

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI DO SPRAW
KONTROLI PAŃSTWOWEJ
(NR 125)
z dnia 15 czerwca 2023 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Kontroli Państwowej (nr 125)

15 czerwca 2023 r.

Komisja do Spraw Kontroli Państwowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Wojciecha Szaramy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli finansowania przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce;
- sprawy bieżące.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Walczak** pełniący obowiązki dyrektora Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Łodzi wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Zielińska-Heitkötter** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Marek Popiołek** zastępca dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska, **Emil Świerczyński** dyrektor Departamentu Beneficjenta Indywidualnego Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wraz ze współpracownikami oraz **Adrian Pokrywczyński** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Tadeusz Cieśluk** i **Tadeusz Oset** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Kontroli Państwowej.

Chciałbym na dzisiejszym posiedzeniu przywitać pana Piotra Walczaka, pełniącego obowiązki dyrektora Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Łodzi. I mam tu kilka nazwisk. Towarzyszy panu...

P.o. dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Łodzi Piotr Walczak:

Pan Zbigniew Łabęcki, koordynator kontroli dotyczącej elektromobilności, doradca. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Jest również z nami pani...

Zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Dzień dobry. Katarzyna Zielińska-Heitkötter, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

I pan...

Ekspert Związku Powiatów Polskich Adrian Pokrywczyński:

Adrian Pokrywczyński, Związek Powiatów Polskich.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Nie ma uwag do porządku. W związku z tym przystępujemy do rozpatrzenia informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli finansowania przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce. Proszę przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli o przedstawienie informacji.

P.o. dyrektor Delegatury NIK w Łodzi Piotr Walczak:

Dziękuję serdecznie. Szanowny panie przewodniczący, panowie posłowie, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, chcieliśmy dzisiaj zaprezentować kontrolę finansowania przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce, która dotyczyła lat 2018–2022.

Na początku chciałbym przedstawić przede wszystkim powód, dlaczego podjęliśmy tę kontrolę. Podjęliśmy ją w celu sprawdzenia prawidłowości udzielanego wsparcia elektromobilności przez instytucje, dofinansowujące oraz realizację obowiązków narzuconych jednostkom samorządu terytorialnego przez ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Co kontrolowaliśmy? Podstawowe pytanie, które sobie zadaliśmy – czy finansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce zapewniło osiągnięcie celów założonych w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych?

Kogo kontrolowaliśmy? Kontrolowaliśmy Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, 3 wojewódzkie fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej, 5 urzędów marszałkowskich oraz 13 urzędów miast.

Jeśli chodzi o zapewnienie wsparcia finansowego elektromobilności przez poszczególne instytucje, to Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej posiadał dość znaczne fundusze dotyczące właśnie wsparcia elektromobilności w wysokości prawie 4 000 000 tys. zł. Rozdysponowano fundusz w wysokości 1 000 000 tys. zł. To oznacza, że wykorzystano 23% z posiadanych kwot.

Jeśli chodzi o Centrum Unijnych Projektów Transportowych, środki przewidziane na rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego tutaj były jeszcze większe i wynosiły ponad 10 000 000 tys. zł. Rozdysponowano 9 800 000 tys. zł, co oznacza 96,6% alokacji środków. Jednak zwracam uwagę, że wszystkie te środki nie były na elektromobilność. Jedynie konkretnie na elektromobilność, a więc elektromobilność drogową, powiedzmy, środki te wynosiły 1 324 000 tys. zł i tutaj alokacja wynosiła 13% z tej całej kwoty.

Jeśli chodzi o regionalne programy operacyjne pięciu województw, środki przewidziane na działania z zakresu gospodarki niskoemisyjnej wynosiły ponad 5 000 000 tys. zł. Rozdysponowano 1 259 000 tys. zł, co oznacza prawie 25% alokacji. Ale tutaj również trzeba zwrócić uwagę, że jeśli chodzi o konkretnie elektromobilność, te kwoty były niższe i wyniosły 223 000 tys. zł, a więc 18%.

Beneficjentami tych środków były jednostki państwowe, jednostki samorządu terytorialnego, przedsiębiorcy oraz osoby fizyczne. Tutaj oczywiście to jest dotacja na zakup samochodów elektrycznych. Jeśli chodzi o konkretne zadania, które były finansowane z tych środków, był to głównie zakup samochodów osobowych, dostawczych i autobusów oraz stacji ładowania. Zwracam uwagę, że z tych środków nie można było finansować zakupów samochodów ciężarowych tak zwanych N3, czyli o masie własnej powyżej 12 ton.

Ta grafika przedstawia finansowanie elektromobilności przez poszczególne samorządy miast. Oczywiście te, które kontrolowaliśmy. Jak państwo widzicie na dole, są to poszczególne miasta. Zwracam uwagę na stosunkowo niską kwotę tego finansowania. Czyli tak naprawdę te skontrolowane przez nas samorządy wydały zaledwie 16 300 tys. zł na elektromobilność. Z tego – zwracam uwagę – na same analizy byłoby dane na przykład 700 tys. zł. A więc oczywiście na same zakupy te środki były troszeczkę mniejsze. Tak naprawdę jedynie jeśli chodzi o Bełchatów i Kędzierzyn-Koźle, te środki były troszeczkę wyższe i umożliwiły rzeczywiście większe zakupy niskoemisyjnych pojazdów drogowych. Jeśli chodzi o pozostałe miasta, ta alokacja była poniżej 2% tej kwoty.

Jeśli chodzi o samorządy województw, to jak widzicie państwo, również ta kwota była stosunkowo niska. Jest to zaledwie 1180 tys. zł. Oczywiście ten podział na poszczególne samorządy województw jest tutaj wskazany. Zwracam jedynie uwagę, że Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, który kontrolowaliśmy, nie wydał na ten cel żadnych środków.

Oczywiście jednym z podstawowych zadań było stwierdzenie czy wymagane 10% samochodów elektrycznych zostało wypełnione przez poszczególne samorządy. Jeśli chodzi o 6 z 18 objętych kontrolą jednostek samorządu terytorialnego, zostało to wykonane. W pozostałych przypadkach nie zostało to w ogóle wykonane, bądź ilość samochodów

elektrycznych jest poniżej progu wymaganego przez ustawę. Jeśli chodzi o urzędy marszałkowskie ten wymóg spełnił o województwo opolskie, śląskie i warmińsko-mazurskie. Jeśli chodzi o miasta Bielsko-Biała, Legionowo i Ełk. Pozostałe skontrolowane miasta i województwa, które widać na slajdzie, nie wykonały tego obowiązku wynikającego z ustawy o elektromobilności.

Oczywiście staraliśmy się tą kontrolą odpowiedzieć, dlaczego nie udało się tego osiągnąć. Pierwszy podstawowy warunek to jest wzrost ceny energii elektrycznej. Samorządy pokazywały, że to spowodowało brak korzyści finansowych w związku z przejściem na transport zeroemisyjny. Następnym problemem, który wskazywały samorządy, był niedostateczny stan sieci elektroenergetycznych przesyłowych i dystrybucyjnych, który uniemożliwiał budowanie stacji ładowania. A także brak gęstej sieci stacji ładowania, który by utrudniał korzystanie z tych pojazdów niskoemisyjnych. To są przyczyny ogólne. Jeśli chodzi o główne wskazania przez samorządy terytorialne powodów niekupowania samochodów elektrycznych, a więc niespełnienie tego podstawowego warunku, było to przede wszystkim spowodowane zakupieniem w ostatnich latach floty samochodów spalinowych, która była stosunkowo młoda. Włodarze miast i samorządów wskazywali, że wymiana tej floty samochodowej na pojazdy elektryczne byłaby nieuzasadniona ekonomicznie.

Oczywiście stwierdziliśmy wiele innych nieprawidłowości formalnych. Przede wszystkim jest to niewykonywanie lub nierzetelne wykonywanie obowiązków sprawozdawczych przez jednostki samorządu terytorialnego. Niewywiązywanie się lub nierzetelne wywiązywanie się z obowiązku sporządzania analizy kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej. Zwracam uwagę, że takie obowiązki jest okresowo narzucony na samorządy terytorialne. Następnie nieaktualizowanie – lub nierzetelne wywiązywanie się z tego obowiązku – planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, tak zwanych planów transportowych. Wreszcie zaniżenie wyceny przedmiotu zamówienia publicznego skutkujące dokonaniem zakupu samochodów elektrycznych z ominięciem przepisów wcześniej obowiązującej ustawy o zamówieniach publicznych.

Jeśli chodzi o samą ustawę, podczas kontroli stwierdziliśmy na podstawie rozmów z samorządami, że przede wszystkim samorządowcy zwracali uwagę na brak definicji urzędu obsługującego jednostkę samorządu terytorialnego, następnie niedookreślenie pojęcia floty użytkowanych pojazdów w przypadku autobusów komunikacji miejskiej i wreszcie brak metodologii opracowywania analizy kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej. A zwracam uwagę – jak państwo posłowie widzieliście – tam są dość duże koszty związane z realizacją tych analiz. Ale tak jak mówię, brak metodologii powodował, że te analizy były bardzo zróżnicowane i także zróżnicowane były ich koszty.

Wreszcie ocena ogólna. 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 zakupów samochodów elektrycznych do flot pojazdów obsługujących ich urzędy oraz nie zapewniły wymaganego udziału takich pojazdów we flotach własnych. 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 zakupy samochodów o masie całkowitej do 3,5 tony, autobusów komunikacji miejskiej oraz budowę stacji ładowania. Z systemu wsparcia wykluczone były natomiast samochody ciężarowe. Czynniki, 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, nieprecyzyjnie sformułowane zapisy, które utrudniają realizację zadań w niej określonych.

W związku z tą oceną wystosowaliśmy 2 wnioski do ministra funduszy i polityki regionalnej, ministra klimatu i środowiska oraz prezesa Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej z prośbą o przeanalizowanie czynników, które zagrażają rozwojowi elektromobilności i podjęcie działań wspierających realizację celów określonych w ustawie o elektromobilności z uwzględnieniem aktualnej sytuacji gospodarczej w Polsce. Oczywiście zwracam uwagę, że ustawa była procedowana przed wojną, przed zmianami, jeśli chodzi o ceny nośników energii. Drugi wniosek – o podjęcie działań w celu umożliwienia dofinansowania zakupu lub leasingu pojazdów ciężarowych, w tym zwłaszcza kategorii N3, czyli tych samochodów, których waga całkowita wynosi ponad 12 ton. Podczas kontroli praktycznie nie stwierdziliśmy tego rodzaju zakupów, a więc w ogóle ten sektor elektromobilności w Polsce można powiedzieć, że nie istnieje.

Jeśli chodzi o wnioski do ministra klimatu i środowiska, to wystąpiliśmy z prośbą o podjęcie działań w celu wyeliminowania niedoprecyzowanych i niejasno sformułowanych przepisów ustawy o elektromobilności – mówiłem o nich wcześniej – opracowanie standardów i wytycznych sporządzania analiz kosztów i korzyści wykorzystania 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 ekonomicznej z wykorzystania takich autobusów, spowodowanym wzrostem cen energii elektrycznej. Na to zwracali uwagę samorządowcy w czasie naszych kontroli. Wreszcie 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 w bas danych celem rzetelnej oceny wypełnienia obowiązków określonych w wyżej wymienionej ustawie. Zwracam uwagę, że to były też dość liczne nieprawidłowości w tym zakresie.

Tyle z mojej strony, jeśli chodzi o tę kontrolę. Oczywiście ta prezentacja jest bardzo syntetyczna. Panie i panowie posłowie, macie tutaj naszą informację, która omawia ten temat szczegółowo i te wyniki kontroli. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję bardzo. Kto z państwa chciał zabrać głos w tej sprawie? Proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodnorodnej Ministerstwa Klimatu i Środowiska Marek Popiołek:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, jeśli mógłbym... Marek Popiołek, zastępca dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodnorodnej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska... Bardzo krótko...

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Jakby pan mógł się jeszcze raz przedstawić.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

Marek Popiołek, zastępca dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodnorodnej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

Jeśli chodzi o te główne ustalenia i wnioski, bardzo syntetycznie chciałbym się odnieść w tym zakresie.

Jeśli chodzi o pierwszy dotyczący wspierania pojazdów kategorii N3, to ten temat jest aktualnie analizowany. Pragniemy zwrócić uwagę państwa na fakt, że kategoria N3, czyli pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton jest technologią, która dopiero w tym momencie się pojawia. Nieliczni producenci oferują tego typu pojazdy w wersji elektrycznej. Na chwilę obecną w Polsce zarejestrowanych jest 12 lub 13 tego typu pojazdów. Jednocześnie staramy się, aby pojazdy wszystkich kategorii, nawet te ciężkie pojazdy, były wspierane. W związku z tym program „Mój elek-

tryk” zawiera możliwość wsparcia dla tych kategorii pojazdów N1, które są stosunkowo powszechnie – czyli lekkich samochodów dostawczych o masie całkowitej do 3,5 tony.

Jeśli chodzi o kwestie związane z wnioskiem Najwyższej Izby Kontroli dotyczącym doprecyzowania pewnych pojęć czy pewnych nieścisłości, które w opinii kontrolowanych jednostek występują w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, to należy zauważyć, że w nie tak dawno, nawet w kontrolowanym okresie przez Najwyższą Izbę Kontroli, przeprowadzona była, przyjęta przez Sejm i weszła w życie 24 grudnia 2021 r. duża nowelizacja ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Ona była przez bardzo długi okres konsultowana ze stroną samorządową, gdyż głównie na tych podmiotach leży obowiązek realizacji wymagań, które nakłada ta ustawa. Te wnioski, które zostały zgłoszone Najwyższej Izbie Kontroli, nie pojawiły się w trakcie w trakcie konsultacji publicznych tego projektu ani nie wystąpiły na etapie opiniowania projektu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Ale oczywiście chcielibyśmy w jak najlepszy sposób wesprzeć samorzady i wesprzeć tych, którzy muszą realizować wymagania, które są nałożone ustawą. W związku z tym doprecyzowania pojęć, które zostały wprowadzone, jakby wyeliminowały niektóre ze wskazanych wątpliwości. I to zostało przez Najwyższą Izbę Kontroli po przedstawieniu stanowiska ministra klimatu i środowiska ujęte w erracie do wyników kontroli. Jednocześnie to, co się pojawiło już jakiś czas temu, podczas pierwszej kontroli, która była przeprowadzona – jeżeli dobrze pamiętam, w 2019 r... Sytuacja dotyczyła analiz kosztów i korzyści. Biorąc bardzo poważnie to, co zostało ustalone przez Najwyższą Izbę Kontroli, rozpoczęliśmy współpracę z Instytutem Ochrony Środowiska i te standardy zostały przygotowane. My w tym momencie analizujemy przygotowane przez Instytut Ochrony Środowiska we współpracy z samorządami informacje. Na tej bazie jakby ten postulat zostanie zrealizowany.

Jeśli chodzi o kwestię, która została wskazana na prezentacji, to doprecyzowanie pojęcia urzędu obsługującego daną jednostkę samorządu terytorialnego jest w naszej opinii bardzo precyzyjne. W tym zakresie nigdy nie pojawiały się pytania ze strony samorządów, które od 4 lat już sprawozdają ministrowi właściwemu do spraw energii realizację obowiązków wynikających z ustawy. Za każdym razem pisemnie, a także w trakcie spotkań, które organizowane są systematycznie, cyklicznie przed każdym okresem sprawozdawczym z samorządami, nikt nie podnosił tej wątpliwości. Za każdym razem wyjaśniamy i przedstawiamy samorządom informacje, że jest to dany urząd gminy, starostwo lub urząd wojewódzki – bez jednostek organizacyjnych, nawet się nie posiadają one osobowości prawnej. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa posłów ma jakieś pytania, jakieś uwagi? Pan poseł Kostuś.

Poseł Tomasz Kostuś (KO):

Bardzo dziękuję. Sprawa ważna i istotna w kontekście przyszłości, wymagań Komisji Europejskiej, w kontekście również pewnych ambitnych celów i zamierzeń rządu polskiego. Przy tej okazji mam kilka pytań.

Ale zanim pytania, to najpierw dygresja. Do tych nieścisłości czy też ewentualnych nieprawidłowości, o których panowie mówili, które panowie wskazali, odnosząc je do samorządów, jeżeli chodzi o sprawozdawczość, plany transportowe czy też częściami omijanie ustawy o zamówieniach publicznych, odnosić się nie będę. Natomiast chciałbym się odnieść do tego podstawowego zarzutu, a mianowicie do tego, że beneficjenci *vide* samorzady korzystali ze wsparcia w ograniczonym zakresie. Bo tak to było dokładnie wyartykułowane i pan to w prezentacji podkreślił – argumentując to i uzasadniając oczywiście cenami prądu i stanem sieci elektroenergetycznej, w szczególności brakiem infrastruktury energetycznej, czyli stacji ładowania. To jest dla mnie jasne. To jest oczywiste i tego uzasadniać szczególnie nie trzeba.

Natomiast ja założyłbym jeszcze, że te samochody nie były przez samorządowców kupowane, ponieważ samorządowcy, z zasady patrioci, jeżeli chodzi o polską gospodarkę, czekali na polski produkt, czyli Izerę. Czekali na realizację sztandarowego projektu pomysłu – przypominam – z 2016 r. Przewidywano wprost – mówię tutaj o zapewnieniach

kolejnych – że po polskich drogach do roku 2025 będzie jeździć milion aut elektrycznych i że to będą auta produkcji krajowej. Także tutaj bym się doszukiwał tego, że samorządowcy do końca czekali do momentu, kiedy ten polski produkt będzie do kupienia. No i się niestety nie doczekali. Tym należałoby również tłumaczyć to, że te plany, te wskaźniki nie zostały do końca zrealizowane.

Tutaj właśnie pytanie – wracając do tego października 2016 r., kiedy to na podstawie listu intencyjnego największych graczy branży energetycznej, państwowych graczy, czyli Energii, Enea, Tauronu i PGE powstała spółka Electromobility Poland – czy ta spółka mogła korzystać z takiego dofinansowania? Jeżeli tak, to dlaczego nie skorzystała? Jeżeli nie, to z jakich względów formalnych z takiego dofinansowania skorzystać nie mogła? Czy panowie moglibyście przy tej okazji odnieść się, na jakim etapie jest ten projekt? Bo to ważna kwestia, która co czas jakiś wraca w debacie publicznej i politycznej. Pytanie, czy ewentualnie Najwyższa Izba Kontroli prowadzi w tym zakresie postępowanie czy czynności kontrolne? Jeżeli tak, to kiedy moglibyśmy liczyć na taki protokół? Czy państwo będziecie w najbliższym czasie mogli przedstawić nam te ustalenia w tak istotnej kwestii? Ona dotyczy elektromobilności jako celu nie tylko Komisji Europejskiej, Unii Europejskiej, ale również polskiego rządu, nas wszystkich. Jak powiedziałem, te oczekiwania, ale również te zapowiedzi, które przez kolejne lata od 2016 r. były powtarzane i utrwalane, w moim przekonaniu, mówiąc delikatnie i dyplomatycznie, nie zostały zrealizowane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Kto z państwa jeszcze chciał zabrać głos? Proszę.

Poseł Janusz Śniadek (PiS):

W tej chwili gorączkowo przeglądam oceny ogólne i syntezę wniosków... Próbuję znaleźć tu pewne odniesienia do racjonalności ekonomicznej. Bo pan wśród tych czynników powodujących słabą realizację tych postawionych celów nie wymieniał kwestii kosztów. I jak to właśnie wygląda, jeśli chodzi o racjonalność ekonomiczną i porównanie kosztów zakupu i eksploatacji później tych samochodów w porównaniu ze spalinowymi? Głównie o osobowe mi tu chodzi, ale nie tylko. Czy do tego mógłby pan się jakoś odnieść?

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa chciał zabrać głos?

To nie było pytanie bezpośrednio związane z kontrolą.

Poseł Janusz Śniadek (PiS):

Ale pośrednio się łączy.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Oczywiście, że się łączy. Natomiast to jest chyba raczej pytanie do ministerstwa, prawda?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

Jeśli jest taka potrzeba, to ja się oczywiście odniosę do pytania. Jeśli chodzi o kwestię efektywności ekonomicznej tego typu inwestycji, to należy stwierdzić jednoznacznie, że w perspektywie użytkowania samochodu elektrycznego, biorąc pod uwagę, że koszty jego eksploatacji są znacznie niższe, biorąc pod uwagę dotacje udzielane przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, należy stwierdzić, że tego typu pojazdy ekonomicznie do obsługi urzędów i do realizacji zadań są jak najbardziej opłacalne i warto w nie inwestować. Ta sama sytuacja jest w przypadku autobusów.

Poseł Janusz Śniadek (PiS):

Z uwagi na te dopłaty.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

Nie. To kwestia tego, że nawet bez tych dopłat w perspektywie użytkowania pojazdu... Nie możemy mówić oczywiście... W chwili obecnej koszt zakupu jest wyższy. Ale też należy stwierdzić, że biorąc pod uwagę to, jak rosną ceny samochodów oferowanych przez producentów... W tym momencie średnia cena nowego pojazdu nabywanego w Polsce wynosi ponad 170 tys. zł. Nowego – niezależnie od jego napędu. Biorąc pod uwagę,

że samochody elektryczne, takie, które można wykorzystać – nie mówimy tutaj o luksusowych limuzynach wyposażonych bardzo w elektronikę... Te pojazdy, które są dostępne i jak najbardziej mogą służyć do obsługi urzędów to jest cena około 225 tys. zł i to się mieści w limicie, który jest wspierany w ramach dotacji Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Biorąc pod uwagę to, ile lat ten samochód będzie używany, należy stwierdzić, że będzie to opłacalne po stronie samorządu.

Ta sama sytuacja jest w przypadku autobusów elektrycznych. Tego typu pojazdów, nie kupuje się po prostu na rok lub dwa. One są użytkowane wiele lat. Biorąc pod uwagę, że obecnie standardem jest to, że producenci oferują ośmioletnią gwarancję na baterie, należy liczyć, że jest to jakiś termin, który jest przewidywalny i w tym terminie te pojazdy mogą być używane. A biorąc pod uwagę też rosnące ceny paliw kopalnych i tego, o ile wzrosła benzyna, te pojazdy są opłacalne i będą coraz bardziej opłacalne.

Poseł Janusz Śniadek (PiS):

Dziękuję bardzo. Myślę, że nie tylko mnie to interesowało.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Proszę, pani.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Z punktu widzenia Centrum Unijnych Projektów Transportowych realizowane są projekty unijne finansujące zakupy autobusów w miastach. Program „Infrastruktura i środowiska” to jest 13 miast wojewódzkich bez Polski Wschodniej. Miasta w Polsce Wschodniej to jest osobny program unijny. Natomiast tak jak pan dyrektor mówił, jak jest w przypadku dotacji w NFOŚiGW, tak samo jest w przypadku autobusów, które są przez nas finansowane. Po pierwsze, w ramach pojazdów elektrycznych może być finansowany zakup autobusu, ale również urządzenia do ładowania – dofinansowanie unijne jest do 85%. Tutaj mieliśmy dość duże zainteresowanie w miastach takimi zakupami. Natomiast w całej analizie projektów, w analizie kosztów i korzyści bardzo wysoko też oceniane są przy autobusach elektrycznych korzyści związane z po prostu brakiem spalin, czystością w centrum miast. To jest dość głośny temat, w szczególności w tych wszystkich dużych miastach, stolicach województw, gdzie jednak zanieczyszczenie centrów jest dość wysokie. W całej analizie opłacalności projektu nie jest brany pod uwagę jedynie wątek wynikający z ceny zakupu, tylko całe użytkowanie przez wszystkie lata – jakie są koszty użytkowania danego autobusu, jak również korzyści społeczne wynikające z wymiany taboru emisyjnego na tabor bezemisyjny.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś chciał zabrać głos? Jeśli nie, to dziękuję państwu... Komisja zapoznała się z informacją Najwyższej Izby Kontroli...

Pan poseł Kostuś? Proszę bardzo.

Poseł Tomasz Kostuś (KO):

Nie zapoznałem się jeszcze z odpowiedziami, panie przewodniczący, ponieważ nie zostały mi udzielone. W żadnym zakresie.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Do kogo pan pytanie skierował?

Poseł Tomasz Kostuś (KO):

I do kontrolerów, i do przedstawicieli ministerstw.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Pamiętaję panowie pytanie? Proszę.

P.o. dyrektor Delegatury NIK w Łodzi Piotr Walczak:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie pośle, odpowiadając na pytanie w zakresie Izery, to od razu mówię, że ze względu też na wagę tego tematu Najwyższa Izba Kontroli wydzieliła tą kontrolę. Ona została zrealizowana w trybie kontroli doraźnej. Spodziewając się tego pytania dzisiaj na posiedzeniu Wysokiej Komisji, wczoraj rozmawiałem z dyrektorem odpowiedzialnym za tę kontrolę. Realizował

to Departament Strategii z centrali Najwyższej Izby Kontroli. Powiedział mi, że kontrola jest ukończona, jest przygotowywana właśnie publikacja tej kontroli. W ciągu najbliższych tygodni prawdopodobnie wyniki tej kontroli zostaną przekazane.

Jeśli chodzi o to pytanie pana posła, to jeśli można, tylko zwrócę uwagę na stronę 65 naszego opracowania – tu na przykład jest średnia cena autobusu. To też jakby pokazuje właśnie te koszty, o których tutaj pan poseł mówił. Na przykład autobus z napędem spalinowym – średni koszt 1200 tys. zł. Autobus hybrydowy – 1700 tys. zł. Autobus elektryczny – 2400 tys. zł. Autobus wodorowy 3600 tys. zł. Widać, że te koszty niestety lawinowo rosną wraz z kwestią technologii w tym zakresie. Oczywiście na ten aspekt ekonomiczny – jak tutaj pan dyrektor z ministerstwa mówił – także zwracaliśmy uwagę. Tu oczywiście w dokumentacji jest napisane, że my w pewien sposób tłumaczymy samorządy. Biorąc pod uwagę tę analizę kosztów zarówno zakupowych, jak i przede wszystkim wzrostów cen nośników energii elektrycznej, siłą rzeczy także pewna analiza ekonomiczna wskazywała rzeczywiście na pewną wątpliwość. Oczywiście zostaje to, co tutaj pani powiedziała – zasadność z punktu widzenia ekologicznego. Ale z punktu widzenia ekonomicznego to już zaczyna być mocno wątpliwe.

Poseł Janusz Śniadek (PiS):

A kryteria pożarowe. Mówi się o trudnościach z gaszeniem elektryków.

P.o. dyrektor Delegatury NIK w Łodzi Piotr Walczak:

Panie posle, z analiz wynika, że jeśli chodzi o liczbę samochodów zapalonych na 100, to wbrew pozorom elektryczne samochody są dość bezpieczne. Na pierwszym miejscu są samochody z napędem gazowym, czyli LNG i CNG, później samochody spalinowe, dopiero potem elektryczne. Rzeczywiście jest problem inny – z ugaszeniem takiego samochodu. Powiem tak – nie spotkaliśmy się z tym problemem przy kontroli. Żaden z samorządów nie zgłosił tego rodzaju problemu, a więc na dzień... Ale też zwracam uwagę na symboliczną ilość tych pojazdów we flotach samorządów. W związku z tym nawet statystycznie jest to mało prawdopodobne, żebyśmy dzisiaj coś takiego spotkali. Na pewno będzie to następny problem, który będzie wymagał pochylenia się. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję. Ktoś z państwa?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

Nawiązując do pytania pana posła w kontekście Izery i Electromobility Poland, to tak jak przedstawiciele Najwyższej Izby Kontroli powiedzieli – kontrola jest prowadzona, finalizowana i raport będzie. Z drugiej strony też warto zaznaczyć, że spółka Electromobility Poland jest spółką Skarbu Państwa, w której tym momencie chyba 80% udziałów ma Skarb Państwa. W związku z tym i nadzór bezpośredni nad tą spółką ma, zgodnie z rozporządzeniem, prezes Rady Ministrów. W związku z tym Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie posiada informacji co do realizacji tego projektu – z uwagi na to, że to, co się tam dzieje, jest objęte tajemnicą handlową. A nie mamy żadnych uprawnień nadzorczych w stosunku do tego projektu. Wiem, że przedstawicielami rady nadzorczej są przedstawiciele Ministerstwa Finansów i Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Ja jeszcze tylko może dodam, że była mowa o produkcji w Polsce. Kwestia Izery to jest inna sprawa. Natomiast autobusy elektryczne w Polsce produkujemy – bardziej składowy. Jest to Solaris, Volvo, Ursus, które składają w Polsce. Na przykład Solaris dość ładnie wchodzi w przetargi, także zagraniczne. Polskie elektryczne solarisy możemy zobaczyć również w Europie. Kwestią, którą tutaj my jako Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej wnosiliśmy w uwagach do raportu NIK – z ustawy o elektromobilności, mówiąc kolokwialnie, wypadły tramwaje, które w ramach programu też wspierają... One też mają zakup elektryczny... Tutaj jest dość duża produkcja Polska – w Polsce i na zewnątrz. To dość mocno wspierana w tej chwili dziedzina transportu miejskiego – czyli transport szynowy w miastach. Może nie do końca wpisujące się to w temat kon-

troli NIK, ale na pewno w zwiększanie udziału tego czystego elektrycznego transportu publicznego w miastach.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Dziękuję bardzo. Komisja zapoznała się z informacją, zapoznała się z wyjaśnieniami przedłożonymi Komisji przez przedstawicieli poszczególnych resortów. Dziękuję państwu bardzo. Na tym zamykam ten punkt. Jeszcze przejdziemy teraz do naszych spraw organizacyjnych wewnątrz Komisji.

Proszę państwa, w przyszłym tygodniu odbędą się dwa posiedzenia Komisji – w czwartek o godz. 11:00 i o godz. 12:00. To będą posiedzenia z możliwością zdalnego uczestnictwa. Na tych posiedzeniach omówimy sobie wykonanie budżetu Państwowej Inspekcji Pracy i wykonanie budżetu Najwyższej Izby Kontroli.

Do widzenia jeszcze raz.

Dodatkowo informuję państwa, że o godz. 9:00 odbędzie się spotkanie z delegacją komisji do spraw kontroli finansowej Indonezji. Przyjedzie bardzo liczna ekipa, około 14 osób. Także zapraszam państwa na to spotkanie. Potem będą te posiedzenia Komisji. To tyle. Proszę, pan poseł Kostuś.

Poseł Tomasz Kostuś (KO):

Panie przewodniczący, czy jest przewidziana rewizyta do Indonezji celem zapoznania się z doświadczeniami indonezyjskimi tam na miejscu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

Ale tylko w jednym przypadku. Jak wybory zakończą się wygraną.

Poseł Tomasz Kostuś (KO):

Ale czyją?

Poseł Bożena Borys-Szopa (PiS):

Wiadomo.

Przewodniczący poseł Wojciech Szarama (PiS):

I teraz dziękuję państwu bardzo. Za chwilę rozpoczniemy posiedzenie prezydium Komisji, ponieważ musimy wyznaczyć koreferentów. To będzie bardzo krótkie posiedzenie prezydium, ale ponieważ są wszyscy, to proszę państwa o pozostanie. Zresztą wszyscy członkowie Komisji również mogą pozostać.

Dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji. Przypominam, że o godz. 17:00 rozpoczniemy kolejne posiedzenie, na którym omówimy kolejny temat kontroli przeprowadzonej przez NIK. Dziękuję bardzo.