

Wrocław, 14.07.2017 r.

Sz.P.

Andrzej Piotrowski

Podsekretarz Stanu

Ministerstwo Energi

Szanowny Panie Ministrze,

W nawiązaniu do pisma z dnia 27 czerwca 2017, niniejszym składamy opinię Europejskiego Instytutu Miedzi dot. projektu ustawy „o zmianie ustawy o odnawialnych źródłach energii oraz niektórych innych ustaw”.

Z poważaniem

Michał Ramczykowski

Prezes Zarządu

OPINIA EUROPEJSKIEGO INSTYTUTU MIEDZI dot. projektu ustawy „o zmianie ustawy o odnawialnych źródłach energii oraz niektórych innych ustaw”

Uwagi szczegółowe do projektu zmian w ustawie o odnawialnych źródłach energii oraz niektórych innych ustaw:

W artykule 2, pkt 3, definicja biomasy:

Uważamy, że spalana biomasa powinna pochodzić wyłącznie z zasobów lokalnych. Po pierwsze jest osiągnięty efekt lokalnego bilansowania emisji i jej redukcji po drugie nie ma zagrożenia biologicznego, po trzecie nie ma nadmiernych kosztów i emisji związanych z transportem biomasy z odległych rejonów.

W artykule 2 pkt 13, instalacja odnawialnego źródła energii

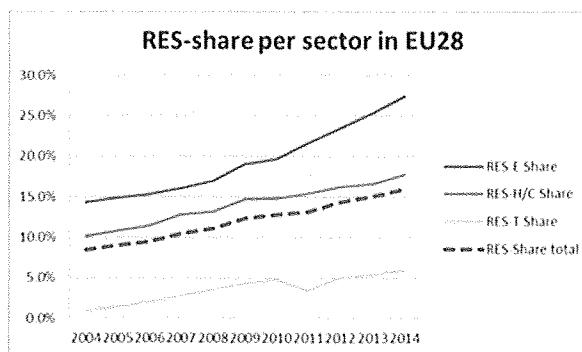
Uważamy, że zespół urządzeń do wytwarzania energii elektrycznej na własne potrzeby, bez przyłączenia do sieci publicznej, również jest instalacją OZE, która może realizować cel ustawy, jakim jest redukcja emisji gazów cieplarnianych.

Ponadto chcielibyśmy prosić o rozważenie dwóch aspektów:

W obecnym kształcie ustawa, w znaczącym stopniu odnosi się do technologii spalania zarówno w sektorze wytwarzania ciepła i chłodu jak również sektorze transportu (w praktyce ten sektor pomija). Można odnieść wrażenie, że ochrania istniejące struktury wytwarzania i technologie, zawężając możliwość wyboru. Wydaje nam się, że zakres można by rozszerzyć, dając równe szanse innym opcjom technologicznym.

Dla zilustrowania naszej opinii chcielibyśmy posłużyć się poniższym schematem:

Impacts on energy consumption (2030)	EURO30
Renewables Shares (%) in gross final consumption - Overall	27
- Share in heating & cooling	26
- Share in electricity	49
- Share in transport	19
Overall RES consumption (Mtoe)	279
- RES consumption in heating & cooling	117
- RES consumption in electricity	142
- RES consumption in transport	48
Electrification of transport: total stock of electrically chargeable (full electric, plug-in hybrids and fuel cells) cars and vans (in millions)	39.8

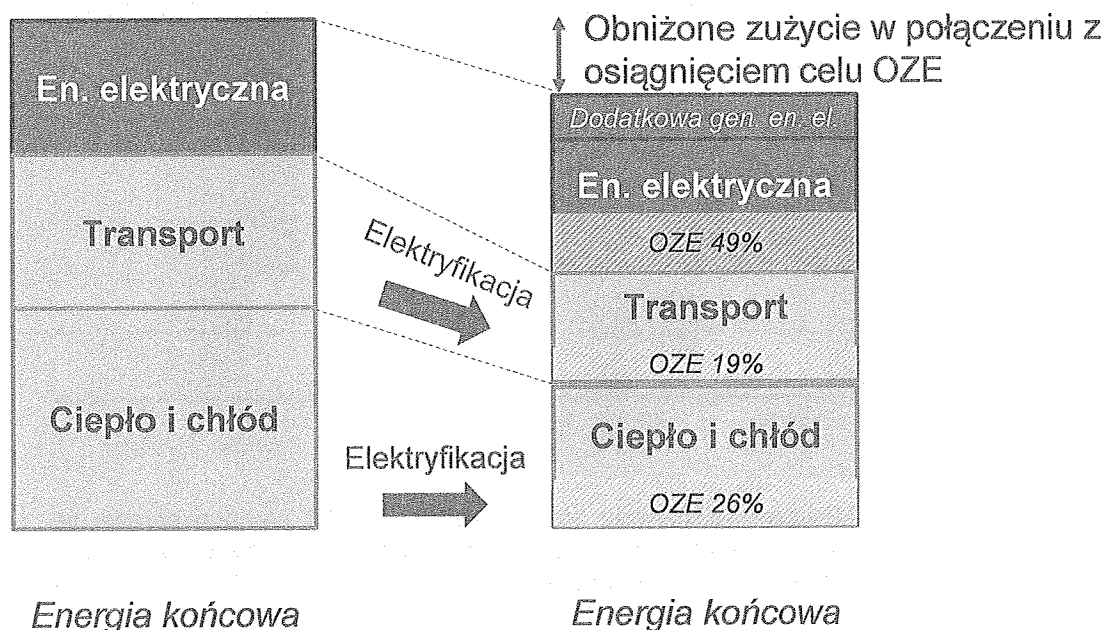


Po prawej części rysunku widać, jak udział OZE w sektorze energii elektrycznej (linia niebieska) wzrósł w ciągu dekady z 15% do 27% w 2014 roku. Realny jest scenariusz osiągnięcia celu 35% w roku 2020 a ekstrapolując ten trend do roku 2030 można spodziewać się 50% penetracji OZE w tym sektorze, czyli na poziomie oczekiwanym przez Komisję Europejską (rysunek lewy) zgodnie z oceną skutków regulacji (w oparciu o model PRIMES)

W sektorze ciepła i chłodu punktem wyjścia jest penetracja OZE na poziomie ok. 17% i przy realizacji celu pakietu „Czysta Energia” w tempie 1% rocznie można będzie osiągnąć cel 26%

W sektorze transportu jednak, zakłada się penetrację OZE na poziomie minimum 6,8%, w czasie gdy ocena skutków wskazuje 19%, które jest wymagane do osiągnięcia celu 27% OZE w roku 2030.

Zarys koncepcji przedstawia poniższy schemat:

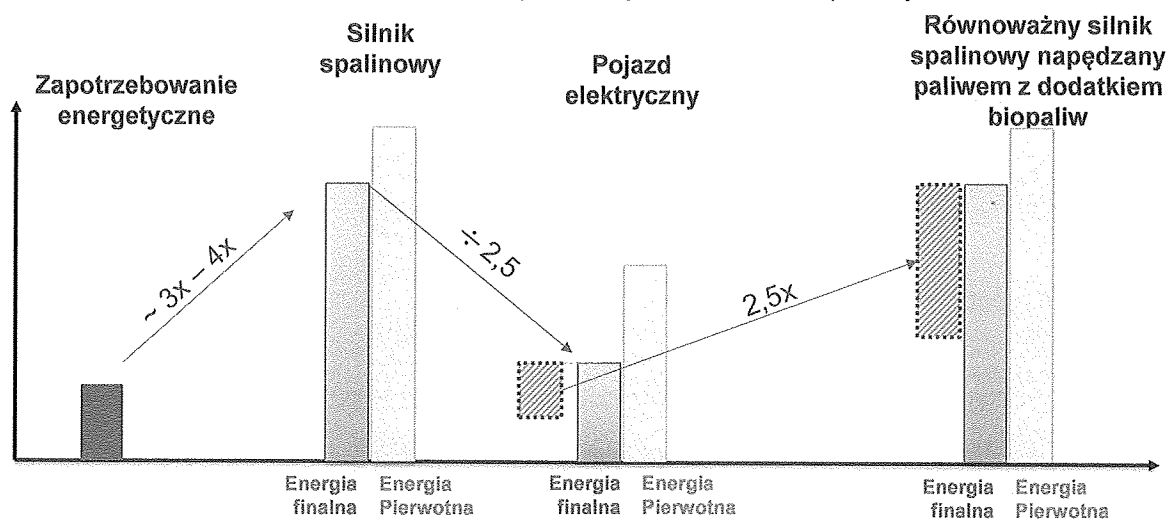


Sektor ciepła i chłodu

Choć osiągnięcie celu OZE w wysokości 26% nie jest zagrożone, jego realizacja może się odbywać w drodze elektryfikacji, która może sprzęgać wytwarzanie zielonej energii z ogrzewaniem i chłodzeniem przy wykorzystaniu pomp ciepła. Przecież, jeśli ogrzewa się lub chłodzi budynek energią elektryczną pochodzącą z OZE, w szczególności lokalnego, w oczywisty sposób obniżamy emisję, która w punkcie źródła jest zerowa przy np. bezpośrednim i pełnym wykorzystaniu energii z lokalnego OZE a wyższa, gdy wykorzystujemy również energię z innego źródła. W obu jednak przypadkach dodatkowo poprawiamy bilans energetyczny przez oszczędność w bilansie energii finalnej dzięki wysokiemu współczynnikowi wydajności COP. Co prawda zlikwidowaliśmy świadectwa pochodzenia (zielone certyfikaty) zastępując je systemem aukcyjnym, ale system taki nie uwzględnia opisanego wyżej efektu obniżenia emisji związanego z OZE. Sugerujemy rozważenie mechanizmu wsparcia np. świadectwa pochodzenia energii z OZE dla celów ogrzewanie i chłodzenia z jednoczesnym podwyższeniem wydajności COP (ustawa o efektywności). Elektryfikację w tym sektorze traktuje się jako ekstrawagancję, nie dając jej równych praw w rywalizacji z technologiami spalania. Może się ona jednak przyczynić do poprawy jakości powietrza i służyć może jako doskonałe źródło elastyczności po stronie DSM.

Sektor transportu (non ETS)

Po pierwsze uważamy, że stroną zobowiązaną do realizacji celów dyrektywy powinno być nasze Państwo a nie dostawcy paliw, gdyż Państwo ma z natury większe możliwości i bardziej neutralne podejście. Wydaje się nam na przykład niecelowe utrzymywanie celu szczegółowego dla biopaliw. W wywodzie powyżej, wskazaliśmy na wagę ambitnego celu w postaci penetracji przez OZE sektora transportu. Penetrację taką można osiągnąć przez elektromobilność, która jest też strategicznym elementem innowacyjnego programu rozwoju naszego Państwa. W naszej opinii warto byłoby rozważyć przywrócenie współczynnika 2,5 dla zielonej energii elektrycznej na potrzeby elektromobilności. Wynika to z zasad termodynamiki i jest zilustrowane poniżej.



Elektromobilność ma wsparcie Ministerstwa Rozwoju, ale jako sektor non ETS, na dobrą sprawę nie ma mechanizmów i narzędzi wsparcia w sektorach energii. Dlaczego nie wykorzystać do tego ustawy o OZE. Bardzo ważna jest kwestia zeroemisyjnej energii elektrycznej z OZE, w świetle regulacji europejskich i proszę zwrócić uwagę, że w stosunku do pojazdów elektrycznych stosuje się, współczynnik zerowej emisyjności niezależnie od źródła takiej energii elektrycznej! Prosimy o rozważenie czy w ustawie OZE nie należałoby zaproponować odpowiednich narzędzi wsparcia elektromobilności dla użytkowników z myślą o realizacji celów OZE. W pewnym sensie model biznesowy Tesli opiera się na podobnych założeniach.