



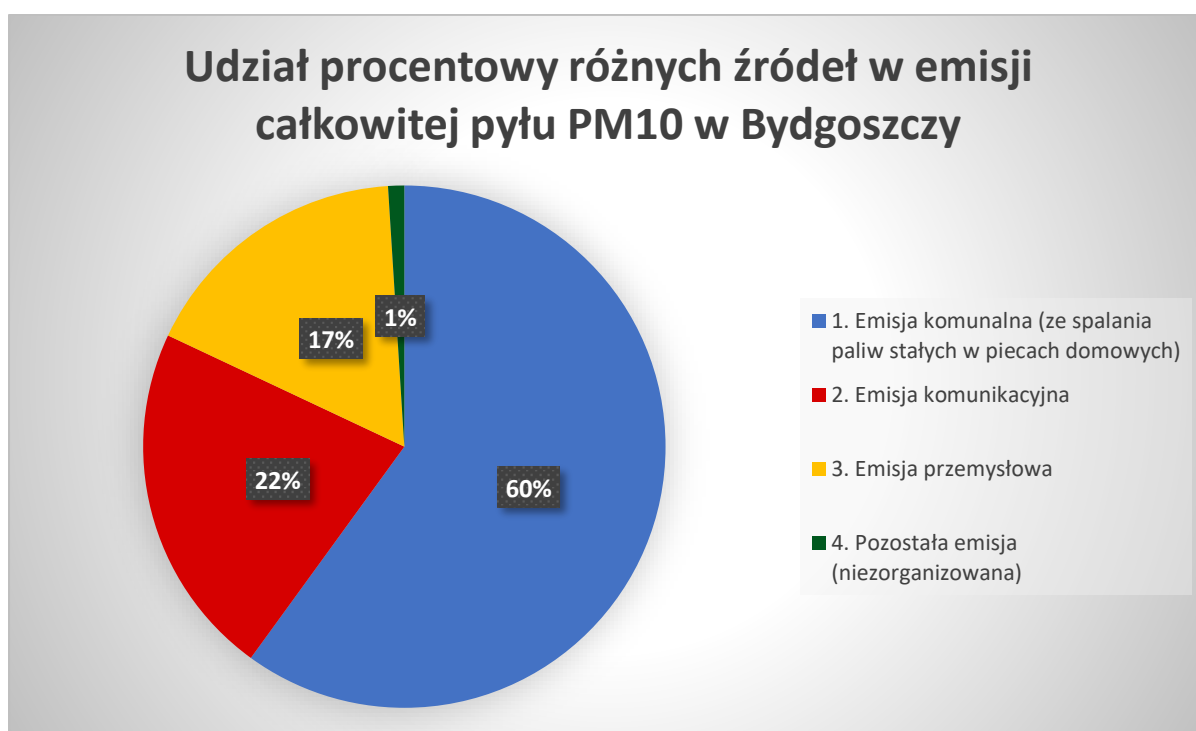
CZY SAMORZĄDY SĄ GOTOWE NA ELEKTROMOBILNOŚĆ?

Przygotowanie i rola samorządów w rozwoju transportu niskoemisyjnego w myśl Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

1. Wstęp

Przyjęta 11 stycznia 2018 roku Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2018 r., poz. 317 z późn. zm), zwana w dalszej części tekstu EPA, powinna w zasadniczy sposób przyspieszyć rozwój rynku transportu niskoemisyjnego w miastach oraz niezbędnej dla niego infrastruktury. Jedną z głównych ról w pierwszym okresie rozwoju tego rynku powinien odegrać samorząd. Można się zgodzić z faktem, że to głównie mieszkańcy miast są narażeni na zanieczyszczenie powietrza niską emisją liniową pochodzącą z transportu drogowego.

W miastach z roku na rok przybywa samochodów, co powoduje wzrost emisji CO₂ oraz innych zanieczyszczeń powietrza. W latach 1990-2016 emisje z transportu wzrosły z 22,4 do 56.0 mln ton ekwiwalentu CO₂ i nadal rosną¹. Transport drogowy w Polsce emituje 31,8% NO_x, 20% CO₂, jest też istotnym źródłem emisji metali ciężkich (Cu, Zn, Cr) oraz pyłów zawieszonych PM₁₀ i PM_{2.5}². Samorzady mają świadomość, że jedyną drogą do poprawy jakości powietrza i ograniczenia niskiej emisji jest rozwój komunikacji publicznej, opartej o pojazdy nisko- i zeroemisyjne. Zanieczyszczenia powietrza pochodzące z komunikacji publicznej stanowią tylko 1,2% ogólnej emisji w Bydgoszczy, ale łączna emisja komunikacyjna (transportowa) samorządu i mieszkańców to aż 22% wszystkich emisji zanieczyszczeń do powietrza (na przykładzie PM₁₀, rys.1).



Rysunek 1. Udział procentowy różnych źródeł w emisji całkowitej pyłu PM₁₀ w Bydgoszczy na podstawie załącznika nr 1 do uchwały XXXVII/621/17 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z 23 października 2017 roku.

¹ https://lepszytransport.pl/wp-content/uploads/2019/03/streszczenie_raport_EUKI_Polska.pdf

² <https://www.nik.gov.pl/plik/id,19076,vp,21679.pdf>

Proporcja ta w poszczególnych miastach jest różna i uzależniona w dużym stopniu od wielkości emisji ze wszystkich źródeł. Miasta, w których jest dużo indywidualnych palenisk węglowych, mają stosunkowo niewielki udział emisji z transportu w ogólnym bilansie całkowitej emisji. W miastach, które mają duże pokrycie ciepłem sieciowym oraz ogrzewaniem gazowym, udział ten jest wyraźnie większy. Tak jest na przykład w Warszawie, w której emisja z transportu wynosi niemal 60%³. Analizując dokumenty opracowane przez polskie miasta w związku z realizacją zapisów Planów Zrównoważonej Energii (SEAP), takie jak Inwentaryzacje Emisji Gazów Ciepłarnianych oraz Bilanse Klimatyczne, można postawić tezę, że emisja liniowa pochodząca z transportu zbiorowego stanowi w polskich miastach średnio około 35% ogólnej niskiej emisji.

Całkowita ilość MgCO₂e z transportu:

2005: 569 927

2017: 596 694

Źródło: obliczenia na podstawie danych zebranych na potrzeby inwentaryzacji emisji dla Miasta Bydgoszczy

W miastach, które przeprowadzają inwentaryzację emisji gazów cieplarnianych bądź posiadają programy ochrony powietrza, duży niepokój budzi fakt, że emisja CO₂ i innych zanieczyszczeń z transportu rośnie wraz z przyrostem liczby samochodów z silnikami spalinowymi.

Biorąc pod uwagę powyższe, ograniczenie niskiej emisji pochodzącej z transportu drogowego wydaje się wręcz koniecznością. Rozwój technologii w motoryzacji oraz transformacja energetyczna mogą ten proces wspomóc i znacznie przyspieszyć.

Daleko idące zmiany w legislacji oraz rozwiązania systemowe wydają się niezbędne, aby mobilność w miastach w stosunkowo krótkim czasie ewoluowała w kierunku transportu nisko- lub zeroemisyjnego. Dotyczy to przede wszystkim transportu zbiorowego i usług miejskich. Ustawa EPA w założeniu ma przyczyniać się do wzmocnienia i zwiększenia tempa rozwoju rynku pojazdów tego typu oraz infrastruktury niezbędnej do ich obsługi.

2. Ustawowe obowiązki a praktyka

Analizując poszczególne zapisy ustawy wydaje się, że możliwości samorządów w zakresie ich udziału w rozwoju rynku transportu nisko- i zeroemisyjnego oraz infrastruktury do ładowania paliw alternatywnych została przeszacowana. Nałożono na JST zbyt wiele obowiązków, których realizacja w ustawowym czasie wydaje się niemożliwa. Słychać głosy, że rząd chce przyspieszyć rozwój e-mobilności „rękoma samorządu i za pieniądze samorządu”. Zamiast konstruktywnej współpracy i wspólnego poszukiwania optymalnych rozwiązań, mamy do czynienia z przerzucaniem znacznej części odpowiedzialności na administrację samorządową i brakiem refleksji, co do tego, jak w praktyce mają być realizowane przyjęte cele.

³ dane szacunkowe ZTM Warszawa

Założenie, że szybki rozwój rynku pojazdów niskoemisyjnych można oprzeć na ustawowym narzuceniu JST określonych udziałów tego typu aut we flotach, czy też punktów ładowania wydaje się być oderwane od rzeczywistości. Ustanowienia limitów na urządzenia infrastrukturalne do dystrybucji paliw alternatywnych w obecnej chwili pozbawione są ekonomicznego uzasadnienia. W roku 2020 na terenie Bydgoszczy powinno być zainstalowane 210 ładowarek z publicznym dostępem. Tymczasem w grudniu 2018 roku w mieście zarejestrowanych było zaledwie 28 pojazdów elektrycznych (głównie auta demonstracyjne w salonach samochodowych), przy ogólnej liczbie 250 000 zarejestrowanych pojazdów.

Wątpliwości wzbudza też realizacja przez samorząd zapisu ustawy wprowadzającego obowiązek posiadania aż 10% pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi do obsługi zadań publicznych. Regulacja dotyczy wszystkich zadań realizowanych przez JST, powierzonych w drodze ustawy w celu zaspokajania potrzeb lokalnych społeczności, w tym np. wywozu odpadów, oczyszczania ulic, odśnieżania. Tym samym niezależnie od obowiązku, o którym mowa w ust. 1 art. 35 ustawy EPA, JST ma osobny obowiązek zapewnienia, by do realizacji zadań publicznych była wykorzystywana odpowiednia liczba pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym.

Miasto Bydgoszcz jest obecnie związane z podwykonawcami około 250. umowami na realizację różnego typu zadań publicznych, których dotyczy wymóg wykorzystania aut niskoemisyjnych. We Wrocławiu zinwentaryzowano takich umów aż 800, w Gdyni - ponad 400, a w Lublinie - 260. Zadania zlecane przez JST, takie jak przewóz osób niepełnosprawnych, konserwacja hydrantów, serwis oświetlenia, wywóz odpadów komunalnych, czy utrzymanie zieleni, wymagają wykorzystania pojazdów specjalistycznych. Warto podkreślić, że takie pojazdy stanowią niewielki procent ogólnej liczby zarejestrowanych samochodów.

Odrębną kwestię stanowi fakt, że wiele typów pojazdów przeznaczonych do wykonywania poszczególnych wąskich zadań publicznych w ofercie importerów i producentów aut po prostu nie ma. Można założyć, że w pierwszym okresie, kiedy takie pojazdy pojawią się na rynku, będą bardzo drogie.

Jednocześnie dochodzi też do konfliktu z ustawą o zamówieniach publicznych. Wiele umów np. na odbiór odpadów komunalnych, zawieranych jest na okresy kilkuletnie, np. na cztery lata. Ustawa stanowi, że jeżeli wykonawca nie będzie od stycznia 2020 posiadał aut elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym do obsługi zadań publicznych, to taka umowa automatycznie wygasa. Tymczasem podpisując umowę w roku 2017 na okres 4 lat, przygotowując Szczególne Istotne Warunki Zamówienia (SIWZ) nikt nie zakładał, że do jego obsługi będą wymagane takie pojazdy. W wielu przypadkach zadania publiczne wykonują małe, rodzinne firmy, których właściciele zaciągnęli wieloletnie kredyty czy umowy leasingu na zakup środków do realizacji zamówienia. Zgodnie z ustawą muszą oni teraz zmodernizować park pojazdów uzupełniając go o takie, które będą spełniały wymogi prawne. Ze względu na wcześniejsze inwestycje takie firmy mogą nie mieć zdolności kredytowej niezbędnej do zaciągnięcia kolejnych zobowiązań.

Problem nie dotyczy jedynie umów wygasających od roku 2020, ale także postępowań na realizację zadań publicznych ogłaszanych w kolejnych latach. Ustawa nakłada na JST obowiązek, aby wykonawcy zadań publicznych posiadali od 2020 roku minimum 10% pojazdów niskoemisyjnych. Pracownicy samorządów w poszczególnych miastach wzajemnie dopytują się o losy postępowań będących w toku, ponieważ nie widzą możliwości spełnienia

tak rygorystycznych wymogów. Należy spodziewać się, że wiele tych postępowań nie będzie rozstrzygniętych w ogóle, gdyż oferenci nie wiedzą, czy do przyszłego roku wymogi prawne się nie zmienią. Pojawia się pytanie, w jaki sposób spełnić wymogi SIWZA wykonując na przykład udrażnianie kanalizacji, jeżeli takich pojazdów w ogóle na rynku nie ma.

Największe obawy samorządowców budzi sprawa odbioru odpadów komunalnych. Z punktu widzenia zarówno finansów, jak i logistyki nie jest możliwe, by w przyszłym roku na ulice 92 miast, których dotyczy ustawa, wyjechała odpowiednia liczba niskoemisyjnych śmieciarek. Kwestia ta dotyczy także zmiatarek, wozów asenizacyjnych, dostawczych pojazdów skrzyniowych.

Obecnie samorzady przyjęły taką interpretację tego zapisu ustawy EPA, zgodnie z którą, aby wykonywać zadanie publiczne, należy posiadać 10% floty spełniającej wymogi ustawy w łącznej liczbie pojazdów przeznaczonych do wykonywania danego zadania. Należy jednak zauważyć, że pojawia się wiele sprzecznych interpretacji tego zapisu, co oznacza konieczność jego doprecyzowania. Poniżej tylko kilkanaście przykładów zadań publicznych, do realizacji których potrzebne są pojazdy specjalistyczne:

- dowóz dzieci w tym z niepełnosprawnościami,
- wywóz odpadów,
- wywóz odpadów medycznych,
- dowóz artykułów spożywczych,
- utrzymanie zimowe jezdni dróg (odśnieżanie, likwidacja śliskości),
- całoroczne oczyszczanie jezdni dróg (w zakresie zmiatania i zmywania),
- usuwanie dzikich wysypisk odpadów na terenie gminy,
- usuwanie padłych zwierząt,
- usuwanie odpadów powstałych w wyniku kolizji/zdarzeń drogowych,
- usuwanie odpadów niebezpiecznych z wyłączeniem odpadów powstałych w wyniku kolizji/zdarzeń drogowych i odpadów stwarzających zagrożenie sanitarne,
- utrzymanie zieleni miejskiej i czystości na terenie gminy,
- bieżąca pielęgnacja drzewostanu miejskiego na terenie miasta,
- roboty budowlane polegające na wykonywaniu napraw, remontów, modernizacji, przebudowy i budowy dróg, obiektów drogowych oraz infrastruktury służącej drodze,
- konserwacja i utrzymanie kanalizacji deszczowej,
- roboty awaryjno-naprawcze na sieci kanalizacji deszczowej,
- przewóz osób niepełnosprawnych,
- usługi sprzątnięcia i odśnieżania przystanków oraz opróżniania koszy,
- wynajem kontenerów i kabin sanitarnych.

Do posiadania aut elektrycznych ustawa zobowiązuje także sam magistrat oraz jego podległe wydziały i jednostki. Miasta, których dotyczy ustawa, dokonały inwentaryzacji posiadanej floty z rozbiciem na rodzaj paliwa, wiek, przeznaczenie.

Przykład inwentaryzacji floty samochodów miejskich w Bydgoszczy:

Rodzaj paliwa	Liczba pojazdów	Struktura procentowa
Benzyna	33	44,0
Olej napędowy	37	49,3
Gaz LPG	5	6,7
Inne	0	0
RAZEM	75	100

Wiek pojazdów	Liczba pojazdów	Struktura procentowa
1-5 lat	21	28,0
6-10 lat	15	20,0
>10 lat	39	52,0
RAZEM	75	100

Pojawiło się wiele wątpliwości dotyczących klasyfikacji danych zadań jako publicznych, bądź też nie. Zapisy ustawy nie definiują tego jasno. Można domniemywać, że należy postąpić się katalogiem zadań publicznych określonym w ustawie o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 roku. Biorąc pod uwagę, że wspomniane 10% udziału floty dotyczy także bezpośrednio magistratu, w skali kraju oznacza to ogromną liczbę pojazdów, które JST muszą zakupić w przyszłym roku. Miast powyżej 50 000 mieszkańców jest w Polsce ponad 90, a przecież ustawa mówi także o powiatach.

Często jednostki miejskie same starają się wyjść naprzeciw zapisom ustawy. Jednak w związku z tym wyłania się potrzeba powołania, szczególnie w dużych miastach, stanowiska koordynatora ds. wdrażania zapisów ustawy. Taką potrzebę potwierdza na przykład korespondencja, która wpłynęła do koordynatora Zespołu ds. Zarządzania Energią od **Bydgoskiego Zespołu Placówek Opiekuńczo-Wychowawczych**:

„Zespół posiada 3 samochody 9-cio osobowe. Nie ma możliwości zakupu mniejszych samochodów, ponieważ służą one do przewozu dzieci. Na dzień dzisiejszy możliwość zakupu samochodu 9-cio osobowego, spełniającego kryteria ustawy EPA jest wręcz niemożliwa. Największym problemem będzie podpisywanie umów dotyczących realizacji zadań statutowych BZPOW. W chwili obecnej podpisaliśmy wiele umów, których wartość nie przekracza wartości określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 ustawy Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004 r. Są to umowy na zakup i dostawę leków, pieczywa, wędlin i mięsa, nabiału itp. W większości są to małe firmy lokalne, których nie stać na zakup tego typu samochodów. Umieszczenie w specyfikacji wymogu, że dostawca w swojej flocie musi posiadać samochody spełniające kryteria ustawy EPA spowoduje, że nie będzie firm spełniających kryteria. Obecnie żadna z firm, z którymi podpisaliśmy umowy, nie ma ani jednego samochodu spełniającego kryteria ustawy”.

Warto w tym momencie zwrócić uwagę na politykę zakupową państwa, formułowaną m.in. w projekcie nowej ustawy Prawo Zamówień Publicznych. Jednym z jej priorytetów jest ograniczanie barier rozwoju sektora małych i średnich przedsiębiorstw poprzez ułatwienie im dostępu do zamówień publicznych. Istnieją uzasadnione obawy, że przepis w obecnym brzmieniu stworzy barierę niemożliwą do przekroczenia dla znacznej rzeszy mikro, małych i średnich przedsiębiorstw. W konsekwencji omawiane przepisy wywołają skutek odwrotny do założeń polityki zakupowej państwa. Brak możliwości wymiany floty spowoduje wyeliminowanie rzeszy drobnych przedsiębiorstw z rynku zamówień publicznych.

Biorąc pod uwagę zadania gminy, praktycznie każdy będący w posiadaniu gminy pojazd wykorzystywany jest do realizacji zadań publicznych. W przykładowych miastach liczba aut niskoemisyjnych, które powinny znaleźć się w ich flotach od 2020 roku, wynosi odpowiednio: Gdynia – 28 pojazdów, Bydgoszcz – 14, Poznań – 40, Lublin – 65, wliczając pojazdy spółek miejskich. Tymczasem nawet zakładając, że każde z miast, które powinny realizować wymogi ustawy, kupi tylko 10 - 15 aut, już daje to ponad 1000 pojazdów, głównie specjalistycznych. To więcej niż łączna liczba aut czysto elektrycznych zakupionych i zarejestrowanych w Polsce w roku 2018⁴ Sprzedaży tego typu pojazdów specjalistycznych nie odnotowano niemal w ogóle. Szanse na to, że branża motoryzacyjna będzie zdolna dostarczyć na rynek w ciągu najbliższego roku wystarczającą liczbę specjalistycznych samochodów elektrycznych są niewielkie. Oczywiście, jeżeli założymy, że samorządy oraz wszystkie firmy, które świadczą dla gmin zadania publiczne, wypełniłyby nałożone obowiązki, wynik wzrostu rynku licząc rok do roku może być naprawdę imponujący i sięgnąć nawet 500%. Na papierze i w raportach dla Komisji Europejskiej wyglądałoby to znakomicie, ale zakładając średni koszt małego samochodu elektrycznego na poziomie 140,000,00 zł, kwota, jaką JST musiałyby wyłożyć na dzień dzisiejszy z własnego budżetu, jest naprawdę ogromna i zdecydowanie wykracza poza ich możliwości. Przyjmując, że zakup auta specjalistycznego to wydatek wyższy o kilka rządów wielkości, należy zapytać, w jaki sposób samorządy mają to sfinansować? Pytanie, czy jest to wykonalne w przyszłorocznych budżetach, wydaje się być raczej retoryczne.

3. Brak infrastruktury

Jeżeli nawet założymy, że wymagana ustawą liczba pojazdów zostanie zakupiona, to stajemy przed kolejnym problemem – brakiem dostępności stacji ładowania energią elektryczną i sprężonym gazem ziemnym (CNG) w większości miast powyżej 50 000 mieszkańców.

W zdecydowanej większości miast i powiatów, których ustawa dotyczy, nie ma stacji ładowania CNG. Infrastruktura ogólnodostępnych ładowarek pojazdów elektrycznych także jest zdecydowanie niewystarczająca lub jej nie ma. Ustawa wprawdzie nakłada na operatorów gazowych obowiązek budowy stacji ładowania, ale tylko w miastach powyżej 100,000,00 mieszkańców. W pozostałych miastach nie ma więc możliwości tankowania takich pojazdów, jak chociażby gazowe śmieciarki, wozy asenizacyjne, itp. Infrastruktura do ładowania zarówno pojazdów elektrycznych, jak i zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) ma powstać do 31 stycznia 2021 roku. W większości publicznych debat dotyczących tego tematu padały stwierdzenia, że budowa infrastruktury musi poprzedzić wprowadzanie pojazdów napędzanych elektrycznie czy CNG do flot miejskich i rozpoczęcie ich użytkowania.

⁴ <https://elektrowoz.pl/auta/wyniki-sprzedazy-samochodow-elektrycznych-2018-w-polsce-620-egzemplarzy-425-procent-wzrostu-rok-do-roku-acea/>

Okresu przygotowawczego wymaga również organizacja pracy jednostek budżetowych gmin, które będą wykonywać zadania publiczne z wykorzystaniem ww. pojazdów.

W przypadku istniejących stacji CNG, czas tankowania jest długi i ogranicza liczbę pojazdów, które mogą skorzystać z nich w ciągu doby. Tankowanie odbywać się będzie w czasie pracy kierowców, pojazdy będą wymagały codziennego „tankowania”, a jego pora będzie uzależniona od dostępności dystrybutorów, która dziś jest wielką niewiadomą. Z informacji pozyskanych od samorządów wiadomo, że dużym problemem może być także lokalizacja stacji w pobliżu magistral gazowych, które znajdują się w znacznej odległości od baz i zapleczy logistycznych Zarządów Dróg czy też Miejskich Spółek Komunalnych.

W gminach, które posiadają biogazownie, pojawia się szansa, aby wzorem krajów skandynawskich wykorzystać biogaz do zasilania ciężkich pojazdów. Wymaga to jednak zmian zapisów w ustawie i dołączenia biogazu do paliw alternatywnych. Ponadto, nawet zmiana zapisów art. 68. ust. 3. EPA nie rozwiązuje problemów wszystkich gmin, których zapisy ustawy dotyczą. Zgodnie z ustawą Operator Systemu Dystrybucyjnego gazowego, który opracowuje program budowy stacji gazu ziemnego oraz przedsięwzięć w zakresie modernizacji, rozbudowy albo budowy sieci niezbędnych do przyłączenia tych stacji, pomija gminy o liczbie mieszkańców w przedziale od 50 tys. do 100 tys. W związku z tym pojawia się problem realizacji procesu tankowania sprężonym gazem ziemnym w tych gminach.

Niemal analogiczna sytuacja, choć łatwiejsza do rozwiązania, dotyczy infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Ustawa zakłada, że jeżeli do końca 2020 roku gminy nie zrealizują wskaźników przyjętych dla stacji ładowania, to obowiązek ich budowy i utrzymania przechodzi na Operatora Systemu Dystrybucyjnego. Samorządy podnoszą, że poza obszarem PGE nikt nie prowadzi z nimi jakichkolwiek rozmów na ten temat.

Otwieranie nowych stacji ładowania jest nadal dużym wydarzeniem medialnym. W chwili wejścia w życie ustawy samorządy zaczęły otrzymywać bardzo dużo propozycji od producentów i sprzedawców ładowarek. Jednak od kilku miesięcy oferty przestały służyć do JST, ponieważ praktycznie nie ma samorządów, które same by takie stacje kupowały. W mniejszych miastach komercyjny rozwój takich stacji także jest bardzo wolny. Pojawia się teza, że ładowarek nie ma, gdyż nie ma samochodów. Tematy te są powiązane, ale głównym motorem rozwoju stacji ładowania musi być szybki wzrost liczby aut elektrycznych. Jeżeli ekonomicznie będzie się to opłacało, to stacje ładowania będą powstawały.

Można odnieść wrażenie, że zainteresowani wyczekują na rzeczywiste wejście w życie ustawy EPA oraz uruchomienie programów dotacyjnych. Podsumowując, nałożone na samorządy wymogi co do liczby stacji, które powinny być uruchomione do końca 2020 roku, przekraczają kilkakrotnie liczby zarejestrowanych w miastach aut elektrycznych. W Bydgoszczy w tym terminie powinno powstać aż 210 takich stacji na 30 zarejestrowanych obecnie aut.

Przyglądając się zadaniom samorządów z całą odpowiedzialnością można postawić tezę, że nie jest rolą JST budowa stacji ładowania. Historycznie miasta nie budowały stacji paliw, a przecież prąd to paliwo XXI wieku, niezależnie czy z sieci energetycznej czy z ogniw paliwowych. Ich budową powinien zająć się biznes, dla którego jest to też nowa forma działalności z ogromnym potencjałem przyszłego rynku.

4. Ceny prądu i koszty eksploatacji

W ogólnym osądzie panuje przekonanie, iż codzienna eksploatacja pojazdów elektrycznych jest znacznie tańsza niż zasilanych paliwem tradycyjnym. W przypadku pojazdów zasilanych CNG tak zapewne jest. Niestety brak taryf do ładowania pojazdów elektrycznych oraz wysokie ceny energii elektrycznej, a przede wszystkim wysokie koszty opłat stałych powodują, że eksploatacja auta elektrycznego, biorąc pod uwagę tylko cenę przejechanego kilometra, jest ponad 30% droższa niż na benzynie (patrz analiza poniżej).

W planach Ministerstwa Energii od 2020 roku są przewidywane nowe taryfy do ładowania pojazdów elektrycznych. Należy oczekiwać, iż wkrótce powinien trafić do konsultacji projekt rozporządzenia regulujący tę kwestię. Wysokie koszty stałe dotyczą zarówno ładowarek o dużej mocy, jak i tych mniejszych. Cena 1 KW mocy zamówionej to obecnie 11,00 zł. Dodatkowym kosztem są opłaty za dystrybucję w taryfach z grupy C20. Duże ładowarki dla autobusów wymagają mocy ponad 100 KW, a oferowane są już urządzenia do ładowania o mocach do 400 KW, co przekłada się na 4.400,00 zł miesięcznie opłat za moc zamówioną. Obecna komercyjna cena 1 KWh przy mocy ładowarki prądu stałego do 50 KW to 2,29 za 1 KWh. Wysoka cena wynika także z opłat za miejsce, amortyzacji ładowarki i marży usługodawcy oraz długiego okresu zwrotu zainwestowanego kapitału.

Samochód mały osobowy typu Nissan Life do przejechania 100 km potrzebuje około 20 KWh, co daje 45,00 zł za 100 km (silnik spalinowy to około 6 litrów, czyli 31,00 zł)

Samochód mały dostawczy typu Nissan NV200 potrzebuje aż 28 KWh, co daje aż 65,00 zł za 100 km, czyli aż 12 litrów paliwa (silnik spalinowy to 8 litrów, czyli 45,00 zł)

W taryfach domowych jest taniej i właściciele aut elektrycznych, z którymi rozmawiałem ładują pojazdy w domach na taryfach nocnych przy koszcie: 1 KWh - 0,55 zł (G11), lub mniejszym przy taryfach G12, G12W. Z ekonomicznego punktu widzenia konieczne jest wręcz ustanowienie nowych taryf dedykowanych ładowaniu pojazdów elektrycznych (problem jest złożony i wymaga przemyślnych zmian prawa energetycznego).

Z punktu widzenia samorządu sytuacja na rynku cen energii jest bardzo niekorzystna. Porównując ceny z czerwca 2018 do obecnych, podwyżka wyniosła aż 70%, co przekłada się na ekonomiczne uzasadnienie posiadania własnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. W Bydgoszczy cena energii jest najwyższa od czasu uwolnienia rynku i wynosi obecnie 456,00 zł za 1 MWh. Uwzględniając koszty dystrybucji, cena 1 KWh wynosi 0,75 zł. Takie ceny będą obowiązywały do 31 grudnia 2020 roku. Tymczasem poza samą energią trzeba doliczyć pozostałe koszty: amortyzację, serwis, obsługę, rozliczenia itp. Szacunkowo, koszty 1 KWh do ładowania pojazdów miejskich będą wynosić: 1,20 - 1,50 zł za 1 KWh zł.

Wysokie ceny usług ładowania przekładają się na wynik ekonomiczny również w aspekcie komunikacji publicznej. Idea rozwoju transportu opartego o autobusy elektryczne w ustawie jest stosunkowo szczegółowo opisana. Obejmuje terminy i wskaźniki ilościowe, odpowiedni monitoring oraz raportowanie, także w zakresie opłacalności komunikacji zbiorowej opartej o autobusy niskoemisyjne.

Duże niezadowolenie strony samorządowej budzi fakt, iż w ustawie całkowicie pominięto transport szynowy. Wiele miast inwestuje w transport zeroemisyjny, jakim są tramwaje. Sieć tramwajowa jest bardzo dobrze rozwinięta w miastach takich jak Poznań, Wrocław, Łódź, Bydgoszcz. Temat ten był już wielokrotnie poruszany na różnych forach. W ustawie

pominięto też transport oparty o nowe rozwiązania typu monorail. Nad takim pracuje obecnie Rzeszów. Kwestia transportu zbiorowego to tak naprawdę jeden z najistotniejszych problemów, które musimy rozwiązać, aby poprawić jakość życia w naszych miastach. Przez ponad dwie dekady napędzaliśmy trend odchodzenia od korzystania z komunikacji zbiorowej, tak miejskiej, jak i międzymiastowej i przesiadania się obywateli do samochodów. Bardzo intensywnie rozwijaliśmy infrastrukturę drogową, zaniedbując kolejową oraz komunikację publiczną. Kolejne połączenia kolejowe i autobusowe zniknęły. Konieczne jest odwrócenie tego trendu, w tym porzucenie przekonania, że samochód jest symbolem statusu oraz że w dzisiejszym świecie nie da się funkcjonować nie posiadając samochodu. Są miasta w Europie zachodniej prezentujące z dumą statystyki, z których wynika, że liczba mieszkańców posiadających samochody i korzystających z nich spada (np. Berlin, Hamburg, Gandawa). To klucz zarówno do poprawy jakości powietrza w mieście poprzez ograniczenie niskiej emisji liniowej, jak i do udrożnienia naszych miast.

Samorządy podejmują obecnie szereg inwestycji, takich jak budowa: systemów ITS (Intelligent Transport System), parkingów Park&Ride, ograniczenie liczby miejsc postojowych, podnoszenie opłat za parkowanie. Jednak aut nadal przybywa, co wynika z zaszczości historycznych i bogacenia się społeczeństwa, ale także z braku alternatyw, szczególnie dla osób dojeżdżających do miasta z terenów podmiejskich. Musimy pamiętać, że sama wymiana aut spalinowych na elektryczne, czy umożliwienie samochodom elektrycznym korzystania z buspasów nie rozwiąże problemu zakorkowanych miast. To ostatnie rozwiązanie może się wręcz okazać szkodliwe, kiedy liczba tych aut na miejskich ulicach wzrośnie i będzie to wpływało na wydłużenie czasu jazdy autobusem.

Obecnie, wysoki koszt zakupu autobusów elektrycznych, który jest niemal dwukrotnie wyższy niż w przypadku analogicznych pojazdów napędzanych silnikiem spalinowym, spełniających normę Euro 6, to jeden z powodów wolnej wymiany taboru. Wielu władarzy miast jest wręcz niechętnych zakupom, jeżeli widzą całłościowy rachunek ekonomiczny (problemem jest też to, że nie ma dobrej ujednoczonej metodologii wliczania kosztów zewnętrznych, środowiskowych i zdrowotnych, co czyni większy wydatek trudnym do uzasadnienia). W ostatnich latach dzięki programom dotacyjnym wiele miast zakupiło nowy tabor, składający się w dużej części z pojazdów z silnikami spalinowymi i diesla, który będzie sprawny jeszcze przez następne 10 lat.

Pozytywny jest fakt, że część miast nawet w tego typu pojazdach, zasilanych paliwem dieslowskim, stara się wprowadzać element oszczędzania paliwa, na przykład poprzez montaż paneli fotowoltaicznych na dachach autobusów oraz dodatkowych akumulatorów. Dane eksploatacyjne o zużyciu paliwa pokazują, że aż 30% energii potrzebne jest na zasilanie wszystkich systemów pokładowych, a 70% na *trakcję* (siłę potrzebną do przemieszczania). Kwestią nie budzącą najmniejszych wątpliwości jest fakt, że w dzielnicach narażonych na duże zanieczyszczenie powietrza oraz hałas, autobusy elektryczne powinny mieć priorytet obsługi biegnących tam linii. Należy jednak podkreślić, o czym wspomniano na początku tego materiału, że komunikacja zbiorowa nie jest głównym problemem niskiej emisji liniowej w miastach. Jest nim transport indywidualny i towarowy (dostawczy). Rozwój transportu niskoemisyjnego musi iść w parze z ograniczaniem liczby aut osobowych w centrach miast. Tylko tak możemy uzyskać efekt poprawy jakości życia w miastach w obszarze hałasu, czystości powietrza, zapewnienia przestrzeni dla pieszych i rowerzystów. Poza rozwojem transportu niskoemisyjnego i nowych dziedzin gospodarki, ta kwestia powinna być jednym z głównych założeń przedmiotowej ustawy EPA.

5. Finansowanie potrzebne od zaraz

Realizacja ustawowych zadań nałożonych na samorząd oraz szybki rozwój rynku pojazdów elektrycznych nie mogą być oparte tylko i wyłącznie o budżety samorządów. Stworzenie sprawnie działającego Funduszu Transportu Niskoemisyjnego, kierującego się prostymi zasadami w przyznawaniu dofinansowań, wydaje się być konieczne do osiągnięcia założeń zawartych chociażby w Planie Zrównoważonego Rozwoju.

Podczas rozmów z samorządami wyłania się wnioski, że wszyscy czekają na wejście w życie rozporządzenia o Funduszu Transportu Niskoemisyjnego, które trafiło do konsultacji społecznych w lutym 2019 roku. Obecnie, bez możliwości uzyskania dofinansowania, samorządy kupują pojazdy nisko- i zeroemisyjne sporadycznie. Sama zapowiedź, że taki Fundusz powstanie, jest sygnałem dla samorządu i rynku, że warto poczekać. Trudno obecnie odnieść się do propozycji punktacji, wysokości i celowości dopłat zawartych w projekcie rozporządzenia. Wydaje się, że są one niepotrzebnie nadmiernie skomplikowane i nie dają jasnego obrazu podstaw przyznania dofinansowania (element uznaniowości). Z rynku płyną sygnały, że Komisja Europejska ma wiele zastrzeżeń do zasadności niektórych zapisów zawartych w rozporządzeniu. Rynek i JST oczekują na wejście w życie rozporządzenia i jasny przekaz, na jakie dopłaty samorządy mogą liczyć. Pozytywne przykłady krajów skandynawskich pokazują, iż odpowiednio skonstruowane systemy subwencji rządowych przyczyniły się do gwałtownego rozwoju rynku transportu niskoemisyjnego.

Analizując rolę i zadania, jakie ustawa nałożyła na samorządy, z inicjatywy Prezydenta Miasta Gdynia powstała tam grupa robocza. Wskazała ona, które artykuły ustawy powinny być zmienione w pierwszej kolejności. Podczas spotkania w Gdyni w marcu br. udział wzięło ponad 40 miast, których ustawa ta dotyczy. Wyłoniono pięć miast do reprezentowania interesów samorządów przed Ministrem Energii: Gdynię, Bydgoszcz, Poznań, Warszawę i Katowice. W ramach grupy wypracowana została propozycja nowelizacji ustawy, którą przekazano Ministrowi Energii. W propozycji skupiono się jedynie na najważniejszych problemach, wychodząc z założenia, że w ten sposób osiągniemy cele, które ustawodawca wskazał w regulacji.

6. Główne cele nowelizacji:

- Przesunięcie terminu wejścia w życie przepisów ustawy o 2 lata – na 1 stycznia 2022 roku. Pozwoli to na przygotowanie rynku samochodów elektrycznych w Polsce na znaczny wzrost popytu, jaki wygeneruje obowiązek dostosowania się jednostek samorządu terytorialnego do zapisów ustawy EPA. Plany koncernów motoryzacyjnych wskazują, że w kolejnych latach podaź samochodów elektrycznych znacznie wzrośnie, a na rynku pojawiać się będzie coraz większa liczba modeli odpowiadających potrzebom różnych grup odbiorców. Przedłużenie terminu jest również uzasadnione z punktu widzenia planów produkcji bardziej dostępnego finansowo samochodu elektrycznego, który mógłby konkurować w postępowaniach o udzielanie zamówień publicznych z samochodami innych marek. Analogiczna sytuacja dotyczy oferty produkowanych w Polsce niewielkich autobusów. Wówczas realizacja powyższego obowiązku przez jednostki samorządu terytorialnego mogłaby przynieść dodatkowe korzyści w postaci zwiększenia dynamiki rozwoju polskiej branży motoryzacyjnej;

- Wprowadzenie katalogu zadań publicznych objętych ustawą o elektromobilności;
- Ujednoczenie mechanizmu naliczania puli pojazdów elektrycznych / CNG w oparciu o obowiązujące ustawy o samorządzie gminnym i powiatowym;
- Ujednoczenie reguł dla pojazdów elektrycznych i CNG w 35. 1. i art. 76 ustawy EPA;
- Wprowadzenie poziomu zleceń „bagatelnych” – poniżej 30 000 EURO do art. 35 2. 2., ustawy EPA;
- Uzgodnienie mechanizmu wejścia w życie ustawy z wymogiem utrzymania bieżących usług zleconych uprzednio przez JST (art. 76 ustawy), celem eliminacji ryzyka załamania rynku tych usług.

Spotkanie przedstawicieli Grupy Roboczej odbyło się 10 maja 2019 w Ministerstwie Energii. Ze strony Ministerstwa spotkanie prowadził Pan Tadeusz Skobel – Podsekretarz Stanu w ME, Szymon Byliński – dyrektor Departamentu Innowacji ME i jego zespół. W spotkaniu oprócz udziału Grupy Roboczej, wzięli udział przedstawiciele urzędów marszałkowskich, Związku Miast Polskich, Związku Powiatów Polskich i Gmin zaproszonych przez ZMP. Ministerstwo energii zapowiedziało, że przygotuje nowelizacje ustawy i przekaże ją do konsultacji.

Strona samorządowa przygotowuje obecnie, na prośbę Ministerstwa Energii, konkretne argumenty na rzecz przesunięcia terminu wejścia niektórych zapisów w życie o dwa lata. Szczególnie ważne jest, aby przedstawić, jakie samochody elektryczne osobowe, transportowe i specjalistyczne są w ofercie i na kiedy są planowane premiery. Istotne jest także wskazanie, jakie konkretnie pojazdy specjalistyczne są potrzebne do wykonywania zadań publicznych przez gminy oraz przedstawienie poziomu zaawansowania budowy stacji ładownia pojazdów elektrycznych i gazowych.

Zaangażowanie samorządów w bardzo szczegółową analizę zapisów ustawy oraz przygotowanie propozycji zmian w ustawie pokazuje, że elektromobilność i szerzej, transport niskoemisyjny ma dla JST bardzo duże znaczenie. Ustawa jest interdyscyplinarna, porusza wiele aspektów związanych i wynikających z innych przepisów prawa. Komplementarność, spójność EPA z innymi ustawami, jak też odniesienie do rzeczywistej sytuacji na rynku i zapewnienie wsparcia finansowego to warunki kluczowe do zapewnienia zrównoważonego rozwój niskoemisyjnego transportu. Tylko ich spełnienie zagwarantuje możliwie najpełniejsze zaangażowanie samorządów, dla których będzie to duży skok w kierunku podniesienia jakości życia swoich mieszkańców oraz budowy wizerunku nowoczesnego europejskiego miasta.

Autor:

Tomasz Bońdos Koordynator Zespołu ds.
Zarządzania Energią Urzędu Miasta Bydgoszczy

Niniejsze opracowanie zostało przygotowane dla
Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Mazowieckiego
Mazowiecka 11/16, 00-052 Warszawa
www.pkeom.pl

