



fot. unsplash.com

Mateusz Dzieło, Jakub Chodacki,  
Polowiec i Wspólnicy sp. j.

# Pojazdy elektryczne

## - wybrane aspekty prawne

Wydawać by się mogło, że idea pojazdów napędzanych energią elektryczną zrodziła się dopiero w drugiej dekadzie XXI w. i zapewne, biorąc pod uwagę wyłącznie rozwój technologiczny i infrastrukturalny ostatnich lat, tak postawioną tezę można by próbować obronić. Geneza pojazdów elektrycznych sięga jednak zdecydowanie dalej, bo aż do czasów rewolucji przemysłowej. Wtedy właśnie pojawili się konstruktorzy pierwszych pojazdów umożliwiających przemieszczanie się bez konieczności używania siły ludzkich mięśni, czy zwierząt.

Już w latach 30. XIX w. Robert Anderson opracował pierwszy prototyp pojazdu wykorzystującego energią elektryczną do jego napędu<sup>1</sup>. Projekt ten, jak wiele innych pozostało jedynie prototypami, przede wszystkim ze względu na pojawienie się niedługo potem silników spalinowych. Zdecydowanie przyczynił się do tego w 1908 r. Henry Ford, uruchamiając pierwszą na świecie fabrykę masowo produkującą przystępny cenowo i prosty w obsłudze samochód spalinowy pod nazwą Ford Model T. Choć od czasu powstania pierwszego prototypu samochodu elektrycznego pojęcie elektromobilności przeżywało swoje wzloty i upadki, to wiele wskazuje na to, że historia zatoczy koło i w niedalekiej przyszłości na naszych drogach będzie pojawiać się coraz większa ilość samochodów elektrycznych

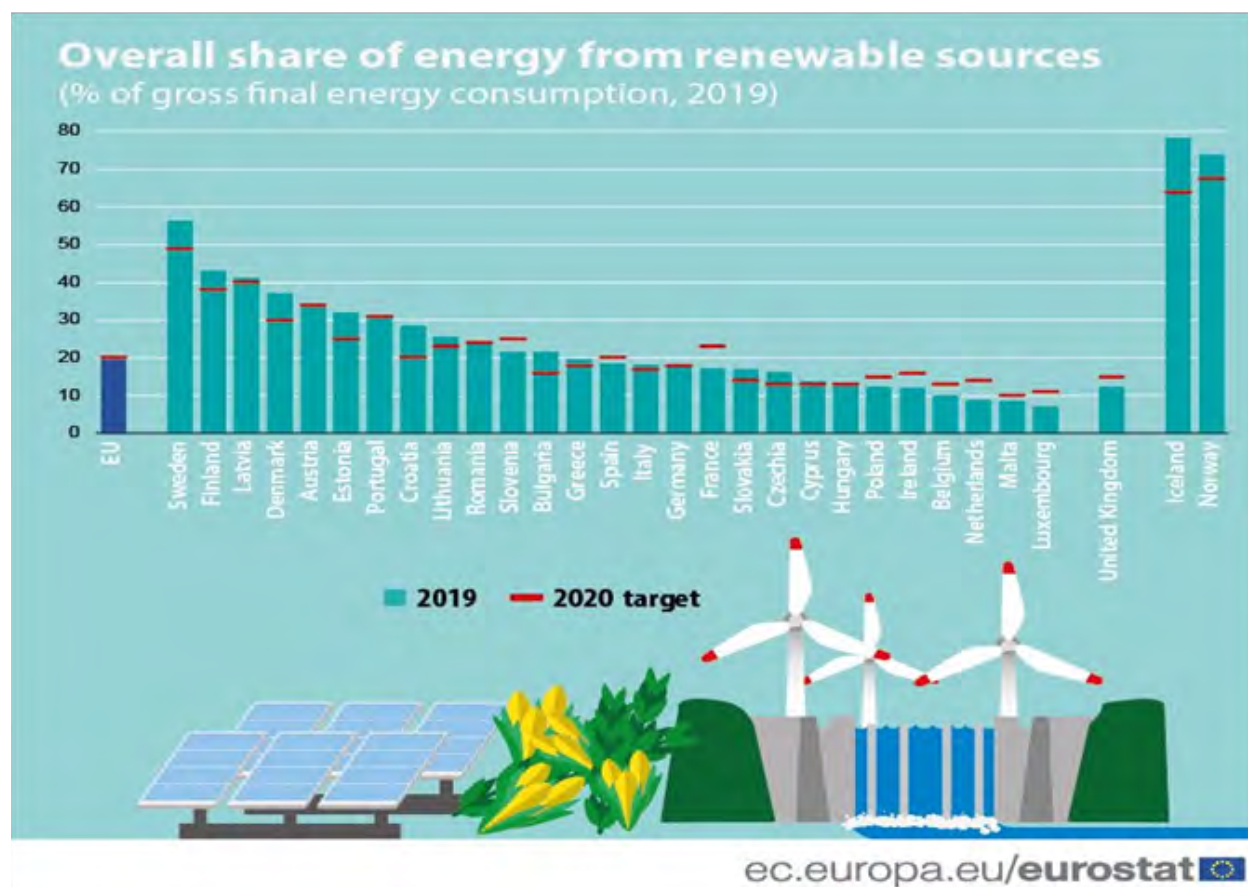
### ■ Zmiany klimatu, a elektromobilność

Na rozkwit popularności pojazdów elektrycznych w ostatnich latach składa się kilka elementów. Pierwszym z nich jest rosnąca świadomość o potrzebie podjęcia działań ograniczających nasz wpływ na środowisko naturalne i spowalniających efekt cieplarniany. W wielu państwach członkowskich Unii Europejskiej, w tym także w Polsce, zwraca się coraz większą uwagę na potrzebę przeprowadzenia transformacji energetycznej, której efektem ma być przekształcenie gospodarek opierających się w dużym stopniu na działalności powodującej wysokie emisje dwutlenku węgla na źródła produkujące tzw. zieloną energię. Pokłosiem takiego stanu rzeczy było m. in. przedstawienie przez Komisję Europejską w grudniu 2019 r. tzw. Europejskiego Zielonego Ładu<sup>2</sup>, zakładającego transformację energetyczną do 2050 r. Opracowanie i przedstawienie tego skomplikowanego, choć bardzo ambitnego planu (powszechnie zwanego jako

Green Deal) jest niejako wyjściem na przeciw wszelkim głosom krytykującym ideę elektromobilności, które twierdzą, że energia potrzebna do naładowania samochodu elektrycznego i tak wytwarzana jest w wysokoemisyjnych elektrowniach węglowych. Obecnie, bazując na polskich realiach, jest to argument zgodny z prawdą, ponieważ według statystyki opracowanej przez Europejski Urząd Statystyczny, w 2019 r., w naszym kraju, tylko około 15% wyprodukowanej energii pochodziło z zeroemisyjnych źródeł energii<sup>3</sup>.

### ■ Wyśrubowanie normy emisji spalin

Kolejnym elementem przyczyniającym się do rezygnowania przez koncerny motoryzacyjne z silników spalinowych są coraz mocniej zaostrzane europejskie standardy emisji spalin. Po raz pierwszy pojawiły się w 1993 r. pod





postacią normy EURO 1 za sprawą Dyrektywy 91/441/EWG<sup>4</sup> obowiązującej wewnątrz Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (EWG). Norma EURO 1 określała dopuszczalne limity emisji CO<sub>2</sub> do atmosfery, które producenci nowych pojazdów, zobowiązani byli przestrzegać. Już wtedy zmusiła ona producentów samochodów do fabrycznej instalacji katalizatorów. Od 2014 r. obowiązuje norma EURO 6 z pewnymi modyfikacjami wprowadzonymi w 2019 r. uwzględniająca emisję nie tylko dwutlenku węgla, ale także innych szkodliwych cząsteczek.

Obecnie trwają prace nad kształtem normy EURO 7 mającej obowiązywać od 2025 r., jednak z uwagi na daleko idące restrykcje, jak również konsekwencje dla całego przemysłu motoryzacyjnego, spotkała się ona z oporem branży motoryzacyjnej. Tym niemniej, nie powinien dziwić fakt, iż coraz więcej producentów inwestuje coraz to większe środki w nowe technologie związane z pojazdami elektrycznymi z uwagi na brak restrykcyjnych norm emisji spalin wobec tych pojazdów. W tym kontekście warto także wspomnieć o słynnej aferze koncernu grupy Volkswagen (tzw. aferze diesela-

te), która polegała na fałszowaniu wyników emisji spalin przez silniki napędzane olejem napędowym, która w konsekwencji naraziła koncern na wielomiliardowe odszkodowania<sup>5</sup>.

### ■ Polska odpowiedź na Teslę

Niewątpliwie pozytywny wpływ na zmianę sposobu postrzegania procesu elektryfikacji samochodów osobowych wywarł Elon Musk oraz produkowana przez niego Tesla. Zarówno innowacyjność, jak i efektywność w zwiększaniu możliwości pokonywania coraz większych dystansów na jednym ładowaniu baterii, którą oferują modele Tesli, nawet w obecnych czasach stanowią niedościgniony ideał dla pozostałych producentów samochodów. Nie powinien dziwić zatem fakt, iż Tesla Model 3 - jeden z nowszych i tańszych modeli Tesli - od momentu pojawienia się na rynku w 2017 r. stanowi większość udziału sprzedanych samochodów elektrycznych na świecie.

Niemniej jednak, rynek samochodów elektrycznych nadal nie jest prze-

sycony, a z roku na rok zapotrzebowanie na nowe modele zapewne będzie rosło, co najprawdopodobniej było przyczyną do przedstawienia przez Prezesa Rady Ministrów Mateusza Morawieckiego w 2016 r. Planu Elektromobilności w Polsce<sup>6</sup>. Plan ten oprócz założenia, że do 2025 r. po polskich drogach poruszać się będzie milion zarejestrowanych samochodów elektrycznych, zakładał także powołanie przez Enerę, Eneę, Taurona i PGE, a także Narodowe Centrum Badań Jądrowych spółki ElectroMobility Poland S.A., której głównym celem ma być opracowanie i wyprodukowanie w pełni polskiego samochodu elektrycznego. Niestety, już w początkowej fazie realizacji Planu Elektromobilności w Polsce kontrola przeprowadzona przez Najwyższą Izbę Kontroli wykazała, że pierwotne założenia Planu powinny zostać ponownie zweryfikowane i dostosowane do realiów potrzeb konsumentów, aby mogły zostać zrealizowane do 2025 r.<sup>7</sup>. Zgodnie z danymi opublikowanymi przez Międzynarodową Agencję Energetyczną, na którą powołuje się NIK w wynikach przeprowadzonej kontroli, w Polsce według stanu na koniec 2018 r. po drogach

jeździły łącznie 4134 osobowe samochody elektryczne, co stanowiło tylko 0,2% ogólnej liczby zarejestrowanych samochodów. Nieco bardziej optymistycznie należy spojrzeć na działalność ElectroMobility Poland S.A., gdyż obecnie planowane jest uruchomienie pełnej linii produkcyjnej polskiego samochodu elektrycznego Izero już w 2024 r.

## ■ Programy dopłat do zakupu

Pomimo wielu korzyści wynikających z nabycia samochodu z napędem elektrycznym, niewielu może sobie pozwolić na taki zakup. W związku z czym, w większości krajów Unii Europejskiej od dłuższego czasu istnieją programy dopłat lub odliczeń od zakupu samochodu elektrycznego. Impulsem do przyspieszenia realizacji Planu Elektromobilności w Polsce miał być pilotażowy program dopłat, który pojawił się w listopadzie 2019 r. na mocy rozporządzenia Ministra Energii w sprawie wsparcia zakupu nowych pojazdów<sup>8</sup>. Zgodnie z § 3 ust. 1 Rozporządzenia, w przypadku zakupu pojazdu wykorzystującego do napędu wyłącznie energię elektryczną, wysokość wsparcia wynosi 30% ceny nabycia, lecz nie więcej niż 37 500 zł. Niestety, program ten ma kilka ograniczeń. Po pierwsze, na wsparcie mogą liczyć jedynie osoby fizyczne niewykonujące działalności gospodarczej, co w znacznym stopniu zawężyło grono potencjalnych beneficjentów programu dopłat. Wystarczy bowiem przyrzeć się statystykom sprzedaży nowych samochodów na pol-

skim rynku za 2020 r.<sup>9</sup>, z których wynika, że ponad połowę nowych aut w Polsce nabywają obecnie firmy. Po drugie, cena nabycia samochodu nie może przekraczać 125 000 zł, a w przypadku jej przekroczenia chociażby o złotówkę takie wsparcie nie zostanie przyznane. Już pobieżna analiza dostępnych obecnie na rynku samochodów elektrycznych pozwala stwierdzić, iż dopłatami objętych jest zaledwie kilka modeli segmentu samochodów miejskich, podczas gdy statystyki wskazują na rosnący wśród Polaków trend na zakup samochodów typu SUV oraz kombi<sup>10</sup>.

## ■ Wnioski

Wizję elektryfikacji sposobu napędzania samochodów osobowych należy ocenić pozytywnie. Oczywiście nadal pozostają pewne aspekty technologiczne i infrastrukturalne, które wymagają wspólnego i skoordynowanego działania ze strony producentów samochodów dostawców energii oraz władz publicznych. Z punktu widzenia Polski największym ograniczeniem nadal pozostaje przede wszystkim jednak infrastruktura sieci stacji ładowania, zwłaszcza tych oferujących najkrótszy czas ładowania. Niemniej jednak wprowadzanie finansowego wsparcia przy zakupie samochodu elektrycznego oraz rozbudowa sieci szybkiego ładowania m. in. na stacjach Orlen to niewątpliwie krok w dobrym kierunku, który powinien zwiększyć zainteresowanie autami elektrycznymi. Pozostaje mieć tylko nadzieję, że najbliższe działania zarówno na szczeblu unijnym,



jak i krajowym, pozwolą dożyć nam czasów, w których na polskich drogach będzie jeździło milion samochodów elektrycznych. □

### Przypisy

1. <https://www.thoughtco.com/history-of-electric-vehicles-1991603>.
2. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład” z dnia 11.12.2019 r.
3. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Renewable\\_energy\\_statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Renewable_energy_statistics)
4. Dyrektywa Rady z dnia 26 czerwca 1991 r. zmieniająca dyrektywę 70/220/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych, Dziennik Urzędowy L 242 , 30/08/1991 P. 0001 - 0106
5. <https://auto.wprost.pl/rynek/10328725/volkswagen-przelomowa-przegrywa-przelomowa-rozprawie-w-afery-dieselgate.html>.
6. Obwieszczenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 2 marca 2021 r. w sprawie polityki energetycznej państwa do 2040 r.
7. Wyniki kontroli NIK z dnia 11 maja 2020 roku w zakresie wsparcia rozwoju elektromobilności, nr ewidencyjny P/19/020.
8. Rozporządzenie Ministra Energii z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowych warunków udzielania wsparcia zakupu nowych pojazdów ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu osobom fizycznym niewykonującym działalności gospodarczej i warunków rozliczania tego wsparcia (Dz. U. z 2019 r., poz. 2189) dalej „rozporządzenie”.
9. <https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Roczniki-i-raporty/Raport-kwartalny-PZPM-i-KPMG-Branza-motoryzacyjna-Edycja-Q1-2020>.
10. ibidem.