

## CICHA REWOLUCJA W ENERGETYCE

---

Elektromobilność: jeszcze 5 lat temu było to pojęcie w Polsce niemal nieznanne. Poza wąską grupą entuzjastów nowoczesnych technologii, zapatrzonych w osiągnięcia pochodzące z Doliny Krzemowej, transport masowy oparty na energii elektrycznej był opowieścią rodem z bajek Lema: futurystyczno-kosmiczny. Musiało się stać coś nadzwyczajnego, że w tak niewiarygodnie krótkim czasie kwestia elektromobilności stała się jednym z wiodących tematów dyskusji o przyszłości polskiej gospodarki, a prezes największej polskiej firmy paliwowej, wśród podstawowych kierunków rozwoju spółki na jednej płaszczyźnie wymienia: petrochemię, zjawiska związane z elektromobilnością i jej promocję oraz lepsze wykorzystanie zagranicznych aktywów. Taka zmiana paradygmatu myślenia o przyszłości energetyki musi robić wrażenie.

Polska, nie zgadzając się werbalnie z normami zanieczyszczeń, które zostały wprowadzone w Komisji Europejskiej w ramach uzgodnień związanych z polityką klimatyczną, wydaje się szukać takich rozwiązań, które mogą być bardziej akceptowalne dla krajowej gospodarki, spełniając jednocześnie wytyczne związane z europejską polityką dbałości o czystość środowiska naturalnego. Przyjmując to optymistyczne założenie należy stwierdzić, że jako kraj jesteśmy na samym początku tej „cichej” – w sensie dosłownym - rewolucji, nie tylko w polskiej energetyce ale i całej gospodarce.

W styczniu 2018 roku został wykonany, po niemal dwóch latach konsultacji i prac koncepcyjnych w Ministerstwie Energii, pierwszy krok formalny w postaci przyjęcia przez Sejm ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, konieczny dla implementacji w Polsce Dyrektywy Parlamentu Europejskiego 2014/94/UE z października 2014 roku w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Ta miłowa z punktu widzenia rozwoju elektromobilności w Polsce ustawa, została powszechnie skrytykowana przez liczne grono ekspertów od lat zajmujących się tą tematyką. Nie negując palącej konieczności jej wprowadzenia, eksperci podkreślali liczne luki i nieścisłości w ustawie, które staną się istotną barierą dla rozwoju tej dziedziny w Polsce. Co ciekawe przyznawał to sam wiceminister energii Michał Kurtyka, od samego początku odpowiedzialny za program e-mobilności w Polsce. Jednakże, z uwagi na grożące Polsce poważne kary finansowe, związane z brakiem implementacji w/w dyrektywy, większość sejmowa zdecydowała się wprowadzić w życie akt prawny z jego licznymi ułomnościami, zobowiązując się jednak do jego pilnego poprawienia.

W połowie maja bieżącego roku, pod obrady komisji sejmowych ma wejść nowelizacja ustawy o elektromobilności ze stycznia 2018 roku, która w znacznej mierze wychodzi naprzeciw postulatam ekspertów, eliminując najbardziej rażące bariery rozwoju dla nowej gałęzi przemysłu. Nie przeceniając wagi unormowań prawnych dla każdej aktywności gospodarczej, należy jednak stwierdzić, że uchwalając prawo o elektromobilności, państwo dało uczestnikom rynku większą pewność działania, sprawiając, że poruszanie się po nim obarczone jest zdecydowanie mniejszym ryzykiem. Warto podkreślić, że przyjęte i mające być przyjęte unormowania prawne, mają doprowadzić do stworzenia ogólnopolskiej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, dzięki czemu poprawi się nie tylko komfort i bezpieczeństwo korzystających z pojazdów elektrycznych, ale zwiększy się też potencjalny dystans możliwy do pokonania przez auta elektryczne. Ponadto, ustawa określa role i zadania

poszczególnych interesariuszy na rynku elektromobilności, co niewątpliwie ułatwi inwestycje w tym obszarze.

W nowym prawie o elektromobilności szczególną rolę przypisano również jednostkom samorządu terytorialnego i administracji publicznej, które z jednej strony mają stworzyć : system zachęt podatkowych powodujących większą opłacalność w nabywaniu aut elektrycznych, strefy czystego transportu, czyli bezpłatnego wjazdu i parkowania dla pojazdów zeroemisyjnych, a z drugiej strony ustawa wymusza na administracji samorządowej i publicznej przebudowę posiadanej przez nich floty pojazdów, w taki sposób aby wiodący w nich udział miały pojazdy elektryczne.

Jednocześnie z uznaniem trzeba podkreślić, że autorom ustawy i twórcom programu rozwoju elektromobilności w Polsce, udało się uwzględnić bardzo ważną zasadę samorządowego rozwoju infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych, realizując tym samym jedną z naczelných zasad wolnego rynku, mówiącą że prawo nie może utrudniać rozwoju biznesu a jedynie go wspierać. W tym przypadku wyraża się to w unormowaniach, które jednoznacznie stwierdzają, że na ładowanie pojazdów elektrycznych nie trzeba mieć koncesji, gdyż ta usługa jest wyłączona z prawa energetycznego i nie stanowi usługi sprzedaży energii elektrycznej. Drugim niezwykle istotnym założeniem ustawowym jest wyłączenie stacji ładowania z rygoru uzyskiwania zgody budowlanej, pozostawiając jedynie obowiązek zgłoszenia, wynikający z prawa budowlanego. Te dwa elementy, po ich ostatecznym jeszcze doprecyzowaniu w ramach nowelizacji, w dużej mierze będą stanowić o rozwoju elektromobilności w Polsce.

Oprócz ram prawnych drugim niezwykle ważnym elementem współdecydującym o sukcesie „cichej rewolucji w energetyce” jest system wsparcia finansowego dla tego obszaru. Nie ma żadnych wątpliwości, że prywatne instytucje finansowe z dużym zainteresowaniem będą patrzeć na inwestycje infrastrukturalne i transportowe, które w dającej się określić perspektywie czasowej przyniosą pożądaną stopę zwrotu. Stabilny rozwój programu elektromobilności, konsekwentnie wspierany przez administrację publiczną i samorządową, jest bardzo ważnym czynnikiem zmniejszającym ryzyko finansowe i obniżającym koszty projektów inwestycyjnych z nim związanych. Stąd należy oczekiwać, że nie tylko instytucje takie jak Polski Fundusz Rozwoju, ale i inne wiodące instytucje finansujące, będą miały w swojej ofercie, korzystne produkty dla wsparcia przedsiębiorców operujących na nowo tworzącym się rynku.

W tym miejscu należy wspomnieć, że w ramach Programu „Bezemisyjnego transportu publicznego” (E-mobility) Narodowe Centrum Badań i Rozwoju wdrożyło nową formułę finansowania badań w obszarze ekomobilności w oparciu o model problem-driven research. W tej nowej formule NCBiR – w trybie partnerstwa innowacyjnego – z własnej inicjatywy tworzy kompleksowy program badawczy składający się z portfolio projektów, które przyczyniają się do realizacji głównego celu Programu. Jego głównym celem jest rozwiązanie problemu lub zaspokojenie potrzeby konkretnego odbiorcy poprzez zapewnienie rozwiązania technologicznego, dziś niedostępnego na rynku. Jednym zaś z celów częściowych jest natomiast stymulowanie rozwoju przemysłu elektromobilności w Polsce oraz odpowiedniej infrastruktury w krajowym systemie elektroenergetycznym. W tym nowatorskim w polskim prawie trybie partnerstwa innowacyjnego NCBiR ogłosił już postępowanie na opracowanie i dostawę innowacyjnych pojazdów transportu publicznego o wartości 2,3 miliarda złotych. Polskie miasta w ramach Programu zobowiązały się zakupić do 1000 ekologicznych autobusów i w dużej mierze od prężności obszaru e-mobilny zależy, jaka ich część będzie oparta na bateriach elektrycznych.

Mając już wskazane ramy prawne i potencjalne źródła finansowania, warto uzmysłowić sobie jak wygląda dziś – na początku 2018 roku – rzeczywisty obszar elektromobilności w Polsce i jakie są główne czynniki hamujące jego rozwój. Głównymi barierami dla rozwoju sprzedaży aut elektrycznych są : ceny samochodów o napędzie elektryczny, zbyt niski zasięg oraz brak infrastruktury ładowania.

Obecnie średnia cena auta elektrycznego w tej samej klasie co auta spalinowego jest dwukrotnie wyższa, zaś zasięg aut elektrycznych waha się w przedziale od 150 do maksymalnie 500 km, co jest wielkością całkowicie niewystarczającą dla używania aut elektrycznych poza aglomeracjami miejskimi. Dodatkowo obecnie funkcjonuje w Polsce około 150 punktów ładowania. I liczba ostatnia : zgodnie z danymi Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, na koniec 2016 roku, było zarejestrowanych w Polsce 1237 aut elektrycznych. Bez większego błędu można zapewne założyć, że obecnie takich samochodów jest w Polsce około 1500 sztuk i zderzyć tę wielkość z liczbą 22 milionów aut zarejestrowanych w Polsce w 2018 roku...

Ambitne plany Programu rozwoju elektromobilności w Polsce wskazują na liczbę 75 000 punktów ładowania w 2020 roku oraz 1 milion aut elektrycznych jeżdżących po polskich drogach w roku 2025. Zwłaszcza promowana przez jakiś czas wielkość miliona aut elektrycznych w Polsce spowodowała niepotrzebne emocje i wpłynęła na społeczny odbiór nierealizowalności tego Programu. Jeśli jednak potraktujemy to hasło jako pewien plan docelowy i swego rodzaju misję dla rozwoju nowoczesnej i innowacyjnej gałęzi przemysłu oraz kolejnego kroku ku bez emisyjnej energetyce, warto zrobić wszystko, aby ten ambitny projekt się powiódł. W zakresie rozwoju rynku bez emisyjnych środków transportu Polska jest co najmniej dekadę do tyłu wobec najbardziej rozwiniętych państw Europy, które już coraz śmielej patrzą nie na rozwój aut o napędzie elektrycznym ale napędzie wodorowym.

Dobrze by więc było nie przespać tej innowacyjnej rewolucji. Ale żeby tak się nie stało, rzeczywiście wielką rolę do odegrania mają czempioni sektora paliwowego Orlen i Lotos, którzy powinni pójść z „duchem czasów, który idzie w kierunku elektromobilności” i oswajać klientów, że w swojej ofercie mają również możliwość ładowania aut elektrycznych, promując jednocześnie ideę, że stacja to nie tylko miejsce gdzie można zatankować, ale i również naładować auto na prąd.

Jerzy Kurella – Ekspert ds. energetycznych Instytutu Staszica; Z-ca Przewodniczącego Sekcji Energetyki SEP