



Business
Centre
Club

Warszawa, 13 maja 2022 r.

KOMENTARZ

Przedsiębiorstwa komunalne zobligowane są spełnić wymagania ustawowe odnośnie posiadania i eksploatacji pojazdów nisko- i zeroemisyjnych. Jest to dobry kierunek rozwoju na poziomie rozwiązań systemowych jednak w obecnych warunkach obarczony przynajmniej dwoma kategoriami ograniczeń:

- ryzykiem ekonomicznym – pojazdy zeroemisyjne są wciąż znacznie droższe od tradycyjnych; np. elektryczny autobus miejski kosztuje ok. 2,5 krotnie więcej od nowoczesnego, bogato wyposażonego, spełniającego najwyższe normy emisji spalin, autobusu napędzanego olejem napędowym;
- problemami energetycznymi – polski system elektroenergetyczny jest obciążony wieloletnimi zaniedbaniami inwestycyjnymi i modernizacyjnymi, w związku z tym w systemie może zabraknąć mocy, a przede wszystkim zdolności dystrybucyjnych do możliwości przyłączenia stacji ładowania pojazdów.

W związku z tym konieczne są systemowe rozwiązania oparte w dużej mierze na dofinansowaniach zewnętrznych np. poprzez środki UE, czy preferencyjne instrumenty dłużne.

Nakładają się na to coraz bardziej rygorystyczne rozwiązania w zakresie ochrony środowiska. W Polsce ok. 70% energii elektrycznej pochodzi ze starych elektrowni zasilanych węglem kamiennym lub brunatnym. W większości odznaczają się one niską sprawnością wytwarzania i wysokimi emisjami. Dlatego tzw. ślad węglowy autobusu elektrycznego może być większy od tego generowanego przez nowoczesny autobus zasilany olejem napędowym. Wiąże się z tym poniekąd zagadnienie zasadności tworzenia w miastach stref czystego transportu. Zdania na ten temat są podzielone. Strefy te mają zapewnić wyższą jakość powietrza w miastach lub ich częściach. Należy jednak pamiętać, że tak długo, jak długo będą funkcjonować kotły czy piece na paliwa stałe, w których można spalać praktycznie wszystko bez żadnej kontroli jakości spalin, będziemy mieli problem z czystością powietrza. Najlepszym dowodem jest zjawisko smogu, który powstaje zimą, kiedy domy są ogrzewane, natomiast nie obserwuje się go latem. Samochody zaś jeżdżą niezależnie od pory roku.

Rozwiązaniem może być transport wodorowy, ale w Polsce nie ma infrastruktury pozwalającej na produkcję odpowiedniej jakości wodoru – pojazdy wodorowe wymagają bardzo wysokiej czystości paliwa: 99,999%. Produkowany w kraju wodór osiąga co najwyżej 99,99% czystości, co stanowi różnicę rzędu wielkości. Producenci wodoru zapewniają o zainteresowaniu produkcją paliwa o odpowiedniej czystości, ale nie są znane perspektywy czasowe. Warto dodać, że najbliższa stacja, na której można zatankować wodór do samochodu, znajduje się w... Berlinie. Wodór jest paliwem bardzo drogim – ok. 8 - 10 €/kg, Pojazd zasilany wodorem jest ok. 3,5 krotnie droższy od pojazdu na olej napędowy. Wodór, przy założeniu, że pochodzi z elektrolizy wody dokonanej przy użyciu energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych, jest paliwem bardzo czystym, rzeczywiście zeroemisyjnym, dlatego warto pracować nad optymalizacją (znaczną redukcją) kosztów jego wytwarzania i dystrybucji, jednak może to potrwać jeszcze wiele lat.

W okresie przejściowym powinniśmy postawić na rozwiązania tzw. elektrofitu, czyli przekształcania używanych pojazdów spalinowych na elektryczne. Taki proces może mieć zastosowanie w szczególności w autobusach

miejskich, gdzie w miejsce silnika, skrzyni biegów, układu chłodzenia i towarzyszącego osprzętu, można zainstalować baterie z układem sterowania a pojazd napędzić silnikiem elektrycznym centralnym lub silnikami w piastach kół. Takie rozwiązania już funkcjonują np. w Niemczech i warto byłoby opracować technologię takiej przebudowy dla najczęściej występujących marek autobusów miejskich w Polsce. Pojazdy, które najlepiej nadają się do elektrofitu to autobusy wieku ok. 8 – 10 lat. Koszt tego rodzaju modernizacji waha się w granicach 40% ceny nowego autobusu elektrycznego. Elektrofit może stać się zatem bodźcem przyspieszenia elektryfikacji pojazdów użytkowych, zwłaszcza autobusów miejskich w Polsce i tym samym przybliżyć samorządy do spełnienia wymogów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Dodatkowy komentarz

Zbigniew Wyszogrodzki

ekspert ds. energetyki i mobilności miejskiej,
kanclerz Łoży Toruńskiej BCC,

 56 655 52 04

 zbigniew.wyszogrodzki@bcc.org.pl

Kontakt dla mediów

Mirosław Kasprzak

rzecznik BCC

 608 529 504

 miroslaw.kasprzak@bcc.pl

Business Centre Club powstał pod koniec XX w., w 1991 roku. Jest prestiżowym Klubem przedsiębiorców i największą w kraju ustawową organizacją indywidualnych pracodawców. Grupa BCC składa się z Klubu BCC, Związku Pracodawców BCC i Studenckiego Forum BCC. Członkowie BCC zatrudniają ponad 400 tys. pracowników, obroty firm sięgają 20 miliardów złotych a siedziby rozlokowane są w blisko 250 miastach. Na terenie całej Polski działają 22 łoże regionalne. Do BCC należą przedstawiciele wszystkich branż, międzynarodowe korporacje, instytucje finansowe i ubezpieczeniowe, firmy telekomunikacyjne, najwięksi polscy producenci, uczelnie wyższe, koncerny wydawnicze i znane kancelarie prawne. Członkami Klubu są także prawnicy, dziennikarze, naukowcy, wydawcy, lekarze, wojskowi i studenci. BCC koncentruje się na działaniach na rzecz rozwoju gospodarki i pomocy przedsiębiorcom, jest ustawowym członkiem Rady Dialogu Społecznego. Koordynatorem wszystkich działań BCC jest Marek Goliński.