



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.5170.2023

Kraków, 10 1 CZE. 2023

Pan
Łukasz Gibała
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie najmu pojazdów elektrycznych dla miejskich jednostek i spółek, przekazaną przez Pana Rafała Komarewicza, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 24 maja 2023 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Zgodnie z ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o *elektromobilności i paliwach alternatywnych* (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 875), od 1 stycznia 2022 r. każda gmina powyżej 50 000 mieszkańców jest zobowiązana do posiadania pojazdów elektrycznych we flotach urzędów i jednostek samorządowych w ilości minimum 10%. Dodatkowo samorzady muszą zapewnić, że udział aut elektrycznych we flocie pojazdów służbowych będzie sukcesywnie wzrastał i do 2025 r. wyniesie 30%. W Gminie Miejskiej Kraków działania zmierzające do wypełnienia ustawowych wymogów rozpoczęto już dwa lata wcześniej w 2019 r., kiedy wynajęto na okres trzech lat 47 samochodów elektrycznych.

Działania w celu wypełnienia zapisów ww. ustawy zostały zlecone spółce Krakowski Holding Komunalny. W 2018 r. została powołana grupa zakupowa dla pojazdów elektrycznych, której celem jest realizacja obowiązku posiadania we flocie pojazdów Gminy co najmniej 10% pojazdów elektrycznych, a od roku 2025 co najmniej 30%.

W związku z przeprowadzoną kontrolą w 2020 r. został opublikowany raport Najwyższej Izby Kontroli, w którym Kraków został oceniony jednoznacznie pozytywnie. *„Tylko 18% skontrolowanych miast przed ustawowym terminem spełniło obowiązek 10% udziału 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”*. Zarówno w Krakowie, jak i we Wrocławiu zdecydowano się na najem samochodów elektrycznych.

Przyjęte rozwiązanie w postaci najmu na okres 3 lat zapewniło wypełnienie wymaganych przepisami ww. ustawy minimów. Warto zaznaczyć, że szacunkowe oszczędności w postaci efektu skali, wynikające z powołania grupy zakupowej, w związku z przygotowaniem i przeprowadzeniem postępowań przetargowych na samochody elektryczne i stacje ładowania, wyniosły ok. 2 350 000 zł.

Na potrzeby przygotowania kolejnego postępowania przetargowego KHK, bazując na dotychczasowych doświadczeniach z trzyletniego użytkowania floty 47 pojazdów elektrycznych, dokonał po raz kolejny weryfikacji form pozyskania pojazdów elektrycznych dla Gminy. Weryfikacja ta obejmowała:

- uwarunkowania formalno-prawne planowanych działań,
- charakterystykę sytuacji rynkowej w obszarze e-mobilności,
- analizę potrzeb zamawiającego,
- analizę wpływu rozpatrywanych form nabycia i korzystania z e-floty na finanse Gminy, w ramach której przeanalizowano warianty zakupu leasingu operacyjnego oraz długotrwałego wynajmu pojazdów w układzie analizy wielowariantowej.

Główne wnioski wskazują na:

- relatywnie młody wiek technologii, która jest narażona również na skutki przyspieszonego starzenia, wynikające z tempa rozwoju technologii – nowe, pojawiające się co roku rozwiązania w ramach tej technologii mogą być na tyle lepsze i tańsze, że wpłyną na szybką utratę wartości technologii starszej o zaledwie 5 lat (zwłaszcza przy równoległej implementacji technologii samochodów autonomicznych),
- wysokie prawdopodobieństwo pojawienia się istotnych kosztów dodatkowych, w szczególności związane z naprawami układów napędowych (baterie pokładowe). Przy intensywnym eksploataowaniu po okresie 5 - 7 lat, koszty te mogą w skrajnej sytuacji być zbliżone do wartości rynkowej samochodu pięcioletniego, Ponadto zwracam również uwagę, że:
- w ramach prowadzonego postępowania o zamówienie publiczne, zwiększył się rodzaj zamawianych pojazdów – pojawiły się w nim dodatkowo pojazdy wieloosobowe (powyżej 5 osób) oraz pojazdy dostawcze, które zaliczyć należy do wciąż weryfikowanych (od strony przydatności do użytkowania w warunkach roboczych) rodzajów pojazdów elektrycznych.
- kwestią wymagającą szczególnej uwagi, na obecnym stanie rozwoju technologii napędów elektrycznych, jest zmniejszająca się z czasem pojemność baterii elektrycznych, co powoduje spadek zasięgów poszczególnych pojazdów oraz rosnąca z czasem skala awarii komponentów napędu elektrycznego, które są niezwykle kosztowne w naprawie. W przypadku najmu ryzyko poniesienia tych kosztów spoczywa na wynajmującym,
- kluczowym aspektem dla wyboru najmu był również skok technologiczny w zasięgu na jednym ładowaniu baterii. Aktualnie produkowane pojazdy elektryczne posiadają 450 - 550 km zasięgu, w porównaniu z pojazdami np. z poprzedniego zlecenia, gdzie zasięg wynosił ok. 250 km.
- istotnym aspektem była kwestia obsługi serwisowej, która wliczona jest w cenę najmu, co za tym idzie, ryzyko ponoszenia potencjalnie znaczących kosztów napraw przejmują na siebie wynajmujący. Mając na uwadze doświadczenia zgromadzone przez KHK SA na przestrzeni poprzednich 3 lat, bateria w pojazdach elektrycznych jest najbardziej awaryjną częścią pojazdów.

Szacując opłacalność wybranej formuły pozyskania gminnych pojazdów elektrycznych, należy również zwrócić uwagę, że koszty kalkulacyjne miesięcznej raty najmu, zawierają usługi, które wymagają poniesienia dodatkowych kosztów przez właściciela pojazdu (oprócz samego kosztu zakupu), a które są wkalkulowane w cenę najmu, w tym:

1. wykupienie pełnego ubezpieczenia pojazdu (AC, OC, NNW, Assistance) - co daje w ciągu 36 miesięcy umowy najmu dla 89 pojazdów kwotę ok 1 335 000 zł,

2. koszty corocznego serwisowania 89 pojazdów - w okresie 3 lat jest to szacunkowa kwota około 270 000 zł,
3. zakup kompletu opon zimowych - w ramach najmu, jednostki otrzymały dodatkowe komplety opon zimowych, których koszt dla 89 pojazdów wynosi około 240 000 zł,
4. koszty sezonowej wymiany opon - w okresie 3 lat dla 89 pojazdów - około 9 000 zł,
5. koszt przechowywania 89 kompletów opon na wymianę sezonową w okresie 3 lat - około 55 000 zł.

Dodatkowo w cenie najmu jest usługa dostarczenia do 4 godzin od zgłoszenia awarii lub kolizji (bez względu na to kto jest sprawcą kolizji), auta zastępczego na cały okres naprawy pojazdu (koszt samochodu zastępczego za 1 dzień to około 100 zł), a jeżeli naprawa wynosi dłużej niż 60 dni, to wynajmujący dostarcza nowy samochód elektryczny. Ponadto wszelkie sprawy związane z realizacją zgłoszeń serwisowych gwarancyjnych załatwia wynajmujący, co ma znaczenie, zważywszy na awaryjność baterii w samochodach, które powodowały konieczność wymiany baterii na nowe.

Sumując koszty możliwe do oszacowania (poza kosztami samochodów zastępczych i kosztami dochodzenia roszczeń z tytułu gwarancji), czyli koszty usług wyszczególnionych w punktach od 1 do 5, stwierdzić należy, że przekraczają one kwotę 2 mln zł. Oznacza to, że do ceny zakupu 89 pojazdów zeroemisyjnych należy dodatkowo doliczyć około 2 mln zł w skali 3 lat, nie wspominając o problemach związanych ze sprzedażą używanych aut elektrycznych i dodatkowych kosztach, niezbędnych do poniesienia w ramach utrzymania floty starszych niż trzyletnie pojazdy elektryczne.

Mając na uwadze powyższe, wskazać należy, że:

- rynek samochodów elektrycznych znajduje się dopiero w początkowej fazie dynamicznego rozwoju,
- znaczenie pojazdów elektrycznych na rynku motoryzacyjnym będzie sukcesywnie rosło, ale proces zmiany jakościowej i struktury rynku motoryzacyjnego będzie trwał jeszcze wiele lat,
- liczba niewiadomych i ryzyk związanych z obecnie oferowanymi pojazdami jest ciągle jeszcze bardzo duża, co przekłada się na znaczny (w porównaniu z samochodami spalinowymi) spadek wartości używanych pojazdów elektrycznych w czasie.

Wymienione powyżej okoliczności wskazują, że obecnie w kontekście rozłożonych w czasie obciążeń budżetowych, tempa rozwoju technologii napędów elektrycznych, w szczególności spadku pojemności baterii pojazdów w czasie oraz rosnącej wraz upływem czasu awaryjności baterii elektrycznych, optymalnym rozwiązaniem pozyskania pojazdów zeroemisyjnych jest najem.

Ad 2.

Sposób nabycia pojazdu nie ma znaczenia dla wysokości dofinansowania z programu „Mój elektryk”. Dotacje w tej samej wysokości otrzymają podmioty, które: zakupiły pojazd, pozyskały go w formule najmu bądź leasingu, na co najmniej 2 lata. Wysokość dofinansowania kształtuje się w zależności od kategorii pojazdów i ilości realnie przejechanych kilometrów. Należy jednakże zwrócić uwagę, że nieosiągnięcie deklarowanego przebiegu rocznego powoduje utratę dofinansowania w odpowiedniej wysokości.

Ad 3.

W związku z podniesioną w pytaniu kwestią dotyczącą ilości pojazdów dla których składane są wnioski o dotację, wyjaśniam:

- informacja zawarta w oficjalnych komunikatach dotyczyła wyłącznie części pojazdów, która była dostępna do odbioru w chwili jej opublikowania. Zgodnie z warunkami Programu „Mój elektryk”, wnioski o dofinansowanie można składać wyłącznie na konkretne pojazdy wyprodukowane, dostarczone i zarejestrowane.
- warunki otrzymania dotacji opisane w dokumentacji ww. programu, w podrozdziale 7.3 Warunki dofinansowania, pkt 1) stanowią, cyt. „dofinansowanie nie będzie udzielane na przedsięwzięcia, których koszty zostały dofinansowane z publicznych środków krajowych lub zagranicznych (...)”.

Z uwagi na fakt, że środki na działalność m.in. miejskich instytucji kultury przekazywane są z budżetu Gminy w formie dotacji (podmiotowych, celowych) Krakowski Holding Komunalny SA w Krakowie zwrócił się do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej o zajęcie stanowiska, czy w przypadku niektórych jednostek grupy zakupowej zachodzą przesłanki podwójnego finansowania. W udzielonej odpowiedzi wskazano m.in., że zacytowany powyżej zapis programu „Mój elektryk” uniemożliwia otrzymanie dotacji, jeżeli doszło do dofinansowania zakupu z otrzymanych na ten cel środków publicznych w formule dotacji celowej.



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA
Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu
3. Krakowski Holding Komunalny SA w Krakowie
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. aa