



Przyjęta w styczniu ustawa o elektromobilności nie uwzględnia coraz popularniejszych na polskim rynku samochodów hybrydowych. Wyklucza też wstęp do stref czystego transportu dla hybryd typu plug-in, w których napęd można przełączyć na tryb elektryczny. Tak restrykcyjnych przepisów nie wprowadził wcześniej żaden kraj w Europie. W największych europejskich metropoliach jak Berlin czy Londyn wjazd do ekostref był początkowo dozwolony dla pojazdów niskoemisyjnych, a kryteria zaostrzano stopniowo.

- Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych zaproponowała strefy czystego transportu, które są jednymi z najbardziej restrykcyjnych na świecie. Do tych stref mają prawo wjazdu wyłącznie pojazdy czysto elektryczne napędzane wodorem oraz pojazdy napędzane CNG. Nie mają natomiast możliwości wjazdu pojazdy typu hybrydy plug-in, czyli takie, które można przełączyć na zeroemisyjny tryb. Jest wielką zagadką, dlaczego te pojazdy nie mogą wjeżdżać do stref, tak jak ma to miejsce wszędzie w Europie – mówi agencji Newseria Biznes Maciej Mazur, dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych.

Tak restrykcyjnych zapisów, które zabraniałyby PHEV-om (plug-in hybrid electric vehicle) wjazdu do ekostref nie ma w innych europejskich państwach, w których jest łącznie ponad dwieście takich specjalnych, wydzielonych obszarów.

- Między innymi właśnie po to koncerny motoryzacyjne stworzyły kategorię samochodów typu hybrydy plug-in, by w obrębie miasta poruszać się na silniku elektrycznym, natomiast pomiędzy aglomeracjami, gdy zasięg samochodu elektrycznego jest niewystarczający, wspomagać się silnikiem z napędem konwencjonalnym. Mamy coraz większe zasięgi PHEV-ów – obecnie to jest około 30-50 km, lecz są już producenci, którzy deklarują, że auta te mogą być wyposażone w baterie pozwalające na przejechanie nawet 150 km. To oznacza, że

Polskie przepisy dla stref czystego transportu

Utworzono: środa, 28, marzec 2018 11:23 Ilona Hałucha

w trakcie codziennego użytkowania pojazdu można jeździć tylko i wyłącznie na silniku elektrycznym, czyli zeroemisyjnym. Tym samym powinny one być dopuszczone do wjazdu do stref czystego transportu – ocenia Maciej Mazur.

W innych krajach Europy tak restrykcyjne przepisy były wprowadzane etapami, z uwzględnieniem okresów przejściowych. Przykładem są ekostrefy w Berlinie czy Londynie, gdzie początkowo dopuszczone do ruchu były pojazdy niskoemisyjne, a kryteria zaostrzano stopniowo. Londyńska strefa dopiero od przyszłego roku będzie dostępna wyłącznie dla aut z napędem zeroemisyjnym.

- Musimy się pogodzić z tym, co jeździ po naszych drogach. Nie są to niestety samochody zeroemisyjne, a głównie wysokoemisyjne. Stąd strefy powinny dopuszczać niską emisję: hybrydy klasyczne, hybrydy typu plug-in czy nawet samochody spełniające normę EURO 4, 5 lub 6, a następnie docelowo za 10-15 lat dopuścili w tych strefach wyłącznie samochody elektryczne – uważa Maciej Mazur.

Dyrektor PSPA dodaje, że ustawa o elektromobilności w ogóle nie uwzględnia samochodów hybrydowych, których na polskim rynku jest najwięcej. Hybrydy łączą dwa typy napędu – elektryczny i konwencjonalny. Pozwala to na osiągnięcie dużo większych zasięgów, ponieważ główną bolączką rynku elektromobilności jest nadal ograniczony dystans, jaki można przejechać na jednym ładowaniu.

- Producenci najpierw wprowadzili hybrydy klasyczne, a następnie pojazdy hybrydowe, które można doładować ze źródła zewnętrznego – są to hybrydy typu plug-in. Stanowią one odpowiedź na ograniczone zasięgi, które cały czas są jedną z największych barier rozwoju elektromobilności. Aczkolwiek to już zaczyna się zmieniać, bo kolejni producenci deklarują, że w najbliższych miesiącach wprowadzą do obrotu pojazdy, które będą mogły przejechać 300-400 km na jednym naładowaniu. Pozwoli to zrównać je z zasięgami pojazdów z napędem konwencjonalnym. Musimy jednak dochodzić do tego etapami, a hybrydy są ważnym etapem w drodze do zeroemisyjności – mówi Maciej Mazur.

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych zakłada, że kierowcy, którzy zdecydują się na zakup auta o napędzie elektrycznym lub wodorowym, nie będą musieli płacić akcyzy ani uiszczać opłat za parkowanie w płatnych strefach. Będą za to mogli korzystać z uprzywilejowanych buspasów.

Z kolei przedsiębiorcy zyskują możliwość większego odpisu amortyzacyjnego. Do końca 2020 roku w całej Polsce ma powstać również sieć 6,4 tys. punktów ładowania energią elektryczną (400 szybkich ładowarek i 6 tys. o normalnej mocy). Obecnie udział elektryków i hybryd typu plug-in w polskim rynku wciąż jest znikomy i oscyluje wokół 0,1 proc. W 2017 roku zarejestrowano niespełna tysiąc pojazdów elektrycznych.

Źródło: Newseria