

## **Elektromobilność i komunikacja miejska – nie do końca dobrana para**

Brak wsparcia ustawodawcy dla pojazdów szynowych w komunikacji miejskiej uzasadnia pytanie o to, jakie są rzeczywiste cele programu elektromobilności.

Politycy, dziennikarze i eksperci (zarówno rzeczywiści, jak i domorośli) od kilku lat używają hasła „elektromobilność” jako swoistego słowa-klucza przydatnego w każdej dyskusji o rozwoju polskiej gospodarki, konkurencyjności, innowacyjności, ekologii i transporcie. Zwolennicy elektromobilności podają wiele argumentów na jej korzyść, m.in. twierdzą, że jej rozwój może dać impuls do wzrostu gospodarczego, przyczynić się do likwidacji uciążliwego smogu w dużych miastach, a nawet doprowadzić do (przynajmniej częściowego) uniezależnienia gospodarki od niepewnych cen ropy. itp.

Przeciwnicy elektromobilności zajmują odmienne stanowisko i podnoszą, że korzystny efekt ekologiczny jest niwelowany przez zanieczyszczenia powstałe przy wytwarzaniu i utylizacji baterii, budowa koniecznej infrastruktury będzie powodowała ogromne wydatki, które można by alokować w bardziej istotnych obszarach, a nawet, że idea elektromobilności to przede wszystkim agenda wykorzystywana do wzmocnienia pozycji zagranicznych koncernów. Zjawisko elektromobilności jest więc niewątpliwie ważne i swoistą niezręcznością jest nie mieć wobec niego wyrobionego zdania.

### **Jest ustawa i są okresy przejściowe**

Wśród zwolenników elektromobilności znalazł się polski ustawodawca i dał temu wyraz uchwalając ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która weszła w życie 22 lutego 2018 r. Termin wejścia ustawy w życie należy opatrzyć istotnym zastrzeżeniem – duża część regulacji zawartych w ustawie wejdzie w życie dopiero za kilka lat. Stosunkowo długie okresy przejściowe mają oczywiście uczynić dostosowanie się do wymogów przewidzianych w tym akcie prawnym możliwie bezbolesnym dla wszystkich jego adresatów. A tych jest całkiem sporo i są to podmioty o zróżnicowanej pozycji – istotne regulacje dotyczą „zwykłych” obywateli (np. darmowe parkingi dla pojazdów zeroemisyjnych), przedsiębiorstw energetycznych (np. kwestie przyłączenia stacji ładowania do sieci) czy też producentów pojazdów elektrycznych (np. uregulowanie zasad testowania pojazdów na drogach publicznych).

### **Konieczne inwestycje samorządów**

Chyba największa „elektromobilna” rewolucja ma jednak dotyczyć publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej. To właśnie komunikacja miejska została przez ustawodawcę wybrana jako obszar, w którym dokonane zostaną zmiany stanowiące bodziec do rozwoju całej branży. Zgodnie z art. 36 ust. 1 ustawy o elektromobilności jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50.000, która organizuje komunikację miejską, powinna zapewnić udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na poziomie co najmniej 30 proc. Taki udział autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej powinien zostać osiągnięty do 1 stycznia 2028 roku. Ustawa wskazuje też etapy

dojścia do tego finalnego celu – od 1 stycznia 2021 roku ma to być 5 proc. pojazdów, od 1 stycznia 2023 roku -10 proc., a od 1 stycznia 2025 roku – 20 proc..

Nie trzeba być specjalistą w branży publicznego transportu zbiorowego, żeby zorientować się, że dla spełnienia tych wymogów konieczne będzie niezwłoczne poczynienie przez samorzady znacznych inwestycji w tabor. Prawie każdy użytkownik komunikacji miejskiej może potwierdzić tę tezę – możliwość skorzystania z autobusu zasilanego „z baterii”, nie wspominając nawet o wodorze, to nadal rzadkość. Odsetek autobusów zeroemisyjnych przeznaczonych do obsługi komunikacji miejskiej w większych polskich miastach w najlepszym razie wynosi kilka procent (a czasami zero). Wyjątkiem jest tutaj Jaworzno, które już w zeszłym roku, a więc jeszcze przed uchwaleniem ustawy o elektromobilności, zakupiło kilkadziesiąt elektrycznych autobusów, dzięki czemu już teraz posiada udział autobusów zeroemisyjnych we flocie, jakiego ustawa o elektromobilności wymaga dopiero od 2028 roku.

### **Bez metra, tramwajów i kolei**

Co istotne, a jednocześnie zaskakujące – ustawa o elektromobilności całkowicie pomija kwestię elektrycznego transportu szynowego, czyli np. kolej aglomeracyjną, metro i tramwaje. Niezależnie od tego, ile tramwajów albo składów metra byłoby użytkowanych w komunikacji miejskiej, to i tak konieczna będzie wymiana taboru autobusowego, tak żeby wymóg posiadania 30 proc. autobusów zeroemisyjnych został spełniony. Trudno jest znaleźć uzasadnienie dla takiego podejścia, ponieważ niewątpliwie transport szynowy w komunikacji miejskiej również jest „elektromobilny” i w związku z tym nie powinien być ignorowany przez ustawodawcę. Na chwilę obecną jednak ustawa o elektromobilności całkowicie ten obszar pomija. I tak można mówić o złagodzeniu stanowiska legislatora, bo w pierwotnym projekcie ustawy o elektromobilności definicja autobusu zeroemisyjnego nie obejmowała nawet trolejbusów.

Brak wsparcia dla transportu szynowego w komunikacji miejskiej uzasadnia pytanie o to, jakie są rzeczywiste cele programu elektromobilności. Jeśli główną motywacją legislatora byłaby ekologia i chęć „odkorkowania” miast (a takie cele były oficjalnie deklarowane przez twórców ustawy), to należałoby się raczej spodziewać, że tramwaje, metro i kolej miejska będą promowane w pierwszej kolejności. W aktualnym stanie rzeczy wydaje się, że ustawa o elektromobilności ma raczej stanowić impuls do skierowania strumienia miejskich wydatków na częściową wymianę floty pojazdów, czyli jej pierwszymi i głównymi beneficjentami będą producenci autobusów zeroemisyjnych.

### **Analiza kosztów i korzyści**

O tym, czy przewidziany przez ustawodawcę docelowy udział autobusów zeroemisyjnych we flocie obsługującej komunikację miejską zostanie osiągnięty, może zadecydować podejście samych samorządów. Zgodnie z art. 37 ust. 1 ustawy o elektromobilności samorzady organizujące komunikację miejską, za wyjątkiem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50.000, są zobligowane do przygotowywania analiz kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji

miejskiej, autobusów zeroemisyjnych. Takie analizy mają być przygotowywane cyklicznie co 36 miesięcy, a pierwsze powinny powstać do 31 grudnia <sup>[1]</sup>~~SEP~~2018 roku.

Kluczowe znaczenie ma art. 37 ust. 5 ustawy, który stanowi, że jeśli wyniki analizy wskazują na brak korzyści z wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych, to jednostka samorządu terytorialnego nie musi realizować obowiązku osiągnięcia przewidzianego ustawą poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie. Wówczas to, czy samorząd będzie zobowiązany do częściowej wymiany floty autobusów na zeroemisyjną będzie więc uzależnione od wyników analizy przygotowywanej przez... sam samorząd! Trudno odeprzeć myśl, że z czysto pragmatycznych pobudek część analiz może być ukierunkowana na wykazanie braku korzyści ze stosowania autobusów zeroemisyjnych, co w efekcie pozwoliłoby zaoszczędzić na inwestycjach we flotę takich pojazdów. Co ważne, za sporządzenie błędnej czy nierzetelnej analizy przepisy ustawy nie przewidują żadnej sankcji, co może dodatkowo zachęcać do takiego „probudżetowego” podejścia do formułowania wyników analiz.

### **Podwyżka cen energii**

Wydatki na częściową wymianę floty autobusów obsługujących komunikację miejską oraz koszty inwestycji w infrastrukturę towarzyszącą pojazdom zeroemisyjnym (m.in. stacje ładowania) to nie jedyna bariera, jaka może spowodować trudności we wdrożeniu programu elektromobilności. Problemem o krytycznym znaczeniu staje się prawdopodobna podwyżka cen energii elektrycznej, która będzie odczuwalna już na początku 2019 roku. Zakup energii elektrycznej już teraz pochłania znaczną część budżetu operatorów komunikacji miejskiej, a przewiduje się, że podwyżki mogą sięgnąć nawet 60-80 proc. aktualnych cen! Gdyby taki czarny scenariusz się spełnił, to eksploatacja floty elektrycznych autobusów wymagałaby przesunięcia przez samorządy środków przewidzianych aktualnie w budżetach dużych miast na inne cele, niż transport publiczny.

Przedstawiony wyżej przykład Jaworzna pokazuje, że spełnienie wymogów ustawy o elektromobilności jest możliwe, choć na pewno będzie kosztowne. Czas pokaże, czy określone w ustawie okresy przejściowe wystarczą do zakupienia przez samorządy setek drogich (przynajmniej według aktualnych cen) autobusów zeroemisyjnych i przygotowania odpowiedniej infrastruktury do ich obsługi. Wysiłek finansowy i organizacyjny w tym obszarze na pewno będzie znaczny. Co prawda przewiduje się zastosowanie instrumentów wsparcia (m.in. dotacja celowa na budowę stacji ładowania, środki z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu). Jednak nie ma wątpliwości co do tego, że samorządy bardzo mocno odczuwają ciężar ekonomiczny i organizacyjny realizacji obowiązków wynikających z ustawy o elektromobilności.

podstawa prawna: Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych (DzU z 2018 r., poz. 317)

Autor: Karolina Blandzi, prawnik, Kancelaria Prawna Piszcz i Wspólnicy