

REFORM

Okrągłe Stoły Instytutu Reform

Przełamanie barier administracyjnych
dla podaży OZE w Polsce

Efektywny rozwój infrastruktury dla elektromobilności

Instytut Reform

Warszawa, 23 listopada 2022



Kim jesteśmy?

- Instytut Reform – to **niezależny think tank** założony pod koniec 2021 r., który wspiera ciągle doskonalenie procesu formułowania, wdrażania, monitorowania i oceny polityk publicznych w Polsce, Europie i na świecie
- Jednym z kluczowych obszarów działania Instytutu jest wsparcie **budowy neutralnej klimatycznie gospodarki w Polsce**.

RE  **FORM**



Agenda

- 11:00 - 11:05** **Powitanie uczestników i przedstawienie planu spotkania**
Instytut Reform
- 11:05 – 11:20** **Rozwój OZE w Polsce – stan prawny, bariery i rekomendacje**
Instytut Reform
- 11:20 – 12:50** **Jak przełamać bariery rozwoju OZE?**
Dyskusja uczestników spotkania, moderacja Instytut Reform
- 12:50 – 13:30** **Lunch**
- 13:30 – 13:45** **Elektryfikacja transportu w Polsce – stan prawny, bariery i rekomendacje**
Instytut Reform
- 13:45 – 15:15** **Jak zapewnić skuteczny rozwój infrastruktury dla elektromobilności?**
Dyskusja uczestników spotkania, moderacja Instytut Reform
- 15:15 – 16:00** **Podsumowanie dyskusji oraz networking**

Zielona elektryfikacja – o projekcie

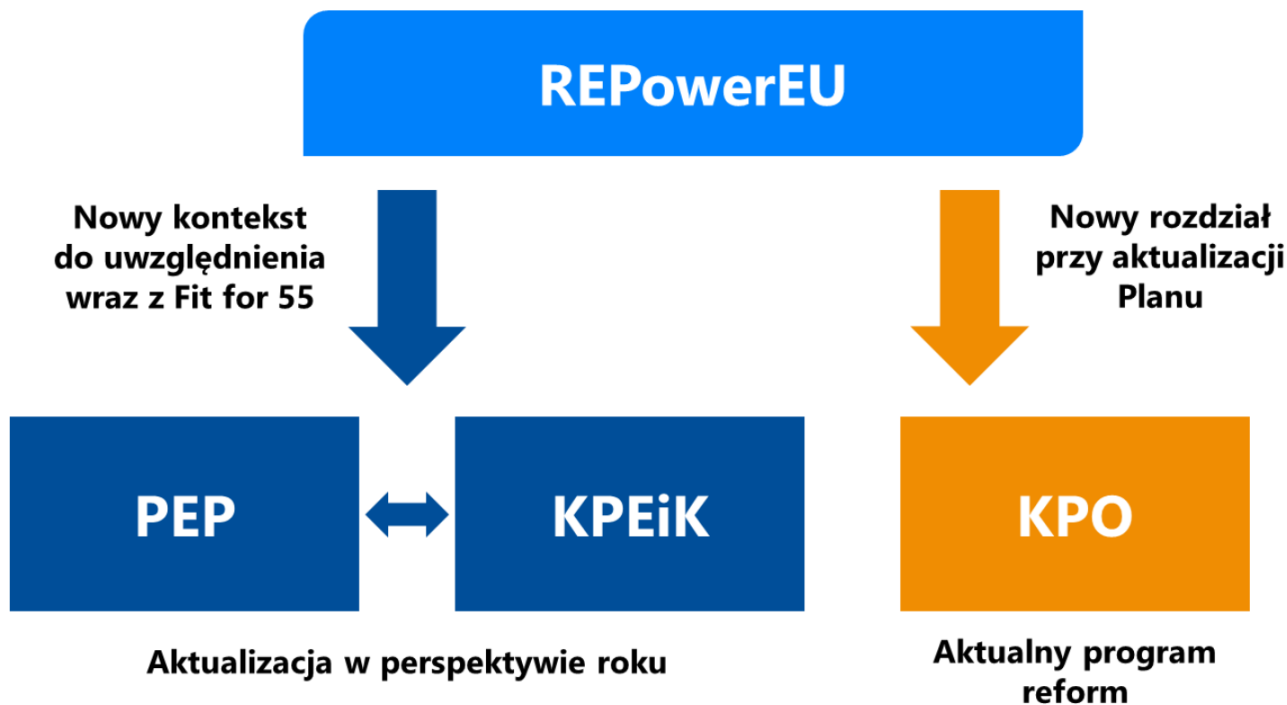
Dlaczego międzysektorowa inicjatywa?



- Zielona elektryfikacja – kluczowe narzędzie transformacji odbiorców energii (budynki, przemysł, transport)
- Transformacja sektorów popytowych niemożliwa bez rozbudowy oraz integracji systemowej OZE
- Równoległe dyskusje sektorowe, ale brak zintegrowanej współpracy pozwalającej na:
 - określenie wspólnych wyzwań,
 - wypracowanie konsensusu co do złożonych reform (np. finansowanie rozwoju sieci),
 - koordynację działań i wzmocnienie głosu wszystkich sektorów.
- Inicjatywa ma **integrować** perspektywy różnych sektorów oraz **domykać luki wiedzy** w zakresie rozwiązań przekrojowych:
 - unikamy dublowania już wykonanych analiz,
 - pogłębiaamy analizę konkretnych rozwiązań tam, gdzie ich brakuje.

Zielona elektryfikacja – o projekcie

Dlaczego teraz?



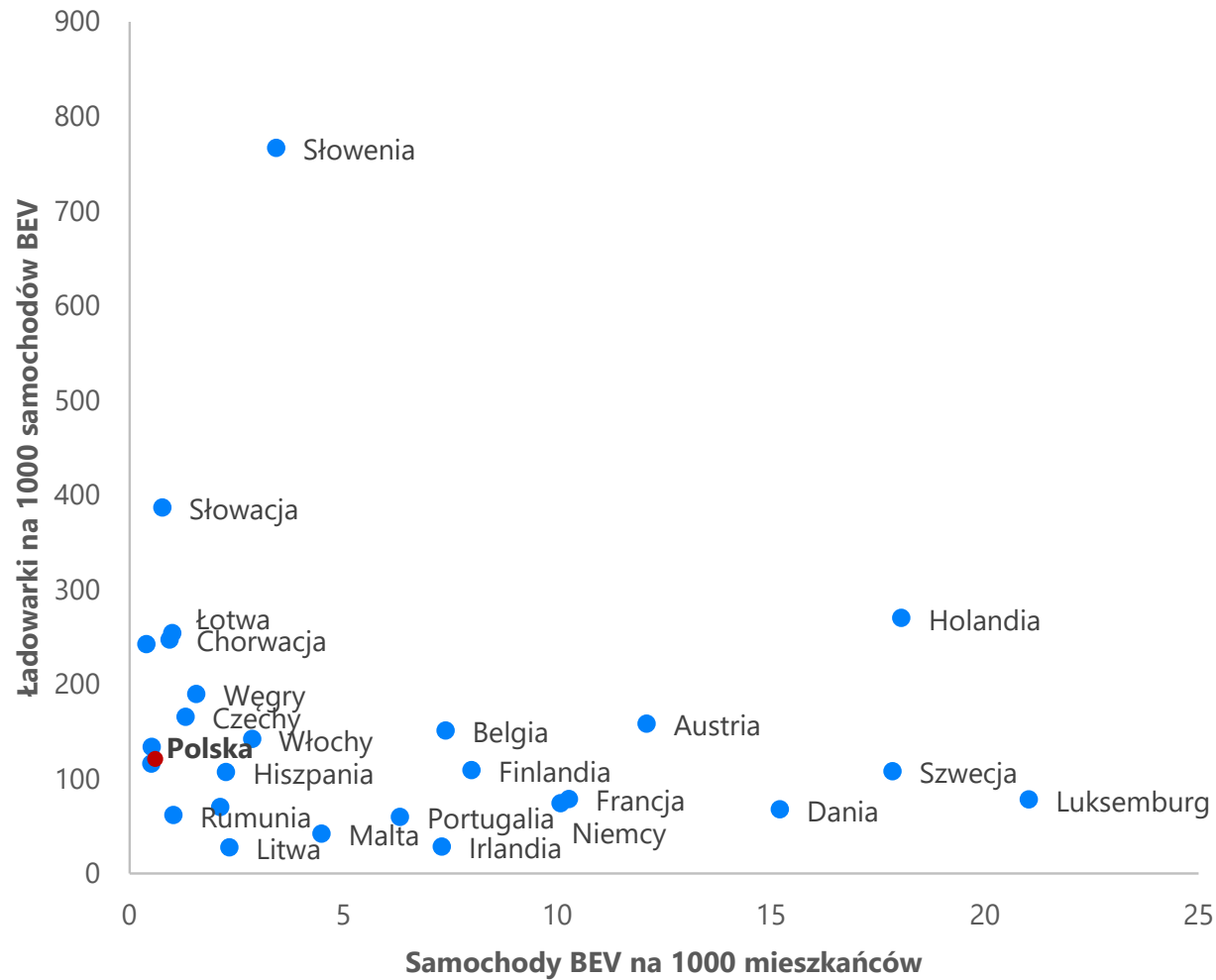
- Nowe otwarcie pod koniec 2023 r. (niezależnie od wyniku wyborów) – wymaga przygotowania koncepcji zmian do szybkiego wdrożenia.
- Niezbędne zmiany nie tylko „kosmetyczne”, ale też dotyczące zarządzania całym sektorem (np. rola regulatora, OSD, producentów, klientów na rynku).



Elektryfikacja transportu w Polsce – stan prawny, bariery i rekomendacje



Stan elektromobilności w Polsce



Źródło: Opracowanie Instytutu Reform na podstawie danych z EAFO oraz Eurostat

Rozwój elektromobilności w Polsce – aspekty prawno-administracyjne

Poziom UE	
	Zeroemisyjność nowych samochodów oraz lekkich pojazdów dostawczych do 2035 r.
FIT FOR 55	Rozporządzenie o Infrastrukturze Paliw Alternatywnych (AFIR) zamiast Dyrektywy (AFID): powiązanie rozwoju systemu ładowania z rosnącą liczbą pojazdów BEV i PHEV
	Infrastruktura ładująca wystarczająca dla potrzeb publicznych, interoperacyjna w państwach UE i łatwo dostępna
	Obowiązek regularnego przeгляdu postępów poczynionych w kolejnych latach przez poszczególne państwa członkowskie oraz przedstawienie Komisji projektu krajowych ram polityki na rzecz rozwoju rynku paliw alternatywnych w sektorze transportu oraz rozmieszczenia odpowiedniej infrastruktury do 1.01.2024 r.
	Poprawki do dyrektywy RED II: zwiększenie celu opartego na czystej energii z obecnych 14% do 28% .

Rozwój elektromobilności w Polsce – aspekty prawno-administracyjne

Poziom krajowy

Krajowy Plan Odbudowy - Zielona inteligentna mobilność: m.in. ponad 1700 zero- i niskoemisyjnych autobusów dla transportu miejskiego

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz zaplanowane szerokie reformy dot. **upowszechnienia pojazdów zeroemisyjnych we flocie państwowej i samorządowej oraz komunikacji miejskiej**

Brak ustawowego uregulowania technologii **vehicle-to-grid**, umożliwiającej pełnienie przez pojazdy rolę mobilnych magazynów energii zintegrowanych z siecią

Wprowadzenie w 2021 r. **dedykowanej taryfy** (e-taryfy) dla stacji ładowania samochodów elektrycznych

Od AFID do AFIR

AFID - ocena Komisji Europejskiej:

- „miękkie” podejście w Dyrektywie → UE dwóch prędkości w obszarze rozwoju infrastruktury ładowania
- dla Polski:
 - dziś: ok. 3 tys. ładowarek
 - kontynuacja trendu: **13-14 tys.** ładowarek w 2030 r.
 - potrzeby wynikające z FF55: **235-240 tys.** ładowarek w 2030 r.

Od AFID do AFIR

AFIR – kluczowe elementy:

- Cele dla sieci TEN-T:
 - dla pojazdów lekkich:
 - kluczowe trasy (sieć bazowa): 300kW co 60 km do 2025 r., 600 kW do 2030 r.
 - uzupełniające trasy (sieć kompleksowa): analogiczne cele +5 lat.
 - dla pojazdów ciężarowych: 1400 kW i 3500 kW odpowiednio.
- Cele dla zasobu ładowarek: 1 kW per BEV na 2030 r., 0,66 kW per PHEV
- Do 1 stycznia 2024 r. – projekt **krajowych ram polityki** w zakresie rozwoju rynku paliw alternatywnych
- Umiarkowane koszty niezbędnego publicznego wsparcia: **40-60 mln EUR rocznie, 0.01% PKB**
- Obecny etap negocjacji: trilogi. Kluczowe rozwiązania utrzymane.

Procedura budowy stacji ładowania samochodów elektrycznych w Polsce

OGÓLNODOSTĘPNE



Zgłoszenie robót budowlanych



Zgłoszenie do badania przez UDT



Założenie instalacji do przekazywania informacji do EIPA

NIEPUBLICZNE O MOCY POWYŻEJ 3,7 KW



Zgłoszenie robót budowlanych



Zgłoszenie stacji **pobierających opłaty** do badania przez UDT

Procedura przyłączenia instalacji do sieci

(w przypadku przyłączania do operatorów zrzeszonych w PTPiREE)



Złożenie wniosku o określenie warunków przyłączenia do sieci dystrybucyjnej (tzw. **Wniosek WP**)

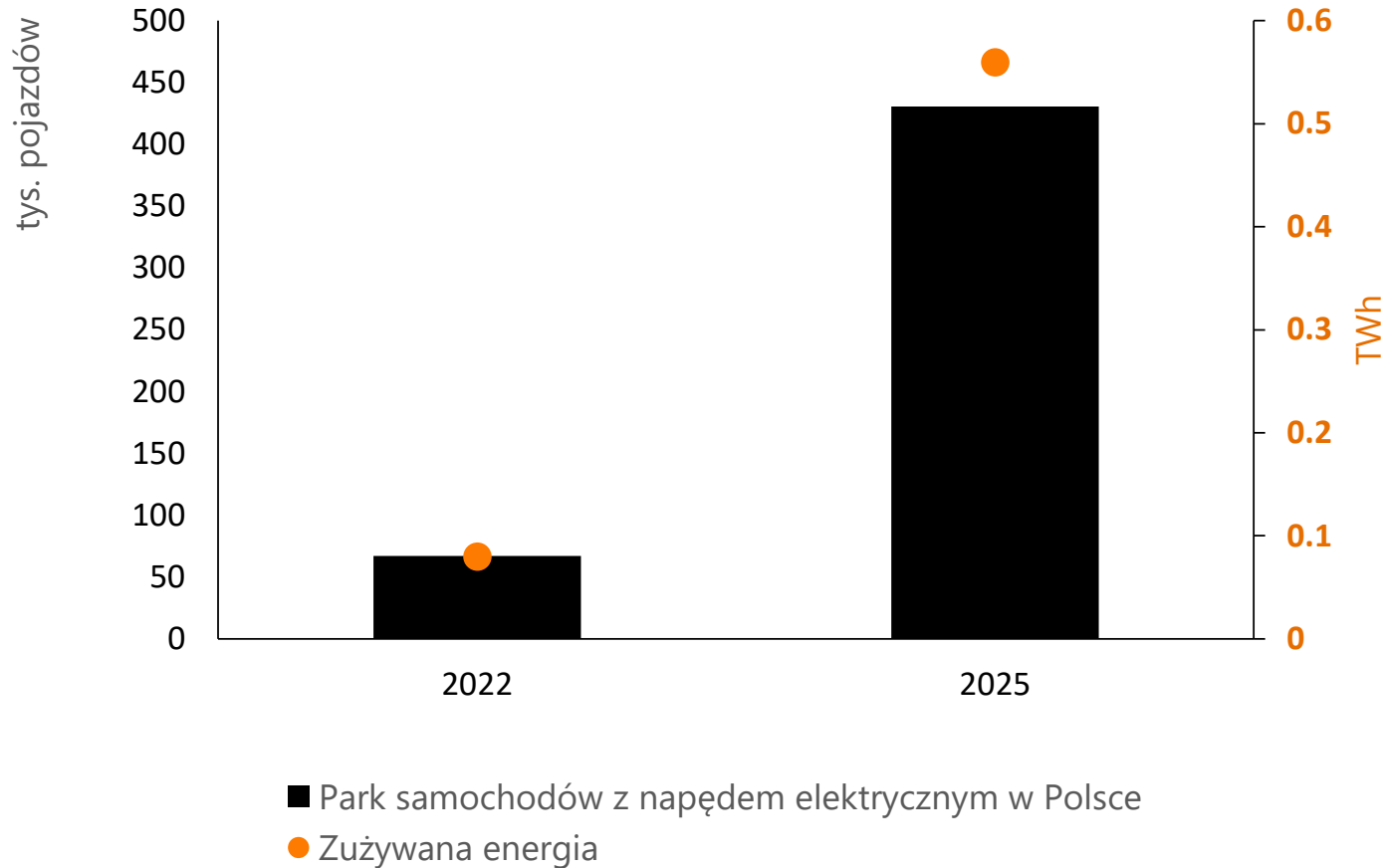


Podpisanie umowy o przyłączenie oraz opłacenie faktury za przyłączenie



Po otrzymaniu Karty Danych Technicznych podpisanie umowy regulującej dostarczanie energii

Prognozy wzrostu zapotrzebowania na energię w związku z rozwojem elektromobilności



Źródło: prognozy PSPA

Prognozy wzrostu zapotrzebowania na energię w związku z rozwojem elektromobilności

Planowanie **rozbudowy sieci dystrybucyjnych i przesyłowych** oraz bilansowania **Krajowego Systemu Elektroenergetycznego** wymaga prawidłowego przewidzenia szczytowego poboru mocy przez pojazdy elektryczne.

Szczytowe zapotrzebowanie na moc w sektorze elektromobilności

Rok	Scenariusz bez elastyczności	Scenariusz optymalny
2030	1,25 GW	1,12 GW
2050	9,44 GW	8,85 GW

Źródło: Forum Energii „Sieci dystrybucyjne. Planowanie i rozwój”

Bariery



Przewlekłe **procedury przyłączeniowe** szybkich stacji ładowania DC



Brak adekwatnej **infrastruktury elektroenergetycznej** → długi czas oczekiwania na wybudowanie przyłącza



Niekorzystne **warunki przyłączenia** dla operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania



Nagminne przekraczanie określonych w umowach **terminów** przyłączenia przez operatora

Kierunkowe rekomendacje



Legislacyjne **skrócenie procedur** przyłączeniowych



Taryfowanie zachęcające do **efektywnego rozwoju sieci**



Uproszczenie i rozjaśnienie przebiegu procedur związanych z przyłączaniem instalacji do sieci



Uznanie prawa inwestycji budowy ogólnodostępnej infrastruktury ładowania za **inwestycje celu publicznego**



Nacisk na inwestycje w **dedykowane punkty ładowania** w bazach transportowych



Jak odblokować bariery rozwoju sektora transportu? - dyskusja

- **Bariery administracyjne** dla rozbudowy ładowarek: **problem sektorowy czy szersza słabość** polskiej administracji w obszarze infrastruktury energetycznej?
- **Czy jesteśmy gotowi na sprawne wdrożenie AFIR?** Czego nas nauczyło wdrażanie AFID?
- **Od e-taryfy do taryfy dynamicznej:** jak i kiedy przejść do docelowego kształtu taryf dla pojazdów elektrycznych by zapewnić szybki i trwały rozwój elektromobilności?

REFORM

Dziękujemy za uwagę

Aleksander Śniegocki

aleksander.sniegocki@ireform.eu

Zofia Wetmańska

zofia.wetmanska@ireform.eu