

Restrykcyjna elektromobilność



Przepisy Ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. DzU z 2022 r. poz. 1083, z późn. zm.; dalej jako: „e.p.a.”) narzucają gminom i przedsiębiorcom restrykcyjne wymogi co do floty pojazdów wykorzystywanych do realizacji zadań publicznych. Wymogi te dotyczą również branży odpadowej, która musi dysponować odpowiednimi pojazdami, spełniającymi normy tej ustawy.

Z punktu widzenia podmiotów odbierających odpady, w szczególności odpady komunalne, przepisy e.p.a. stanowią istotną barierę w realizacji zadań publicznych. Pojazdy ciężarowe, które stanowią bazę dla „śmieciarek”, napędzane są w zdecydowanej większości paliwem Diesla. Rozwiązania zamiennie (np. napędzanie gazem ziemnym czy pojazdy elektryczne) nie są obecnie na tyle technologicznie rozwinięte, aby odbierający odpady komunalne mogli je rozpatrywać jako rozsądną alternatywę dla pojazdów „tradycyjnych”. W zasadzie jedyną – jako taką – alternatywą mogą być pojazdy napędzane gazem płynnym LPG. Jednak tu ustawodawca postawił tamę.

Pojazd napędzany gazem ziemnym

W art. 2 pkt 14 e.p.a. znajduje się definicja pojazdu napędzanego gazem ziemnym. W obecnym stanie prawnym za pojazd taki uznać można pojazd samochodowy posiadający silnik o parametrach wskazanych w ustawie oraz wykorzystujący do napędu sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu. Definicja ta nie uwzględnia więc możliwości wykorzystania gazu LPG. Oznacza to, że oferta rynkowa pojazdów, które zgodnie z art. 35 i 68 tej ustawy muszą być wykorzystywane przy świadczeniu usług na rzecz jednostek samorządowych, jest mocno ograniczona. Wpływa to niekorzystnie na dostępność takich pojazdów, a w konsekwencji również na ich cenę. Pojazdy te nie są przy tym na tyle efektywne, aby odebrać choćby porównywalną ilość odpadów co ich „nieelektromobilni” konkurenci. Dodatkowo w obecnej sytuacji rynkowej ceny gazu ziemnego (CNG i LNG) notują wysokie i nieprzewidywalne wzrosty, a ich dostawy są ograniczone z uwagi na sankcje. Istotnym ograniczeniem jest również brak wystarczającej infrastruktury tankowania.

Rozszerzenie definicji

W tych warunkach konieczne jest rozszerzenie definicji pojazdu napędzanego gazem ziemnym o trzeci typ silnika pojazdu, czyli silnika dwupaliwowego, w oparciu o gaz LPG (paliwo płynne + LPG), bez zastosowania obostrzeń art. 2 pkt 14 lit. b) e.p.a., ponieważ z definicji dotyczą one gazu CNG i LNG. Tym bardziej że polski ustawodawca poszedł dalej aniżeli wymagał tego ustawodawca europejski w Dyrektywie PE i Rady 2014/94/UE z 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE L z 2014 r. nr 307, str. 1, z późn. zm.). Przepisy

e.p.a. miały implementować do polskiego porządku prawnego tę dyrektywę.

Dyrektywa 2014/94/UE

W motywie 4 dyrektywy czytamy, że głównymi paliwami alternatywnymi wykazującymi potencjał w zakresie długoterminowego zastępowania ropy naftowej są obecnie energia elektryczna, wodór, biopaliwa, gaz ziemny oraz gaz płynny (LPG), również w świetle ich możliwego jednoczesnego oraz łączonego wykorzystania, np. za pomocą systemów technologii dwupaliwowej. Co więcej, ustawodawca europejski dostrzega dalsze atuty LPG. LPG jest paliwem alternatywnym pochodzącym z przetwórstwa gazu ziemnego i rafinacji ropy naftowej, charakteryzującym się mniejszym śladem węglowym i znacznie mniejszymi emisjami zanieczyszczeń niż paliwa konwencjonalne. LPG może być stosowany w transporcie drogowym niezależnie od długości tras. Infrastruktura LPG jest względnie dobrze rozwinięta – w Unii znajduje się już znaczna liczba stacji tankowania LPG (ok. 29 000).

LPG już tu jest

Z punktu widzenia branży odpadowej rynek jest w stanie zapewnić rozwiązania, które umożliwiają tankowanie floty samochodowej paliwem LPG. Oznacza to, że celowe i zasadne jest dalsze promowanie i rozwijanie LPG jako paliwa alternatywnego oraz związanej z nim infrastruktury tankowania (zwłaszcza że LPG jest produkowany w polskich rafineriach). Nie ma więc powodów, by wyłączać możliwość używania do realizacji zadań publicznych w zakresie wywozu odpadów pojazdów napędzanych tym paliwem. Tym bardziej że polski ustawodawca przewidział w e.p.a. pewne wyłączenia spod wymogów szeroko rozumianej elektromobilności. W stosunku do wykonywania, zlecania lub powierzania zadań publicznych dotyczących letniego i zimowego utrzymania dróg, polegającego na mechanicznej metodzie oczyszczania jezdni ulic, w szczególności zamiataniu i zmywaniu oraz zapobieganiu i zwalczaniu śliskości zimowej, w tym gołodzi i usuwaniu śniegu (por. art. 68 ust. 3 e.p.a.), nie ma obowiązku stosowania przepisów e.p.a. Poszerzenie zakresu pojazdów o inne napędy niż elektryczny i gaz ziemny spełnia więc cele dyrektywy i wymogi ochrony środowiska, jednocześnie ograniczając koszty dostosowania się do wymogów e.p.a.

Tomasz Miś

radca prawny, partner Kancelarii ORSO

członek Rady Programowej Izby Branży Komunalnej