NIK ma wątpliwości co do miliona samochodów elektrycznych w 2025 roku

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: czwartek, 19, listopad 2020 13:09
Bartłomiej Zydel
Odsłony: 831

Najwyższa Izba Kontroli opublikowała informację o wynikach kontroli „Wsparcie rozwoju elektromobilności". Izba ostrzega: niewielka jest szansa na osiągnięcie w 2025 roku zapowiadanego w rządowych dokumentach celu miliona pojazdów elektrycznych. NIK zauważa, że elektromobilność w Polsce jest nadal na etapie początkowym, mimo upływu czterech lat od zaprezentowania wizji jej rozwoju – pod względem liczby samochodów elektrycznych oraz infrastruktury jesteśmy wciąż na szarym końcu Europy. Izba zwraca uwagę na to, że Rządowy Plan Rozwoju Elektromobilności nie poprawił sytuacji, gdyż realizowany był wybiórczo i z opóźnieniami, budowa polskiego samochodu elektrycznego wciąż jest na etapie prototypu, samorządy nie dostały zapowiadanych funduszy na pojazdy elektryczne, a strefy czystego transportu nie sprawdzają się w warunkach polskich.

Samorządy a elektromobilność

Zdaniem NIK niepewna jest przyszłość elektromobilności w samorządach. Izba przypomina o tym, że wzorcową rolę administracji we wdrażaniu elektromobilności miały odegrać m.in. właśnie samorządy poprzez nabywanie pojazdów elektrycznych do flot urzędów ich obsługujących, wykonujących zadania publiczne lub flot wykonujących te zadania przez podmioty zewnętrzne, jak również flot komunikacji miejskiej. Izba wskazuje, że aż 79% skontrolowanych miast w końcu 2019 roku nie posiadało we flocie urzędu żadnego samochodu elektrycznego. Według informacji NIK 18% miast osiągnęło zapisany w ustawie o elektromobilności wymóg 10% udziału samochodów elektrycznych we flocie urzędu jeszcze przed terminem 1 stycznia 2022 roku.

Równocześnie Izba sygnalizuje, że do braku realizacji limitów przyczyniły się głównie kwestie finansowe, w tym brak dofinansowania z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu oraz brak dofinansowania do innych form nabywania pojazdów elektrycznych aniżeli zakup. Zdaniem NIK problemem są także nierealne terminy zawarte w ustawie, dotyczące pojazdów używanych do wykonywania zadań publicznych. W kontekście sygnalizowanego przez miasta braku na rynku specjalistycznych samochodów z wymaganym napędem elektrycznym lub gazowym trudno będzie zrealizować wymogi ustawowe, a zatem może powstać istotne ryzyko wygasania z mocy ustawy o elektromobilności dotychczas zawartych umów na świadczenie zadań publicznych z podmiotami zewnętrznymi – zaznacza Najwyższa Izba.

Ponadto z analizy ryzyka przeprowadzonej przez NIK z udziałem miast w kwietniu-maju 2020 r. wynika, że w związku z sytuacją finansową samorządów powstałą w wyniku pandemii COVID-19 inwestycje we flotę pojazdów elektrycznych mogą być wstrzymane lub znacząco ograniczone. Najbardziej zaawansowany był stan realizacji obowiązku 5% udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie transportu publicznego od dnia 1 stycznia 2021 roku – jak informuje Izba na koniec 2019 r. 8 z 28 jednostek (29%) zrealizowało już ten obowiązek, przede wszystkim dzięki wsparciu ze środków funduszy unijnych. Niemniej jednak NIK stwierdziła, że wyniki tylko trzech Analiz Kosztów i Korzyści (na 26 udostępnionych w trakcie kontroli) wskazywały na zasadność inwestycji w zeroemisyjny transport publiczny, a jako przyczyny braku opłacalności inwestycji w elektromobilność w transporcie publicznym wskazywano przede wszystkim wysokie ceny autobusów zeroemisyjnych, konieczność ponoszenia znacznych dodatkowych nakładów na instalację związaną z ładowaniem baterii oraz niekorzystne wskaźniki emisji zanieczyszczeń emitowanych przy produkcji energii elektrycznej w Polsce, z uwagi na produkcję w elektrowniach węglowych – zaznacza Izba.

Strefy czystego transportu

Phoca PDF

W ocenie Izby jak dotychczas – z powodu zbyt wysokich rygorów – nie sprawdzają się strefy czystego transportu w miastach. NIK wskazała na to, że tylko władze Krakowa wprowadziły taką strefę, lecz po upływie około trzech miesięcy od wprowadzenia strefy Kazimierz zliberalizowano zasady jej funkcjonowania, co w praktyce doprowadziło do jej zamknięcia – zmiana zasad została wprowadzona po wnioskach mieszkańców i naciskach ze strony przedsiębiorców działających w strefie, gdyż zakaz wjazdu wszystkich samochodów z silnikami spalinowymi benzynowymi i diesel okazał się zbyt restrykcyjny w realiach krajowych: w praktyce strefa czystego transportu przekształciłaby się bowiem w strefę zamkniętą dla ruchu.

Wnioski

Najwyższa Izba Kontroli wnosi o zainicjowanie m.in. następujących prac legislacyjnych w celu dokonania poniższych nowelizacji i ustanowienia nowych regulacji – wnioski *de lege ferenda* skierowane do Ministra Klimatu:

- wprowadzenie w art. 39 ustawy o elektromobilności zmian umożliwiających tworzenie stref niskoemisyjnego transportu;
- wprowadzenie zmian do art. 76 ustawy o elektromobilności – tak, aby umowy o świadczenie zadań publicznych wygasały w terminach w nich określonych;
- wdrożenie skutecznego systemu monitorowania realizacji obowiązków wynikających z art. 68 ustawy o elektromobilności;
- wprowadzenie do art. 37 ust. 1 ustawy o elektromobilności przepisu umożliwiającego samorządom odstąpienie od wykonania analizy kosztów i korzyści w pewnych okolicznościach;
- zintensyfikowanie działań w celu ustanowienia niezbędnych uregulowań prawnych dotyczących obszaru inteligentnych sieci elektroenergetycznych;
- wydanie wszystkich pozostałych aktów wykonawczych do ustawy o elektromobilności.

W wyniku kontroli NIK sformułowała także wnioski systemowe – skierowane do Ministra Klimatu:

- aktualizacja Planu Rozwoju Elektromobilności w Polsce;
- rozpatrzenie zasadności zastosowania mechanizmu uzależnienia opłaty przy rejestracji pojazdów od wielkości emisji szkodliwych związków, wieku oraz ceny pojazdów;
- skorelowanie działań zawartych w rządowych dokumentach strategicznych dotyczących elektromobilności z działaniami mającymi na celu odchodzenie od produkcji energii elektrycznej z paliw kopalnych oraz działaniami podejmowanymi na rzecz gospodarki o obiegu zamkniętym;
- wprowadzenie instrumentów finansowych wspierających samorządy w realizacji obowiązków ustawowych zawartych w art. 68 ust. 2 i 3 ustawy o elektromobilności.

Źródło: www.nik.gov.pl

Phoca PDF