

Ustawa o elektromobilności nie dotyczy hybryd. "To błąd"

data aktualizacji: 2018.01.12



Fot. Wikimedia Commons

Przyjęta właśnie przez Sejm ustawa o elektromobilności dzięki systemowi zachęt ma skłonić firmy i kierowców do zakupu aut z napędem elektrycznym. Ambitny plan rządu zakłada, że w 2025 roku po ulicach będzie jeździć milion takich samochodów. Ale osiągnięcie tego celu bez wliczania w to klasycznych hybryd będzie trudne do osiągnięcia - podkreślają eksperci ZDG TOR. Klasyczne auta z napędem hybrydowym nie zostały jednak objęte zachętami.

Na zakup samochodów elektrycznych stać dziś niewielu konsumentów, dlatego rząd przygotował szereg zachęt, które mają przekonać kierowców do tego wydatku. Wśród nich są możliwość poruszania się pojazdów elektrycznych po buspasach, podwyższenie stawki odpisów amortyzacyjnych czy zwolnienie z podatku akcyzowego, choć to ostatnie zostało zawieszone do momentu uzyskania zgody Komisji Europejskiej. Ustawa o elektromobilności została wczoraj przyjęta przez Sejm. Za było 253 z 436 posłów.

- Jeżeli dzisiaj chcemy mówić o elektromobilności w Polsce, to nie możemy mówić wyłącznie o samochodach elektrycznych, bo one mają mnóstwo wad: bardzo długi czas ładowania, ograniczony zasięg, ciężkie i duże baterie oraz wysoką cenę - wyjaśnia w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Witold Nowicki, wiceprezes Toyota Central Europe. - Według Toyoty dzisiaj pomostem pomiędzy silnikiem konwencjonalnym spalinowym a silnikiem przyszłości, czyli w pełni elektrycznym, jest samochód hybrydowy. O samochodach elektrycznych zasilanych z baterii lub ogniwa paliwowego mówimy w perspektywie następnych 10-20 lat. To ciągle jest daleka przyszłość.

Samochody hybrydowe łączą zalety pojazdów elektrycznych i spalinowych: połowa mocy całego układu to moc silnika elektrycznego. W perspektywie najbliższych trzech lat w ocenie ekspertów

będzie to najłatwiej dostępna alternatywa dla pojazdów spalinowych.

- Już dzisiaj co trzeci samochód Toyoty sprzedawany w Polsce to samochód hybrydowy, mimo że nie ma absolutnie żadnych zachęt, żeby takie samochody kupować. Polacy - z czego bardzo się cieszymy - często rozumieją, że warto mieć taki samochód, bo on mniej pali, jest wygodny, ma niższe koszty użytkowania i nie zatrafuwa powietrza w mieście - podkreśla Witold Nowicki.

Pojazdy hybrydowe nie zostały jednak uwzględnione przez rząd i posłów w katalogu pojazdów, które będzie można kupować i użytkować na preferencyjnych warunkach. Wydzielono co prawda hybrydy jako osobną kategorię, ale dotyczy to wyłącznie aut plug-in, czyli z możliwością ładowania ze źródła zewnętrznego. Te auta są drogie i przez to wciąż mniej popularne, nie mają więc znaczącego wpływu na ograniczenie szkodliwej emisji spalin.

- Zadziwiające jest, że rząd tak uparcie mówi „nie” dla klasycznych hybryd, bo cała Europa Zachodnia i Norwegia, na którą rząd powołuje się jako przykład elektromobilności, dają wsparcie nie tylko samochodom czysto elektrycznym, lecz także hybrydom - podkreśla Adrian Furgalski, wiceprezes ZDG TOR. -Jeżeli chcemy osiągnąć milion samochodów w 2025 roku, chyba wszyscy łącznie z rządem wiemy, że jest to niemożliwe, jeżeli będziemy mówić tylko o samochodach elektrycznych. Warto te czystsze samochody, jakimi są hybrydy, włączyć do tego miliona.

Klasyczne hybrydy nie zostały też ujęte w katalogu pojazdów, które będą się mogły poruszać w tzw. strefach czystego transportu w miastach. Znalazły się w nich za to auta zasilane CNG, podczas gdy testy prowadzone w Niemczech udowodniły, że ten napęd zajmuje dopiero trzecie miejsce - po elektrycznym i hybrydowym - wśród najbardziej ekologicznych.

- Hybrydy są uprzywilejowane np. w Londynie, gdzie mogą za darmo wjechać do strefy płatnej. Inne kraje wyraźnie więc pokazują Polsce, że hybrydy to są czystsze samochody, powinny mieć preferencję, dlatego ten opór w naszym kraju budzi duże zdumienie - tłumaczy Adrian Furgalski.

Jak podkreśla, rozszerzenie katalogu uprzywilejowanych aut o półelektryki, czyli klasyczne hybrydy, oraz zwolnienie ich z części akcyzy nie wiązałoby się z kosztami dla budżetu państwa.

- Wyobrażamy sobie następujący scenariusz: samochody w pełni spalinowe - pełna akcyza, samochody w pełni elektryczne, zeroemisyjne - zerowa akcyza, samochody w połowie elektryczne - połowa akcyzy. W teorii minister finansów otrzymuje połowę akcyzy z samochodów hybrydowych, ale biorąc pod uwagę to, że samochody hybrydowe są minimalnie droższe niż te z silnikami spalinowymi benzynowymi, to do budżetu wpływa minimalnie więcej pieniędzy z VAT. W związku z tym według naszych kalkulacji jest to zupełnie neutralne dla Ministerstwa Finansów - wyjaśnia Witold Nowicki.

Eksperci Toyoty i ZDG TOR podkreślają, że włączenie hybryd pomogłoby także w osiągnięciu jednego z celów ustawy, jakim jest poprawa jakości powietrza w miastach.

- Samochody hybrydowe mają obniżoną emisję zarówno tlenków azotu, jak i cząstek stałych - wszystkich tych substancji, które wpływają na stan naszego zdrowia, układu oddechowego, na jakość życia w miastach. Są to zdecydowanie samochody niskoemisyjne - dodaje Witold Nowicki.

Teraz ustawa o elektromobilności trafi pod obrady Senatu, który może wprowadzić do niej poprawki. Eksperti liczą na to, że senatorowie uwzględnią hybrydy w poprawkach do ustawy.

- Mam nadzieję, że są jeszcze jakieś szanse, bo minister Michał Kurtyka, który odpowiada za elektromobilność w Polsce, deklarował w Sejmie, że problem rzeczywiście jest, on jest głośny i być może nie w tej ustawie, ale w jakiejś innej powinien zostać rozwiązany - mówi Adrian Furgalski.

Źródło: