Elektrobujdy premiera Morawieckiego

29 listopada 2020

To ostateczny koniec wielkiego, propagandowego kłamstwa rządu PiS. Szkoda tylko już zmarnowanych – i marnowanych nadal – milionów złotych, ściąganych od podatników.

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.

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.

Według danych Międzynarodowej Agencji Energetycznej w 2019 roku globalny rynek osobowych samochodów elektrycznych osiągnął wielkość 7,2 mln sztuk. Liderem w tej dziedzinie są Chiny, gdzie prawie 3,4 mln samochodów ma napęd elektryczny, co stanowi 47 proc. wszystkich samochodów elektrycznych na świecie, a tylko w ubiegłym roku sprzedano 1,06 mln nowych. Na drugim miejscu była Europa z liczbą 1,7 mln samochodów elektrycznych, w tym 561 tys. nowych nabytych w 2019 r. W Norwegii sprzedano około 80 tys. samochodów elektrycznych, w Niemczech 109 tys., a w Wielkiej Brytanii 75 tys. szt.

Polska na tym tle wypada blado. Według Licznika Elektromobilności prowadzonego przez Obserwatorium Rynku Paliw Alternatywnych, na koniec 2019 r. po polskich drogach jeździło łącznie 8637 elektrycznych samochodów osobowych, a przybyło ich zaledwie 4003.

Program Rozwoju Elektromobilności to jeden ze strategicznych programów opublikowanej w 2016 r. Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) premiera Morawieckiego. Przewidziano w nim m. in. program E-bus, który miał stymulować projektowanie i produkcję polskich pojazdów elektrycznych na potrzeby komunikacji miejskiej. Z kolei program Samochód Elektryczny miał wspierać rozwój technologii, produkcji i rynku samochodów elektrycznych.

W marcu 2017 roku Rada Ministrów przyjęła Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości" oraz Krajowe Ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Według Krajowych Ram polityki, do 2025 r. po polskich drogach ma jeździć milion pojazdów elektrycznych. Z kolei ustawą o elektromobilności wprowadzono obowiązek wykorzystywania samochodów elektrycznych przez instytucje publiczne oraz do świadczenia zadań publicznych. Dla poszczególnych okresów określono minimalną wielkość udziału samochodów elektrycznych we flotach. Wszystko to było oczywiście propagandową bujdą, ale co innego tak przypuszczać, a co innego udowodnić czarno na białym, jak uczyniła to teraz Najwyższa Izba Kontroli.

NIK sprawdziła czy PiS-owska administracja publiczna zapewniła skuteczną realizację zadań dotyczących rozwoju elektromobilności w Polsce. Oczywiście nie zapewniła. Kontrola została przeprowadzona w Ministerstwie Energii (obecnie Ministerstwo Aktywów Państwowych), Narodowym Centrum Badań i Rozwoju oraz w 26 urzędach miast. Objęła lata 2016 – 2019.

Elektromobilność w Polsce jest nadal na etapie początkowym, mimo upływu lat od zaprezentowania planów jej rozwoju. Wizja elektromobilności zawarta w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, ujęta następnie w rządowych dokumentach operacyjnych, nie jest realizowana w przewidywanym kształcie. Winne były opóźnienia w realizacji poszczególnych zadań oraz brak konsekwencji we wdrażaniu zaplanowanych

instrumentów.

„Istnieje duże ryzyko, że założony w rządowym dokumencie cel 1 mln zarejestrowanych pojazdów elektrycznych w 2025 roku nie zostanie osiągnięty. Już teraz wiadomo z wysokim prawdopodobieństwem, że nie zostanie zrealizowany cel zarejestrowania w Polsce do 2020 roku 50 tys. pojazdów elektrycznych" – twierdzi NIK.

Do końca lipca 2020 roku zarejestrowano tylko 13 057 pojazdów elektrycznych – ok. 26 proc. celu na 2020 r. Nawet w rządowych dokumentach strategicznych przyjmowanych w 2019 r. stopniowo wycofywano się z wizji miliona pojazdów elektrycznych w 2025 r. W Strategii Zrównoważonego Transportu do 2030 r. założono, że flota samochodów elektrycznych docelowo będzie liczyła 600 tys. sztuk.

Liczba ogólnodostępnych punktów ładowania też jest niższa niż planowana. Według danych zawartych w Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, do końca 2019 r. uruchomiono 1307 takich punktów, czyli 20,4 proc. ich liczby przewidywanej w Krajowych ramach polityki do osiągnięcia w 2020 r. Koszty budowy i funkcjonowania infrastruktury okazały się za wysokie przy ograniczonym rynku pojazdów elektrycznych. Ze skontrolowanych 21 miast o liczbie mieszkańców co najmniej 100 tys., tylko w Katowicach rozwój infrastruktury przekroczył próg określony w ustawie o elektromobilności na koniec 2020 r.

Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, który miał być źródłem wsparcia finansowego między innymi dla samorządów i instytucji publicznych, nie spełnił swej roli. Rząd oczywiście nie wdrożył systemu bezpośrednich dopłat do nabycia samochodów elektrycznych oraz dla rozwoju infrastruktury ładowania. Powodem były istotne opóźnienia przy wprowadzaniu regulacji prawnych.

Minister Aktywów Państwowych Jacek Sasin dopiero pod koniec grudnia 2019 r. wydał kluczowe rozporządzenia do ustawy o FNT,

które praktycznie nie weszły w życie. Zamiast dopłat, środki finansowe z funduszu w łącznej wysokości 684 tys. zł zostały przeznaczone na obsługę funduszu (w tym na zarobki urzędników), który nie zadziałał operacyjnie.

Niepewna jest przyszłość elektromobilności w samorządach. Wzorcową rolę we wdrażaniu elektromobilności miały odegrać m.in. samorządy poprzez nabywanie pojazdów elektrycznych do flot urzędów ich obsługujących, wykonujących zdania publiczne lub flot wykonujących te zadania przez podmioty zewnętrzne jak również flot komunikacji miejskiej. Aż 79 proc. skontrolowanych miast w końcu 2019 r. nie miało we flocie urzędu żadnego samochodu elektrycznego. To wina rządu PiS, który nie zapewnił dofinansowania z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu oraz wspierania innych form nabywania pojazdów elektrycznych niż zakup. Problemem są także nierealne terminy zawarte w ustawie, dotyczące pojazdów używanych do wykonywania zadań publicznych.

Miasta wskazują, że na polskim rynku brak specjalistycznych samochodów z wymaganym napędem elektrycznym lub gazowym, więc 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" – wskazuje NIK.

Najbardziej zaawansowana jest realizacja obowiązku 5 proc. udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie transportu publicznego od 1 stycznia 2021 r. Na koniec 2019 r. ten obowiązek zrealizowało 29 proc. jednostek, dzięki wsparciu z funduszy unijnych.

„Opóźnione są prace nad wszystkimi projektami budowy pojazdów elektrycznych, a błędne decyzje skutkowały nieefektywnym wydaniem co najmniej 7 mln zł" – podkreśla NIK. W ramach programu Bezemisyjny Transport Publiczny, Narodowe Centrum Badań i Rozwoju zaplanowało opracowanie i dostawę do 2023 r. około 1000 innowacyjnych, bezemisyjnych autobusów transportu

publicznego do jednostek samorządów terytorialnych. Plan był oczywiście lipny. „Brak odpowiednich analiz sprawił, że postawiono nierealne w polskich warunkach gospodarczych wymagania. Nie były one dostosowane do potrzeb miast, które oczekiwały prostego, taniego, niezawodnego i niskoemisyjnego pojazdu” – dodaje NIK.

Ostatecznie w kwietniu 2020 r. NCBiR zrezygnowało z programu. Wydatki na jego realizację w kwocie ponad 7 mln zł okazały się więc nieefektywne, a miasta, które brały w nim udział zostały pozbawione gwarancji otrzymania bezzwrotnego wsparcia dla nabycia autobusów zeroemisyjnych. Także i trwające od 2017 r. prace NCBR nad programem e-Van nie przyniosły dotychczas zaplanowanych efektów i do końca 2019 r. pozostawał on w fazie koncepcyjnej (wiadomo, na snuciu „koncepcji” najlepiej się w Polsce zarabia).

Rozpoczęty w styczniu 2017 r. projekt uruchomienia produkcji polskiego samochodu elektrycznego wciąż pozostaje na początkowym etapie – czyli przedstawienia dwóch prototypów w lipcu 2020 r. (miało być pięć, i to jeżdżących prototypów, na czerwiec 2018 r.).

W latach 2016 – 2019 dyrektorem Narodowego Centrum Badań i Rozwoju był prof. Maciej P. Chorowski. Został wprawdzie odwołany, ale zaraz „rzucono” go na intratne stanowisko prezesa Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Nie sprawdzają się też strefy czystego transportu w miastach. 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. Zakaz wjazdu wszystkich samochodów z silnikami spalinowymi okazał się zbyt restrykcyjny w realiach krajowych. W praktyce strefa czystego transportu przekształciłaby się bowiem w strefę zamkniętą dla ruchu.

Analiza NIK jest druzgocącym obnażeniem indolencji i lenistwa rządów Prawa i Sprawiedliwości. Ale elektryczne bujdy premiera to wciąż złota żyła dla urzędników w różnych instytucjach, którzy świetnie zarabiają na uczestniczeniu w rządowej fikcji elektromobilności.

Autorstwo: AL
Źródło: Trybuna.info