

Kategoria: Sejm, Senat i Prezydent
Opublikowano: środa, 27, kwiecień 2022 13:28
Krystian Piecychna
Odsłony: 794

Na kwietniowym posiedzeniu Podkomisji stałej do spraw elektromobilności dyskutowano nad stanem rozwoju zeroemisyjnej komunikacji zbiorowej w Polsce. Dyskusja obejmowała realizację przez jednostki samorządu terytorialnego obowiązku wprowadzania do swojej floty autobusów zero i nisko emisyjnych, skali produkcji i eksportu autobusów zeroemisyjnych dostarczanych przez fabryki zlokalizowane w Polsce oraz bieżące strategie wspierania eksportu produktów związanych z obszarem autobusów elektrycznych.

Marek Popiołek, zastępca Dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska rozpoczął od obecnej sytuacji floty autobusów elektrycznych w Polsce. Pod koniec lutego 2022 roku w polskich miastach jeździło 665 autobusów elektrycznych, gdzie odnotowano znaczący wzrost w 2021 o 219 nowych pojazdów. Od 1 stycznia 2022 r. na jednostki samorządu terytorialnego nałożono obowiązek zapewnienia udziału 5% (30% od 2028 r.) autobusów elektrycznych lub napędzanych biometanem we flocie autobusów użytkowanych w ramach komunikacji zbiorowej pojazdów. Obowiązek ten dotyczy gmin, które realizują usługi komunikacyjne lub przekraczają liczebność 50 tys. mieszkańców. Do czasu realizacji tego obowiązku, gminy zobowiązane są do sporządzania analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystywaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej co 36 miesięcy. Jednostka samorządu terytorialnego jeśli wykaże w analizie, że brak jest korzyści z ich wykorzystywania, może nie realizować wspomnianego obowiązku.

W 2022 r. na terenie Unii Europejskiej jeździ około 72% pojazdów napędzanych olejem napędowym, co stanowi 10% spadek w stosunku do roku 2019. Wszystkie pojazdy z napędem alternatywnym stanowią 1/4 całego rynku autobusowego w UE. Skala polskiej produkcji znacząco przyczyniła się do tych zmian, przez produkcję autobusów elektrycznych w montowniach największych marek Solaris (około 20% udziału w rynku UE), Volvo oraz Man. W 2020 r. polscy producenci dostarczyli do zagranicznych odbiorców autobusy elektryczne o wartości szacunkowej 220 mln euro, głównie do Niemiec i Włoch, gdzie udział polskiej produkcji osiągnął około 50%, stając się liderem w Unii Europejskiej.

Maciej Mazur z Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych dodał, iż obecnie liczba jeżdżących autobusów elektrycznych to 720 (jest to 7% autobusów bezemisyjnych w całej flocie autobusów w Polsce), a do czerwca tego roku liczba ta ma zwiększyć się do 848. 42 samorzady wprowadziły co najmniej jeden autobus elektryczny. Podkreślił, iż niezbędne jest zbudowanie silnego ekosystemu, by kontynuować rozwój elektromobilności, gdzie szczególnie ważną rolę odgrywają producenci autobusów i komponentów, którzy zapewniają m.in. infrastrukturę ładowania, systemy bateryjne czy akumulatory trakcyjne.

W kontekście zwiększenia udziału autobusów elektrycznych w transporcie publicznym Jacek Mizak z Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych wskazał przykład Rybnika. Jako pierwsze miasto w Polsce ogłosił przetarg na realizację usług przewozu osób tylko przez autobusy elektryczne. Zamówienie tej usługi, a nie zakup autobusu elektrycznego, odciążało samorząd również o budowę infrastruktury ładowania.

Zwrócono uwagę na kluczową rolę stacji ładowania dla transportu publicznego. W odpowiedzi Marek Popiołek podkreślił, iż w myśl ustawy stacja ładowania jest celem publicznym, co znacząco ułatwia realizację inwestycji. Dyskutowano także nad zwiększeniem konkurencyjności autobusów elektrycznych w stosunku do kosztów eksploatacji autobusów konwencjonalnych poprzez m.in. preferencyjne ceny na dostawę energii elektrycznej czy paliw alternatywnych.