

→ P. Prasadn. P. Unere → d/t  
→ P. IP, P. OBB → informacje dla Szeregi Zogler  
→ P. Prasadn. B. Herbun - komisja D-LPE  
→ P. AM → d/w

Warszawa, dnia 26-07-2021 r.



**Ministerstwo  
Klimatu i Środowiska  
Sekretarz Stanu  
Pełnomocnik Rządu  
ds. Odnawialnych Źródeł Energii**

*Ireneusz Zyska*

DEG-WE.055.52.2021.JŚ  
1633767.5538013.4548132

**Pan Piotr Kuczera  
Przewodniczący  
Śląski Związek Gmin  
i Powiatów**

*Szanowny Panie Przewodniczący,*

Dziękuję za przesłanie stanowiska Śląskiego Związku Gmin i Powiatów w sprawie udziału pojazdów elektrycznych we flotach pojazdów służbowych jednostek samorządu terytorialnego. Podczas prac nad projektem ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (UC65) odbyły się konsultacje publiczne, które były dostępne dla każdego zainteresowanego. Na stronie internetowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska w listopadzie ub. roku opublikowaliśmy informację o otwarciu konsultacji i przez trzy tygodnie można było zgłaszać uwagi do ustawy. W styczniu zorganizowaliśmy w tej sprawie spotkanie online, w którym uczestniczyć mogli wszyscy chętni. Obecnie prace nad nowelizacją są bardzo zaawansowane, (przyjęcie projektu przez Stały Komitet Rady Ministrów) i w związku z tym nie przewiduje się wprowadzania kolejnych zmian.

Pragnę także poinformować, iż podniesione przez Pana kwestie pozwalające na wliczanie pojazdów hybrydowych do procentowego udziału pojazdów elektrycznych były już zgłaszane na etapie konsultacji publicznych i nie zostały uwzględnione w projekcie nowelizacji ustawy.

Jeśli chodzi o postanowienia art. 68 ust. 2 i ust. 3 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia z 11 stycznia 2018 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 110 z późn. zm.), zwanej

Śląski Związek Gmin i Powiatów w Katowicach
Wpł. dn. ... 16/07/2021
L.dz. ... 3PZ

dalej ustawą, nie planujemy dodawać w nich sformułowania „lub hybrydowy”. Technologia hybrydowa jest technologią przejściową między pojazdami spalinowymi, a elektrycznymi i wodorowymi. Pojazdy hybrydowe nie są nisko, a tym bardziej zeroemisyjne. Korzystają z konwencjonalnego paliwa, podczas pracy silnika spalinowego emitują szkodliwe substancje oraz hałas. Celem transformacji energetycznej w motoryzacji jest przejście do samochodów zeroemisyjnych.

Wymagania w ustawie rozłożone są na wiele lat i obejmują na początek jedynie 10% pojazdów samochodowych we flocie lub wykorzystywanych w danym zadaniu publicznym. Różnice w cenach między pojazdami hybrydowymi a elektrycznymi sukcesywnie się zmniejszają. Na rynku jest coraz więcej modeli w różnym przedziale cenowym. Samochód elektryczny z niższej półki cenowej nie tylko nie kosztuje ponad 200 tys. zł, ale dostępne są modele w cenie poniżej 100 tys. zł<sup>1</sup>. Ceny wspomnianego przez Państwa Nissana Leaf także są znacznie niższe niż 200 tys. zł<sup>2</sup>, co czyni go tańszym od przywołanej przez Państwa hybrydy Skoda Superb<sup>3</sup>. Należy też zauważyć, iż w art. 68 ust. 3 ustawy, który dotyczy wykonywania lub zlecenia wykonania zadań publicznych, dopuszcza się nie tylko pojazdy elektryczne, lecz także napędzane gazem ziemnym.

Jeśli chodzi o infrastrukturę ładowania, to jest to prężnie rozwijający się w Polsce obszar. Co więcej, jeśli kupując hybrydę chcielibyśmy spełniać cel zawarty w ustawie, czyli niskoemisyjność transportu, nadal potrzebowałibyśmy infrastruktury ładowania. Bez niej korzystanie z samochodu hybrydowego nie różni się od korzystania z samochodu spalinowego. Zasięg, który mogą osiągać samochody elektryczne, sukcesywnie się zwiększa. Poza tym, obszar danej gminy zwykle nie jest tak duży, żeby pojazdy musiały pokonywać codziennie setki kilometrów. Jeśli np. Straż Miejska potrzebuje samochodów, które przejeżdżają codziennie duże dystanse, to nadal 90% jej pojazdów może być spalinowa.

Oczywiście, problem recyklingu akumulatorów litowo-jonowych jest jednym z ważnych wyzwań, przed jakimi stoi rozwój elektromobilności w Polsce i na świecie. Prowadzone są liczne projekty badawcze, które mają na celu stworzenie najlepszych rozwiązań. Proces dekarbonizacji rozłożony jest na dziesiątki lat. Nie możemy czekać na całkowite odejście od węgla kamiennego, aby rozwijać elektromobilność. Zgodnie z wynikami raportu Międzynarodowej Agencji Energetycznej, Global EV Outlook 2021<sup>4</sup>, biorąc pod uwagę cały cykl życia pojazdu to, nawet jeśli energia elektryczna oparta jest na węglu, są one w ogólnym

---

<sup>1</sup> <https://www.autocentrum.pl/rankingi/najtansze-samochody-elektryczne/> dost. 25.06.2021

<sup>2</sup> <https://www.wyborcikierowcow.pl/nissan-leaf-2020-opis-wersji-i-cennik/> dost. 25.06.2021

<sup>3</sup> <https://www.skoda-auto.pl/modele/superb/nowy-superb-iv> dost. 25.06.2021

<sup>4</sup> <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2021> str. 90, dost. 25.06.2021

roзраchunku min. 20-30% mniej emisyjne, niż samochody konwencjonalne, a wraz z dekarbonizacją ten procent znacznie wzrasta.

Według badań Brukselskiej organizacja Transport & Environment (T&E)<sup>5</sup> w najgorszym przypadku, w którym akumulator jest wyprodukowanych w Chinach, a samochód docelowo będzie użytkowany np. w Polsce – emisja takiego pojazdu EV wrasta do 41 ton (182 gCO<sub>2</sub>e/km). Nawet w takiej sytuacji samochód EV jest bardziej ekologiczny, tj. o 22 procent w porównaniu do samochodu dieslowego i o 28 procent do samochodu benzynowego.

Elektromobilność jest jednym z wielu czynników składających się na transformację energetyczną. Zdajemy sobie sprawę, iż nie rozwiąże ona wszystkich problemów związanych z zanieczyszczeniem powietrza, ale przyczyni się do obniżenia poziomu szkodliwych emisji pochodzących z sektora transportu.

*Z poważaniem*

Ireneusz Zyska  
Sekretarz Stanu  
Ministerstwo Klimatu i Środowiska  
/ – podpisany cyfrowo /

---

<sup>5</sup> <https://biznesalert.pl/transport-environment-samochody-elektryczne-srodowisko-benzyna-diesel-elektromobilnosc/> dost. 28.06.2021