

OPINIE I KOMENTARZE FRDL

OPINIA nr 23/2022

„FIT FOR 55” A JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO I PRZYŚPIESZENIE ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI W POLSCE

Paweł Ostachowski
Uniwersytet Pedagogiczny im. KEN w Krakowie

Walka o powstrzymanie zmian klimatycznych wydaje się w 2022 roku spowalniać, zwłaszcza wobec toczącego się na Ukrainie konfliktu zbrojnego, jak i deklaracji powrotu do węgla – przynajmniej na jakiś czas – padających z ust kolejnych polityków europejskich. Jeszcze jesienią 2021 roku, żaden z 26 kluczowych emitentów CO₂ do atmosfery, zebranych na konferencji w Glasgow nie spodziewał się tego. Mimo trudnej sytuacji energetycznej w Europie, będącej skutkiem naiwnego postrzegania Federacji Rosyjskiej jako wiarygodnego i uczciwego partnera, Komisja Europejska (KE) jak i Parlament Europejski (PE) nadal wydają się nie mieć wątpliwości, że zaproponowany latem 2021 roku pakiet „Fit for 55” jest w tej sytuacji możliwy do realizacji w pierwotnie zakładanym czasie, tj. do 2030 roku. Fundamentalne przekonanie europejskich polityków co do słuszności dalszego zmierzania wdrożenia w życie ustaleń „Fit for 55” potwierdził w czerwcu 2022 roku PE, dając zielone światło, nie tylko zapisom pakietu, a wręcz zaostając kurs, proponując całkowite zniesienie darmowych praw do emisji CO₂ do końca 2032 roku, a więc o 3 lata wcześniej niż pierwotnie zakładano. Jak wobec tych planów wygląda tempo i perspektywy przyspieszenia w Polsce działań na rzecz elektromobilności, stanowiących jeden z fundamentów zakładanej przez „Fit for 55” redukcji emisji CO₂ w transporcie? Niestety wydaje się, że nie idzie nam najlepiej, a sam klimat społeczny wobec narastających w kraju problemów inflacyjnych, jak i wojny na Ukrainie jest niezwykle niekorzystny do zajmowania się problemami inwestycji w elektromobilność. Czy istnieje zatem szansa na szybkie zmiany w tym zakresie? Czy JST i władze centralne w tak szczególnej sytuacji międzynarodowej, jak i komplikującej się sytuacji gospodarczej mogą przygotować Polaków na „Fit for 55”? Czy też raczej trzeba zrobić co w naszej mocy, aby zatrzymać realizację tego planu?

Fundamentem do podjęcia refleksji na ten temat wydaje się, z jednej strony przekonanie o konieczności przyspieszenia działań na rzecz ochrony klimatu i środowiska, z drugiej zaś pojawiająca się wątpliwość, czy procesy tego typu należy realizować bez względu na ich społeczne konsekwencje (o których zwykle mówi się zdecydowanie mniej niż o korzyściach)? Wystarczy spojrzeć na stronę KE, jak i jej raporty na temat „Fit for 55”, by odnieść złudne wrażenie, że plan ten przyniesie same korzyści. Brukselscy urzędnicy wspominają o wynikających z pakietu oszczędnościach na kosztach opieki zdrowotnej (ok. 110 mld euro) oraz na kosztach importu paliw (100 mld euro). Samo zanieczyszczenie powietrza ma zmniejszyć się niemal o 60%. Poszukiwanie kontrargumentów do opinii KE pozwala jednak dotrzeć do mniej przychylnych analiz w tej kwestii. Wystarczy choćby przypomnieć, że 90% energii na świecie pozyskuje się z paliw kopalnych. Ten fakt uświadamia, iż Unia Europejska będąca emitentem jedynie kilku procent CO₂ do globalnej atmosfery w ujęciu rocznym – sama nie jest w stanie rozwiązać wszystkich palących problemów świata. Konieczna jest w tym celu rzeczywista globalna współpraca, do której nie śpieszą się, ani Stany Zjednoczone, ani też Chiny, będące największymi emitentami CO₂ w skali globu.

Jeden z ostatnich raportów przedstawionych przez niezależną organizację Climate and Ecologic również wskazuje na mniej pozytywne konsekwencje planów brukselskich eurokratów. Osiągnięcie 55% redukcji emisji dwutlenku węgla do 2030 r. przynieść ma w praktyce niemal całkowitą dekarbonizację sektora energetycznego, zmniejszenie zużycia gazu ziemnego i ropy naftowej oraz zakończenie produkcji i sprzedaży samochodów z silnikami spalinowymi. Czy oznacza to, że spadnie na świecie poziom wykorzystania węgla do celów energetycznych? Bynajmniej nie, na co wskazują m.in. działania Chin, które pomimo ogromnych inwestycji w energię słoneczną i wiatrową, obecnie notują rekordy w produkcji energii z wykorzystaniem węgla kamiennego. Podobnie rzecz ma się z wykorzystaniem gazu ziemnego i ropy naftowej, których znaczenie w globalnej gospodarce jeszcze przez lata utrzyma znaczący poziom. Co więcej, stopień uzależnienia wielu krajów europejskich od błękitnego paliwa jest na tyle duży, że obecna sytuacja wojenna na Ukrainie w wypadku wstrzymania dostaw tego surowca przez Federację Rosyjską, może skutkować nie tylko głęboką recesją gospodarczą, ale naprawdę trudną zimą dla mieszkańców wielu europejskich krajów; włącznie z załamaniem się części branży spożywczej wskutek braku dwutlenku węgla i ciekłego azotu. Stąd też w Polsce nie brakuje głosów, że proponowane w ramach „Fit for 55” cele klimatyczne są nie pierwszą już ideologiczną i utopijną koncepcją brukselskich urzędników, której wprowadzenie w życie w zaproponowanej formie oznaczać będzie poważne problemy dla gospodarek i społeczeństw wielu krajów, szczególnie tych, o dużej roli paliw kopalnych w energetyce, produkcji przemysłowej i transporcie.

Obecna sytuacja polityczna i trwająca wojna na Ukrainie, dokonując trwałego szoku w europejskim sektorze rynku energii, nie wydaje się być krótkotrwała. Tymczasem KE mimo bijących rekordy hurtowych cen paliw, ani myśli o choćby chwilowym zawieszeniu systemu ETS, których ceny w sierpniu 2022 roku utrzymywały się powyżej 80 euro. Kosztem za nieugiętość KE jest w tym wypadku nie tylko pogłębiający się problem inflacyjny w Europie, wynikający z rosnących cen energii w koszykach CPI poszczególnych krajów. Jest nią również stopniowe pogarszanie się jakości życia mieszkańców, płacących coraz większe sumy za energię, do której wartości dolicza się fikcyjne koszty, niewynikające bezpośrednio z procesu wytwarzania. Paradoksalnie także w krajach, gdzie produkowana jest ona w o wiele większej ilości ze źródeł odnawialnych niż w Polsce, mechanizm obrotu prawami co emisji CO₂ wcale nie powoduje aż tak znacznych obniżek cen dla konsumentów końcowych.

Wzrost cen nośników energii już w tej chwili bije po kieszeni także wiele polskich samorządów, cały sektor przemysłu oraz gospodarstwa domowe. Decyzję Parlamentu Europejskiego (PE) podtrzymującą propozycje pakietu „Fit for 55”, jak i zakazującą sprzedaży samochodów z silnikami spalinowymi należy traktować zatem nie tyle ze zdziwieniem, co z dezaprobatą. Problemem wydaje się zwłaszcza zupełny brak refleksji eurodeputowanych nad stanem rozwoju infrastruktury dla elektromobilności w poszczególnych krajach, jak i możliwości szybkiego nadrobienia tych zaległości.

Dzieje się to w sytuacji pogłębiającego się kryzysu energetycznego w Europie, problemów gospodarek z inflacją oraz niemalże koniecznych do realizacji wydatków na wzmocnienie potencjału obronnego krajów Europy-Środkowej wobec brutalnej polityki Federacji Rosyjskiej. Co więcej, wprowadzanie wspólnotowych mechanizmów zakazujących produkcji, bądź sprzedaży określonych towarów wydaje się godzić w zasadę swobody wyboru konsumenckiego, ograniczając nie tylko ofertę produktową, ale i wpływając na koszty ponoszone przymusowo przez producentów i konsumentów w imię nie do końca jasnych ekologicznych wizji i ambicji polityków uczynienia z UE obszaru neutralności klimatycznej do 2050 roku.

Podobne wątpliwości budzi koncepcja szybkiej transformacji na elektromobilność w Polsce. Nie jest na nią gotowa Polska energetyka, wciąż mocno oparta na węglowym fundamencie. Stan infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych również pozostawia wiele do życzenia. Zainteresowanie Polaków samochodami elektrycznymi jest na razie – delikatnie mówiąc – niewystarczające. Średnio w ujęciu miesięcznym sprzedaje się ok 800 aut elektrycznych, co w I kwartale 2022 roku stanowiło ok 2,2 % wszystkich rejestracji nowych aut w Polsce, przy i tak od kilku miesięcy spadającej sprzedaży całego tego rynku. Pozostajemy jednym z najstabilniej zelektryfikowanych krajów w Europie. Próżno też szukać entuzjazmu Polaków wobec elektromobilności, prędzej zaś sprzeciwu wobec zamiarów UE w tym zakresie, czy towarzyszących im planów opodatkowania pojazdów z silnikami spalinowymi lub zakazu ich wjazdu do centrów dużych miast.

„Fit for 55” jako propozycja realizacji celów klimatycznych pod presją fiskalną?

Ciekawie prezentuje się „Fit for 55” w zakresie proponowanych szczegółowych rozwiązań dla transportu. Według KE ma stać się on czystszy, bardziej dostępny i przystępny cenowo oraz docierać do najdalszych zakątków UE. Wydaje się być to jednakże obraz mocno idealny lub możliwy do spełnienia tylko w bogatych krajach UE. Inwestycje infrastrukturalne w transport przyjazny środowisku (np. w kolej) pozostają niezwykle kosztowne i długotrwałe, nie mówiąc już o sytuacji, w której ta forma transportu byłaby dostępna dla mieszkańca każdej polskiej gminy.

Stan infrastruktury elektroenergetycznej, poziom dochodów samorządowych, zapotrzebowanie na rozwój sieci, szybujące w górę ceny energii elektrycznej, czy sceptycyzm wobec elektromobilności wśród Polaków wydają się w chwili obecnej czterema podstawowymi czynnikami hamującymi bardziej odważne myślenie o rozwoju elektromobilności w Polsce. Wszystkie zasługują w tym miejscu na szersze omówienie.

Choć stan naszej energetyki ulega stopniowej poprawie, to nadal wiele elementów składowych w tym linii przesyłowych, stacji transformatorowych czy elektrowni, pamięta modernizacje dokonywane w latach 80-tych XX wieku lub wcześniej. To tworzy w konsekwencji bariery w inwestycjach dla elektromobilności. Plany modernizacyjne sieci przesyłowych w pierwszej kolejności celują zazwyczaj w kierunku decydujące o bezpieczeństwie dostaw dla dużych aglomeracji, w drugiej kolejności stawiając na obszary około-miejskie, nie mówiąc o peryferyjnych, czy też o silnie rozproszonej zabudowie. Skutkiem są zróżnicowane szanse JST na inwestycje samorządowe w infrastrukturę dla elektromobilności. Trudno więc o stacje ładowania prądem wysokiej mocy, skoro infrastruktura nie jest na to w ogóle gotowa. Co więcej, równie niełatwo wyobrazić sobie skokowy wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną w Polsce wskutek elektromobilności w każdej z gmin, jak i pomyśleć o sytuacji, w której mniejsze JST zaoferowałyby mieszkańcom darmowe, publiczne punkty ładowania. Byłoby to dodatkowe obciążenie finansowe. Również poziom dochodów samorządów lokalnych w obecnej sytuacji szoku energetycznego wydaje się być poważnie nadwątlony. Wymaga on raczej poszukiwania oszczędności o wiele bardziej niż promowania elektromobilności. **Jak wynika z danych Związku Miast Polskich skutki podwyżek cen energii w 2022 roku dla budżetów tych JST sięgną 5 mld zł. Nadchodząca jesień i zima będą zatem dla JST zderzeniem z rosnącymi kosztami energii, które odbiją się pewnie w niższych nakładach na inwestycje.**

Tak oto kurczy się przestrzeń do inwestycji lokalnych z zakresu elektromobilności, co niestety pogłębia brak środków także na tego typu działania z Krajowego Planu Odbudowy. JST co najmniej w perspektywie najbliższych dwóch, trzech lat czeka poszukiwanie dochodów na finansowanie niemniej ważnych zadań, jak choćby ochrona powietrza i klimatu, czy kosztów utrzymania i modernizacji gminnej infrastruktury; nie mówiąc już o narastającej presji płacowej ze strony pracowników administracji samorządowej, której ignorowanie przy obecnie rekordowo niskiej stopie bezrobocia, grozi utratą najlepszych specjalistów

Niestety, cele wpisane w „Fit for 55” nie dają tutaj polskim JST możliwości zatrzymania transformacji energetycznej, przewidując objęcie także transportu obowiązkiem handlu uprawnieniami do emisji CO₂; począwszy od 2026 roku. Wiązać się to ma z nakładaniem opłat na zanieczyszczających, co ma przełożyć się na stosowanie czystszych paliw i inwestycje w czyste technologie. Pomysł ten jest jednak w istocie równie niekorzystny dla polskich JST, co i indywidualnych użytkowników samochodów, choćby ze względu na dochody obu wskazanych podmiotów. Wystarczy spojrzeć na ulice polskich miast, aby dostrzec, że komunikacja miejska nadal dość mocno opiera się na spalinowym „fundamencie”. Zakupy floty pojazdów elektrycznego taboru komunikacyjnego ku elektromobilności są wciąż niezwykle kosztowne, nie mówiąc już o tempie tych zmian, które co prawda w ostatnich 2-latach mocno przyspieszyły, lecz wymaga dalszego wzrostu. Wyniki prezentuje tabela 1:

Tabela 1. Liczba elektrycznych autobusów w wybranych Polskich miastach zakupionych do użytkowania w II-połowie 2021 roku

Miasto	Liczba elektrycznych autobusów w 2019 r.	Pojazdy zamówione i sfinansowane do grudnia 2020 r.	Cała flota do końca I-połowy 2021 r.
Zielona Góra	43	2 (2020)	47
Warszawa	31	131 (2019)	162
Kraków	26	52	78
Jaworzno	24	20 (2019)	44
Stalowa Wola	10	0	10
Szczecinek	10	0	10
Inowrocław	8	2 (2020)	10
Ostrów Wielkopolski	4	0	4
Sosnowiec	3	0	3
Środa Śląska	3	0	3
Katowice	3	9 (2019) +4 (2020)	16
Ostrołęka	2	5 (2019)	7
Polkowice	2	0	2
Lublin	2	32 (2019)	34
Chodzież	1	0	1
Ciechanów	1	0	1
Poznań	1	21 (2019) 27(2020)	59
Wągrowiec	1	0	1
Września	1	0	1
Szczecin	0	11 (2019) + 5 (2020)	16
Rzeszów	0	10 (2019)	10
Gdynia	0	6 (2019)	6
Nysa	0	3 (2020)	3
Wrocław	0	3 (2020)	3
Świdnica	0	2 (2020)	2
Główno	0	2 (2020)	2
Miechów	0	2 (2020)	2
Lomianki	0	2 (2020)	2
Nowy Sącz	0	2 (2020)	2
Tychy	0	2 (2020)	2
Ostróda	0	2 (2020)	2

Opracowanie własne na podstawie <https://pfrsa.pl/dzialalnosc/programy-sektorowe/e-bus.html> (dostęp: 31.03.2022)

Choć liczba tego typu pojazdów wzrasta i na koniec 2022 roku na polskich drogach powinno pojawić się 800 autobusów elektrycznych, to w skali potrzeb JST, jak i niedomagań transportu lokalnego i ta liczba wydaje się niewystarczająca. **Po polskich miastach na koniec stycznia 2022 roku jeździło 707 elektrycznych autobusów. Do końca marca dołączyło zaś 79 kolejnych.** Jak informuje tabela 1, najlepiej z zakupami radziła sobie w ostatnich trzech latach Warszawa, w której posiadaniu znajdują się 162 sztuki tego typu pojazdów. Drugie miejsce zajmuje Kraków z liczbą 78 sztuk, trzecie zaś Poznań – 59 sztuk. Pierwszą piątkę JST zamykają Jaworzno i Zielona Góra. Dokonane przez największe gminy w Polsce zakupy nie stanowią jednak wciąż o tym, że transformacja ich floty komunikacyjnej postępuje na tyle szybko, aby przed 2026 r., stała się ona w pełni elektryczna, co pozwoliłoby uniknąć planowanego przez KE objęcia transportu opłatami za emisję CO₂.

Udział elektrycznego taboru autobusowego w transporcie miejskim w Polsce to dopiero nieco powyżej 30%. Co istotne, również w nowych zakupach taboru przez JST silniki diesla nadal stanowią ok 35% odbieranych zamówień. Spojrzenie na transformację transportu dużych miast ku elektromobilności daje jednak nieco złudne wrażenie, że także mniejsze JST dokonują podobnych postępów. Owszem, nie brakuje średnich samorządów zakupujących autobusy elektryczne, co w efekcie ma podnieść ich liczbę w skali kraju na koniec 2024 roku do ok. 1350 sztuk. Tym niemniej, zarówno skala, tak zakupów, jak i bariera finansowa pozostają dla wielu JST nie do przeskoczenia (bez wsparcia rządowego bądź europejskiego). Transport lokalny w wielu mniejszych gminach jest zdominowany przez przewoźników prywatnych, których możliwości zakupu elektrycznych busów są jeszcze mniejsze. Wystarczy spojrzeć choćby na statystyki zakupów elektrycznych pojazdów dostawczych w Polsce, aby przekonać się, że w kategorii busów tego rodzaju, zakupy wciąż zdarzają się raczej sporadycznie. Krótko mówiąc – flota transportowa komercyjnych przedsiębiorstw transportowych pozostaje niemal zupełnie nieprzygotowana na elektromobilność, tak wskutek niewielkiej oferty rynkowej ze strony producentów, jak i barier związanych z finansowaniem zakupów oraz obsługą serwisową tego typu pojazdów. **Planowane w ramach „Fit for 55” objęcie transportu zasadą „zanieczyszczający płaci” dla tej floty to w istocie konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów, które z pewnością zostaną przeniesione na konsumenta, mieszkańca lub użytkownika lokalnego transportu zbiorowego.** Taka sytuacja wydaje się nie do przyjęcia z punktu widzenia dochodów większości gospodarstw domowych, nie mówiąc już o sytuacji, w której nierzadko użytkownicy komunikacji lokalnej to osoby, których zwyczajnie nie stać na utrzymanie własnego samochodu. Również dla samych właścicieli samochodów posiadanie ich w sytuacji konieczności ponoszenia opłat w imię zasady „zanieczyszczający płaci” będzie prowadzić do rezygnacji z tego rodzaju transportu, bądź też do sytuacji, w której samochód ponownie stanie się dobrem „rzadkim” dostępnym dla nielicznych. Od tej sytuacji krok zaś tylko do wykluczenia komunikacyjnego, choćby osób o niskich dochodach, zwłaszcza przy braku odpowiednio rozwiniętego i relatywnie taniego transportu publicznego, którego rozwój dla wielu JST okaże się niezwykle kosztowny. Nie negując konieczności ograniczenia zjawiska nadmiaru samochodów osobowych w centrach miast, JST muszą jednak stworzyć solidną i opłacalną alternatywę dla jazdy autem „w pojedynkę” w postaci efektywnego i dobrze zaprojektowanego transportu publicznego, działającego skutecznie nie tylko na terenie dużych aglomeracji, ale i gmin miejsko-wiejskich i wiejskich.

Elektromobilność w planowaniu strategicznym, a faktyczne efekty

Podstawą planowania strategicznego w zakresie elektromobilności w Polsce są oczywiście unijne regulacje dotyczące rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Wiodącą w tym przypadku pozostaje *Dyrektywa 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych*. Jej implementacją do polskiego porządku prawnego są *Krajowe Ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych*, przyjęte uchwałą Rady Ministrów w marcu 2017 r.; określające cele ogólne i szczegółowe dla rozbudowy infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych oraz LNG i CNG punktów tankowania gazu w Polsce wraz z mapą sieci publicznych punktów ładowania pojazdów elektrycznych i CNG.

Zgodnie z ich założeniami, do końca 2020 roku w 32 największych polskich miastach powinno działać 6.000 punktów ładowania samochodów elektrycznych, 400 stacji szybkiego ładowania i 70 punktów tankowania CNG. Plan do końca 2025 roku przewidywał również budowę 32 publicznie dostępnych punktów sprężonego gazu ziemnego (CNG) i 14 punktów skroplonego gazu ziemnego (LNG). Jak daleko jesteśmy od celów wyznaczonych do osiągnięcia do końca 2020 roku, pokazuje stan obecny. Na koniec maja 2022 roku przy zarejestrowanych w Polsce 48.675 samochodach osobowych i użytkowych z napędem elektrycznym, funkcjonowało jedynie 2.190 ogólnodostępnych stacji ładowania. Lepiej wypada jedynie budowa sieci szybkiego ładowania (DC), w której na koniec 2021 roku funkcjonowało już 601 urządzeń.

Cele rozwoju elektromobilności w Polsce wyznacza w tej dekadzie także *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SRD)* przyjęta przez Radę Ministrów w marcu 2017 r. Jej cel to, przede wszystkim, organizowanie działań władz publicznych na rzecz rozwoju zrównoważonego transportu na terenie całego kraju. Jednym z głównych narzędzi jego osiągnięcia pozostaje *Program Rozwoju Elektromobilności (PRE)*, którego rola koncentruje się na trzech celach. Pierwszym z nich jest stworzenie i poprawa warunków do rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych oraz zachęt dla konsumentów i przedsiębiorstw do ich zakupu. Drugim – rozwój przemysłu na rzecz elektromobilności. Trzecim – stabilizacja sieci energetycznej, w celu umożliwienie integracji z nią pojazdów elektrycznych. Sposobem na osiągnięcie powyższych celów mają być zintegrowane działania w pięciu obszarach. Jednym z najważniejszych jest zmiana świadomości myślenia o elektromobilności, tak użytkowników pojazdów elektrycznych, jak i władz tych JST, gdzie inwestycji tego typu jeszcze nie podjęto, bądź nawet nie wpisano jeszcze w lokalne dokumenty strategiczne.

PRE w fazie realizacyjnej, oprócz Ministerstwa Energii, miał zaangażować m.in. również Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii, Środowiska, Infrastruktury, Ministerstwo Obrony Narodowej, samorządy i Polską Agencję Rozwoju Przemysłu. Do końca 2018 r. miały zostać podjęte działania, mające na celu zainteresowanie społeczeństwa elektroujemnością, w tym stworzenie dla niej regulacji prawnych oraz wskazanie konkretnych źródeł i sposobów finansowania. Do końca 2020 roku celowano natomiast w rozbudowę infrastruktury do obsługi pojazdów elektrycznych i gazowych. Ambicją twórców planu było uruchomienie krótkoseryjnej produkcji samochodów elektrycznych oraz wprowadzenie zachęt do zakupu tego typu pojazdu. W ostatnim etapie działań, do 2025 r., plan zakłada osiągnięcie względnej dojrzałości rynku i stopniowe wycofywanie instrumentów wsparcia elektromobilności. **Oczekiwanie, że na koniec 2025 r., liczba samochodów elektrycznych sięgnie miliona, jest w tym wypadku nierealne, na co zwraca uwagę choćby raport przygotowany przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych. Prognozuje on, że do końca 2025 roku po polskich drogach powinno poruszać się blisko 300 tys. aut elektrycznych, w tym tych typu *plug-in*, a więc nie w pełni bezemisyjnych.** Patrząc na wszystkie dokumenty implementujące regulacje unijne do polskiego porządku prawnego aktualnie widać tradycyjne „dobre intencje” oraz niestety niewielki związek ze zjawiskami realnymi i wpływem na transformację rynku.

Samorządy lokalne, a przyspieszenie rozwoju elektromobilności w Polsce

Bez wątplenia działania JST na rzecz elektromobilności powoli, ale systematycznie zdają się przyspieszać. Obecny stan rozwoju rynku motoryzacyjnego w Polsce nie rokuje jednak na szybkie przejście od fazy powolnego wzrostu do „eksplozji” popularności elektromobilności. Program przejścia polskich przedsiębiorstw i gospodarstw domowych do szeroko rozwiniętej elektromobilności będzie prawdopodobnie przebiegał dwutorowo. Podmioty gospodarcze, jako główni konsumenci na rynku nowych samochodów w Polsce w pewnym momencie wskutek kurczącej się oferty producentów aut niejako będą zmuszeni do zakupów pojazdów nisko i zeroemisyjnych.

Gospodarstwa domowe z pewnością jeszcze przez dłuższy czas będą korzystać z dobrodziejstw rynku wtórnego samochodów osobowych, mocno rozwiniętego w warunkach polskich. Proces elektryfikacji ich środków transportu będzie przebiegał o wiele wolniej niż przedsiębiorstw. Rynek spalinowych pojazdów używanych nie zniknie z dnia na dzień, zasilany pojazdami wyprodukowanymi do momentu, do którego producenci będą mieli taką możliwość. Co ciekawe „Fit for 55” stawiając na zakazy sprzedaży i rejestracji nowych aut spalinowych oraz opłaty za zanieczyszczanie, dość mgliście odnosi się do kwestii rynku wtórnego, czy też prywatnego importu spoza krajów UE, co w istocie pozostawia furtkę dla „bardziej przedsiębiorczych”.

Konsument indywidualny w Polsce szuka samochodu w przystępnej cenie, o stosunkowo prostej konstrukcji, niskich kosztach utrzymania i serwisu oraz szerokiej gamie tanich części zamiennych. Widać to doskonale w poszukiwanej ofercie rynkowej, gdzie nawet wiek pojazdu przekraczający 10-lat nie jest argumentem odstrasającym od zakupu, skoro oferuje on nadal dobrą relację do ceny, ogólnej jakości oraz bezproblemową eksploatację. Samochody elektryczne nie są obecnie w stanie zaoferować polskiemu konsumentowi takiego rozwiązania. Ich cena pozostaje wysoka w stosunku do zarobków większości Polaków, a niskie koszty eksploatacji auta elektrycznego niweluje fakt wysokich kosztów zakupu, wciąż ograniczonego zasięgu, czy problemów z dostępnością punktów ładowania. Co więcej, jeśli w najbliższych latach problem ze wzrostem cen energii elektrycznej utrzyma się, również argument, że zakup tego typu pojazdów zwróci się szybko ich użytkownikom wskutek niższych kosztów energii elektrycznej wobec paliwa, utraci swoją obecną moc. O ile bowiem produkcja własnej „czystej” energii elektrycznej jest jeszcze możliwa w gospodarstwach domowych na terenach przedmieść małych i średnich miast, to w typowej strefie miejskiej szczególnie trudno o takie rozwiązanie ze względów przestrzennych. Nic dziwnego zatem, że na koniec 2018 roku aż 3/4 samochodów elektrycznych w Polsce kupowali klienci korporacyjni korzystający z leasingu lub wynajmu długoterminowego. Sytuacja w chwili obecnej nie uległa również zmianie.

Nie należy pominąć zatem w tym momencie niemalże koniecznego wsparcia administracji państwowej dla tempa rozwoju elektromobilności. Widzimy je w większości krajów Zachodnich. Tylko w Niemczech w 2019 roku zarejestrowano 108.839 samochodów elektrycznych (BEV), objętych wsparciem rządowym kierowanym do klientów indywidualnych i przedsiębiorców. Dalej na liście liderów znalazły się: Norwegia (79.640), Wielka Brytania (72.834), Francja (61.419) i Szwecja (40.406).

Tymczasem pod koniec maja 2020 r., w Polsce zarejestrowano tylko 11.658 samochodów elektrycznych, z czego tylko 56% (6.551) to samochody w pełni elektryczne. Szczególnie przykład Norwegii pokazuje, w jaki sposób wsparcie publiczne potrafi spowodować, że dla klienta indywidualnego zakup auta elektrycznego jest bardziej opłacalny niż zakup pojazdu z silnikiem spalinowym. Norweg kupując nowy samochód jest zwolniony z 25% podatku VAT, podatku drogowego i rejestracyjnego, nie mówiąc już o szeregu innych udogodnień. Tymczasem w Polsce polityka na rzecz elektromobilności wciąż koncentruje się na zakazach niż preferencjach. Dla przykładu, szeroko rozpowszechniające się strefy płatnego parkowania rzadko różnicują opłaty za parkowanie z preferencją dla elektryków, hybryd lub hybryd plug-in. Nie jest to bynajmniej rozwiązanie skomplikowane, zwłaszcza w gminach, których strefy parkowania są niewielkie. Niestety niewiele jest wciąż działań, w ramach których władze JST korzystając z zasady domniemania kompetencji w sprawach lokalnych, wykorzystują brak krajowych regulacji do promowania elektromobilności.

Niewiele stoi na przeszkodzie do tworzenia lokalnych preferencji podatkowych dla użytkowników aut elektrycznych, czy też przedsiębiorców realizujących transport lokalny, a stawiających na ekologiczne rozwiązania. Nawet w gminach, gdzie do tej pory zarejestrowano kilka pojazdów elektrycznych, wdrożenie takich rozwiązań wydaje się słuszne. Podobnie rzecz ma się ze stworzeniem realnych do wykonania programów rozwoju i wsparcia elektromobilności w JST, w tym stworzenia sieci rozmieszczenia punktów ładowania samochodów elektrycznych na terenie JST w oparciu o konsultacje społeczne, czy współpracę z firmami energetycznymi i dystrybutorami paliw. Budowa nawet kilku punktów ładowania rocznie, w skali dekady daje wymierny efekt, mogący zaspokoić przyszłe potrzeby. Słabemu zainteresowaniu elektromobilnością wśród konsumentów indywidualnych nie może towarzyszyć równie słabe zainteresowanie JST rządowymi dotacjami na zakup floty aut elektrycznych. Prawny obowiązek JST inwestowania w tworzenie bezemisyjnych flot transportowych czy budowę infrastruktury ładowania jest możliwy do spełnienia przy nakładzie niekoniecznie wysokich środków. Flota administracji rządowej od stycznia 2022 r. powinna korzystać z pojazdów zeroemisyjnych w 10%, a ich udział w 2025 r. powinien osiągnąć 50%. Nietrudno wyobrazić sobie podobne działania w przestrzeni JST, także tych mniejszych. Infrastruktura ładowania pojawia się coraz częściej wraz z nowymi inwestycjami w branży hotelarskiej i restauracyjnej, a także wśród deweloperów i zarządców nieruchomości, którzy chcą podkreślić ekologiczny i innowacyjny charakter swoich inwestycji.

Wnioski

Patrząc na stan infrastruktury elektromobilności w Polsce z perspektywy programu „Fit for 55”, doprowadzenie jej do stanu zbliżonego do krajów Europy Zachodniej można traktować jako cel długofalowy, wymagający dużych nakładów inwestycyjnych. Jednocześnie przegląd zagadnień związanych z rozwojem elektromobilności i transportu przyjaznego środowiska w kontekście funkcjonowanie JST prowadzi do kilku końcowych wniosków. Pojazdy z napędami alternatywnymi to w istocie przyszłość transportu indywidualnego i zbiorowego; transformacja w kierunku elektromobilności nie jest jednak równa ani sprawiedliwa. Jej tempo silnie w poszczególnych JST determinuje poziom rozwoju gospodarczego, zamożność społeczeństwa, czy utrwalone wzorce konsumpcji. Nie bez powodu ponad 80% samochodów elektrycznych w Europie jest sprzedawanych w zaledwie 6 krajach UE. Przyspieszenie rozwoju elektromobilności, jak i problemy z tym związane nie będą więc jedynie zmartwieniem polskich JST, ale także wielu innych samorządów w krajach UE. KE, w imię utopijnych ambicji uczynienia z Europy kontynentu neutralnego dla klimatu, w ramach „Fit for 55” proponuje krajom UE rozwiązania, których radykalizm i tempo wdrażania wydają się całkowicie ignorować specyfikę funkcjonowania poszczególnych krajów. Utrwała to jedynie coraz powszechniej panujące przekonanie, że oderwanie elit rządzących UE pogłębia się; politycy są daleko od codziennych problemów obywateli.

W pogoni za ideą ratowania klimatu podejmują decyzje bez względu na koszty społeczne. Pomysły te nie uwzględniają opinii obywateli UE, którzy w wielu krajach nie postrzegają elektromobilności jako sposobu na uratowanie Ziemi przed katastrofą klimatyczną. KE wydaje się unikać dyskusji na temat „Fit for 55” i swoich propozycji dla transportu, przy czym zarówno producenci samochodów, jak i rządy wskazują na potrzebę bardziej elastycznego kształtowania jego zapisów. Nie gwarantuje jednak, że wdrożenie programu „Fit for 55” nie spowoduje ubóstwa energetycznego w wielu krajach, czy obniżenia jakości życia.

W obliczu takich uwarunkowań pozycja JST w przyspieszaniu rozwoju elektromobilności w Polsce po 24 lutym 2022 roku wydaje się słabnąć, czemu nie służy nie tylko szok energetyczny wskutek trwającej od tej chwili do dziś agresji Federacji Rosyjskiej na Ukrainie. Towarzyszy temu też niewystarczająco szybko poprawiający się stan infrastruktury elektroenergetycznej, kurczący się poziom samorządowych dochodów własnych, szybujące w górę ceny energii elektrycznej, czy sceptycyzm Polaków wobec elektromobilności, (związany z pogarszającą się sytuacją ekonomiczną ich samych wskutek coraz bardziej uporczywej inflacji). Polityka rządu nie wydaje się wskazywać, aby rząd w najbliższym czasie przy skali narosłych problemów społecznych mógł silniej włączyć się we wsparcie JST w rozwoju elektromobilności, czy też zdecydować i wdrożyć nowe rozwiązania podatkowe ograniczające import i sprzedaż samochodów spalinowych. Rok 2023 będąc w istocie rokiem wyborów parlamentarnych, jak i samorządowych w Polsce wydaje się czasem, w którym jakiegokolwiek radykalne działania na rzecz przyspieszenie elektromobilności w Polsce raczej nie będą podejmowane, podobnie jak inwestycje – zwłaszcza przy wciąż nierozstrzygniętej sytuacji z Krajowym Planem Odbudowy. Nie oznacza to jednak postępów w tej działalności, tym niemniej z pewnością mniej spektakularnych i niestety niewystarczających, aby sprostać pomysłom wpisanym w „Fit for 55”. Nadzieję pozostaje sytuacja, w której pogłębiona refleksja nad zrównoważonym rozwojem z poszanowaniem praw konsumenta w końcu znajdzie posłuch wśród europejskich polityków, a sama polityka klimatyczna UE zostanie na nowo zbilansowana z uwzględnieniem interesów tak dużych krajów jak Polska.

Bibliografia:

- Autostrada do elektromobilności. (2017). Czy jesteśmy gotowi na samochody elektryczne? Z: <<https://www.innogy.pl/pl/-/media/InnogyGroup/Innogy/Polska/Dokumenty/Artykuly/2017/innogy-polska-raport-autostrada-do-elektromobilnosci-web.pdf>> dostęp: 29.06.2022.
- Dyrektywa 2014/94 /EU. (2014). Parlamentu Europejskiego i Rady z 22.10.2014 w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, Dz. U. L 307, s. 1–20.
- Infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych: przyspieszenie transformacji sektora. (2022). z:< <https://www.rynekelektryczny.pl/infrastruktura-ladowania-pojazdow-elektrycznych/>> dostęp: 22.08.2022.
- Kalisiak A. (2022). „Fit for 55” – Parlament Europejski daje zielone światło dla ETS w transporcie z:< <https://tlp.org.pl/fit-for-55-parlament/>>dostęp: 22.08.2022.
- Krajowe ramy polityki rozwoju paliw alternatywnych. (2017). Warszawa: Ministerstwo Energii.
- Licznik elektromobilności: rośnie liczba stacji ładowania w Polsce. (2022). z: <<https://pspa.com.pl/2022/informacja/licznik-elektromobilnosci-rosnie-liczba-stacji-ladowania-w-polsce/>> dostęp: 22.08.2022.
- Na koniec 2022 roku w Polsce ma być ponad 800 elektrycznych autobusów miejskich. (2022). z: <<https://cleanerenergy.pl/2022/05/10/na-koniec-roku-w-polsce-ma-byc-ponad-800-elektrycznych-autobusow-miejskich/>> dostęp: 22.08.2022.
- Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych. (2019). Raport Polish EV Outlook 2019. (2019). z:< <https://www.pspa.com.pl/rocznica-ustawy-o-elektromobilnosci-prognozy-rozwoju-polskiego-rynku>> dostęp: 29.06.2022.
- Program E-Bus. (2021). z: <<https://pfrsa.pl/dzialalnosc/programy-sektorowe/e-bus.html>> dostęp: 29.06.2022.
- Realizacja Europejskiego Zielonego Ładu. (2021). z: <https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_pl#ekologizacja-naszego-systemu-energetycznego> dostęp: 29.06.2022.
- Rozliczeniowa cena uprawnień do emisji CO₂ (RCCO₂). (2022) z:< <https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-rb/raporty-dobowe-z-funkcjonowania-rb/podstawowe-wskazniki-cenowe-i-kosztowe/rozliczeniowa-cena-uprawnien-do-emisji-co2-rcco2>> dostęp: 22.08.2022.
- Rząd przyjął Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. (2018) z: <<https://www.gov.pl/energia/rzad-przyjal-krajowe-ramy-polityki-rozwoju-infrastruktury-paliw-alternatywnych-3>> dostęp: 29.06.2022.
- Rząd przyjął Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce. (2018) z: <<https://www.gov.pl/energia/rzad-przyjal-plan-rozwoju-elektromobilnosci-w-polsce-3>> dostęp: 29.06.2022.
- Samorządy w Polsce już wyłączają latarnie. Na tym się nie skończy (2022) z:< <https://businessinsider.com.pl/gospodarka/samorzady-juz-wylaczaja-latarnie-a-to-dopiero-poczek-tak-przygotowuja-sie-na/zn83qsp>> dostęp: 22.08.2022.

Unia zakazuje aut spalinowych, Niemcy przeciwne, a Polska ma problem. (2022). z: <<https://businessinsider.com.pl/motoryzacja/unia-zakazuje-aut-spalinowych-niemcy-przeciwne-a-polska-ma-problem/zj14smq>> dostęp: 22.08.2022.

Winięcki J. (2021). Wkrótce szczyt klimatyczny. Najwięksi truciście wciskają hamulec. z: <<https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/swiat/2140418,1,wkrotce-szczyt-klimatyczny-najwieksi-truciscie-wciskaja-hamulec.read>> dostęp: 29.06.2022.

Wiśniewski J. (2020). Elektromobilność w Polsce. Stan obecny i perspektywy rozwoju. Warszawa: Friedrich Ebert Stiftung

Wolff T. (2022). Chiny wracają do energii elektrycznej z węgla. Zużycie osiąga kolejne szczyty. z: <<https://www.wnp.pl/energetyka/chiny-wracaja-do-energii-elektrycznej-z-wegla-zuzycie-osiaga-kolejne-szczyty,595456.html>> dostęp: 22.08.2022.

Wstrzymanie produkcji dwutlenku węgla i ciekłego azotu zagraża dostawom mięsa. (2022) z: <<https://www.wrp.pl/wstrzymanie-produkcji-dwutlenku-wegla-i-cieklego-azotu-zagraza-dostawom-miesa/>> dostęp 22.08.2022.

Zakrzewska S., Gil-Świdorska A. (2018). Energetyczna infrastruktura krytyczna w Polsce – perspektywy i zagrożenia, „Rynek energii”, 2018, nr 5, s. 55-64.

Zamorowska K. (2020). UE ma nowy cel klimatyczny na 2030 rok. z: <<https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosci/UE-nowy-cel-redukcja-emisji-2030-ambicje-klimatyczne-55-9671.html>> dostęp: 29.06.2022.

Zaniewska-Zielińska D. (2018). Problemy rozwoju elektromobilności w Polsce. Europa Regionum. 2 (2018), tom XXXV, s. 63-78.

Zawieska J. (2018). Rozwój rynku elektromobilności w Polsce. In: Elektromobilność w Polsce na tle tendencji europejskich i globalnych. (red.) Jerzy Gajewski, Wojciech Paprocki, Jana Pieriegud. Warszawa: Wydawnictwo CeDeWu.

O AUTORZE

Paweł Ostachowski – ekonomista, historyk, politolog, administratywista, a także specjalista z zakresu zarządzania, stosunków międzynarodowych i polityk publicznych. Pracownik uniwersytecki i przedsiębiorca. Autor, współautor i redaktor publikacji i artykułów naukowych poruszających problematykę samorządową.

Opinie wyrażone w powyższym tekście mają charakter autorski i nie należy ich traktować jako stanowiska Fundacji Rozwoju Demokracji Lokalnej im. Jerzego Regulskiego.

.....
Warszawa, wrzesień 2022
www.frdl.org.pl

Fundacja Rozwoju Demokracji Lokalnej im. Jerzego Regulskiego
ul. Żurawia 43, 00-680 Warszawa