

Potrzebny pomysł, prawo i pieniądze na elektromobilność

Utworzono: czwartek, 05, lipiec 2018 11:35 Ilona Hałucha



Ustawa o elektromobilności weszła w życie w lutym. Przygotowano już do niej drobne, kosmetyczne poprawki, doprecyzowujące pojęcia. Jedyna, większa zmiana dotyczy wprowadzenia odpłatności za przejazd w czystych strefach, która „wypadła” z ustawy w poprzednim procesie legislacyjnym. Nowelizacja wejdzie w życie prawdopodobnie w lipcu.

Ustawa umożliwi radzie gminy wprowadzenie stref czystego transportu i odpłatności dla pojazdów spalinowych (opłata mogłaby być zróżnicowana w zależności od silnika – inna dla Euro 3, 4, 5 i 6). Już wiadomo, że są chętni na [takie zmiany](#).

- Samorząd zyska możliwość pobierania opłat za wjazd do strefy – powiedziała Alicja Pawłowska z Ministerstwa Energii. – Opłata będzie przeznaczana na utrzymanie strefy, jej funkcjonowanie, poprawę transportu publicznego.

Ponadto, od stycznia przyszłego roku zaczną funkcjonować Fundusz Transportu Niskoemisyjnego. Przez 10 lat ma wydać 6,7 mld zł. Dofinansowana będzie m.in. infrastruktura, zakup i wymiany floty, transport publiczny, rynek biokomponentów i biopaliw.

Infrastruktura i koszt usług

Prezes Greenway, Rafał Czyżewski, zwrócił uwagę, że 70-80 proc. właścicieli aut elektrycznych twierdzi, że wystarczy im możliwość ładowania pojazdu w miejscu pracy lub postoju nocnego. A więc dodatkowa infrastruktura ładowania, choć potrzebna, nie jest aż tak dużą barierą przed zakupem e-samochodu. Co więcej, ładowanie nocne jest też korzystne dla systemu energetycznego. Właściciele domów nie mają z tym problemów, ale gorzej jest w przypadku mieszkańców bloków.

Potrzebny pomysł, prawo i pieniądze na elektromobilność

Utworzono: czwartek, 05, lipiec 2018 11:35 Ilona Hałucha

- Problemy mają ci, którzy mieszkają na osiedlach, wspólnotach mieszkaniowych – powiedział Czyżewski. – Problemy natury nie technicznej, ale formalnej: jak mieć dostęp do gniazdka, które jest rozliczane osobno i nie generuje dodatkowych kosztów dla całej wspólnoty.

- Już dzisiaj są dostępne rozwiązania, nawet polskich firm, w zakresie inteligentnego rozliczania, czy też nadawania uprawnień – powiedział Dawid Kmiecik (Heliox). - Na dowolnym osiedlu może powstać punkt ładowania, bez ograniczenia liczby podłączonych mieszkańców, którzy indywidualnie będą rozliczać się ze zużytego prądu. To swego rodzaju wartość dodana, którą deweloper może dorzucić do oferty.

Zdaniem Rafała Czyżewskiego, na sprzedaży usług ładowania będzie można zarobić dopiero, gdy liczba aut elektrycznych przekroczy kilkadziesiąt tysięcy (obecnie do tej działalności trzeba dopłacać, gdyż koszt utrzymania infrastruktury jest znaczący).

Od 2020 roku, zgodnie z zapisami ustawy o elektromobilności, miasta mają tworzyć plany rozwoju infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych. Ale jak ze zwiększonym poborem prądu poradzi sobie system energetyczny?

- Prace, polegające na wyeliminowaniu problemów związanych z szybkim ładowaniem, są w trakcie realizacji – powiedział Zbigniew Gałuszkiewicz, prezes Megatech. – Potrafimy już zmagazynować dosyć dużą ilość energii, która pozwoli na naładowanie 10-15 samochodów elektrycznych w ciągu 5 minut.

Magazyn ładowany jest w nocy, a wykorzystywany w dzień, kiedy pobór prądu jest zdecydowanie większy.

Jak wdrażać elektromobilność?

- Wdrażanie niskoemisyjnego transportu zbiorowego jest procesem nieodwracalnym – powiedział Artur Perchel z UITP. – Nie tylko w Polsce, ale w Europie i na świecie. Zarówno ze względu na politykę klimatyczną i redukcję emisji zanieczyszczeń, ale także doprowadzenie do tego, aby transport publiczny odgrywał coraz większą rolę w codziennych podróżach.

Transport miejski już teraz w dużej mierze jest zelektryfikowany, dzięki tramwajom, kolei aglomeracyjnej, trolejbusom, a także coraz liczniej występującym autobusom elektrycznym.

Do programu prowadzonego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, dotyczącego e-busów, zgłosiło się dziewięciu producentów. W tej chwili oceniane są wnioski, a w ciągu najbliższych lat ma powstać nowoczesny pojazd, który wyjedzie na ulice polskich miast. Zainteresowanych projektem jest obecnie ponad 20 jednostek samorządu terytorialnego. Celem opracowania polskiego autobusu elektrycznego jest obniżenie jego ceny do ok. 2 mln zł. Dofinansowanie ma pokrywać ponad połowę kosztu zakupu.

Potrzebny pomysł, prawo i pieniądze na elektromobilność

Utworzono: czwartek, 05, lipiec 2018 11:35 Ilona Hałucha

- Jest zainteresowanie ze strony wykonawców – powiedział dr Michał Markiewicz z NCBiR. – Bardzo duże zainteresowanie jest też po stronie miast. Mam nadzieję, że w perspektywie kilku lat te pojazdy zostaną wyprodukowane i wyjadą na ulice.

Mówiąc o nowoczesnych technologiach i zaawansowanej infrastrukturze, należy zwrócić uwagę, że dziś najkosztowniejszym elementem systemu jest... kierowca i koszt jego pracy. Stąd oczekiwania względem autonomiczności, przynajmniej na obszarze zajezdni.

Skąd brać środki?

- Każdy zastanawia się jak projekty sfinansować, ale na początku trzeba mieć pomysł – powiedział Jarosław Orliński z Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju. – Potrzebna też jest strategia.

Jeszcze kilkanaście lat temu samorzady nie posiadały planów transportowych. Dopiero wejście do Unii Europejskiej i możliwość otrzymania środków na sfinansowanie zadań spowodowały, że zaczęły powstawać Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Transport nisko- i zeroemisyjny znalazł się także w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Nie tylko ze względu na ochronę środowiska i poprawę jakości życia mieszkańców, ale przede wszystkim uznano, że może to być szansą dla polskich przedsiębiorców, aby odnaleźć się na nowym, dopiero tworzącym się rynku elektromobilności.

- Rozwój transportu miejskiego wspiera oczywiście Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko – powiedział Jarosław Orliński. – Ale podobną funkcję spełnia Program Rozwoju Polski Wschodniej, Programy Regionalne oraz CEF.

Ponadto, w 2019 roku ma zakończyć się ocena projektów zgłoszonych do unijnego konkursu na dofinansowanie dla elektryfikacji wybranych linii komunikacji miejskiej, czyli zastąpienia taboru nieelektrycznego autobusami lub trolejbusami wyposażonymi w niezależne elektrochemiczne źródło zasilania. Do wydania będzie ok. 300 mln zł.

- To nie jest nasza ostatnie słowo, bo widzimy, że warto w ten sektor inwestować – podkreślił Orliński.

- Nigdy w naszym kraju nie było tylu pieniędzy na transport i elektromobilność, co teraz – dodała Anna Jakubowska z NFOŚiGW. – Jeszcze większe środki będą dostępne.

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej również wspiera elektromobilność: w zeszłym roku ruszył projekt GEPARD, dofinansowujący zakup autobusów elektrycznych. Już przygotowany jest GEPARD 2, w którego ramach zakupionych zostanie od 200 do 800 autobusów za ponad 2 mld zł.

Do 2027 roku do wykorzystania będą pieniądze Narodowego Funduszu Niskoemisyjnego (ponad 4,5 mld zł). Drugie tyle ma wydać NFOŚiGW, a więc prawie

Potrzebny pomysł, prawo i pieniądze na elektromobilność

Utworzono: czwartek, 05, lipiec 2018 11:35 Ilona Hałucha

9 mld zł w 9 lat. Środki mają być przeznaczone nie tylko na zakup pojazdów i budowę infrastruktury, ale także na badania i wsparcie dla przedsiębiorców.

Zdaniem Anny Jakubowskiej istnieją ogromne różnice w poszczególnych miastach dotyczących wprowadzania elektromobilności. – Niektóre miasta wykazują dużą znajomość tematu i zaawansowanie w tym procesie, ale są też miasta, które dopiero zaczynają. Dlatego planujemy wsparcie w postaci przygotowania koncepcji elektromobilności. Takie koncepcje nie będą dotyczyły tylko transportu, ale będą też zawierały rozwiązania inteligentne, elementy smart city.

Rozwój elektromobilności wymusi rynek czy państwo?

- Program bezemisyjnego transportu publicznego jest takim pionierem – powiedział dr Michał Markiewicz z NCBiR. - W odróżnieniu od programów, kiedy to wykonawcy zgłaszają wnioski, że chcą zrobić pewien produkt, który potem ocenia rynek, tutaj państwo, jako inteligentny zamawiający, zgłasza zapotrzebowanie na produkt, który w pewnej perspektywie będzie mu potrzebny.

NCBiR planuje też zamówienie na cichy pojazd dostawczy do 3,5 tony w ramach partnerstwa innowacyjnego. Warunkiem jest nie tylko wyprodukowanie takiego pojazdu, ale też znalezienie chętnych na jego zakup i wykorzystanie w mieście.

- Chodzi nie tylko o to, aby dostać dofinansowanie na te projekty, ale żeby później te inwestycje potrafiły na siebie zarobić, choćby na utrzymanie – podkreślił Orliński.

- Elektromobilność jest elementem na stałe zakotwiczonym w polskim systemie prawnym – podsumował Przemysław Gorgol, dyrektor CUPT. – To ugruntowuje działania ujęte w Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju i daje szansę na dojście do zadowalających efektów. Zmiany prawne nie tyle dają gwarancję, co raczej stabilizację systemu finansowania tych inwestycji.

Czego jeszcze oczekujemy? Ustandaryzowania taboru i infrastruktury oraz pewności energetycznej. To niezbędne elementy, oprócz stałości prawa i źródeł finansowania, aby tak wielką zmianę w transporcie przeprowadzić. A co otrzymamy w zamian? Zrównoważony rozwój, ochronę klimatu, smart city – wszystko to, czego nie może zabraknąć w inteligentnych miastach XXI wieku.

IH

(na podstawie informacji z konferencji „Be smart, be electric – Transport zero emisyjny – Ewolucja czy rewolucja w transporcie?” zorganizowanej przez CUPT w kwietniu 2018)