



Stanowisko
Zarządu Śląskiego Związku Gmin i Powiatów
z dnia 7 grudnia 2017 r.

w sprawie: **projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych**

Zaspokojenie potrzeb zbiorowych wspólnoty należy do zadań własnych gminy (zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym z dn. 8 marca 1990 r.). Jednak nowe obowiązki wynikające z projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych w wersji z dnia 14 listopada 2017 r. budzą poważne wątpliwości. Projekt ten bowiem proponuje nałożyć na gminy obowiązek sfinansowania eksperymentu badawczego w dziedzinie pojazdów elektrycznych, ładowanych przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania. Przepisy ww. projektowanego aktu prawa zobowiązują samorządy do użytkowania w ramach swojej floty pojazdów elektrycznych i wykorzystujących CNG lub wodór jako źródła napędu, a także wprowadzają określone obowiązki inwestycyjne oraz analityczno-sprawozdawcze.

Zastrzeżenia budzą także aspekty finansowe przedmiotowego projektu ustawy. Wskazane w nim bowiem kwoty, pokrywające teoretycznie koszty wdrożenia programu elektromobilności, w rzeczywistości stanowią niewielki procent kosztów, które musiałyby ponieść gminy w celu wypełnienia postanowień tej ustawy. Tytułem przykładu cena klasycznego nowego autobusu kształtuje się na poziomie 950 tys. - 1 mln zł. Natomiast autobus elektryczny, do którego odnosi się art. 36 i 68 projektu ustawy, kosztuje ponad dwa razy więcej niż tradycyjny środek transportu. Koszty wymiany floty nie zrównoważą się z zakładanymi niższymi kosztami eksploatacji. W rezultacie koszty zakupu autobusu (wymiany floty) z obecnego poziomu miliona złotych podniosą do co najmniej 2,5 mln złotych za porównywalną jednostkę. Za ten wzrost nakładów finansowych będą musieli zapłacić pasażerowie i wszyscy mieszkańcy. Wobec powyższego konieczne byłoby m.in. wprowadzenie ulg lub dotacji na zakup pojazdów elektrycznych używanych w transporcie zbiorowym. W projekcie ustawy nie uwzględniono też kosztów budowy, instalacji i obsługi infrastruktury do ładowania autobusów elektrycznych, które o kolejne 7-10% podniosą wydatki związane z wdrożeniem przez gminy programu elektromobilności.

Przepisy projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych wpłyną także niekorzystnie na działalność firm sprzątających, budowlanych i innych, które świadczą usługi na rzecz gminy. Podmioty te będą zmuszone do zakupu droższych pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym (zgodnie z art. 35 projektu ustawy). To z kolei spowoduje znaczące zmniejszenie liczby stających do przetargów ogłaszanych w ramach zamówień publicznych firm oraz idące w ślad za tym (przynajmniej w pierwszych latach po wprowadzeniu ustawy w życie) ograniczenie konkurencji, a w rezultacie zwiększenie cen oferowanych usług. Przedsiębiorstwa będą musiały też zrekompensować poniesione przez siebie nakłady oraz ryzyko zakupu droższych pojazdów, w przypadku niewygrania przetargu. Ze względu na długi proces zamawiania pojazdów elektrycznych i ich niewielką ofertę, usługodawca nie będzie miał czasu na zakup floty po przetargu. Pojawia się również pytanie

w jaki sposób gminy zapewnią mieszkańcom usługi zgodnie z Prawem zamówień publicznych, jeśli żadna z firm nie będzie w stanie nabyć we właściwym czasie wymaganych ustawą pojazdów (lub też nie będzie zainteresowana takim ryzykownym przedsięwzięciem).

Ponadto obowiązek zapewnienia infrastruktury ładowania przy budynkach mieszkalnych (określony w art. 12 projektu ustawy) zwiększy całkowity koszt budowy 1m² powierzchni, również mieszkań planowanych w programie Mieszkanie+. Wobec powyższego rodzi się wątpliwość, czy w sytuacji, gdy w przewidywalnej perspektywie czasowej samochody elektryczne (ze względu na swoją cenę) będą nabywane tylko przez osoby o wyższym statusie materialnym, zasadne jest obciążanie kosztami tworzenia infrastruktury w celu ich obsługi całego społeczeństwa, w tym osób gorzej sytuowanych i poszukujących tanich mieszkań. Po drugie warto też zastanowić się nad tym, czy sensowne jest budowanie takich przyłączy i ponoszenie opłat za przyznaną moc przez mieszkańców budynku, w którym przez wiele lat może nie parkować ani jeden pojazd elektryczny.

Kolejne wątpliwości pojawiają się również w zakresie interpretacji art. 49 projektowanej ustawy, który odnosi się do wyznaczania miejsc przeznaczonych na postój pojazdów i stanowisk postojowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania dla pojazdów elektrycznych. Pierwsza z nich dotyczy tego, czy zostanie określony sposób znakowania powyższych miejsc w zakresie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Ponadto w praktyce problematyczny może być wymóg dotyczący wyznaczania miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych w ilości odpowiadającej liczbie i lokalizacji punktów ładowania. Taki obowiązek nie wydaje się być konieczny i prawdopodobnie ograniczy możliwości korzystania z miejsc postojowych przez inne pojazdy, tj. zwiększy i tak już obecnie znaczący problem braku przestrzeni parkingowej w centrach większości miast.

Art. 35 projektu ustawy wskazuje, iż jst z wykluczeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 tys. musi zapewnić udział pojazdów elektrycznych w użytkowanej w urzędzie flocie pojazdów na równym poziomie lub wyższym niż 30 % liczby użytkowanych pojazdów. Natomiast art. 60 projektu ustawy określa *minimalną liczbę punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, zlokalizowanych w gminach do roku 2020*, którą odnosi do gmin charakteryzujących się różną liczbą mieszkańców (tj. milion, 300 tys., 150 tys. i 100 tys.). W ramach tych kryteriów nie uwzględniono gmin, których liczba mieszkańców przekracza 50 tys., a jednocześnie nie przekracza 100 tys. Wobec powyższego należałoby zmodyfikować wskazane artykuły, tak aby ich treści ze sobą korespondowały. Jednocześnie na poziomie ww. projektu ustawy pożądane byłoby wprowadzenie z większą precyzją propozycji regulacji dot. mniejszych gmin, tj. których liczba nie przekracza 50 tys. mieszkańców.

Zdecydowaną słabością projektu ustawy jest brak przepisów, które określiłyby precyzyjnie sposób finansowania realizacji zadań przez jst wynikających z tego aktu prawa. Jedynym przepisem, który zdawkowo odnosi się do tych kwestii jest art. 81 ust. 2 - określa on bowiem maksymalny limit wydatków jednostek samorządu terytorialnego i ich jednostek organizacyjnych przeznaczonych na wykonywanie zadań wynikających z ww. projektu ustawy do 2027 r. Zgodnie z zasadami realizacja zadań płynących z wprowadzania programu elektromobilności powinna być finansowana z budżetu Państwa.

Podsumowując, należy stwierdzić, że łączne koszty związane z budową infrastruktury do ładowania, zakupem autobusów, działalnością usługodawców i biurokracją, które obciążą budżet gminy w związku z wdrażaniem elektromobilności co roku mogą sięgnąć miliardów złotych. W ostatecznym rozrachunku ten ciężar finansowy będą musieli ponieść mieszkańcy gmin. Wszystkie elementy kosztotwórcze składające się na wprowadzenie elektrycznego transportu zbiorowego powinny zostać oszacowane i wzięte pod uwagę na etapie tworzenia ww. regulacji. Pominięcie przeprowadzenia takich obliczeń i wskazania źródeł finansowania zadań może doprowadzić - w przypadku przyjęcia tego aktu prawa - do braku możliwości wywiązania się z obowiązków w nim zawartych.

Na całym świecie w krajach gospodarek - mniej lub bardziej - wolnorynkowych badania, zwłaszcza w dziedzinie wykorzystania elektryczności i paliw alternatywnych prowadzone są głównie przy wykorzystaniu środków podmiotów prywatnych. Akcjonariusze tych firm, posiadając wolne środki, podejmują ryzyko z nadzieją na zysk.

Zaproponowany w projekcie ustawy model finansowania ryzykownych przedsięwzięć gospodarczych poprzez budżety jst w swojej istocie jest nowym podatkiem, nakładanym na obywateli. Sformułowanie zawarte w art. 84 projektu ustawy wskazujące, że wejście w życie niektórych artykułów nastąpi w dłuższej perspektywie czasu nie zmienia tego zasadniczego mankamentu.

Zarząd Związku w imieniu 133 jst członkowskich woj. śląskiego wnosi o odstąpienie od nakładania na obywateli tego *sui generis* podatku i wykreślenie z projektu ustawy wskazanych wyżej elementów lub ich odpowiednie zmodyfikowanie w toku dalszych prac legislacyjnych.