

Opłaty za ładowanie samochodów elektrycznych w sieci GreenWay Polska

Dowiedz się więcej

I.	Opłaty: przyczyny wprowadzenia	1
II.	Co wpływa na cenę usługi	1
III.	Podstawa rozliczania: kWh	3
IV.	Koszty jazdy autem elektrycznym	3
V.	Porównanie do cen w innych krajach	4
VI.	Sposób wnoszenia opłat	5

I. Opłaty: przyczyny wprowadzenia

1. Dlaczego Greenway wprowadza opłaty, jeżeli do tej pory infrastruktura ładowania dostępna jest bezpłatnie.

Bezpłatny dostęp do infrastruktury miał charakter przejściowy i wynikał z tego, że założyliśmy, iż uruchomienie płatności nastąpi dopiero, gdy zbudujemy szkieletową sieć kilkudziesięciu ładowarek w Polsce i stworzymy sprawną obsługę klienta. Pierwsze ładowarki pozwalały nam też testować funkcjonowanie sieci w warunkach jej rzeczywistego wykorzystania. To udało się nam się właśnie osiągnąć.

Ładowarki Greenway pozwalają na kilkunastokrotnie szybsze naładowanie samochodu elektrycznego niż jest to możliwe w warunkach domowych. Nasza usługa polega więc na stworzeniu możliwości technicznych, wynikających z zastosowanie nowoczesnych i drogiej urządzeń, do ładowania samochodu elektrycznego w ciągu kilkunastu lub kilkudziesięciu minut. Nie ma możliwości, aby usługa taka mogła być świadczona i rozwijana w dłuższym okresie bez zapewnienia odpowiednich przychodów.

Dodatkowo nie ma w Polsce – poza Greenway – firmy, która zapewnia dostęp do ogólnopolskiej sieci szybkich ładowarek oraz rozbudowaną obsługę klienta.

II. Co wpływa na cenę usługi

2. W jaki sposób skalkulowana została cena z usługi?

- Energia elektryczna i utrzymanie łącza

Podstawowy wpływ ma cena pozyskania energii elektrycznej (koszty zakupionej energii oraz koszty operatora dystrybucyjnego, do którego sieci przyłączona jest ładowarka). Z uwagi na fakt, że nasze ładowarki mają zapewniać wysoką szybkość ładowania muszą one dysponować wysoką

mocą przyłączeniową, co generuje znaczne koszty stałych opłat dystrybucyjnych. Miesięczna opłata za utrzymanie przyłącza elektroenergetycznego dla stacji szybkiego ładowania może być nawet kilkaset razy wyższa¹ niż taka sama opłata dla domowego przyłącza pozwalającego na wolne ładowanie.

- **Utrzymanie i serwis ładowarki**

Kolejnym elementem są koszty utrzymania i serwisowania ładowarki, zapewnienie sprawności, czystości i bezpiecznej pracy – niezbędne są tu okresowe przeglądy, pojawiają się koszty napraw wynikających z uszkodzeń.

- **Całodobowa obsługa klienta i monitoring infrastruktury**

Świadczona usługa ładowania to nie tylko utrzymanie infrastruktury technicznej, ale także koszty całodobowej obsługi klienta oraz monitorowania naszej infrastruktury. Jest to bardzo ważny element naszych usług, dzięki któremu jesteśmy w stanie oferować je na najwyższym poziomie.

- **Koszt inwestycji**

Nie można także zapomnieć o kosztach samej inwestycji, które wynoszą ok. 150 tys. zł na jedną lokalizację. Jedynie część z nich została sfinansowana z dotacji Komisji Europejskiej. Cena usługi musi więc także uwzględniać zwrot z wydatkowanych przez nas środków.

- **Założenia dotyczące wykorzystania**

Ostatnim czynnikiem jest zakładany poziom wykorzystania infrastruktury, który pozwala na zwrot ponoszonych kosztów i nakładów. Przy kalkulacji ceny przyjęliśmy go na poziomie przewidywanym dopiero za kilka lat, kiedy liczba samochodów na polskich drogach wzrośnie wielokrotnie. Oznacza to, że w najbliższych latach cena usług nie będzie pokrywała naszych kosztów – dopiero rozwój rynku pozwoli na zarabianie na tych usługach.

3. Z czego wynika poziom zróżnicowania opłat między AC i DC?

Ładowarka prądu zmiennego (AC) to urządzenie, które z zasady nie przetwarza energii elektrycznej pobieranej z publicznej sieci. Transformacja na prąd stały, potrzebny do ładowania akumulatorów, następuje w instalacji zamontowanej fabrycznie w samochodzie. Z tego względu ładowarka AC to urządzenie znacznie prostsze (a więc tańsze), a niewielka szybkość ładowania wynika z ograniczeń transformatora zamontowanego wewnątrz auta.

Ładowarka prądu stałego (DC) to dużo bardziej skomplikowane (i droższe) urządzenie, które transformuje prąd zmienny z sieci na prąd stały. W tym przypadku nie ma już ograniczenia mocy transformatorów w autach, a więc są to urządzenia z zasady o znacznie większej mocy.

Zróżnicowanie cen między AC i DC wynika zatem z innych kosztów budowy i eksploatacji infrastruktury szybkiego i półszybkiego ładowania. Podobne koszty są jedynie związane z obsługą klienta.

4. Z czego wynika inna struktura i poziom cen roamingowych?

Rozliczanie opłat roamingowych opartych na minutach oraz ich poziom wynika z zawartych przez nas porozumień z naszymi partnerami roamingowymi. W sytuacji, jeżeli uda nam się porozumieć co do innego modelu rozliczeń, dopasujemy do tego nasz aktualny cennik.

¹ Przy obecnym poziomie taryf dystrybucyjnych w Polsce koszt przyłącza o mocy 150 kW oznacza opłaty dla jednej ładowarki na poziomie ponad 2 tys. zł miesięcznie, niezależnie od stopnia jej wykorzystania.

III. Podstawa rozliczania: kWh

5. Dlaczego rozliczenia bazują na kWh?

Zapytaliśmy naszych klientów, jakie są ich preferencje. Uzyskana odpowiedź jest jednoznaczna. Ponad 70% z nich zarekomendowała nam stosowanie ceny opartej na kWh.

Uważamy również, że jest to najwłaściwszy sposób rozliczeń, gdyż samochód elektryczny wykorzystuje właśnie kWh do napędu. Taki system jest dlatego bardziej zrozumiały dla klienta niż oparty na minutach.

6. Dlaczego wprowadzona jest dodatkowa opłata za minuty?

Bazując na rozliczeniach z kWh niezbędne jest wprowadzenie opłat za ponadnormatywne zajmowanie ładowarki. W sytuacji braku takich opłat jest ryzyko, że miejsca przy stacji ładowania będą zajęte po zakończeniu ładowania i tym samym dostęp do ładowarki dla kolejnych użytkowników będzie ograniczony. Podłączonego samochodu nie można odłączyć bez udziału osoby, która inicjowała ładowanie, musimy zatem motywować je do opuszczania miejsc, kiedy proces ładowania się zakończył. Dodatkowe opłaty za minuty mają więc na celu zwiększenie dostępności do naszych ładowarek dla wszystkich zainteresowanych.

7. Z czego wynikają okresy, po których następować ma naliczenie opłat za minuty? Dlaczego na DC jest tylko 45 minut?

Okresy te zdefiniowaliśmy na podstawie analizy czasu trwania ładowania na naszych stacjach. Naszym celem było to, aby w zdecydowanej większości przypadków opłata ta nie była naliczana - inaczej mówiąc - aby naładowanie baterii następowało przed uruchomieniem dodatkowych płatności.

IV. Koszty jazdy autem elektrycznym

8. Jaka jest struktura ładowania pojazdów elektrycznych? Ile z ładowarek drogowych, a ile z domowych?

Z deklaracji naszych klientów wynika, że jedynie 30% potrzeb związanych z ładowaniem ma być w przyszłości zaspokajanych na stacjach publicznych, w tym w części na stacjach szybkiego ładowania. Wg danych światowych jest to jeszcze mniej – między 10% a 20%. Zakładamy, że w podobnym zakresie klienci będą korzystać z naszych ładowarek w przyszłości.

9. Czy korzystanie z samochodu elektrycznego będzie opłacalne po wprowadzeniu opłat za ładowanie?

Koszt przejechania 100 km (przy zużyciu na poziomie 18 kWh/100 km)² i ładowania się na szybkiej ładowarce oznacza wydatek 34 zł. Jest to równowartość 7,4 litrów ON lub benzyny. Tak więc koszt ten jest porównywalny z zużyciem ekonomicznego samochodu spalinowego.

Trzeba jednak pamiętać, że usługi szybkiego ładowania są uzupełnieniem dla ładowania samochodu w warunkach domowych (w nocy) lub na stacjach wolnego ładowania (w dużej mierze bezpłatnych). Odbywają się w większości przypadków jedynie w sytuacji, gdy kierowca

² Jest to realne zużycie średnioroczne dla Nissan Leaf.

chce przejechać dłuższy dystans lub gdy zabraknie energii po pokonaniu większej liczby kilometrów w mieście, w ciągu dnia.

Przyjmując, że 20% energii pochodzi z szybkich ładowarek, 70% jest pobieranych w domu (przy cenie z taryfy nocnej 0,32 zł/kWh, a 10% z bezpłatnych ładowarek) koszt przejechania 100 km to równowartość 2,4 litra na 100 km.

V. Porównanie do cen w innych krajach

10. Ceny w innych krajach ładowania DC

Zaproponowany poziom (1,89 zł/kWh) jest jednym z niższych oferowanych przez podobne firmy do naszej. Dla przykładu średnie ceny szybkiego ładowania w wybranych krajach są następujące (zł za kWh):

- Austria 3,20 zł
- Dania 3,06 zł
- Belgia 2,90 zł
- Bułgaria 2,75 zł
- Hiszpania 2,65 zł
- Włochy 2,64 zł
- Holandia 2,56 zł
- Rumunia 2,50 zł
- Czechy 2,19 zł
- Niemcy 1,95 zł
- Słowacja 1,89 zł
- Norwegia 1,89 zł
- Francja 1,44 zł
- Wielka Brytania 1,42 zł

Średnia dla tych rynków wynosi 2,36 zł/kWh.

Cena na poziomie 1,89 zł/kWh jest równa średniej cenie ładowania w Norwegii, ale pamiętać należy są koszty energii w tym kraju jest znacznie niższe niż w Polsce (średnia cena energii w Norwegii dla gospodarstwa domowego wynosi 0,42 zł/kWh).

W Europie są rynki, gdzie cena usługi jest niższa (np. Francja, Wielka Brytania – średnia na poziomie 1,4 zł/kWh), ale są to rynki, gdzie funkcjonują rozbudowane systemy wsparcia dla firm inwestujących i eksploatujących infrastrukturę ładowania.

11. Ceny w innych krajach ładowania AC

Porównaliśmy koszty usług na ładowarkach AC z naszymi cenami (1,19 zł/kWh). Średnie ceny w innych krajach wynoszą:

- Norwegia 3,30 zł
- Dania 2,99 zł
- Niemcy 2,61 zł
- Francja 2,21 zł
- Włochy 1,55 zł
- Finlandia 1,26 zł
- Słowacja 1,19 zł

- Belgia 1,05 zł
- Holandia 0,92 zł

Średnia z przebadanych przez nas rynków wyniosła 1,98 zł/kWh. Proponowana przez nas cena jest więc istotnie niższa od tej średniej.

VI. Sposób wnoszenia opłat

12. Dlaczego wprowadzony jest obowiązek podawania kart płatniczych w procesie rejestracji? Dlaczego Greenway chce samodzielnie pobierać środki z konta klienta?

Wprowadzany przez nas model ma na celu znaczące uproszczenie procesu rozliczeń i obniżenie jego kosztów. Z przeprowadzonych przez nas badań rynkowych wynika, że jest on również preferowany przez naszych klientów, gdyż znacząco ułatwia rozliczenie (nie wymaga podejmowania żadnych działań po stronie naszego klienta).

13. Dlaczego akceptowane będą tylko karty w systemie Visa i MastrCard?

Karty Visa i MastrCard to zdecydowanie najbardziej popularne karty w Polsce i na świecie. Są one obsługiwane przez naszego operatora płatności tPay. Mają możliwość realizowania transakcji internetowych, co jest warunkiem prawidłowego rozliczania w zastosowanym przez nas systemie płatności za usługi ładowania.

14. W jaki sposób będą mogły korzystać z usługi ładowania osoby, które nie posiadają karty płatniczej lub kredytowej?

Po wprowadzeniu usług płatnych podanie danych swojej karty płatniczej lub kredytowej w systemie Visa lub MasterCard będzie obowiązkowe. Dane karty będą służyły nie tylko do płatności, ale także do weryfikacji. Dzięki temu każda osoba, która dokona pełnej lub jednorazowej rejestracji od razu uzyska możliwość uruchomienia ładowarki za pomocą Portalu Kierowcy. Stąd też bez podania danych karty nie będzie możliwości korzystania z naszych usług. Warto podkreślić, że obecnie w wielu bankach w Polsce kartę w systemie Visa i MasterCard można uzyskać od ręki.

15. Dlaczego rozliczenia dokonywane są raz w miesiącu, a nie po każdej sesji ładowania?

Wprowadzany przez nas model ma na celu znaczące uproszczenie procesu rozliczeń i obniżenie jego kosztów. Na początku świadczenia usług płatnych zamierzamy dokonywać rozliczeń raz w miesiącu, aby mieć pewność, że wszystkie nasze procesy przebiegają poprawnie.

W przyszłości zakładamy jednak, że rozliczenia dla klientów indywidualnych będą dokonywane po każdej sesji ładowania.

16. Dlaczego klienci będą mieli do wyboru tylko jedną formę płatności, tj. za pomocą karty płatniczej lub kredytowej? Czy Greenway przewiduje również wprowadzenie innych form płatności, np. BLIK, PayU, przelew?

Zdecydowaliśmy się na uruchomienie modelu płatności za pomocą kart płatniczych na podstawie wyników badań ankietowych wśród naszych klientów. Większość osób wskazała właśnie tą formę płatności jako preferowaną. Zaletą tego typu rozliczeń jest szybkość i wygoda. Zależy nam na tym, żeby takie były właśnie atuty naszych usług. Nie wykluczamy, że w przyszłości zdecydujemy

się na rozszerzenie form płatności o inne narzędzia, które również wpisują się w przyjętą przez nas strategię.

O GreenWay Polska:

GreenWay Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni jest częścią międzynarodowej grupy Greenway, działającej w obszarze elektromobilności. Obecnie realizowana sieć ładowania jest finansowana ze środków unijnych, w ramach instrumentu łącząc Europę. Spółka planuje także rozwój sieci wraz z zainteresowanymi partnerami. Oprócz usług ładowania, firma świadczyć będzie także usługę zarządzania infrastrukturą ładowania na zlecenie innych podmiotów.

Aktualizowana na bieżąco mapa sieci GreenWay (działających i planowanych stacji):

<http://www.greenwaypolska.pl/pl/siec-greenway>

Więcej informacji:

Edyta Szczęśniak

PR Manager GreenWay Polska

tel. 509 785 914, edyta.szczesniak@greenwaypolska.pl