

# Niepewna elektromobilność

**Wprowadzenia elektromobilności do branży komunalnej nie jest prostym zadaniem. Czy samorządy będą w stanie sprostać nowym przepisom? Które pojazdy muszą wymienić, a co może zaoferować im rynek?**

**P**rzepisy obowiązującej ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych nakładają na jednostki samorządu terytorialnego (JST) oraz przedsiębiorstwa świadczące usługi na ich rzecz wymóg procentowego udziału we flocie pojazdów napędzanych energią elektryczną, gazem ziemnym (LNG i CNG) lub wodorem. W 2020 r. ma on wynieść 10%, a w 2023 r. już 30%. Warto pamiętać, że przepisy ustawy wchodzi w życie od 1 stycznia 2025 r., a swoim zakresem obejmują jedynie największe polskie samorządy, czyli gminy i powiaty powyżej 50 tys. mieszkańców. To raptem 75 z 380 powiatów i nieco ponad 90 z prawie 2,5 tys. polskich gmin.

## Braki na rynku

W polskiej elektromobilności największy nacisk został położony na samochody osobowe i autobusy, które w ostatnich latach miasta coraz chętniej kupują. Tymczasem wysokospecjalistycznych pojazdów wspierających np. gospodarkę odpadami, opierających się na tego rodzaju źródłach energii, jest niewiele. – Opłaca się je produkować wyłącznie wtedy, gdy będzie można je masowo sprzedawać. A jeżeli zakupy mają ograniczyć się do kilku egzemplarzy w skali całego kraju, ich cena musi być bardzo wysoka – zauważa Marek Wójcik ze Związku Miast Polskich.

Tę opinię potwierdza Waldemar Wojciechowski z firmy Ekocel, który informuje, że żadna firma w Polsce nie oferuje aktualnie do sprzedaży choćby seryjnie produkowanych podwozi ciężarowych o DMC powyżej 18 t z napędem elektrycznym dla zabudów śmieciarek. – Ze względu na duży ciężar baterii i niewielki zasięg (zwykle ok. 100-200 km) samochody

ciężarowe z napędem elektrycznym mogą się sprawdzić głównie w obszarach miejskich, z ograniczonym dostępem dla pojazdów spalinowych i w strefach ograniczonego hałasu – stwierdza.

## Kupujemy i co dalej?

Zakup pojazdu oznacza też wydatki na jego amortyzację, utrzymanie i naprawę. W przypadku „elektryków” jest to bardzo skomplikowane, a i dziś w przedsiębiorstwach komunalnych spora część floty samochodowej to pojazdy z drugiej ręki. – Części przedsiębiorstw nie stać na zakup pojazdów, w których zastosowano najnowsze, innowacyjne rozwiązania techniczne – zauważa Marek Wójcik. – Pojawia się kolejne pytanie: czy samorządy terytorialne i zakładane przez nie przedsiębiorstwa komunalne, mając niewielkie własne zasoby finansowe, mają rozpocząć wdrażanie programów z zakresu elektromobilności od kupowania używanych pojazdów? Założeń ustawy nie da się wprowadzić bez znaczącego wsparcia ze strony funduszy ochrony środowiska czy

też budżetu państwa, które miałyby charakter trwały – mówi Marek Wójcik.

W ostatnich dniach lipca NFOŚiGW poinformował o uruchomieniu programu, dzięki któremu samorządy będą mogły się starać o pieniądze na bezemisyjny i niskoemisyjny transport. Czy jednak JST i przedsiębiorstwa objęte zapisami ustawy o elektromobilności mogą liczyć na finansowe wsparcie w zakresie zakupu pojazdów dla branży komunalnej? W jakim zakresie i wysokości? Jakie instytucje mogą starać się o takie środki? Jak informuje Wojciech Stawiany, ekspert NFOŚiGW, na większość tych pytań nie ma na razie odpowiedzi. – Informacji dotyczących zakresu wsparcia będzie można udzielić za 3-4 miesiące, kiedy zatwierdzimy i skonkretyzujemy nasze programy w tym obszarze – mówi.

Tymczasem, zdaniem Marka Wójcika, aby wymiana floty pojazdów w branży komunalnej miała szanse nastąpić, potrzebny jest okres przejściowy, w którym samorządy i przedsiębiorstwa byłyby zachęcane do tego typu działań. – Dopiero wtedy, po okresie monitorowania ewentualnych barier przy wdrożeniu, moglibyśmy wyciągnąć konkretne wnioski i wprowadzić rozwiązania docelowe na szerszą skalę – zaznacza.

## Waldemar Wojciechowski

### Ekocel

Większość koncernów ostrożnie zapowiada wprowadzenie bezemisyjnych ciężarówek do produkcji seryjnej, dopiero w perspektywie 2-3 lat. Oferowane na rynku rozwiązania pojazdów z podwoziami z napędem elektrycznym aktualnie są na etapie prób testowych przed wdrożeniem ich do produkcji seryjnej.

## Sporne zamiatarki

O ile wysokospecjalistycznych pojazdów elektrycznych na rynku brakuje, o tyle coraz częściej można na nim znaleźć zamiatarki elektryczne.

Zdaniem Rajmunda Prusiewicza, prezesa AK Nova, firmy posiadającej tego typu sprzęt w swojej ofercie, może się okazać, że właśnie zamiatarki będą jednymi z niewielu, które samorządy i przedsiębiorstwa z branży komunalnej będą w stanie wymienić. – Firmy

komunalne mają gigantyczny problem. Przedsiębiorstwo odbierające odpady raczej nie kupi śmieciarki elektrycznej, bo to w dzisiejszych realiach raczej teoria, że takie pojazdy na rynku funkcjonują. Pozostają tak naprawdę zamiatarki, i to najlepiej małe – twierdzi Prusiewicz. I dodaje, że małych zamiatarek chodnikowych do tej pory raczej się nie rejestrowało, bo nie było takiej potrzeby, ale posiadają one parametry potrzebne do tego, aby można je było, po homologacji, zarejestrować. Jeśli przedsiębiorstwa kupią zamiatarkę elektryczną, której dostawca przekaze gwarancję, że będzie mogła zostać zarejestrowana do poruszania się po drogach, wtedy spełnią wymóg ustawy.

Producenci zamiatarek napędzanych silnikiem spalinowym podają w wątpliwość, czy pojazdy wolnobieżne również muszą podlegać wymianie. Jak uważa Mateusz Brózda, kierownik sprzedaży i marketingu firmy Hako, ustawa tego typu pojazdów nie obejmuje. – W artykule 2 pkt 12 ustawodawca wskazał, że pojazd elektryczny to pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania. Jak czytamy w wyżej wymienionej ustawie, chodzi o pojazdy mogące poruszać się z prędkością powyżej 25 km/h – Brózda. Jego zdaniem, nie ma żadnej uzasadnionej konieczności, by gminy czy zakłady oferujące usługi komunalne były zmuszone do wydawania trzykrotnie większej kwoty na zamiatarkę elektryczną, która w dodatku nie jest pojazdem wielofunkcyjnym i nie będzie mogła być wykorzystywana np. w zimie, do innych prac, niezwiązanych z zamiataniem. – Warto o tym wiedzieć, zanim damy się przekonać do zakupu czegoś, czego nie potrzebujemy – mówi.

Między producentami pojawia się więc różnica zdań i interesów. Prawną interpretację obowiązujących przepisów podaje Witold Chmarzyński z kancelarii adwokacko-radcowskiej Cieślowski Chmarzyński i redaktor naczelny portalu [elektromobilnosc.com](http://elektromobilnosc.com). – Ustawodawca wskazuje, że JST może zlecić lub samo-

## Witold Chmarzyński

kancelaria adwokacko-radcowska  
Cieślowski Chmarzyński  
i redaktor naczelny portalu  
[elektromobilnosc.com](http://elektromobilnosc.com)

Kluczową kwestią jest podział zadań publicznych. Jeśli zadanie będzie polegało na oczyszczaniu miasta, rozumianym łącznie, np. jako zamiatanie, polewanie ulic i wywóz odpadów, wtedy flota pojazdów może być rozumiana jak zbiór pojazdów wykonujących te zadania. Jeśli jednak JST zleci tylko zamiatanie ulic i chodników, wtedy zamiatarki muszą stanowić 30% pojazdów wykonujących to zadanie.

dzielnie wykonać zadanie publiczne tylko podmiotowi, który wykona to zadanie przy wykorzystaniu floty zawierającej co najmniej 30% pojazdów elektrycznych. Dla ustawodawcy jest bez znaczenia, czy zamiatarka jest pojazdem samochodowym, czy nie. Istotne jest, aby 30% floty użytej do wykonania danego zadania publicznego było pojazdami elektrycznymi, czyli także pojazdami samochodowymi.

### Czy wodór to przyszłość?

Ustawa o elektromobilności uwzględniła też pojazdy napędzane wodorem. Jak uważa Waldemar Wojciechowski z Ekocelu, wkrótce powinny pojawić się zdecydowanie lepsze rozwiązania napędów, jak właśnie wodorowe. Oferują one np. krótsze czasy napełniania, większe zasięgi jazdy i brak odpadów. Ten rodzaj napędu może stworzyć Polsce szansę na paliwową niezależność. – Już dziś w Polsce produkcja wodoru sięga około miliona ton rocznie. Biorąc pod uwagę średnie roczne spalanie samochodów wodorowych dostępnych na rynku, daje to przelicznik zaspokojenia rocznej potrzeby tankowania dla ok. 5 mln samochodów. Obecnie w Polsce jest ok. 18 mln samochodów – mówi Waldemar Wojciechowski.

Polski prąd powstaje w elektrowniach opalanych m.in. węglem brunatnym. – W ogólnym bilansie efektu dla środowiska przy wprowadzeniu pojazdów elektrycznych należy uwzględnić, ile dwutlenku węgla zostało wyemitowane do otoczenia przez elektrownie dla wyprodukowania potrzebnej energii elektrycznej do napędu pojazdów, a także na ile uciążliwa dla środowiska jest produkcja i utylizacja samych baterii – stwierdza Wojciechowski.

### Ekologiczny i ekonomiczny gaz

A może zamiast skupiać się na mało dostępnych na naszym rynku pojazdach elektrycznych i wodorowych, samorządy powinny z większą uwagą przyrzeć się tym napędzanym gazem ziemnym? Obecnie można je spotkać nawet w gminach nieobjętych przepisami nowej ustawy.

W 2013 r. Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Śremie zakupiło kontenerowce napędzane sprężonym metanem. W latach 2013-2017 pojawiły się tam kolejne hakowce i śmieciarki. Ważnym krokiem było też oddanie do użytku (w grudniu 2015 r.) stacji tankowania gazu LNG/CNG, która do dziś pozostaje jedyną ogólnodostępną dla miejscowej floty aut komunalnych, a także przez klientów zewnętrznych, stacją tankowania gazu LNG w kraju.

– Wprowadzenie ustawy o elektromobilności pozwoli w przyszłości zwiększyć sprzedaż gazu, co spowoduje poprawę rentowności funkcjonowania naszej stacji tankowania LNG i CNG – prognozuje Paweł Wojna, prezes Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej w Śremie. Jak informuje, zasięg pojazdów napędzanych gazem, w zależności od pojemności silników, wynosi 250-1800 km. – Jak wynika z naszych doświadczeń, awaryjność gazowców niczym się nie różni od samochodów napędzanych ON. Wdrażając metan jako paliwo w samochodach, przedsiębiorstwo robiło to z powodów ekonomicznych, bo sześć lat temu nikt nie zapowiadał ustawy o elektromobilności – mówi Paweł Wojna.

Szymon Pawiński