

## POLSKIE MARZENIE O ELEKTROMOBILNOŚCI TEMATEM DYSKUSJI PODCZAS FORUM EKONOMICZNEGO

---

Podczas zakończonego w ubiegłym tygodniu Forum Ekonomicznego w Karpaczu odbyła się dyskusja pt. „Polska elektromobilność - kiedy marzenia staną się rzeczywistością?”. Poprowadził ją redaktor naczelny serwisu Energetyka24 - Jakub Kajmowicz.

W panelu udział wzięli: Sławomir Mazurek (dyrektor zarządzający Banku Ochrony Środowiska), Artur Michalski (wiceprezes Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej), Andrzej Szalek (doradca zarządu Toyota Motor Poland), Maciej Maliszewski (prezes zarządu blinkee.city), Krzysztof Balawejder (prezes zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego we Wrocławiu) oraz Robert Jędrzejczyk (radca prawny, Partner Zarządzający w Robert Jędrzejczyk i Wspólnicy sp.k.).

Punktem wyjścia w dyskusji był fakt, że w roku 2017 powołano rządowy zespół ds. elektromobilności, którego celem było wypracowanie koncepcji wdrażania tego rozwiązania w Polsce. Państwa członkowskie Unii Europejskiej przyjęły w tym zakresie różne strategie, które łączył jeden wspólny mianownik - dążenie do zwiększenia liczby pojazdów elektrycznych na drogach Wspólnoty. Wśród rozwiązań stosowanych w Europie są takie mechanizmy jak zachęty podatkowe, ulgi eksploatacyjne i księgowo, edukacja społeczna czy strefy niskiej emisji.

„Staramy się wykorzystywać potencjał całej grupy bankowej do tego, żeby pomagać w dbaniu o jakość powietrza w Polsce” - deklarował Sławomir Mazurek, dyrektor zarządzający Banku Ochrony Środowiska. Zadeklarował, że specjaliści BOŚ na bieżąco szukają rozwiązań, które z perspektywy rynku finansowego oraz pozyskiwania funduszy są najbardziej efektywne.

„Jako zielony bank z dużą wrażliwością podchodzimy do jakości powietrza. Często jesteśmy bankiem pierwszego wyboru jeśli chodzi o tzw. zielone inwestycje” - kontynuował Mazurek. Podkreślał, że zatrudnieni w BOŚ eksperci specjalizują się w różnych obszarach związanych z szeroko rozumianą ekologią - od OZE po elektromobilność. „Nasz dom maklerski oferuje także emisję obligacji, która może pomóc w sfinansowaniu marzeń samorządów lub przedsiębiorców” - mówił.

Sławomir Mazurek zwrócił również uwagę, że europejski zielony ład może być swego rodzaju powiewem świeżości, ale tylko jeśli uwzględni głos państw naszego regionu. „Skupiajmy się nie na prezentacjach, ale na excelach” - zaapelował.

„Jestem zwolennikiem tezy, że to wodór jest przyszłością komunikacji zeroemisyjnej” - mówił z kolei Rafał Balawejder. Zwrócił równocześnie uwagę, że pojazdy o napędach alternatywnych - także „zwykłe” elektryki - cierpią obecnie na szereg „chorób wieku dziecięcego”. W związku z ich kosztem racjonalne wydaje się w tej sytuacji powściągnięcie ambicji dotyczących jak najszybszego zakupu jak największej liczby takich autobusów. „Im dłużej poczekamy, tym lepiej dopracowany produkt

dostaniemy” - mówił. W opinii prezesa MPK we Wrocławiu należy mieć również na uwadze, że większość autobusów elektrycznych kupowanych jest obecnie ze środków unijnych. Pytanie brzmi zatem, jak mniejsze miasta poradzą sobie za 4-5 lat, kiedy pojawi się potrzeba wymiany baterii - koszt takiej operacji to 5-60% wartości. Do tego dochodzi kwestia przechowywania zużytych baterii, potencjalnie również kosztowna. „Przyszłość jest w wodorze i ciepłości” - podsumował Balawejder.

Wiceprezes Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Artur Michalski, silnie akcentował fakt, że od pewnego czasu oferta NFOŚiGW w zakresie elektromobilności skierowana jest nie tylko do osób prawnych, ale i fizycznych. „Pierwsze nabory pokazują, że jest tu potencjał” - mówił. Istotną zmianą w kontekście tego segmentu jest fakt, że Fundusz Niskoemisyjnego Transportu trafił „pod skrzydła” NFOŚiGW, dzięki czemu będzie można go efektywniej wykorzystywać.

Fundusz w swoich programach stawia na dofinansowywanie zakupu samochodów elektrycznych, które nie należą do najdroższych. Wiele zależy jednak od rozwoju infrastruktury towarzyszącej elektromobilności, ponieważ bez odpowiedniej liczby stacji ładowania nawet dofinansowania nie pomogą w jej rozwoju.

Michalski wbił również szpilkę poprzednikom, którzy mieli „postawić na finansowanie ze środków unijnych zakupu diesli”. Obecnie NFOŚiGW intensywnie dofinansowuje m.in. zakup autobusów elektrycznych przez biedne, wiejskie gminy. W opinii wiceprezesa baterie nie będą tutaj stanowić poważnego problemu, ponieważ można je, w jego opinii, wykorzystywać jako stacjonarne magazyny energii elektrycznej.

„Byłem sceptyczny co do idei polskiego samochodu elektrycznego, ale pod względem regulacyjnym kwestia elektromobilności jest załatwiona dość kompleksowo” - mówił mecenas Robert Jędrzejczyk. Dodał, że mamy ustawę, która „jest konkretna” - nakłada obowiązki, terminy, kary oraz wymusza pewne działania. To istotne, ponieważ „stoimy u progu wielkiej transformacji”, której motorem napędowym będzie właśnie sektor komunikacyjny. W opinii mecenas jest to kierunek nieodwracalny, ponieważ duża część regulacji przychodzi do nas z UE. Wiąże się z tym oczywiście także pewne szanse, związane z dostępem do środków unijnych.