



Informacja prasowa

30 maja 2023

Samochody elektryczne w Warszawie: darmowy postój w strefie płatnego parkowania atrakcyjny dla kierowców „elektryków”

– w ciągu roboczego tygodnia średnio 5-7 procent zaparkowanych w SPPN Śródmieście i Mokotów samochodów to auta z zielonymi tablicami rejestracyjnymi
– w SPPN Mokotów najwięcej aut elektrycznych parkuje przy ul. Raclawickiej, natomiast w SPPN Śródmieście przy ul. Nowogrodzkiej
– w SPPN Mokotów najwięcej aut elektrycznych parkuje przed południem, a w Śródmieściu – w godzinach popołudniowych. Dla aut spalinowych nie zanotowano takich różnic. Może to świadczyć o różnicach w zwyczajach właścicieli samochodów z napędem tradycyjnym i elektrycznym
– w 2022 r. 2,7 procent wszystkich zarejestrowanych w Warszawie aut osobowych stanowiły samochody elektryczne – to ponad dwa razy więcej niż średnia krajowa
– udział zaparkowanych „elektryków” wśród wszystkich aut w badanych SPPN jest wyraźnie wyższy niż wynika z danych rejestracyjnych aut. Może to świadczyć o tym, że darmowe parkowanie dla aut elektrycznych w warszawskiej strefie spełnia swoją rolę, ale w grę wchodzi także inne potencjalnie przyczyny. Należy też pamiętać, że badanie ma również swoje ograniczenia

Dane ze Strefy Płatnego Parkowania na warszawskim Mokotowie i w Śródmieściu pokazują, przy których ulicach parkuje najwięcej aut z zielonymi tablicami i jaką część wszystkich samochodów stanowią. W ciągu roboczego tygodnia jest ich nawet 5-7 procent, co jest odsetkiem znacznie wyższym, niż na innych polskich drogach. Zebrane w ramach raportu opracowanego m.in. przez markę Volkswagen informacje sugerują, że darmowy postój w strefie jest atrakcyjny dla kierowców „elektryków”, co z kolei oznacza, że wprowadzenie takich przepisów działa.

Warszawa jest nie tylko administracyjną stolicą kraju, ale spełnia również nieformalną funkcję stolicy polskiej elektromobilności. To tu rejestruje się najwięcej aut elektrycznych w Polsce, a dane [PSPA](#) wskazują, że w tym mieście w 2022 roku sprzedano co piąty nowo zarejestrowany samochód elektryczny i hybrydę plug-in w Polsce. Ponadto w zeszłym roku „elektryki” miały w Warszawie ponad 2 razy wyższy odsetek wśród wszystkich zarejestrowanych aut osobowych niż średnio w Polsce. Tyle mówią statystyki, ale powstający z nich obraz warto uzupełnić opisem realnych sytuacji na warszawskich ulicach. W tym celu marka Volkswagen i InsightOut Lab wykorzystali dane na temat parkowania w dwóch warszawskich Strefach Płatnego Parkowania Nistrzeżonego (SPPN) – mokotowskiej i śródmiejskiej, dostarczone przez firmę Smart Factor. Z analiz wynika, że „elektryki” są w nich jeszcze bardziej widoczne niż w innych częściach Warszawy. Jedną z efektywnych zachęt dla kierowców do zakupu „elektryka” jest darmowy postój w granicach SPPN, a większa obecność takich pojazdów z kolei stanowi bezsprzeczną korzyść dla środowiska zatłoczonego centrum miasta.

Warszawa stolicą elektromobilności

Zgodnie z informacją uzyskaną przez InsightOut Lab z Urzędu m.st. Warszawy, w 2022 r. zarejestrowano w stolicy 116 tys. samochodów osobowych, z czego 3149 to auta z napędem wyłącznie elektrycznym. Przekłada się to na 2,7-procentowy udział tego typu pojazdów w ogólnej liczbie rejestracji. A jak Warszawa prezentuje się pod tym względem na tle całego kraju? Aby się tego dowiedzieć wykorzystajmy statystyki [CEPiK](#) oraz dane, publikowane

Kontakt

Volkswagen PR

Hubert Niedzielski

Kierownik ds. PR

Tel: +48 690 406 278

hubert.niedzielski@volkswagen.pl

Izabela Czarnecka

Specjalista ds. PR

Tel: +48 690 406 354

izabela.czarnecka@volkswagen.pl



Więcej informacji:

www.vw-press.pl

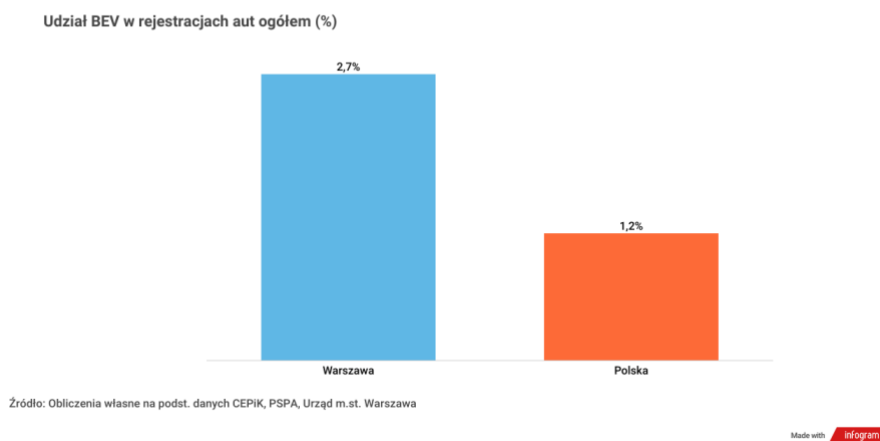


Informacja prasowa

przez [PSPA](#). Według CEPIK w Polsce w 2022 r. zarejestrowano 1,13 mln samochodów osobowych. Z raportu „Polish EV Outlook 2023” PSPA wynika, że w tym czasie rejestracji aut elektrycznych było 13,9 tys. Widzimy zatem, że w Polsce auta w pełni elektryczne stanowiły w 2022 r. ok. 1,2 procent wszystkich rejestracji.

„Nasi warszawscy dealerzy bardzo często toczą z klientami rozmowy na temat elektrycznych modeli Volkswagena – właśnie w Warszawie modele z rodziny ID. znajdują też najczęściej swoich nabywców i użytkowników. Uznaliśmy, że przeprowadzenie badania pozwalającego określić częstotliwość pojawiania się ‘elektryków’ w danych strefach miasta może przyczynić się do wyciągnięcia ciekawych i wielopłaszczyznowych wniosków – także w kontekście rozwoju infrastruktury potrzebnej do obsługi samochodów elektrycznych” – mówi Paweł Szufiak, dyrektor marki Volkswagen.

W 2022 r. w Warszawie udział aut elektrycznych w rejestracjach aut ogółem był ponad 2 razy wyższy niż dla całego kraju



Spójrzmy jeszcze na dane na temat wszystkich aut zarejestrowanych w Warszawie (na koniec 2022 r.). W stolicy zarejestrowanych jest więcej aut elektrycznych w stosunku do ogółu samochodów niż wynosi ten wskaźnik dla całego kraju. Zgodnie ze statystykami udostępnionymi przez Urząd m.st. Warszawy w odpowiedzi na interpelację radnego Marka Szolca, na koniec grudnia 2022 r. w rejestrach stolicy widniało ogółem 1,62 mln samochodów osobowych, z czego nieco ponad 10 tys. stanowiły auta elektryczne. Zatem na koniec 2022 r. udział „elektryków” w ogólnej liczbie aut w stolicy wynosił 0,6 procent. Tymczasem ostatnie dostępne dane Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów ([ACEA](#)) za 2021 r. wskazują, że odsetek ten dla całej Polski wynosił jedynie 0,1 procent. Można zakładać, że mimo dynamicznego wzrostu rejestracji BEV w Polsce (o ponad 90 procent rok do roku w 2022 r.), ten wskaźnik w 2022 r. nie zmienił się zasadniczo.

W Strefach Płatnego Parkowania jeszcze więcej aut z zielonymi tablicami

Z danych rejestracyjnych wynika, że Warszawa wyróżnia się na tle kraju pod względem udziału aut elektrycznych w ogólnej liczbie aut. Dane firmy Smart Factor pokazują, że na ulicach dwóch SPPN (Mokotów, Śródmieście) ten wskaźnik jest jeszcze wyższy. Z monitoringu aut zaparkowanych w tych obszarach miasta wynika, że od poniedziałku do piątku 5 procent w SPPN Śródmieście i 7 procent aut w SPPN Mokotów miało zielone tablice. W liczbach bezwzględnych było to 35 tys. BEV vs. 625 tys. aut spalinowych (ICE) dla



Informacja prasowa

Śródmieścia, i odpowiednio 37 i 506 tys. dla Mokotowa. Przy tym danych dla SPPN nie należy porównywać między sobą, gdyż były zbierane w nieco inny sposób.

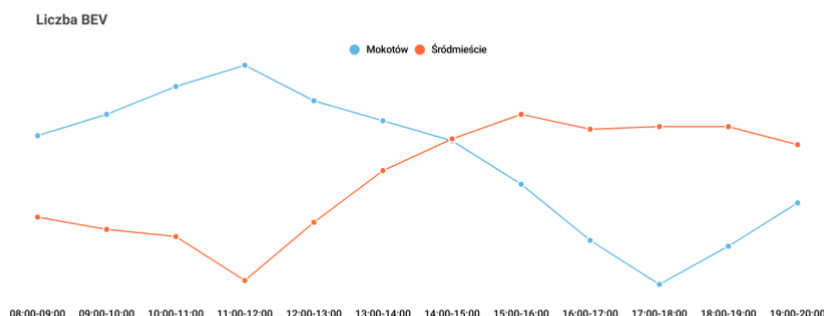
Oczywiście nie wszystkie „elektryki” mają zielone tablice, ale stanowią one wyraźną większość. To cecha wyróżniająca auta rejestrowane od początku 2020 r. Wg danych [PSPA](#), w styczniu 2020 r. całej Polsce było jedynie 5,4 tys. takich pojazdów wobec ponad 31 tys. w grudniu 2022 r. Warto też nadmienić, że zielone tablice są w Polsce przyznawane również samochodom wodorowym, lecz w przypadku omawianego badania ten fakt jest praktycznie pomijalny, ze względu na ich wciąż nikłą liczbę na polskich drogach. Wg [PSPA](#), w kwietniu 2023 r. takich aut osobowych było w całej Polsce niespełna 180.

„W Polsce wprowadzenie zielonych tablic rejestracyjnych jest znaczącym ułatwieniem dla służb kontrolnych, ponieważ w prosty sposób można rozpoznać pojazd elektryczny” – zauważa Maciej Mazur, dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych. „Warto dodać, że w Polsce samochody zeroemisyjne mają m.in. możliwość jazdy po buspasach czy darmowego parkowania w płatnych strefach. Z takich przywilejów mogą jednak korzystać również kierowcy pojazdów elektrycznych zarejestrowanych przed 2020 r., którzy nie zdecydowali się później na wymianę standardowych, białych tablic na tablice zielone. Należy również podkreślić, że wprowadzenie zielonych tablic pozytywnie wpływa na rozpoznawalność i popularyzację samochodów elektrycznych” – podsumowuje Maciej Mazur, dyrektor zarządzający PSPA.

Liczba zaparkowanych aut elektrycznych w SPPN Mokotów i Śródmieście waha się w zależności od pory dnia. Najwięcej zaparkowanych aut z zielonymi tablicami w mokotowskiej SPPN stoi w godzinach przedpołudniowych. Szczyt na poziomie 4,1 tys. przypada między godziną 11 a 12. Ta liczba spada w godzinach popołudniowych do zaledwie 1,8 tys. między godz. 17 a 18. W SPPN Śródmieście widać odwrotny trend. Najmniej „elektryków” (1,9 tys.) zaobserwowano między godz. 11 a 12, a najwięcej – między godz. 15 a 16 (3,6 tys.). Natomiast liczba zaparkowanych „spalinówek” w obu częściach SPPN w zależności od pory dnia różni się bardzo nieznacznie.

Z danych, zebranych przez Smart Factor wynika, że w badanych SPPN udział aut z zielonymi tablicami w ogólnej liczbie samochodów jest większy niż generalnie w Warszawie, nie mówiąc o całej Polsce. „Przyczyn takiego stanu rzeczy możemy się doszukiwać w działaniu SPPN, gdzie pojazdy z zielonymi tablicami mogą parkować bezpłatnie. Oznaczałoby to, że ta

W mokotowskiej SPPN najwięcej BEV parkuje przed południem, a w śródmiejskiej po południu



Uwaga: Dane dla SPPN nie są przedstawione dla porównania ich między sobą, lecz dla pokazania trendów godzinowych.
Źródło: Smart Factor

Made with infogram

zachęta do posiadania 'elektryka' działa całkiem dobrze. Poza tym w przypadku Mokotowa



Informacja prasowa

trzeba pamiętać, że dzielnica jest objęta płatnym parkowaniem tylko w niewielkiej części. Niewykluczone, że auta spalinowe 'uciekają' ze strefy płatnej i parkują tuż za nią. Auta elektryczne mogą parkować bezpłatnie, zatem ich kierowcy nie mają pokusy, aby szukać miejsca do zaparkowania kilkaset metrów dalej" – mówi Mariusz Pleban, szef InsightOut Lab. „To oczywiście tylko jedna z hipotez. Inne dotyczą możliwych różnic między właścicielami aut elektrycznych i spalinowych, wynikających z większej swobody w dysponowaniu swoim czasem w ciągu dnia przez właścicieli 'elektryków' (związanej np. z rodzajem wykonywanej pracy i/lub dochodami). Kontekstem dla wskazanych różnic jest także charakter obu dzielnic – Mokotów bardziej mieszkalny, a Śródmieście bardziej biznesowo-usługowe, przy tym obie dzielnice są uważane za prestiżowe. Weryfikacja tych hipotez wymagałoby jednak osobnych badań. Mówiąc o samym badaniu warto też pamiętać o jego ograniczeniach" – podsumowuje Mariusz Pleban, CEO InsightOut Lab.

Jak przeprowadzono badanie i jakie są jego ograniczenia?

Badanie, które stanowi podstawę niniejszego raportu przynosi nowe dane na temat elektromobilności. Dane zostały zebrane w terenie, podczas jazdy po mieście specjalnie do tego przygotowanym samochodem, nie są to niczyje deklaracje. To ważna zaleta badania. Obraz z kamery takiego auta to potencjalnie obraz, który widzi także „statystyczny” kierowca przejeżdżający ulicą i do pewnego stopnia także osoba przechodząca chodnikiem. A to z kolei daje wgląd, jak elektromobilność w aspekcie ilościowym może postrzegać „przeciętny Kowalski”. Prezentowane badania ma również swoje ograniczenia. Obejmuje auta z zielonymi tablicami, więc poza analizą pozostaje część rejestrowanych wcześniej aut elektrycznych. Zielone tablice przyznawane są również autom wodorowym, lecz ich niewielka liczba (niespełna 180 w całym kraju) sprawia, że ich udział jest pomijalny. Badanie uwzględnia tylko pojazdy zaparkowane na ulicach (zarówno w miejscach dozwolonych jak i niedozwolonych), czyli pomija te, które są w ruchu. Do statystyk wlicza te same auta za każdym razem, gdy stoją zaparkowane w kolejnych godzinach prowadzenia analiz. Bierze pod uwagę wszystkie auta z zielonymi tablicami z Polski i Ukrainy bez względu na miejscowość ich zarejestrowania.

Badanie zostało przygotowane w okresie wrzesień-listopad 2022 przez InsightOut Lab we współpracy z firmą Smart Factor na zlecenie marki Volkswagen.

O marce Volkswagen:

Marka Volkswagen Samochody Osobowe jest obecna na przeszło 150 rynkach na całym świecie, produkując samochody w ponad 50 fabrykach. Volkswagen konsekwentnie napędza zmiany w świecie motoryzacji, stawiając na rozwój gamy aut elektrycznych z rewolucyjnej rodziny ID. W ramach strategii „Way To Zero”, marka zmierza do osiągnięcia pełnej neutralności węglowej w 2050 roku.
