wolumen energii, który może zostać uwzględniony w realizacji NCW, **energia elektryczna charakteryzuje się podwyższoną efektywnością regulacyjną. Wynika to z zastosowania mnożnika**, o którym mowa w art. 23 ust. 2 ustawy, co nadaje tej ścieżce realizacji NCW istotną przewagę względem innych form wypełniania obowiązku.

a) **Umowa** zdefiniowana w Art. 21c.ust. 1/2/3 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych

1. Operator infrastruktury ładowania oraz przewoźnik kolejowy mogą wyrazić, w drodze umowy, zgodę na zaliczenie przez podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy energii elektrycznej z odnawialnych energii dostarczonej przez nich do pojazdów drogowych lub kolejowych na poczet realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 1.
2. Operator infrastruktury ładowania oraz przewoźnik kolejowy w umowie, o której mowa w ust. 1, zobowiązują się, że ilość energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii objęta tą umową nie będzie przedmiotem innej umowy, której skutkiem byłoby zaliczenie tej samej energii elektrycznej na poczet realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 23 ust. 1, przez inny podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy.
3. Spełnienie zobowiązania, o którym mowa w ust. 2, odbywa się przez umorzenie gwarancji pochodzenia, o której mowa w art. 120 ustawy z dnia 20 lutego 2015r. o odnawialnych źródłach energii, w ilości odpowiadającej ilości energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii pobranej z sieci elektroenergetycznej, obliczonej zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 21b.

b) **Obliczanie udziału energii elektrycznej w realizacji NCW** zdefiniowane w Art. 21b. ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych

ilość energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii dostarczonej do pojazdów drogowych lub kolejowych oblicza się według wzoru:

$$I_{oze} = (I_e \cdot U_{oze}) + I_b$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

I_{oze} – ilość energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii dostarczonej do pojazdów drogowych lub kolejowych, wyrażoną w MJ,

I_e – ilość energii elektrycznej dostarczonej z sieci elektroenergetycznej do pojazdów drogowych lub kolejowych, wyrażoną w MJ,

U_{oze} – średni udział energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii w całości zużytej energii elektrycznej brutto, o którym mowa w art. 21a ust. 2, określony w obwieszczeniu, o którym mowa w art. 21a ust. 5,

I_b – ilość energii elektrycznej, o której mowa w art. 21a ust. 3 i 4 (Energję elektryczną z OZE uzyskaną z bezpośredniego podłączenia do instalacji wytwarzającej energję elektryczną z OZE i dostarczaną do pojazdów drogowych w całości zalicza się jako odnawialną.), dostarczonej do pojazdów drogowych, wyrażoną w MJ; w przypadku gdy dany rodzaj energii elektrycznej nie występuje, wpisuje się wartość „0”.

c) **Mnożniki** zdefiniowane w Art. 23 ust. 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych

Minimalny udział, o którym mowa w **Art. 23 ust. 1**, oblicza się według wartości energetycznej poszczególnych biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu, innych paliw odnawialnych i energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii, przy czym ilość:

■ energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii zaliczanej na poczet minimalnego udziału uznaje się za równą **4-krotności jej wartości energetycznej** – w przypadku dostarczenia jej w drodze ładowania;

■ energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii zaliczanej na poczet minimalnego udziału uznaje się za równą **1,5-krotności jej wartości energetycznej** – w przypadku dostarczenia jej do pojazdów kolejowych;

- biokomponentów wytworzonych z surowców określonych w załączniku nr 1 do ustawy zaliczanych na poczet minimalnego udziału uznaję się za równą **2-krotności ich wartości energetycznej**;
- biokomponentów, innych paliw odnawialnych, ciekłych paliw węglowych pochodzących z recyklingu i gazowych paliw węglowych pochodzących z recyklingu zawartych w paliwach lotniczych i w paliwach żeglugowych zaliczanych na poczet minimalnego udziału uznaję się za równą **1,2-krotności ich wartości energetycznej**.

8. Podsumowanie

Zaliczanie energii elektrycznej do systemu realizacji **Narodowego Celu Wskaźnikowego** stanowi istotny krok w kierunku pełniejszej integracji sektora elektromobilności z krajową polityką dekarbonizacji transportu. Po raz pierwszy energia dostarczana do pojazdów elektrycznych została uznana za instrument realizacji obowiązków regulacyjnych, które dotychczas pozostawały domeną rynku paliwowego.

Nowe regulacje tworzą dla operatorów infrastruktury ładowania możliwość budowy dodatkowego źródła przychodów niezależnego od sprzedaży samej usługi ładowania. Dzięki możliwości zawierania umów z podmiotami realizującymi NCW energia elektryczna wykorzystywana w transporcie zyskuje wymierną wartość. Szczególne znaczenie ma **zastosowanie mnożnika 4x dla energii odnawialnej dostarczanej do pojazdów drogowych**, co czyni elektromobilność jednym z najbardziej efektywnych sposobów realizacji obowiązków Narodowego Celu Wskaźnikowego.

Jednocześnie rynek znajduje się obecnie na początku procesu wdrażania nowych regulacji. Oznacza to, że podmioty, które odpowiednio wcześniej przygotowują swoje organizacje, procesy raportowe oraz modele współpracy z podmiotami paliwowymi, mogą uzyskać istotną **przewagę konkurencyjną**. W najbliższych latach NCW może stać się jednym z kluczowych elementów wspierających ekonomię infrastruktury ładowania oraz finansowanie dalszego rozwoju sieci stacji w Polsce.

Operatorzy infrastruktury ładowania przestają być wyłącznie dostawcami usług ładowania. Dzięki zmianom w systemie NCW stają się również uczestnikami rynku wartości regulacyjnej energii odnawialnej. Podmioty, które odpowiednio wcześniej przygotowują się do wykorzystania nowych możliwości, mogą nie tylko zwiększyć przychody, ale również aktywnie współtworzyć przyszły model funkcjonowania rynku elektromobilności w Polsce.

9. Rekomendacje dla operatorów infrastruktury ładowania

1. Zweryfikuj dostępność i jakość danych

Podstawą uczestnictwa w systemie NCW będzie możliwość precyzyjnego wykazania ilości energii dostarczonej do pojazdów. Operatorzy powinni przeprowadzić audyt systemów pomiarowych oraz zweryfikować możliwość raportowania danych zgodnie z wymaganiami regulacyjnymi.

2. Opracuj strategię zarządzania energią OZE

Należy przeanalizować możliwości wykorzystania energii odnawialnej, w tym zakupu i umarzania gwarancji pochodzenia oraz integracji stacji ładowania z własnymi źródłami OZE. Pozwoli to maksymalizować wolumen energii kwalifikowanej do realizacji NCW.

3. Przygotuj organizację do współpracy z podmiotami realizującymi NCW

Warto już dziś rozpocząć dialog z podmiotami paliwowymi realizującymi NCW, również przy wsparciu wyspecjalizowanych organizacji i firm. Wczesne wypracowanie standardów współpracy oraz modeli rozliczeń może pozwolić na lepsze wykorzystanie potencjału rynku po jego pełnym uruchomieniu.

4. Uwzględnij przychody z NCW w planach biznesowych

Operatorzy powinni rozpocząć analizę wpływu mechanizmu NCW na rentowność infrastruktury oraz uwzględnić potencjalne przychody regulacyjne w modelach finansowych nowych inwestycji.

5. Buduj kompetencje regulacyjne

Nowy rynek będzie wymagał znajomości przepisów dotyczących NCW, OZE, gwarancji pochodzenia oraz raportowania danych. Rozwój kompetencji wewnętrznych lub współpraca z wyspecjalizowanymi organizacjami i doradcami może stać się istotnym elementem przewagi konkurencyjnej.

6. Traktuj NCW jako element długoterminowej strategii

NCW nie powinien być postrzegany wyłącznie jako dodatkowy bonus finansowy. W perspektywie kolejnych lat może stać się jednym z fundamentów ekonomicznych rynku ładowania pojazdów elektrycznych, wspierającym rozwój infrastruktury oraz przyspieszającym transformację transportu w kierunku zeroemisyjnym.

PIRE

ZERO

2026