

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO
I POLITYKI REGIONALNEJ
(NR 111)
z dnia 30 listopada 2021 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 111)

30 listopada 2021 r.

Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradująca pod przewodnictwem posła **Tomasza Ławniczaka (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli wsparcia rozwoju elektromobilności.

W posiedzeniu udział wzięli: **Szymon Byliński** dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska, **Maciej Maciejewski** dyrektor Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Wojciech Racięcki** dyrektor Działu Rozwoju Innowacyjnych Metod Zarządzania Programami Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, **Bartłomiej Zydel** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Sławomir Jakubczak**, **Agnieszka Jasińska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Witam panie i panów posłów, witam zaproszonych gości. Przede wszystkim witam przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli w osobach dyrektora Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji pana Macieja Maciejewskiego, wicedyrektora tego departamentu panią Edytę Kosiarz. Witam przedstawicieli Ministerstwa Klimatu i Środowiska na czele z dyrektorem Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej panem Szymonem Bylińskim oraz dyrektora Działu Rozwoju Innowacyjnych Metod Zarządzania Programami w Narodowym Centrum Badań i Rozwoju pana Wojciecha Racięckiego. Witam także przedstawicieli organizacji samorządowych, zgłoszony jest m.in. pan Bartłomiej Zydel ze Związku Powiatów Polskich, ale go nie dostrzegam, zdaje się, że jeszcze nie dotarł.

Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum. Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia obejmuje rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli wsparcia rozwoju elektromobilności. Proszę przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli o przedstawienie informacji o wynikach kontroli realizacji programu wsparcia i ich efektów.

Bardzo proszę. Umawiamy się, że ten kto przemawia, może zdjąć maseczkę, żeby były lepsze odbiór i słyszalność.

Dyrektor Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli Maciej Maciejewski:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, chciałbym tytułem wprowadzenia do tematu, o którym będziemy za chwilę mówić – rozwoju elektromobilności, w dwóch zdaniach nakreślić tło, na jakim ta nasza kontrola się odbyła.

Jak państwo doskonale wiecie, w tej chwili żyjemy w okresie tzw. kryzysu klimatycznego, w każdym razie w okresie zmian, które powodują, że potrzeba również transformacji energetycznej. Jest ona coraz bardziej akcentowana. Mówi się coraz głośniejsze, że są głosy dotyczące odejścia od źródeł wysokoemisyjnych. W kontekście polskiej gospodarki w tej sytuacji, ale także energetyki, transportu, te sprawy znalazły – rzecz jasna

– swoje odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych i planach rządowych. W tym wypadku odnoszę się do Strategii odpowiedzialnego rozwoju, w której zarysowano m. in. wizję dotyczącą rozwoju elektromobilności oraz wyznaczono pewne cele i terminy rozwoju tego obszaru. Od razu uprzedzę fakty, że wciąż nadal dalekie od oczekiwania.

W związku z tym postanowiliśmy się przyjrzeć, jak wdrożenie tej wizji postępuje. O szczegóły ustaleń naszej kontroli poproszę panią dyrektor Edytę Kosiarz, która nie tylko nadzorowała, ale też koordynowała i była pomysłodawcą tej kontroli. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Pani dyrektor, proszę uprzejmie.

Wicedyrektor Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK Edyta Kosiarz:

Dzień dobry. Nazywam się Edyta Kosiarz, witam szanownych państwa. W 2019 r., do 2020 r., Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę pt. Wsparcie rozwoju elektromobilności. Była to kontrola planowana, która była zawarta w planie pracy NIK na 2019 r. Z analizy ryzyka przeprowadzonego do planu pracy wynikało, że rozwój elektromobilności przebiegał wolniej, niż zaplanowano w Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych na koniec 2017 r. wynosiła 1068 samochodów, a na koniec 2018 r. wzrosła do 4134 sztuk. Niemniej jednak ta liczba była zdecydowanie niższa niż to, co przewidywał dokument Krajowych ram polityki, czyli co najmniej 50 tys. samochodów, a więc pojazdów elektrycznych jeżdżących po polskich drogach na koniec 2020 r. Z najświeższych danych na koniec października 2021 r. wynika, że pojazdów elektrycznych, liczonych jako samochody zeroemisyjne oraz hybrydy typu plug-in było ok. 33 tys.

Również rozwój infrastruktury doładowania samochodów elektrycznych był niezadowolający. Na koniec 2018 r. w Polsce funkcjonowało ok. 300 punktów ładowania, a zgodnie z Krajowymi ramami polityki na koniec 2020 r. miało być w Polsce już 6,4 tys. punktów ładowania, w tym 400 o dużej mocy. Na koniec października 2021 r. było to 1712 punktów, w tym o dużej mocy 536.

Szybki rozwój elektromobilności, a w tym rozbudowy infrastruktury, zależał również od sprawności wdrażanych instrumentów wsparcia. Na podstawie regulacji krajowych analiza ryzyka wykazała liczne opóźnienia we wdrażaniu przepisów prawa i aktów wykonawczych do ustaw. Zgodnie z dyrektywą 2014/94 Unii Europejskiej całość uregulowań prawnych i organizacyjnych powinna być wdrożona do dnia 18 listopada 2016 r.

Istotną przesłanką wszczęcia kontroli był również budżet programu Bezemisyjny transport publiczny, który wynosi ok. 3 mld zł. Zaplanowana wysokość środków z funduszu niskoemisyjnego transportu na lata 2018-2019, czyli 341 mln zł. W przypadku programu BTP, czyli Bezemisyjny transport publiczny, ta kontrola miała być kontrolą ex ante. Główne cele, jakie przyjęliśmy w kontroli, które były zdefiniowane przez pytania kontrolne, czyli czy administracja publiczna zapewniła skuteczną realizację zadań dotyczących rozwoju elektromobilności w Polsce, co było rozbite na dwa cele szczegółowe – czy administracja rządowa zapewniła prawne i organizacyjne warunki wystarczające do rozwoju elektromobilności w Polsce oraz czy zadania w zakresie rozwoju elektromobilności były realizowane skutecznie.

Kontroli zostało poddane Ministerstwo Energii, które w listopadzie 2019 r. przekształciło się w Ministerstwo Aktywów Państwowych. Minister do spraw energii był odpowiedzialny za kwestie związane z tworzeniem otoczenia prawnego elektromobilności oraz odpowiedzialny za realizację programów rządowych z obszaru elektromobilności. Kontrolą objęto również NCBR jako podmiot realizujący kluczowe projekty w ramach programu Samochód elektryczny SOR, dwa programy badawcze – Bezemisyjny transport publiczny oraz Bezemisyjny samochód dostawczy do 3,5 tony. Oprócz tego kontrolą zostało objętych 26 miast, w tym dwa miasta – Siedlce i Zielona Góra – w kontroli doraźnej, która była przeprowadzona wcześniej.

Ustawa o elektromobilności została uchwalona 11 stycznia 2018 r. a zmiana ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw, wdrażająca

fundusz niskoemisyjnego transportu dnia 6 czerwca 2018 r. Natomiast akty wykonawcze do powyższych ustaw nie zostały wydane lub były wydane z istotnym opóźnieniem. Na koniec stycznia 2020 r. do ustawy o elektromobilności nie wydano 3 aktów wykonawczych z obszaru elektromobilności, a jeden wydano z opóźnieniem wynoszącym 16 miesięcy. Natomiast wszystkie akty wykonawcze do ustawy o funduszu niskoemisyjnego transportu wydano z opóźnieniem – jeden z czteromiesięcznym, a dwa z siedemnastomiesięcznym opóźnieniem.

Odstąpiono od uzależnienia opłaty przy rejestracji pojazdów od wielkości emisji szkodliwych związków, wieku oraz ceny pojazdu, czyli nie wdrożono zasady, że zanieczyszczający płaci. Ministerstwo zaprzestało też prac nad implementacją rozwiązań prawnych mających na celu obniżenie stawki podatku od wartości dodanej VAT na pojazdy elektryczne. W trakcie kontroli ta kwestia obniżenia stawki podatku VAT na pojazdy elektryczne była cały czas jeszcze rozpatrywana. Nie wdrożono również taryfy, która umożliwiałaby sprawniejszy rozwój infrastruktury, ponieważ ta taryfa była dosyć obciążająca dla firm obsługujących ładowarki.

Opóźnienia w uruchamianiu wypłat z funduszu niskoemisyjnego transportu w związku z opóźnieniem w wydawaniu aktów wykonawczych do ustawy o funduszu niskoemisyjnego transportu. Brak konsekwencji we wdrażaniu poszczególnych instrumentów wsparcia, jak również opóźnienia w realizacji projektów z programu rozwoju elektromobilności skutkowały opóźnieniami i niepełną realizacją działań zawartych w planie rozwoju elektromobilności. Z 16 działań zaplanowanych na lata 2016-2018 zrealizowano w sumie siedem, cztery działania zrealizowano w części, a pozostałe pięć zrealizowano z opóźnieniem lub odstąpiono od ich realizacji. Działania realizowane w latach 2019-2020 były obciążone wysokim ryzykiem dla terminowej ich realizacji, od realizacji trzech odstąpiono.

Opóźnienia w realizacji poszczególnych działań wpływały też na realizację celów zawartych w krajowych ramach polityki. Na dzień zakończenia kontroli, czyli na koniec stycznia, luty 2020 r., istniało wysokie ryzyko niezrealizowania celów zaplanowanych na koniec 2020 r., jeżeli chodzi o liczbę pojazdów elektrycznych, jak również liczbę punktów ładowania. Zrealizowano w rzeczywistości tylko jeden z celów, którym były punkty ładowania o dużej mocy, zrealizowano to o ponad 15% wyżej niż założony cel.

Jeżeli chodzi o wyniki kontroli przeprowadzonej w Narodowym Centrum Badań i Rozwoju, to NCBR było odpowiedzialne za realizację programu Bezemisyjny transport publiczny, który w swoich założeniach był programem bardzo skomplikowanym i w praktyce niemożliwym do realizacji w pierwotnie założonym terminie. Co takiego ważnego wynikało z tego programu? Założono, że do końca 2023 r. zostanie wyprodukowanych i dostarczonych do miast tysięcy autobusów zeroemisyjnych, innowacyjnych. Miały to być autobusy, które będą pierwszy raz puszczane na rynek. Po drugie, było bardzo dużo interesariuszy w tym programie, bo oprócz NCBR był Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, który spinał finansowanie tego projektu. Pierwotnie planowano użycie tzw. zamówienia publicznego w trybie partnerstwa innowacyjnego, które dotychczas nie było w ogóle realizowane. Według tych założeń w pierwszym etapie miało być wyłonionych 30 potencjalnych producentów autobusów innowacyjnych. W drugim etapie, czyli etapie bazy badawczo-rozwojowej, miało ich zostać siedem. Do pierwszej weryfikacji produkcji miało zostać trzech i ostatecznie miał być wyłoniony jeden. W związku z tym mamy tutaj bardzo wielu potencjalnych wykonawców – od trzydziestu do trzech lub jednego wyłonionego.

Miały do tego przystąpić miasta, ostatecznie przystąpiło 26 miast oraz Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Założenia czasowe były też dosyć skomplikowane, ponieważ planowano wydać wszystkie środki do 2023 r., gdyż był to projekt finansowany z programu POIR. Ramy czasowe wydatkowania tych środków też były dosyć ograniczone.

Jeżeli chodzi o przetarg, to zaplanowano, że będzie on też dość szybko przeprowadzony, czyli przygotowanie postępowania o udzielenie zamówienia zaplanowano na 10 miesięcy. Przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie partnerstwa innowacyjnego zaplanowano na 6 miesięcy. Faza badawcza – 30 mie-

sięcy i faza wdrożeniowa – 14 miesięcy. Ostatecznie, jeżeli chodzi o ten program, to się nie powiodło. Program Bezemisyjny transport publiczny ostatecznie został zamknięty 2 kwietnia 2020 r. W wynikach naszej kontroli wskazaliśmy na brak jakichkolwiek miejsc, takich bypassów, pustych terminów na przesunięcia, potknięcia czasowe. Jedno postępowanie przetargowe nie powiodło się, przeprowadzono następne postępowanie, skrócono też czas na badania, podczas gdy firmy mówiły, że potrzebują od 24 do 30 miesięcy, jednak to skrócono istotnie. Koniec końców zamknięto ten program. Wydatki, jakie poniesiono na realizację tego projektu to ponad 7 mln zł.

Następny projekt, który miał być realizowany przez NCBR – i też nie został zrealizowany – był to program dedykowany infrastrukturze ładowania. Pierwsze działania w nim były w 2016 r. Do pierwszego kwartału 2019 r. w ogóle nie realizowano tego programu. Ostatecznie odstąpiono z uwagi na brak innowacyjności.

Trzeci program, który badaliśmy, a który w dniu zakończenia kontroli był w fazie koncepcyjnej, był przygotowywany od 2017 r. Był to program eVAN. Według pierwotnych założeń dostawa partii próbnej bezemisyjnych samochodów dostawczych miała być już w 2020 r., a w 2021 r. miało być zakończenie fazy wdrożeniowej i rozpoczęcie dostaw produkowanych seryjnie pojazdów eVAN.

To był stan na zakończenie czynności kontrolnych w NCBR.

Jeżeli chodzi o miasta, to przypomnę tylko, że skontrolowaliśmy w sumie 26 miast. Wybieraliśmy miasta, które były bardzo zaawansowane i takie, których zaawansowanie było dosyć niskie, żeby zobaczyć, jak to się rozwija. Rygorystycznie obowiązujące przepisy odnośnie stref czystego powietrza, pamiętamy case z Krakowa, których było trzy, 6 miesięcy i ostatecznie zrezygnowano z tej strefy. Jeżeli chodzi o kwestie wyposażenia czy użytkowania pojazdów elektrycznych przez miasta, przez firmy świadczące usługi publiczne oraz kwestię autobusów, to z naszej kontroli wynikało, że najbardziej zaawansowane było wykorzystanie autobusów zeroemisyjnych w transporcie publicznym, co też wynikało z tego, że był system finansowania. Założenia pierwotne dotyczące wsparcia gmin, jeżeli chodzi o zakup pojazdów zeroemisyjnych nie powiodły się ze względu na opóźnienia we wdrażaniu rozporządzeń, aktów wykonawczych do ustaw.

Na koniec 2019 r. 79% miast nie posiadało w użytkowanej flocie ani jednego pojazdu elektrycznego, a część z nich nie podejmowała nawet działań w celu ich nabycia, aby spełnić wymagania art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności, zgodnie z którym już w budżetach gmin na lata 2020-2021 powinny być przeznaczone środki na wydatki związane z zakupem bądź leasingiem samochodów elektrycznych. Tylko 18% z kontrolowanych miast – Katowice, Kraków, Rzeszów, Szczecin, Wrocław – przed ustawowym terminem 1 stycznia 2022 r. wypełniło obowiązek 10% samochodów elektrycznych we flocie urzędów jednostek samorządowych. Jedynie dwa miasta – Kraków i Wrocław – skutecznie zrealizowały cel 10% udziału pojazdów z napędem alternatywnym przy świadczeniu zadań publicznych przez miejskie jednostki organizacyjne lub spółki komunalne. Jeżeli chodzi o podmioty zewnętrzne, które świadczyły usługi publiczne na rzecz samorządów terytorialnych, był wielki problem z ustaleniem, które podmioty jakimi pojazdami wykonują swoje zadania publiczne. W związku z tym nie mogliśmy nawet oszacować tej wielkości ze względu na brak danych.

Dlaczego nie było takich pojazdów? Były wskazywane dwie przyczyny – brak środków na zakup takich pojazdów, które na rynku są cały czas dosyć kosztowne, oraz brak konkretnych pojazdów, np. do odśnieżania i innych specjalistycznych. Jeżeli bowiem mówimy o pojazdach elektrycznych, to wiadomo, że nie tylko wykorzystują prąd do napędu, ale np. są wyposażone w różnego rodzaju sprzęt, który korzysta też z prądu z baterii.

Najbardziej zaawansowany był stan realizacji obowiązku pięcioprocentowego udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie transportu publicznego od dnia 1 stycznia 2021 r. Na koniec 2019 r. 8 z 28 jednostek zrealizowało już ten obowiązek, przede wszystkim dzięki wsparciu ze środków unijnych, jak już wcześniej mówiłam. Do produjących miast w zakupach autobusów elektrycznych należały: Stalowa Wola, Zielona Góra i Jaworzno. Należy zauważyć, że realizacja tego obowiązku przez miasta takie jak: Lublin, Tychy czy Gdynia wynikała głównie z faktu, że trolejbusy są uznawane przez ustawę o elektromobilności za autobusy elektryczne, mimo że mogą też mieć silnik spalinowy, który umożli-

liwia im przemieszczanie przy zmianie trasy lub braku prądu, np. ze względu na zmianę ruchu na drodze.

W okresie kwiecień-maj 2020 r., kiedy mamy pandemię COVID-19, zmieniło się otoczenie gospodarcze. W związku z tym przeprowadziliśmy analizy ryzyka z udziałem 27 miast, które objęła kontrola. Jeżeli chodzi o wykonanie obowiązków ustawy, z art. 68 ust. 2-4 ustawy o elektromobilności, mają państwo tu zaprezentowane wyniki analizy ryzyka. Ogólnie rzecz biorąc, miasta widziały to czarno, ale sądzę, że jest to trochę związane z psychologicznym punktem widzenia, bo był to kwiecień-maj, gdy wszyscy byliśmy zamknięci, był lockdown. Wiadomo, że była wtedy inna percepcja niż obecnie. Wszyscy wskazywali na kwestię związaną z problemami z nabyciem pojazdów elektrycznych dla urzędów i do świadczenia usług publicznych. Jeżeli chodzi o kwestię autobusów, to ryzyko było najmniejsze, choć było też dosyć wysokie.

Nasza ocena ogólna – administracja publiczna nie zrealizowała skutecznie zadań dotyczących rozwoju elektromobilności w Polsce. Wizja elektromobilności zawarta w Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju, ujęta następnie w rządowych dokumentach operacyjnych do czasu zakończenia kontroli w styczniu 2020 r. nie została zrealizowana w przewidywanym kształcie. Opóźnienia w realizacji poszczególnych zadań oraz brak konsekwencji we wdrożeniu zaplanowanych instrumentów spowodowały, że nie wdrożono w pełni zaprojektowanego systemu wsparcia elektromobilności. W konsekwencji elektromobilność w Polsce na koniec 2019 r. była nadal na etapie początkowym, mimo upływu trzech lat od zaprezentowania jej wizji. Musimy pamiętać, że ten system zaprojektowano w ten sposób, że będą produkowane polskie pojazdy – pojazd osobowy, autobus i eVAN. Wszystkie podmioty, które zostały zobowiązane do wyposażenia swojej floty w samochody zeroemisyjne, będą miały możliwość skorzystania z dopłat z funduszu niskoemisyjnego transportu i w ten sposób będą rozwijały polską gospodarkę, zakupując polskie pojazdy zeroemisyjne. Taki był pierwotny kształt założeń wpisanych w dokumentach operacyjnych rządowych.

Jeżeli chodzi o wnioski de lege ferenda, wskazałabym tutaj tylko parę. Jeżeli chodzi o wprowadzenie w art. 39 ustawy o elektromobilności zmian umożliwiających tworzenie stref niskoemisyjnego transportu, wiem, że państwo cały czas pracują nad zmianą ustawy o elektromobilności, w związku z tym pewnie też biorą pod uwagę nasze wnioski de lege ferenda. M.in. chodzi o wprowadzenie zmian do art. 76 ustawy o elektromobilności tak, aby umowy o świadczenie zadań publicznych wygaszały w terminach w nich określonych. Wdrożenie skutecznego systemu monitorowania realizacji obowiązków wynikających z art. 68 ustawy o elektromobilności, ponieważ stwierdziliśmy, że minister do spraw energii nie miał rzetelnej informacji o realizacji zadań ustawowych przez jednostki samorządu terytorialnego. Wprowadzenie do art. 37 ust. 1 ustawy o elektromobilności przepisu umożliwiającego jednostkom odstąpienie od wykonania analizy kosztów i korzyści. Chodziło nam o takie jednostki, które już zrealizowały ten trzydziestoprocen-towy próg, który w trakcie pisania informacji obowiązywał w ustawie. Zintensyfikowanie działań w celu ustanowienia niezbędnych regulacji prawnych dotyczących obszaru inteligentnych sieci elektroenergetycznych. Nie oszukujmy się, nasze sieci dystrybucyjne są w takim stanie, w jakim są. Sieci inteligentne pozwolą zarządzać odpowiednią mocą i dostępnością tej mocy w krajowym systemie elektroenergetycznym. Wydanie wszystkich pozostałych aktów wykonawczych, co się ziściło.

Jeżeli chodzi o wnioski systemowe, to prosiłabym – powiem w trzech zdaniach – jeśli chodzi o kwestię aktualizacji planów operacyjnych, które w trakcie prowadzenia kontroli nie były już aktualne. 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, ponieważ – nie oszukujmy się – samochody elektryczne, żeby jeździć, muszą mieć prąd i ten prąd jest obecnie produkowany w większości ok. 70% lub więcej z węgla, a na pewno ten procent jest wyższy, jeśli chodzi o surowce kopalne, kopaliny. Jeżeli chcemy, żeby samochód elektryczny był ekologiczny, musi on mieć przynajmniej zapewnione, że jest napędzany zieloną energią. Jeżeli chodzi o gospodarkę o obiegu zamkniętym, to w obecnych dokumentach, badanych podczas

kontroli, nie było mowy o kwestii baterii wyeksploatowanych po samochodach elektrycznych. Jeżeli będziemy producentami autobusów, eVANów i samochodów elektrycznych, za kilka lat będziemy mieli problem z bateriami i ich recyklingiem albo ponownym wykorzystaniem. Ze względu na to, że w tym momencie nie działały żadne programy dofinansowujące zakup samochodów elektrycznych przez jednostki samorządu terytorialnego, prosiliśmy o stworzenie takiej możliwości.

Dziękuję bardzo. Jeżeli będą państwo mieli jakieś pytania, to służymy odpowiedziami.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Bardzo dziękuję pani dyrektor. Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Czy ktoś chciałby zabrać głos? Czy do uwag krytycznych NIK chciałaby się odnieść strona rządowa? Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska Szymon Byliński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, odnosząc się do przedstawionej informacji o wynikach kontroli, nie muszę nikogo przekonywać, że na dziś elektromobilność to jeden z kluczowych priorytetów i obszarów działań, które prowadzimy w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Od czasu publikacji materiału Najwyższej Izby Kontroli nastąpiło wiele zmian, które były tu już przedstawione podczas prezentacji. Przede wszystkim nastąpiły zmiany na rynkach motoryzacyjnych na świecie, tzn. zwiększyła się dostępność modeli pojazdów elektrycznych. Obecnie prawie wszyscy producenci oferują pojazdy elektryczne w swoich segmentach. Przez ostatni rok czy dwa lata samochód elektryczny stał się alternatywą dla pojazdów spalinowych.

Jeżeli chodzi o zwiększenie liczby samochodów elektrycznych w Polsce w ostatnich latach, nie będę się odnosił. Przede wszystkim chciałbym się odnieść do wniosków z kontroli NIK. Obecnie jest procedowany przez Sejm projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności, paliwach alternatywnych i innych ustaw. Dzisiaj będzie przedmiotem obrad Komisji w zakresie poprawek zgłoszonych w Senacie. Właśnie ta ustawa przede wszystkim zmienia zasady dotyczące ustanawiania stref czystego transportu, tzn. pozwala ustanawiać strefy czystego transportu na terenie wszystkich gmin niezależnie od obszaru miasta. Dotychczas strefy czystego transportu mogły być ustanawiane w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. Ta propozycja jest zgodna z wnioskami z kontroli. Przepisy zostały doprecyzowane tak, aby gmina nie miała wątpliwości, na jakich zasadach może ustanawiać zwolnienia z ograniczenia do wjazdu do stref czystego transportu. Został zmieniony też katalog wyłączeń.

Propozycja związana ze strefami czystego transportu jest kompromisem, została wypracowana wspólnie ze związkami samorządu terytorialnego i z organizacjami branżowymi. Wprowadziliśmy rozwiązania dotyczące zmiany limitu amortyzacji dla pojazdów spalinowych od roku 2026, obniżamy ten limit, aby zachęcić przedsiębiorców do zakupu pojazdów elektrycznych w podobnej cenie, co jest ukłonem w stronę rozbudowy floty pojazdów niskoemisyjnych. Wprowadziliśmy możliwość dla kierowców legitymujących się prawem jazdy kategorii B, czyli na samochody osobowe, poruszania się samochodami powyżej 3,5 tony, ale nie więcej niż 4 tony 250 kg, jeżeli wzrost wagi wynika z faktu, że pojazd posiada baterię elektryczną.

Jednocześnie wprowadzamy ułatwienia związane z rozwojem stacji, punktów ładowania w budynkach wielorodzinnych tak, aby właściciele pojazdów elektrycznych mogli budować punkty ładowania w okolicach, gdzie mieszkają, czyli na parkingach budynków wielorodzinnych.

Ustawa obejmuje również inne zmiany zgłoszone przez NIK, w tym wydłużyliśmy o jeden rok, czyli do końca 2022 r. termin wygasania umów na realizację zadań publicznych związanych z zapewnianiem udziału pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych, tzn. obowiązek posiadania odpowiedniego procentu pojazdów niskoemisyjnych przy realizacji zadań publicznych wchodzi od 1 stycznia, ale jeszcze te umowy będą obowiązywać i jednostki samorządu terytorialnego mają rok na przeprowadzenie odpowiednich przetargów i zamówień publicznych związanych z realizacją zadań publicznych. Wprowadziliśmy próg bagatelności dotyczący art. 68 ust. 3 ustawy i ograniczyliśmy liczbę

podmiotów, do których analizy kosztów i korzyści muszą być wysyłane. Zgodnie z ustawą będzie to minister właściwy do spraw energii oraz minister właściwy do spraw klimatu.

Jeżeli jednostka samorządu terytorialnego osiągnęła udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na poziomie wyższym niż określony w przepisach ustawy, to wtedy nie ma obowiązku przeprowadzenia kolejnej analizy kosztów i korzyści. Wprowadzamy też pewne uszczegółowienia definicyjne związane z ogólnodostępnymi stacjami ładowania.

Natomiast jeśli chodzi o standardy i wytyczne w zakresie opracowania analizy kosztów i korzyści, to pracujemy z Instytutem Ochrony Środowiska, kończymy już tę pracę, nad standardami, aby lepiej wykorzystywać te dane, które do nas spływają. W zakresie aktów wykonawczych, które nie zostały wydane, to wszystkie akty, które powinny być, wydaje mi się, że zostały wydane. Nie będę wymieniał ich tytułów. W związku z tym, że w ustawie o elektromobilności zmieniamy delegacje ustawowe dla trzech rozporządzeń, to akty te wejdą dopiero w momencie wejścia w życie ustawy czy też będą dalej procedowane ze względu na zmianę kwestii rozporządzeń.

Jeśli chodzi o wsparcie finansowe rozwoju elektromobilności, to środki Funduszu Niskoemisyjnego Transportu zostały przeniesione do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, który stworzył zobowiązanie wieloletnie na rzecz wsparcia elektromobilności. To zobowiązanie jest tożsame z Funduszem Niskoemisyjnego Transportu. W 2020 r. uruchomiliśmy pilotażowe programy – Zielony samochód, który był programem dofinansowania do zakupu elektrycznego samochodu osobowego, Koliber – finansowanie taksówek niskoemisyjnych oraz program eVAN. Na bazie tych doświadczeń w obecnym roku został uruchomiony przez NFOŚ program Zielony transport publiczny, którego budżet wynosi ponad 1 mld zł, a środki mogą być przeznaczone na zakup zeroemisyjnych autobusów oraz infrastrukturę doładowania i tankowania pojazdów elektrycznych. Nabór do tego programu cieszył się ogromnym zainteresowaniem, nabór został zamknięty po 14 dniach. W związku z tym w wakacje, w lipcu tego roku została uruchomiona druga faza tego programu. Jednocześnie opracowano program Mój elektryk, który został skierowany do osób fizycznych, jednostek samorządowych, przedsiębiorców, stowarzyszeń i rolników. Program ten ma na celu wsparcie zakupu pojazdów elektrycznych, ale również ten program został skierowany do przedsiębiorców, więc także jest dofinansowanie leasingów przez przedsiębiorców pojazdów elektrycznych. Budżet programu to 700 mln zł.

Na koniec października Komisja Europejska wydała decyzję o zgodności programu pomocy publicznej związanej z budową infrastruktury doładowania pojazdów, o zgodności tego programu z zasadami pomocy publicznej. Program na wsparcie infrastruktury wynosi 890 mln zł. Wczoraj został ogłoszony nabór do programu. Łącznie w ciągu najbliższego czasu przeznaczymy ponad 4 mld zł na rozwój elektromobilności.

Wydaje się, że jesteśmy na etapie finalizacji celów związanych z rozwojem elektromobilności. Uruchomione programy powinny w najbliższym czasie efektywnie wpłynąć na rozwój tego rynku. Są one skierowane zarówno do osób fizycznych, przedsiębiorców, jak i jednostek samorządu terytorialnego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Szanowni państwo, czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos, zadać pytanie bądź odnieść się do dotychczasowych wypowiedzi? Proszę bardzo.

Dyrektor Działu Rozwoju Innowacyjnych Metod Zarządzania Programami Narodowego Centrum Badań i Rozwoju Wojciech Racięcki:

Dziękuję. Wojciech Ręcki, Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Mogę odnieść się do tych projektów, które Narodowe Centrum Badań i Rozwoju robiło lub robi w zakresie elektromobilności, tzn. eVAN, który był wymieniony, i program Bezemisyjny transport publiczny.

Zacznę od eVAN, bo on jest prostszy. Pracuję w NCBR od połowy 2019 r. i miałem przyjemność przejąć te projekty, więc jakby świeżym okiem spojrziałem na te dwa projekty i przejąłem ich organizację. Jeśli chodzi o eVAN, to zmieniliśmy trochę jego koncepcję w tym sensie, że rynek pojazdów wodorowych zaczął się bardzo rozwijać. Wtedy nie było

to jeszcze pewne, więc przekształciliśmy ten projekt tak, żeby nie wyszedł z niego tylko pojazd elektryczny, ale też projekt wodorowy, samochód wodorowy. W tej chwili projekt jest w toku, mamy czterech wykonawców, którzy rywalizują między sobą, bo projekty są robione w konwencji rywalizacji między wykonawcami, tzn. my mówimy, co chcemy otrzymać, natomiast wykonawcy rywalizują. Było ok. 12 podmiotów, które zaczęły ten projekt, teraz po rywalizacji w kolejnych etapach zostały 4 podmioty – dwa robią pojazdy elektryczne, dwa robią pojazdy wodorowe. W styczniu kończymy drugi etap, wybierzemy dwóch najlepszych i oni będą realizowali badania techniczne, homologację i zrobią samochody prototypowe.

Projekt wymagał zmiany w zakresie rozszerzenia jego zakresu, bo elektromobilność i wodór są to paliwa przyszłości, więc trzeba dywersyfikować ofertę, więc dlatego to żeśmy zmienili.

Natomiast jeśli chodzi o Bezemisyjny transport publiczny, to ten projekt był niezwykle ambitny i NCBR wszedł w rolę, w której być może nie powinno być. Poza 100 mln zł na innowacje, które były w tym projekcie, on miał planowany budżet 1 mld zł i NCBR stało się centralą zamawiającą, czyli jednostką, która była pomiędzy 26 miastami, w tym jedno to była cała aglomeracja górnośląska. My najwięcej czasu poświęciliśmy temu, jakie autobusy oni muszą mieć, a każde miasto chciało inne. Były trzy typy autobusów – krótkie, średnie i długie, różne wyposażenie, systemy biletowe, systemy informacji miejskiej, czyli krótko mówiąc zdałem sobie sprawę, że zamiast prowadzić prace badawcze, to my zajmujemy się... hamujemy wręcz ten projekt. Zresztą nie zamknęliśmy tego programu tak naprawdę. On z jednej strony został zatrzymany, ta ścieżka, która była robiona, natomiast NCBR otworzyło szybką ścieżkę dla transportu, czyli żeby firmy mogły sobie szybko wziąć prace badawcze, te które chcą, a z drugiej strony odblokowało to możliwość Narodowemu Funduszowi wsparcia na zakup autobusów, które zaczęły jeździć po miastach w międzyczasie.

Zdałem sobie więc sprawę, że nie jesteśmy w roli, w jakiej powinniśmy być, że logistyka tego projektu jest kosmiczna po prostu, bo kupujemy 300 pojazdów, każdy inny i zajmujemy się bardziej specyfikacją autobusów, niż innowacjami, a zamiast tego projektu zrobiliśmy 9 innych projektów dla budownictwa, ciepłownictwa, magazynowania energii, magazynowania energii elektrycznej, biogazownictwa, domowej retencji, wentylacji. Z tych pieniędzy, które zatrzymaliśmy, zrobiliśmy 9 innych projektów, które w tej chwili mają podpisanych 57 umów z wykonawcami i wykonujemy masę różnych technologii, które mają dużo sensu.

Z punktu widzenia mądrej działalności i racjonalności zachowań stwierdziliśmy, że projekt ma więcej szkód niż sensu. Wydaje mi się, że gdybyśmy poszli dalej z tym projektem, to weszlibyśmy w 2025 r. w olbrzymie dyskusje, dlaczego to czy tamto jest robione. Miasta same powinny specyfikować pojazdy, a nie centralnie zamawiać. Z punktu widzenia oszczędzania środków publicznych, racjonalnego ich wydawania daliśmy szansę wykonawcom, żeby sobie sami zdefiniowali, jakie technologie chcą rozwijać. Stąd szybka ścieżka, żeby nie zatrzymać rozwoju technologii. NFOŚ mógł od razu zająć się finansowaniem, a nie czekać aż my teraz przez trzy lata będziemy dopracowywać te pojazdy, a my zamiast tego jednego projektu zrobiliśmy 9 innych, które dzisiaj są przełomowymi technologiami i o każdym z nich mogę opowiedzieć o wiele więcej. Dziewięć zamiast jednego, więc wydaje mi się, że w pracach badawczych trzeba czasami podejmować decyzję, że pewne projekty należy zamieniać na inne projekty.

Taka jest sytuacja z naszej strony.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Ta wypowiedź świadczy o tym, jak dynamicznie zmienia się sytuacja w zakresie postępu naukowo-technicznego, tak że projekty prawne przyjęte kilka lat temu powoli się dezaktualizują. Trzeba zupełnie nowe procesy uruchamiać, w związku z tym potrzebne są nowe rozwiązania prawne, legislacyjne, aby rozwój naukowo-techniczny nie miał w swoich kołach piasku, żeby był dobrze naoliwiony i się rozwijał. Przepraszam za taką metaforę, ale zdaje się, że na takim etapie między 2016 r. a chwilą obecną był problem elektromobilności, zwłaszcza między 2016 r. a 2019 r.

Szanowni państwo, czy ktoś jeszcze chciał zabrać głos? Nie widzę. W związku z tym zamykam dyskusję. Pragnę jeszcze poinformować wszystkich członków Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, że na wspólnym posiedzeniu z Komisją Kultury Fizycznej i Sportu rozpatrzymy poprawki Senatu do ustawy o wsparciu przygotowania Trzecich Igrzysk Europejskich w 2023 r., o godzinie 17.00, ale w związku z tym, że już posiedzenie Sejmu przesunęło się z 14.00 na 15.00, proszę śledzić sms-y. Dynamika wydarzeń może być taka, że jeszcze mogą być zmiany wobec tego, co przed momentem powiedziałem. Zamykam posiedzenie. Informuję, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie do wglądu w sekretariacie Komisji. Dziękuję bardzo.