



**Stanowisko**  
**Zarządu Śląskiego Związku Gmin i Powiatów**  
**z dnia 28 maja 2021 r.**

w sprawie: **udziału pojazdów elektrycznych we flotach pojazdów służbowych jednostek samorządu terytorialnego**

Zarząd Śląskiego Związku Gmin i Powiatów apeluje o zmianę art. 68 ust. 2-3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 110) i przepisów powiązanych poprzez dodanie po słowach „*pojazdów elektrycznych*” zapisu „*lub hybrydowych*”.

W naszej ocenie możliwość taką przewidują regulacje zawarte w art. 2 pkt 1 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 307, str. 1 z późn. zm.), który stanowi, iż „*»pojazd elektryczny« oznacza pojazd silnikowy wyposażony w zespół napędowy zawierający co najmniej jedno nieperyferyjne urządzenie elektryczne jako przetwornik energii z elektrycznym ładowalnym układem magazynowania energii, który można ładować z zewnątrz*”. Pojazdy hybrydowe są natomiast z założenia samochodami o dwutorowym napędzie spalinowo-elektrycznym.

Powyższa zmiana jest zasadna z perspektywy faktu, iż zakup samochodów elektrycznych na potrzeby jednostek samorządu terytorialnego nie jest rozwiązaniem optymalnym, zarówno pod kątem praktycznym jak i ekonomicznym. Na tym etapie bardziej racjonalna byłaby możliwość zakupu samochodów o napędzie hybrydowym, które są pojazdami bardziej uniwersalnymi i nie wymagają tak dużych nakładów finansowych.

Z analiz prowadzonych przez poszczególne gminy wynika, że największą przeszkodą na drodze do wdrożenia pojazdów elektrycznych we flotach pojazdów służbowych jednostek samorządu terytorialnego są wysokie ceny ich zakupu, ograniczenia w codziennej eksploatacji oraz niewystarczająca infrastruktura związana z ich obsługą. Podnosimy przy tym, że:

- 1) **koszt zakupu** samochodu elektrycznego jest znacznie wyższy od ceny samochodu hybrydowego (przykładowo koszt hybrydowej Skody Superb to ok. 180 tys. zł brutto, a cena samochodu elektrycznego niższej klasy, np. Nissan Leaf, przekracza kwotę 200 tys. zł);
- 2) samochody elektryczne mają **ograniczony zasięg** (producenci samochodów elektrycznych rekomendują średni zasięg pojazdu w km przy optymalnych warunkach dla różnych marek samochodów od 230 km do 370 km, co nie jest adekwatne do faktycznie osiągniętych zasięgów przy codziennym użytkowaniu. Przykładowo średni

zasięg samochodu elektrycznego testowanego przez jst w warunkach zimowych wyniósł od 70 km do niewiele ponad 100 km. Poza tym należy pamiętać, że producenci podają zasięgi możliwe do osiągnięcia w warunkach idealnych i nie uwzględniają dodatkowych urządzeń czerpiących energię, chociażby takich jak radiostacje czy sygnalizatory pojazdów uprzywilejowanych, nie uwzględniają też dodatkowego obciążenia związanego z przewozem większej liczby osób [rzadko z pojazdu korzysta tylko kierowca] i trudnych warunków atmosferycznych);

- 3) na terenie Polski istnieje **mała dostępność stacji szybkiego ładowania**, z kolei czas ładowania ładowarką 230V jest bardzo długi (brak możliwości szybkiego doładowania akumulatorów może spowodować niepotrzebne przerwy w wykonywaniu obowiązków służbowych pracowników jst, przede wszystkim funkcjonariuszy Straży Miejskiej);
- 4) istotnym problemem jest **brak informacji od producentów na temat częstotliwości wymiany baterii** zasilających samochód oraz **kosztów serwisowania**;
- 5) wyzwaniem, z którym również trzeba się będzie zmierzyć, jest kwestia zagospodarowania odpadów w postaci akumulatorów litowo-jonowych, stosowanych w pojazdach elektrycznych. Niepoddane procesowi odzysku surowców akumulatory będą stanowiły odpad szkodliwy dla środowiska i choć wykorzystane do ich produkcji surowce w większości przypadków mogą zostać poddane recyklingowi, to wyodrębnienie z akumulatorów nadających się do ponownego wykorzystania materiałów jest procesem skomplikowanym, kosztownym i potencjalnie ryzykownym.

Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę na fakt, że samo wprowadzenie na rynek samochodów elektrycznych nie rozwiąże problemu zanieczyszczenia powietrza, bowiem z badań przeprowadzonych na Wydziale Elektrycznym Politechniki Śląskiej<sup>1</sup> wynika, że na faktyczną emisję CO<sub>2</sub> samochodu elektrycznego mocno wpływa sposób pozyskiwania energii w danym kraju. W Polsce, z racji gospodarki opartej głównie na węglu, staje się on bardziej energooszczędny oraz mniej emisyjny dopiero po osiągnięciu przebiegu 120 tys. km, podczas gdy w Niemczech jest to 80 tys. km, a we Francji tylko 60 tys. km. Oznacza to, że dziś najbardziej palącym problemem wciąż pozostaje transformacja energetyczna naszego kraju, która w największym stopniu dotknie gminy województwa śląskiego, zrzeszone w Śląskim Związku Gmin i Powiatów.

Śląski Związek Gmin i Powiatów

*Piotr Kuczera*  
Przewodniczący Związku

---

<sup>1</sup> J. Janoszka, R. Setlak, *Analiza LCA pojazdów spalinowych i elektrycznych na przykładzie Peugeot 208*. Politechnika Śląska, Gliwice, 2021.