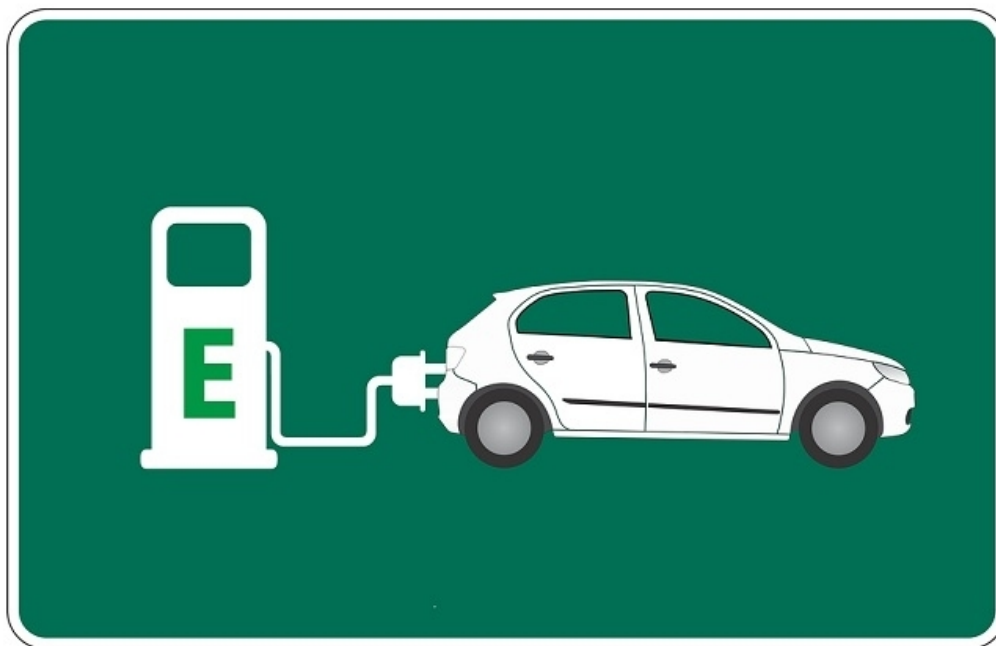


PSPA: ustawa o elektromobilności nie wolna od wad

data aktualizacji: 2018.01.16



Dzisiaj, 16 stycznia., senacka Komisja Gospodarki Narodowej i Innowacyjności rozpatrzy ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Celem ustawy jest rozwój rynku pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnego transportu w Polsce. W opinii branży, nowe przepisy mogą wyhamować rozwój elektromobilności w niektórych obszarach, a gazomobilność nie jest wspierana w wystarczający sposób - wskazuje Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA).

- Mamy bardzo ambitną ustawę, która ma regulować nowopowstający rynek w Polsce. To trzeba docenić. Problem jest zawsze ten sam, czyli jak nie wylać dziecka z kąpielą i nie przeregulować rynku - mówi Maciej Mazur, Dyrektor Zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych.

PSPA wskazuje kilka przykładów, które będą miały negatywne konsekwencje dla branży i użytkowników pojazdów elektrycznych. To m.in. zakaz wjazdu hybryd typu plug-in (PHEV) do stref czystego transportu w miastach, choć pojazdy te mogą poruszać się wykorzystując jedynie napęd elektryczny. Tak restrykcyjnych rozwiązań nie ma nigdzie w Europie. Teoretycznie, pojazdy typu plug-in, nie będą też mogły korzystać z ogólnodostępnych punktów ładowania, choć ładują się z gniazdka tak samo jak pojazdy w pełni elektryczne.

- Zakładamy, że jest to pomyłka, bo w innym razie dojdzie do kuriozalnej sytuacji, w której samochód podłączany do zewnętrznego źródła ładowania, z tego źródła nie będzie mógł korzystać. To tylko dowodzi, że szybkie tempo procedowania tej ważnej ustawy skutkowało pewnymi błędami, które jednak można naprawić w toku procesu legislacyjnego - mówi Maciej Mazur.

Michał Baranowski, ekspert PSPA, dodaje: - Brakuje w ustawie czasowego zrównania przywilejów dla pojazdów elektrycznych i hybryd typu plug-in, np. do roku 2020. Samochody te z powodzeniem mogą poruszać się po mieście w trybie elektrycznym, a na trasach w trybie hybrydowym. Jak pokazują dojrzałe rynki Europy Zachodniej, samochody hybrydowe typu plug-in stanowią istotny procent sprzedaży wolumenu wśród aut niskoemisyjnych, a Wielkiej Brytanii jeden z modeli jest liderem tego rankingu.auta te, pomimo, że są formą przejściową wpływają bardzo dobrze również na rozwój rynku stacji ładowania. Poza tym eksploatacja tego typu aut znacznie ułatwia późniejszą przesiadkę do samochodów tylko elektrycznych.

Branża elektromobilności, jako rozwiązanie mocno krępujące rozwój rynku, wskazuje także bariery dla infrastruktury punktów ładowania, m.in. ustawową konieczność przyłączania wszystkich ogólnodostępnych stacji ładowania do sieci operatora systemu dystrybucyjnego. Może to skutkować czasowym zamknięciem lub wręcz likwidacją niektórych ładowarek.

- W obecnym brzmieniu ustawy, ogólnodostępna stacja ładowania może funkcjonować jedynie wtedy, gdy jest przyłączona do sieci operatora systemu dystrybucyjnego (OSD), czyli należącej do zakładu energetycznego. Tymczasem większość stacji ładowania jest przyłączonych do sieci innych obiektów, np. centrów handlowych, hoteli, biurów. Ustawa daje rok na przełączenie ładowarek z sieci wewnętrznych na sieci OSD, ale same uzgodnienia potrafią zająć kilkanaście miesięcy, nie mówiąc już o uzyskaniu stosownych pozwoleń. Proces zamiany sieci będzie nie tylko czasochłonny, kosztowny, ale w wielu przypadkach także niewykonalny, bo może nie być technicznej możliwości przyłączenia się bezpośrednio do OSD. Oznacza to, że niektóre ładowarki będą musiały zostać wyłączone po roku od wejścia ustawy w życie, a niektóre z nich będą demontowane - mówi Maciej Mazur. - Najlepszym rozwiązaniem byłoby pozostawienie możliwości funkcjonowania ogólnodostępnych stacji ładowania przyłączonych do sieci wewnętrznej innego obiektu lub wskazanie realnego terminu dostosowania się do nowych przepisów.

W opinii branży, w zakresie infrastruktury, jest więcej zapisów do poprawy - m.in. konieczność zainstalowania we wszystkich ogólnodostępnych stacjach ładowania liczników do pomiaru energii przekazywanej do pojazdów elektrycznych. Obecnie brakuje sprawdzonych rozwiązań technicznych dotyczących pomiaru zużycia energii w punktach ładowania spełniających wymogi ustawy. Ich wdrożenie oznaczałoby konieczność zaprojektowania rozwiązań technicznych niestosowanych w innych krajach, co opóźniłoby rozwój infrastruktur ładowania oraz konieczność likwidacji części ze stacji, w których nie będzie możliwości technicznych do instalacji układów pomiarowo-rozliczeniowych zgodnych z definicją z ustawy. Przy obecnym brzmieniu przepisów, każda stacja ładowania wybudowana po wejściu ustawy w życie przed oddaniem jej do eksploatacji musi także zostać poddana badaniom Urzędu Dozoru Technicznego. Taka regulacja spowoduje, że przez okres kilku miesięcy nie będą uruchamiane w Polsce nowe stacje, gdyż w pierwszej kolejności muszą zostać wydane przepisy wykonawcze w tym zakresie, a następnie budowane obecnie stacje ładowania muszą zostać dostosowane do przepisów tam zawartych.

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, które wspiera idee obniżenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu, wielokrotnie podkreślało także, że droga do niskiej emisji wiedzie przez wszystkie rodzaje paliw alternatywnych, w tym gaz ziemny CNG i LNG, które w ustawie są niewystarczająco premiowane, a są idealnym rozwiązaniem w segmentach innych niż pojazdy osobowe.

- Technologia gazowa jest sprawdzona i stosowana od wielu lat w krajach wysoko

rozwiniętych. Podstawowe zalety to niższa cena tego paliwa i ekologiczność. To obecnie najszybszy możliwy środek do poprawy skali emisyjności w transporcie w dużych aglomeracjach miejskich. Gazomobilność stanowi silne wsparcie elektromobilności w drodze do czystszej powietrza i walki ze smogiem. Polska powinna budować floty niskoemisyjnych autobusów w oparciu miks pojazdów elektrycznych i CNG oraz wspierać LNG w transporcie ciężkim. Takie regulacje też powinny znaleźć się w ustawie – mówi Maciej Mazur.

PSPA, jako wiodąca organizacja pozarządowa zajmująca się kreowaniem rynku elektromobilności w Polsce, w najbliższym czasie przedstawi kompleksową ocenę ustawy. Na tym etapie apeluje do parlamentarzystów o wprowadzenie niezbędnych poprawek, wskazując kluczowe mankamenty ustawy.

- Wszyscy uczymy się elektromobilności, ale wszyscy mamy ten sam cel. Chodzi o to, żeby tworzyć dobre prawo, z korzyścią dla społeczeństwa, gospodarki i środowiska. Dlatego warto korzystać z doświadczeń międzynarodowych, najlepszych praktyk w tym zakresie i wprowadzać takie regulacje, które spowodują, że rynek nabierze rozpędu – mówi Maciej Mazur.

Źródło: