Ustawa o elektromobilności może być dla miast trudna

data aktualizacji: 2018.11.02

fot. Piotr Łukaszewicz

Uchwalona w styczniu tego roku ustawa o elektromobilności nakazuje m.in., by w średnich i większych gminach i powiatach już za dwa lata udział pojazdów niskoemisyjnych wynosił 10 proc. W kolejnych trzech ma się on podwoić. Ustawa nakłada też na samorządy obowiązek stopniowego zwiększania floty autobusów zeroemisyjnych i budowy infrastruktury do ich ładowania. Realizacja nowych przepisów może być trudna – oceniają eksperci. Nie wskazują one bowiem źródeł finansowania tych inwestycji. Ponadto wbudowanie stacji ładowania pojazdów elektrycznych w istniejącą tkankę miejską może być trudne do pogodzenia z logiką transportu w danym mieście.

> – Wprowadzenie ustawy o elektromobilności nakłada szereg obowiązków na miasto. Mówi ona wprost o pewnej liczbie pojazdów komunikacji publicznej, mówi o autobusach zeroemisyjnych, określa na poszczególne lata progi procentowe, ile takich pojazdów powinno się znaleźć, natomiast równolegle nie zapewnia możliwości odpowiedniego przygotowania – mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Dariusz Załuska, prezes spółki Mobilis, świadczącej usługi transportu publicznego m.in. w Warszawie, Krakowie i Bartoszycach. – Pojazdy elektryczne czy elektrobusy są pojazdami dosyć specyficznymi. Żeby one mogły świadczyć prace przewozowe na ulicach, muszą być ładowane i doładowywane, a do tego potrzebna jest infrastruktura.

Zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych gmina czy powiat, w którym mieszka ponad 50 tys. mieszkańców, ma zapewnić lub zlecić usługę komunikacji miejskiej podmiotowi, którego udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na terenie danej jednostki samorządowej wynosi co najmniej 30 proc. Próg ten ma zostać osiągnięty od 1 stycznia 2028 roku. Według prognoz PSPA (Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych) na ulicach

polskich gmin i miast ma wówczas jeździć ponad 3,5 tys. autobusów elektrycznych. Jednym z problemów jednak jest konieczność ładowania przez nie baterii i stworzenie analogicznej do stacji paliw infrastruktury punktów ładowania pojazdów.

> – Odpowiednie doprowadzenie tej infrastruktury w już istniejącą tkankę miejską jest w większości wypadków bardzo istotnym problemem – ocenia Dariusz Załuska. – Wiąże się to z doprowadzeniem określonych mocy w określone miejsca, które optymalne z punktu widzenia przewozowego niekoniecznie muszą być optymalne z punktu widzenia infrastruktury. Tu pojawiają się pierwsze problemy związane z tym, w jakim zakresie i gdzie to jest możliwe i czy taka moc jest dostępna.

Drugim istotnym elementem jest kwestia finansowania budowy takiej infrastruktury w wyznaczonym przez ustawodawcę terminie. Minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych do dnia 31 grudnia 2020 roku w ogólnodostępnych stacjach ładowania zlokalizowanych w gminach wynosi 1 tys. w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 1 mln, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 600 tys. samochodów i na 1 tys. mieszkańców przypada co najmniej 700 pojazdów samochodowych; 210 w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 300 tys., w których zostało zarejestrowanych co najmniej 200 tys. pojazdów samochodowych i na 1 tys. mieszkańców przypada co najmniej 500 pojazdów; 100 w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 150 tys., w których zostało zarejestrowanych co najmniej 95 tys. pojazdów samochodowych i na 1 tys. mieszkańców przypada co najmniej 400 samochodów oraz 60 w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 tys., w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 tys. pojazdów samochodowych i na 1 tys. mieszkańców przypada ich co najmniej 400.

> – Ustawa określa, w jakich miastach ile punktów ładowania powinno być, ale to jest bardzo ogólne, w każdym mieście może to inaczej wyglądać, a przede wszystkim ustawa nie wskazuje źródła finansowania, nie daje żadnych ulg, a końcowo przenosi te koszty na odbiorcę, czyli na przewoźnika, który będzie płacił czy to za prąd, czy za gaz – wskazuje prezes zarządu Mobilis. – Ci, którzy będą wykonywać te inwestycje i później operować tymi punktami, przeniosą to w koszty świadczenia usługi dostawy prądu. Tutaj nie ma żadnych zachęt do tego, żeby przyspieszyć realizację tworzenia tej infrastruktury i żeby pełne koszty nie były przenoszone w pierwszej kolejności na miasto, a później na przewoźników.

Gminy i powiaty, których liczba mieszkańców przekracza 50 tys., powinny zapewnić udział autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów w wysokości co najmniej 5 proc. od 1 stycznia 2021 roku, 10 proc. od 1 stycznia 2023 roku, 20 proc. od 1 stycznia 2025 roku i 30 proc. od 1 stycznia 2028 roku. W ocenie branży to bardzo napięty harmonogram. Zakup autobusu niskoemisyjnego to koszt 2–2,5 razy wyższy niż tradycyjnego.

> – Jeżeli byłoby to wprowadzane stopniowo, miałoby to pewną logikę. I gdyby na to były środki, bo dzisiaj obowiązek jest przekazywany, natomiast nie przekazuje się żadnych środków, gminy mają same je znaleźć. Pół biedy, jeżeli mają dostęp do środków unijnych, które w znacznym stopniu mogą wykorzystać na zakupy autobusów, ale później ten tabor trzeba utrzymać – wyjaśnia Dariusz Załuska. – Jeśli chodzi o autobusy elektryczne, to producenci obiecują, że ona wytrzyma 10 lat, gwarancji nie dają. Trzeba się liczyć z wymianą baterii w trakcie eksploatacji, a to jest koszt kilkuset tysięcy złotych na autobus.

Źródło: