

Ustawa o elektromobilności jest martwa

Jeśli rządowi zależy na rozwoju rynku zbytu dla elektrycznych lub wodorowych autobusów miejskich, powinien zagwarantować pokrycie różnicy ceny w stosunku do pojazdów spalinowych – uważają władze Szczecina. Samorządy mogą wprawdzie pozyskiwać na własną rękę fundusze unijne, pula tych ostatnich jest jednak zbyt małą w stosunku do potrzeb. Szczeciński Urząd Miasta za bardziej strategiczne uważa poza tym inwestycję w kolej aglomeracyjną oraz tramwaje.

Komunikacji miejskiej w Szczecinie nie obsługuje dziś ani jeden autobus elektryczny lub wodorowy. Trwa realizacja [kontraktu z Solarisem na 8 przegubowych elektrobusów](#), których dostawa ma nastąpić w ostatnim kwartale przyszłego roku. Będzie to pilotażowe przedsięwzięcie, współfinansowane ze środków unijnego Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. Aby spełnić pierwszy próg ustawy (5% autobusów bezemisyjnych), należałoby kupić jednak co najmniej 15 takich pojazdów. Nie ma też konkretnych planów zakupu takiej liczby, choć w powstałym na zlecenie magistratu opracowaniu stwierdzono, że do końca 2022 r. miasto zbliży się do progu opłacalności takiej inwestycji. Koniecznym warunkiem jest jednak pozyskanie dofinansowania zewnętrznego.

Poprzednia próba pozyskania taboru elektrycznego zakończyła się fiaskiem. [Konsorcjum Ursus Bus i Bogdan](#) nie dostarczyło zamówionych autobusów jednoczłonowych, umowa w marcu bieżącego roku została więc rozwiązana. Trwa renegocjacja warunków umowy o dofinansowanie, zawartej w tej sprawie z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Do końca roku ma zostać ogłoszony ponowny przetarg na zakup 6 12-metrowych pojazdów zeroemisyjnych.

Zdaniem władz Szczecina zapisy ustawy w zakresie autobusów elektrycznych są pozbawione praktycznego znaczenia. W myśl art. 37 ust. 5 samorząd lokalny może nie realizować obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych, jeśli wyniki analizy kosztów i korzyści nie wykażą opłacalności wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych. – Przy obecnych warunkach ekonomicznych (koszcie zakupu i eksploatacji autobusów elektrycznych) jest [to przepis] w istocie martwy – wskazuje rzecznik prasowy Miasta Szczecin ds. inwestycji Piotr Zieliński.

Zmienić wynik tej kalkulacji – jak wskazuje nasz rozmówca – może dopiero dofinansowanie zakupu takich pojazdów wyraźnie przekraczające 50%. Nie bez znaczenia jest fakt, że łączne koszty zakupu i eksploatacji autobusów zeroemisyjnych muszą uwzględniać też konieczne inwestycje w infrastrukturę ładowania w zajezdni i na liniach.

– Zapisy ustawy dotyczące celów ilościowych należy ocenić dwuwymiarowo. Z jednej strony są one realistyczne, ze względu na wprowadzony mechanizm „wycofania” z realizacji celów poprzez sporządzaną co 3 lata analizę kosztów i korzyści – ocenia Zieliński. – Z drugiej strony same cele

okazały się z naszej perspektywy, w konkretnej sytuacji naszego miasta (priorytetyzacja inwestycji w inne rodzaje transportu zeroemisyjnego - w kolej metropolitalną i tramwaje) nierealne do osiągnięcia – kontynuuje. Zakup autobusów elektrycznych lub wodorowych jedynie za środki własne byłby natomiast – zdaniem samorządu – działaniem na szkodę budżetu miasta. – Wszystkie ilościowe zapisy ustawowe powinny znajdować swoje odzwierciedlenie w rządowych mechanizmach dofinansowania, przynajmniej w zakresie minimalnych celów. Rząd RP zapisał w ustawie kwestię przekazywania sobie Analizy Kosztów i Korzyści. Tym samym zna potrzeby wszystkich samorządów i wie, w jakich ilościach pojazdów taki zakup powinien zostać dofinansowany – argumentuje nasz rozmówca.

Podobnie jak np. cytowani już na naszych łamach przedstawiciele władz [Wrocławia](#), władze Szczecina stoją na stanowisku, że ocena samorządów w zakresie emisyjności komunikacji publicznej nie może skupiać się wyłącznie na autobusach. – W tworzonym obecnie systemie transportowym Szczecina wiodącą rolę będą odgrywać w najbliższych latach zeroemisyjne środki transportu – [Szczecińska Kolej Metropolitalna](#) oraz [komunikacja tramwajowa](#). To właśnie na te środki transportu Gmina Miasto Szczecin koncentrowała m. in. fundusze europejskie w perspektywie 2014-2020 – przypomina Zieliński. W jego ocenie dostępne na ten cel środki są zbyt małe w stosunku do potrzeb. – Główną barierą dla przejścia do zeroemisyjnej komunikacji miejskiej (rozumianej szeroko – jako elektryczna kolej, tramwaje oraz dopełniające system zeroemisyjne autobusy) jest niewystarczająca podaż środków zewnętrznych, współfinansujących zakup taboru i infrastruktury. Mierzymy się z brakiem dostępności jakichkolwiek mechanizmów dofinansowania zakupu zeroemisyjnych autobusów. Środki w ramach perspektywy unijnej 2014-2020 były niewspółmiernie małe w stosunku do potrzeb samorządów, a tym samym – poziomu celów zawartych w ustawie [o elektromobilności] – twierdzi rzecznik.

Ze swojej strony władze Szczecina starają się pozyskać dofinansowanie z rządowego Krajowego Programu Odbudowy. Wnioski zostały zarówno przesłane bezpośrednio do Ministerstwa Rozwoju, jak i wciągnięte do tych przygotowywanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego. – Trudno oceniać jednak, czy w tym mechanizmie Rząd RP ujmie nasze propozycje – zastrzega Zieliński.

Autor: Roman Czubiński, 2020-10-29 09:30