



Finansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce Od 1 stycznia 2018 r. do 30 czerwca 2022 r.

Najwyższa Izba Kontroli

Warszawa, 15 czerwca 2023 r.

01 Dlaczego podjęliśmy kontrolę?

Kontrolę podjęto w celu sprawdzenia prawidłowości udzielanego wsparcia elektromobilności przez instytucje dofinansowujące oraz realizacji obowiązków narzuconych jednostkom samorządu terytorialnego ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (dalej: ustawa o elektromobilności), m.in. w zakresie zapewnienia 10% udziału samochodów elektrycznych (od 1 stycznia 2022 r.) i 5% udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem (od 1 stycznia 2021 r.) w poszczególnych flotach pojazdów.

Co kontrolowaliśmy?

Czy finansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce zapewniło osiągnięcie celów założonych w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych?

Czy jednostki dofinansowujące prawidłowo prowadziły postępowania w sprawie udzielenia wsparcia przedsięwzięć z zakresu elektromobilności oraz rzetelnie monitorowały realizację takich przedsięwzięć?

Czy jednostki samorządu terytorialnego zapewniły środki finansowe w wysokości umożliwiającej prawidłową i skuteczną realizację zadań z zakresu elektromobilności?

Kogo kontrolowaliśmy?

- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- Centrum Unijnych Projektów Transportowych,
- trzy Wojewódzkie Fundusze Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- pięć Urzędów Marszałkowskich,
- 13 urzędów miast.

02 Zapewnienie wsparcia finansowego elektromobilności

Nieznaczące wykorzystanie oferowanej pomocy

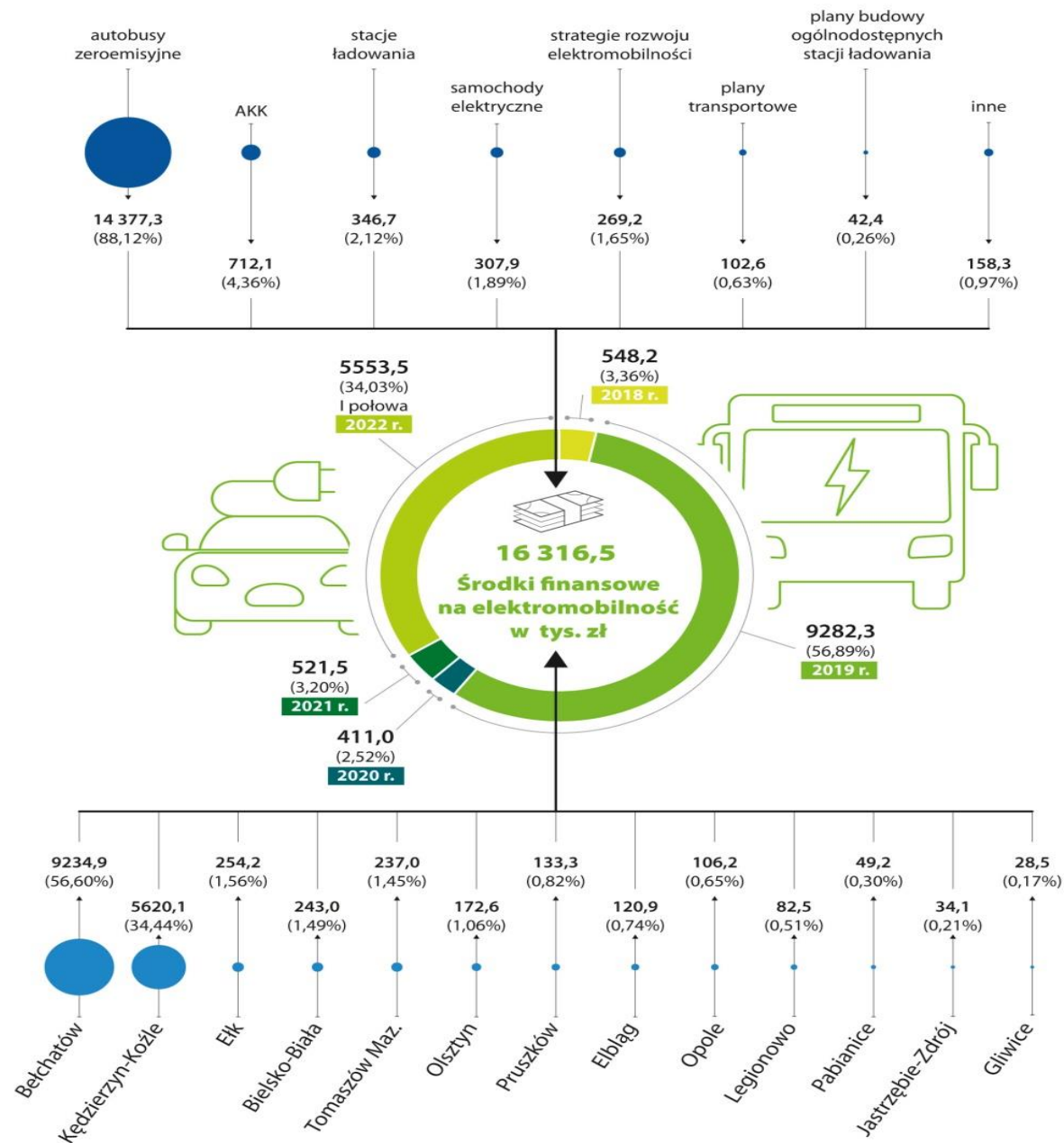
- **Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej:**
 - środki przewidziane na elektromobilność - 3 942 mln zł;
 - rozdysponowanie - 912 mln zł (23%).
- **Centrum Unijnych Projektów Transportowych:**
 - środki przewidziane na rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego – 10 147 mln zł;
 - rozdysponowanie – 9 799 mln zł (96,6% alokacji), w tym 1 324 mln zł (13%) na elektromobilność.
- **Regionalne Programy Operacyjne pięciu województw:**
 - środki przewidziane na działania z zakresu gospodarki niskoemisyjnej oraz transportu niskoemisyjnego - 5 067 mln zł;
 - rozdysponowanie – 1 259 mln zł (24,8% alokacji), w tym 223 mln zł (18%) na elektromobilność.

Beneficjenci - jednostki państwowe, jednostki samorządu terytorialnego, przedsiębiorcy i osoby fizyczne.

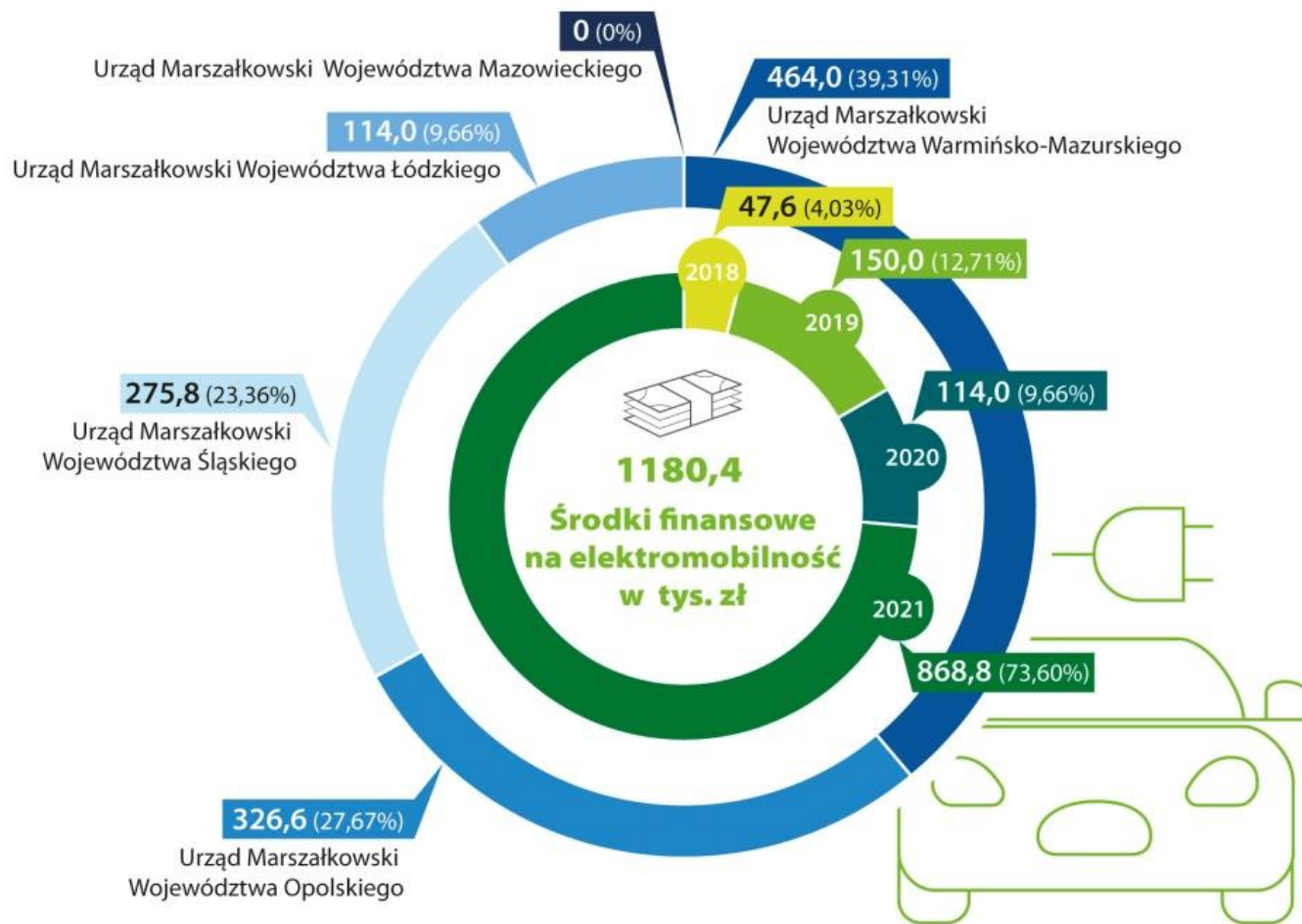
Dofinansowane zadania - zakup głównie samochodów osobowych, dostawczych i autobusów oraz stacji ładowania.

Z systemu wsparcia finansowego wykluczono elektryczne samochody ciężarowe, w tym kat. N3 (o masie całkowitej pow. 12 ton).

03 Finansowanie elektromobilności przez samorzady miast



Finansowanie elektromobilności przez samorzządy województw



05 Zapewnienie wymaganego udziału samochodów elektrycznych

W wymaganym terminie, tj. od 1 stycznia 2022 r., 10% udział samochodów elektrycznych zapewniono w sześciu z 18 objętych kontrolą jednostek samorządu terytorialnego, tj.: w trzech urzędach miast (Bielska-Białej, Legionowa i Ełku) oraz w trzech urzędach marszałkowskich województw opolskiego, śląskiego i warmińsko-mazurskiego.

Obowiązku powyższego nie spełniło:

- siedem urzędów miast (Opola, Olsztyna, Elbląga, Pruszkowa, Jastrzębia-Zdroju, Kędzierzyna-Koźła i Pabianic), które powinny dysponować co najmniej po jednym samochodem elektrycznym;
- Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, pomimo wymogu dysponowania co najmniej pięcioma samochodami elektrycznymi;
- Urząd Marszałkowski Województwa łódzkiego (posiadał jeden samochód elektryczny, a wymagane były co najmniej trzy takie pojazdy).

Pozostałe jednostki (urzędy miast w Gliwicach, Tomaszowie Mazowieckim i Bełchatowie) nie były zobowiązane do zapewnienia samochodów elektrycznych ze względu na ograniczoną wielkość flot samochodowych.

Przyczyny niezapewnienia samochodów elektrycznych i nieznacznego wykorzystania oferowanego wsparcia finansowego

Przyczyny ogólne:

- wzrost ceny energii elektrycznej (brak korzyści finansowych w związku z przejściem na transport zeroemisyjny);
- niedostateczny stan sieci elektroenergetycznych (przesyłowych i dystrybucyjnych);
- słabo rozwinięta sieć stacji ładowania.

Przyczyny w kontrolowanych jednostkach samorządu terytorialnego:

- niezapewnienie samochodów elektrycznych tłumaczono głównie posiadaniem stosunkowo nowych samochodów spalinowych i w związku z tym brakiem uzasadnienia ekonomicznego do ich wymiany na samochody elektryczne.

Pozostałe stwierdzone nieprawidłowości oraz mankamenty ustawy o elektromobilności

Nieprawidłowości:

- niewykonywanie lub nierzetelne wykonywanie obowiązków sprawozdawczych (art. 38 ustawy o elektromobilności);
- niewywiązywanie się lub nierzetelne wywiązywanie się z obowiązku sporządzania analizy kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej (art. 37 ustawy o elektromobilności);
- niezaktualizowanie lub nierzetelne wywiązywanie się z obowiązku zaktualizowania planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, tzw. planów transportowych (art. 80 ustawy o elektromobilności);
- zaniżenie wyceny przedmiotu zamówienia publicznego skutkujące dokonaniem zakupu samochodu elektrycznego z ominięciem przepisów ówczesnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych (art. 4 pkt 8).

Niejasno sformułowane lub niedookreślone przepisy ustawy o elektromobilności:

- brak definicji urzędu obsługującego jednostkę samorządu terytorialnego (art. 35 ust. 1, art. 68 ust. 2);
- niedookreślone pojęcie floty użytkowanych pojazdów w przypadku autobusów komunikacji miejskiej (art. 36 ust. 1, art. 68 ust. 4);
- brak metodologii opracowania analizy kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej (art. 37).

Oferowane dofinansowanie zapewniało wsparcie w realizacji celów założonych w ustawie o elektromobilności, jednak beneficjenci korzystali z takiego wsparcia w ograniczonym zakresie. Objęte kontrolą jednostki samorządu terytorialnego w ogóle nie korzystały z dofinansowania zakupu samochodów elektrycznych do flot pojazdów obsługujących ich urzędy oraz nie zapewniły wymaganego udziału takich pojazdów we własnych flotach. Z uwagi na możliwość otrzymania dofinansowania niektóre samorządy nabywały natomiast autobusy zeroemisyjne.

Wsparcie finansowe ze środków krajowych i unijnych oferowano szerokiej grupie beneficjentów, a dofinansowaniem objęto zakup samochodów o masie całkowitej do 3,5 tony, autobusów komunikacji miejskiej oraz budowę stacji ładowania. Z systemu wsparcia wykluczone były natomiast samochody ciężarowe.

Czynnikami, które zagrażają rozwojowi elektromobilności oraz osiągnięciu celów ustawowych, a także są przyczyną niskiego wykorzystania oferowanego wsparcia finansowego są przede wszystkim: znaczący wzrost cen energii elektrycznej, niewspółmiernie większy od wzrostu cen paliw płynnych oraz słabo rozwinięta sieć stacji ładowania, co wynika z niedostatecznego stanu sieci elektroenergetycznych. Również sama ustawa o elektromobilności zawiera nieścisłości i nieprecyzyjnie sformułowane zapisy, które utrudniają realizację zadań w niej określonych.

09 Wnioski

Do: Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministra Klimatu i Środowiska oraz Prezesa Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej:

- Przeanalizowanie czynników, które zagrażają rozwojowi elektromobilności i podjęcie działań wspierających realizację celów określonych w ustawie o elektromobilności, z uwzględnieniem aktualnej sytuacji gospodarczej w Polsce.
- Podjęcie działań w celu umożliwienia dofinansowania zakupu lub leasingu pojazdów ciężarowych, w tym zwłaszcza kat. N3.

Do Ministra Klimatu i Środowiska:

- Podjęcie działań w celu wyeliminowania niedoprecyzowanych i niejasno sformułowanych przepisów ustawy o elektromobilności.
- Opracowanie standardów i wytycznych sporządzania analizy kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej oraz rozważenie możliwości cyklicznego sporządzania takiej analizy w okresach dłuższych niż obecnie obowiązujące 36 miesięcy, w związku z brakiem korzyści ekonomicznych z wykorzystania takich autobusów, spowodowanym wzrostem cen energii elektrycznej.
- Rozważenie możliwości monitorowania obowiązku przekazywania informacji określonej w art. 38 ustawy o elektromobilności, w zakresie udziału procentowego pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w użytkowanych flotach pojazdów, z wykorzystaniem istniejących baz danych, celem rzetelnej oceny wypełnienia obowiązków określonych w ww. ustawie.



Dziękuję za uwagę

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Łodzi