



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji

KGP.410.008.05.2019

Wojciech Szczurek  
Prezydent Miasta Gdyni  
Urząd Miasta Gdyni  
al. Marszałka Piłsudskiego 52/54  
81-382 Gdynia

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

*P/19/020 - Wsparcie rozwoju elektromobilności*

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Gdyni <sup>1</sup> , al. Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia
Kierownik jednostki kontrolowanej	Wojciech Szczurek, Prezydent Miasta Gdyni od 28 października 1998 r. (akta kontroli str.3,4)
Zakres przedmiotowy kontroli	Realizacja zadań w zakresie tworzenia infrastruktury oraz innych warunków rozwoju elektromobilności. Realizacja zadań dotyczących rozwoju floty autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej. Realizacja zadań w zakresie zapewnienia udziału pojazdów zeroemisyjnych w działalności urzędu gminy oraz zero i niskoemisyjnych w wykonywaniu zadań publicznych przez gminę.
Okres objęty kontrolą	1 stycznia 2016 r. do 30 czerwca 2019 r. (z uwzględnieniem faktów i dowodów wykraczających poza ten okres, istotnych dla celów kontroli)
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>2</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji
Kontroler	Piotr Piątkiewicz, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KGP/77/2019 z dnia 21 sierpnia 2019 r. (akta kontroli str.1-2)

<sup>1</sup> Dalej: Urząd Miasta lub UM.

<sup>2</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 489, ze zm. dalej: *ustawa o NIK*.

## II. Ocena ogólna<sup>3</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

Władze gminy miejskiej Gdyni<sup>4</sup> w latach 2016-2019 podejmowały skuteczne działania w obszarze elektryfikacji zbiorowego transportu publicznego. Udział pojazdów zeroemisyjnych wykorzystywanych w komunikacji miejskiej w całości wykorzystywanej floty pojazdów wynosił około 26%, czym już wypełniono wymogi art. 68 ust. 4 *ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych*<sup>5</sup> ustalone do osiągnięcia w przyszłych terminach<sup>6</sup>. Jednocześnie Gmina podjęła działania w zakresie zwiększenia elektryfikacji linii autobusowych poprzez stopniowe wprowadzanie pojazdów zeroemisyjnych do obsługi linii gdyńskiej komunikacji miejskiej. Działania te były prowadzone zgodnie z przepisami i wynikały z *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni* oraz innych dokumentów określających politykę Gminy w zakresie rozwoju taboru zeroemisyjnego komunikacji miejskiej. Prowadzone działania wpłynęły na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza w Gminie przez transport publiczny. NIK pozytywnie ocenia fakt realizacji przez Gminę szeregu projektów związanych z rozwojem zrównoważonej mobilności miejskiej.

NIK jednak zauważa, iż bez realnego wzrostu ogólnodostępnych punktów ładowania samochodów elektrycznych działania Gminy, w tym promocyjne mogą posiadać obniżoną skuteczność. NIK zauważając zainicjowanie przez Gminę działania w obszarze rozwoju ogólnodostępnych punktów ładowania samochodów elektrycznych, zwraca jednak uwagę na potrzebę ich zintensyfikowania. Liczba sześciu ogólnodostępnych punktów ładowania i zaplanowanie przeprowadzenia postępowań na wydzierżawienie miejsc pod budowę stacji ładowania dopiero w IV kwartale 2019 r. jak również standardowy czas realizacji budowy punktu ładowania wskazuje na ryzyko nieosiągnięcia ustawowego limitu 210 ogólnodostępnych punktów ładowania do końca 2020 r. Zatem Gmina będzie zobowiązana w porozumieniu z lokalnym OSD<sup>7</sup> do sporządzenia planu budowy ogólnodostępnych punktów ładowania, o którym mowa w art. 62 *ustawy o elektromobilności*, który będzie realizowany przez właściwego operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

NIK zwraca także uwagę, że stan zaawansowania realizacji obowiązków wynikających z art. 68 ust. 2 i 3 *ustawy o elektromobilności* był niski. We flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym Miasto urządzie nie było pojazdów elektrycznych. Miasto nie podjęło dotychczas działań w zakresie pozyskania takich pojazdów do floty urzędu. Gmina posiadała tylko częściowe informacje w zakresie realizacji limitu 10% udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 *ustawy o elektromobilności* zleczonych podmiotom zewnętrznym. Zdaniem NIK przesunięcie terminu realizacji limitów ustawowych o dwa lata stworzyło realną możliwość wywiązania się Gminy z obowiązków ustawowych, pod warunkiem podjęcia intensywnych działań z jej strony w tym obszarze.

Stwierdzona w trakcie kontroli nieprawidłowość polegała na dwumiesięcznym opóźnieniu w opracowaniu i przedstawieniu do przyjęcia aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego<sup>8</sup> dla Miasta Gdyni.

<sup>3</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>4</sup> Dalej: Miasto, Gmina lub Gdynia.

<sup>5</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1124, ze zm. Dalej: *ustawa o elektromobilności*.

<sup>6</sup> Gmina już osiągnęła wymogi określone przez ustawodawcę na dzień 1 stycznia 2025 r.

<sup>7</sup> ENERGA Operator SA.

<sup>8</sup> O którym mowa w art. 9 ust.1 pkt 1 *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz.U. z 2018 r. poz. 2016, ze zm.).

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe<sup>9</sup> kontrolowanej działalności

#### 1. Realizacja zadań w zakresie tworzenia infrastruktury oraz innych warunków rozwoju elektromobilności

Opis stanu faktycznego<sup>90</sup>

W okresie objętym kontrolą Rada Miasta Gdyni nie przyjęła szczegółowej strategii rozwoju elektromobilności. Natomiast przyjęła następujące dokumenty strategiczne związane między innymi z rozwojem transportu elektrycznego:

- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Komunikacji Miejskiej w Gdyni oraz w Miastach i Gminach Objętych Porozumieniami Komunalnymi na lata 2014-2025<sup>10</sup> przyjęty uchwałą nr XL/815/14 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 lutego 2014 r.<sup>11</sup>,
- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni<sup>12</sup> przyjęty uchwałą nr XXV/629/16 Rady Miasta Gdyni z 26 października 2016 r.

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gdyni było zaplanowanie na lata 2016-2025 usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze Gdyni i gmin, które zawarły z Miastem porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego. Ten cel osiągany miał być między innymi, poprzez wykorzystywanie pojazdów w jak największym stopniu przyjaznych środowisku naturalnemu, opartych o niskoemisyjne, alternatywne technologie zasilania.

W dokumencie SUMP wyznaczone zostały dla Miasta cztery cele strategiczne, stanowiące główne kierunki działań, w tym w ramach celów w największym stopniu związanych z publicznym transportem zbiorowym: cel nr 2 – *Bezpieczny i efektywny system transportu*. Dla powyższego celu wyznaczono między innymi następujące działania:

- wzrost udziału niskoemisyjnych autobusów z silnikiem diesla spełniającym normę EURO VI (o 55 pojazdów) (podejmowanie działań od 2017 r.),
- rozwój bezemisyjnego transportu trolejbusowego poprzez zakup 30 trolejbusów i 21 sztuk baterii trakcyjnych (podejmowanie działań od 2017 r.),
- zastąpienie autobusów z silnikiem diesla pojazdami o napędzie elektrycznym na jednej z linii autobusowych na sieci ZKM Gdynia (prace studialne w ramach programu ELIPTIC 2018 r.).

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego<sup>13</sup>, po aktualizacji dokonanej uchwałą Rady Miasta nr XI/342/19 z dnia 28 sierpnia 2019 r., założono wzrost wykorzystania zeroemisyjnych pojazdów transportu indywidualnego wśród mieszkańców Gdyni w oparciu o rozwój elementów infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, umożliwienie rozwoju nowych usług transportowych opartych na flocie pojazdów elektrycznych, w tym w ramach systemu e-car sharing, e-scooter sharing, e-bike sharing i e-cargo bike sharing.

Gdynia uczestniczyła w konkursie o dofinansowanie opracowania *Strategii rozwoju elektromobilności dla Gminy Miasta Gdyni do roku 2035* ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej<sup>14</sup> w ramach programu

<sup>9</sup> Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

<sup>10</sup> Dalej: Plan transportowy.

<sup>11</sup> Zaktualizowany uchwałą nr XX/451/16 Rady Miasta Gdyni z 20 kwietnia 2016 r oraz uchwałą VIII/255/19 Rady Miasta Gdyni z 24 kwietnia 2019 r.

<sup>12</sup> Dalej: SUMP.

<sup>13</sup> Uchwalone uchwałą nr XI/190/15 Rady Miasta Gdyni z 26 sierpnia 2015 roku.

<sup>14</sup> Dalej: NFOŚiGW.

priorytetowego GEPARD II – transport niskoemisyjny Część 2) Strategia Rozwoju Elektromobilności. W wyniku postępowania konkursowego wniosek Miasta został zakwalifikowany do programu (kwota dofinansowania 100 tys. zł). Według wyjaśnień Prezydenta Miasta Gdynia<sup>15</sup> Miasto było na końcowym etapie negocjacji z NFOŚiGW.

(akta kontroli str. 5,6, 20, 21, 33-38, 76-85, 183-191)

Minister Energii nie zwracał się do Miasta o współudział w realizacji działań związanych z *Planem Rozwoju Elektromobilności w Polsce*<sup>16</sup>.

Na dzień 31 grudnia 2018 r. liczba mieszkańców Gdyni wynosiła 246 309 osób. Zgodnie z art. 60 ust. 1 pkt 3 *ustawy o elektromobilności* do dnia 31 grudnia 2020 r. w Gdyni powinno być zatem zainstalowanych 100 punktów ładowania samochodów elektrycznych w ogólnie dostępnych stacjach ładowania.

W latach 2016-2018 w Gdyni funkcjonował jeden punkt ładowania, a na koniec pierwszego półrocza 2019 r. sześć punktów, z tego dwa o dużej i cztery o normalnej mocy ładowania. W 2016 r. w Gdyni zarejestrowanych było 8 samochodów elektrycznych a na koniec pierwszego półrocza 2019 r. ich liczba wzrosła do 115. Natomiast liczba samochodów hybrydowych typu *plug-in* w latach 2016-2019 (I poł.) wzrosła z 29 do 323 sztuk.

Miasto przeprowadziło analizy pod kątem lokalizacji stacji ładowania uwzględniając potrzeby mieszkańców i turystów odwiedzających Gdynię w okresie letnim. Pod uwagę zostały wzięte węzły przesiadkowe ustanowione miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, lokalizacje związane z miejscami kultury i wypoczynku, budynkami użyteczności publicznej oraz miejsca określone we współpracy z operatorem systemu carsharingowego planującego wprowadzenie samochodów elektrycznych do swojej oferty. W wyniku tych analiz Prezydent Miasta Gdyni dokonał wyboru lokalizacji pod instalację stacji ładowania pojazdów elektrycznych w 100 punktach ładowania.

Przy określeniu lokalizacji punktów ładowania współpracowano z lokalnym Operatorem Systemu Dystrybucyjnego (elektroenergetycznego) ENERGA Operator SA oraz ENERGA Obrót SA<sup>17</sup>. W dniu 11 kwietnia 2019 r. został podpisany list intencyjny z ENERGA Obrót o współpracy przy określeniu dostępności mocy przyłączeniowych we wskazanych przez Miasto lokalizacjach, przeznaczonych pod budowę ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych. W dniu 16 kwietnia 2019 r. Gmina przekazała do tej spółki listę 27 lokalizacji pod budowę stacji ładowania pojazdów elektrycznych na terenie Miasta w pasie drogowym pod budowę 54 punktów ładowania. Energa Obrót oceniła pozytywnie dostępność mocy przyłączeniowych dla wskazanych lokalizacji<sup>18</sup>.

Według wyjaśnień Prezydenta Miasta<sup>19</sup> w kolejnym kroku zostaną przekazane lokalizacje w obrębie parkingów. Gdynia nie planowała budowy własnej infrastruktury sieci ogólnodostępnych stacji ładowania EV<sup>20</sup>, a jedynie wydzierżawienie miejsc pod budowę tych stacji. W związku z tym Gdynia zamierzała przeprowadzić postępowanie w formie ogłoszenia wykazu miejsc przeznaczonych do wydzierżawienia na okres 3 lat, pod budowę stacji ładowania samochodów elektrycznych. Podmioty zainteresowane budową ogólnodostępnych stacji ładowania będą mogły zgłaszać chęć dzierżawy konkretnych lokalizacji oraz będą mogły przyjąć rolę operatora wy-

<sup>15</sup> Wyjaśnienia z dnia 10 października 2019 r.

<sup>16</sup> Przyjętym przez Radę Ministrów 16 marca 2017 r.

<sup>17</sup> Dalej Energa Obrót.

<sup>18</sup> Mail z dnia 2 sierpnia 2019 r. (założono moc przyłączeniową 22kW/ 1 punkt).

<sup>19</sup> Wyjaśnienia z dnia 10 października 2019 r.

<sup>20</sup> EV z. ang. *Electric Vehicle*.

budowanych przez siebie ogólnodostępnych punktów ładowania EV. Postępowanie miało być przeprowadzone w IV kwartale 2019 r., co miało umożliwić określenie do końca roku liczby stacji, jaka zostanie zrealizowana w 2020 r.

(akta kontroli str.21-23, 59, 236-243)

W Gminie nie prowadzono szczegółowych analiz pod kątem stworzenia w obrębie miasta stref czystego transportu, natomiast badano zdanie mieszkańców w kwestii ograniczenia ruchu samochodowego w wybranych częściach miasta. W dniach 3-17 listopada 2017 r., w ramach badania opinii mieszkańców na temat carsharingu i elektromobilności, zapytano dorosłych mieszkańców Gdyni (wywiad telefoniczny z 502 osobami) o opinię na temat ograniczenia liczby aut w centrum Gdyni zarówno przez zamknięcie części miasta dla ruchu samochodów, jak i zmniejszenie liczby miejsc parkingowych. Wyniki badania były następujące: 40% gdynian uważało, że liczba samochodów w centrum powinna zostać ograniczona przez zamknięcie niektórych ulic dla ruchu, 17% respondentów zgadzało się, że powinno się to odbywać przez ograniczenie liczby miejsc parkingowych, 14% uważało, że należy wprowadzić oba te rozwiązania, natomiast 53% sądziło, że żadne z nich nie jest pożądane.

W związku z uzyskanymi wynikami badań, a także badaniami przeprowadzonymi w 2014 r., Miasto nie podjęło bardziej zaawansowanych działań na rzecz stref czystego transportu, poza wprowadzaniem miejsc parkingowych dla samochodów elektrycznych, stojaków dla rowerów czy ograniczaniem ruchu ciężarowego i tworzeniem specjalnych miejsc postojowych o ograniczonym czasie parkowania dla samochodów dostawczych w centrum Gdyni.

(akta kontroli str. 24, 86-109)

Gmina podejmowała następujące działania w zakresie promocji samochodów elektrycznych. I tak:

1. W 2017 r. wraz z dziesięcioma partnerami założyła klastę INNOeCAR. Działalność klastra INNOeCAR służyła tworzeniu korzystnych warunków dla rozwoju elektromobilności w regionie poprzez wspieranie innowacyjności, stymulowanie współpracy firm i instytucji państwowych i samorządowych oraz reprezentowanie wspólnych interesów członków klastra. W ramach działalności klastra zostały zorganizowane dwie konferencje poświęcone elektromobilności oraz przeprowadzone warsztaty dla firm i osób uczestniczących w konferencji, zainteresowanych potencjalnym udziałem w budowie miejskiego samochodu elektrycznego. W dniu 18 marca 2019 r. klastę INNOeCar został rozwiązany.
2. W 2018 r. Gdynia przystąpiła do międzynarodowego projektu CAR - Creating Automotive Renewal w ramach programu ramowego INTERREG South Baltic EU, trzeciej osi priorytetowej - Poprawa łączności transgranicznej w funkcjonalnym niebieskim i zielonym obszarze transportu. Projekt będzie trwał do grudnia 2020 r. W ramach projektu CAR zostaną zrealizowane zadania z różnych obszarów powiązanych z samochodami elektrycznymi, w tym takie jak:
  - opracowanie systemowe dla wdrożenia pojazdów elektrycznych (pojazdy elektryczne, stanowiska ładowania, rozwiązania płatnicze, modele biznesowe oraz informacje, panele dyskusyjne z firmami i organizacjami, które byłyby zainteresowane inwestowaniem we flotę pojazdów elektrycznych),
  - opracowanie założenia dla systemu obsługi infrastruktury stacji ładowania (informacji o stacjach, systemu dostępu i płatności - realizacji procesu ładowania).

W ramach projektu, w maju 2019 r. zostało zorganizowane seminarium *Wyzwania transformacji w obszarze samochodów elektrycznych*.

Na dzień 31 sierpnia 2019 r. wydatki Miasta na działania związane z promocją samochodów elektrycznych wyniosły 98 tys. zł.

(akta kontroli str.25-27, 234, 235)

Stwierdzone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK podjęte przez Miasto działania w zakresie tworzenia warunków na rzecz budowy ogólnodostępnych punktów ładowania nie skutkowały istotnym ich przyrostem w badanym okresie. Istniało ryzyko nieosiągnięcia na terenie Miasta limitu wynikającego z art. 60 ust.1 pkt 3 *ustawy o elektromobilności*, czyli 100 publicznie dostępnych punktów do końca 2020 r. Zatem Gmina będzie zobowiązana w porozumieniu z lokalnym OSD<sup>21</sup> do sporządzenia planu budowy ogólnodostępnych punktów ładowania, o którym mowa w art. 62 *ustawy o elektromobilności*, który będzie realizowany przez właściwego operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

OBSZAR

## 2. Realizacja zadań dotyczących rozwoju floty autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej

Opis stanu faktycznego

Organizatorem gdyńskiej komunikacji miejskiej był Prezydent Miasta. Zadania organizatora wypełniała jednostka budżetowa – Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni (dalej ZKM). Do statutowych zadań ZKM należały między innymi planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym na obszarze właściwości Miasta oraz gmin, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w tym zakresie, głównie poprzez opracowywanie rozkładów jazdy, kontraktowanie operatorów oraz bieżącą kontrolę i nadzór nad realizowanymi przewozami. Do zadań jednostki należało także oddziaływanie na politykę wymiany taboru, tworzenie i współtworzenie dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju lokalnego publicznego transportu zbiorowego, realizacja działań promocyjnych i marketingowych oraz administrowanie przystankami i dworcem autobusowym komunikacji regionalnej w Gdyni. Linie komunikacji miejskiej, poza Gdynią, obsługiwano na podstawie zawartych porozumień komunalnych także miasta Gdańsk, Redę, Rumie, Sopot i Wejherowo, gminę miejsko-wiejską Żukowo oraz gminy wiejskie: Kosakowo, Szemud i Wejherowo.

Według stanu na dzień 1 grudnia 2018 r. ZKM realizował obsługę komunikacyjną na 90 liniach, w tym 76 autobusowych i 14 trolejbusowych.

Spośród 76 obsługiwanych linii autobusowych 66 stanowiły linie komunikacyjne stałe dzienne, 7 stałe nocne i 3 sezonowe. Długość linii autobusowych wynosiła 1020 km, a trolejbusowych 177 km.

Według stanu na dzień 31 października 2018 r., ZKM zatrudniał do realizacji usług przewozowych ośmiu operatorów, w tym trzech komunalnych<sup>22</sup> oraz pięciu prywatnych.

Jedynym udziałowcem PKA, PKM i PKT była Gmina. Spółki pełniły rolę podmiotów wewnętrznych w rozumieniu prawodawstwa europejskiego i *ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* (ptz) – na podstawie powierzenia im tej funkcji uchwałami Rady Miasta Gdyni z 28 października 2009 r.<sup>23</sup>. Okres powierzenia określono na 10 lat – licząc od dnia 1 grudnia 2009 r.

<sup>21</sup> ENERGA Operator SA.

<sup>22</sup> Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (PKA), Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (PKM), Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (PKT).

<sup>23</sup> Odpowiednio nr: XXXVI/806/09 (PKA), XXXVI/807/09 (PKM), XXXVI/805/09 (PKT).

(akta kontroli str. 27-31, 60)

Od 2015 r. do 2018 r. liczba autobusów ogółem zwiększyła się o 7 do 257 sztuk, a trolejbusów o 4 do 90 sztuk. Na koniec 2018 r. wykorzystywany w komunikacji miejskiej tabor obejmował 347 pojazdów, w tym 225 autobusów o napędzie spalinowym (65%), 32 autobusy zasilane gazem ziemnym (9,2%) i 90 trolejbusów (25,8%). Autobusy z silnikami spalinowymi wyposażone były w silniki *diesla*. Spośród wszystkich 257 autobusów 167 stanowiły autobusy z klasą emisji spalin euro 2-5, a 59 z klasą emisji spalin euro 6.

W 2018 r. łącznie w komunikacji miejskiej pojazdy wykonały 15 749 tys. wozokilometrów, z tego autobusy o napędzie spalinowym 7912 tys. wzk (50,2%), autobusy zasilane gazem ziemnym 2 597 tys. wzk (16,5%) i trolejbusy 5 270 tys. wzk (33,4%).

Zgodnie z art. 68 ust 4 *ustawy o elektromobilności* Gmina powinna zapewnić udział autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów, co najmniej 5% od 1 stycznia 2021 r., 10% od 1 stycznia 2023 r. oraz 20% od 1 stycznia 2025 r. Według stanu na 1 stycznia 2019 r. we flocie 348 pojazdów Gmina użytkowała 90 trolejbusów, co oznaczało, że udział pojazdów zeroemisyjnych na 1 stycznia 2019 r. osiągnął poziom 25,8% ogólnej liczby pojazdów użytkowanych w zbiorowym transporcie publicznym.

(akta kontroli str. 28, 29, 61-69, 355-380)

W latach 2016-2018 przeprowadzono przetargi dotyczące odnowy taboru gdyńskiej komunikacji miejskiej związane z dwoma projektami z dofinansowaniem ze środków zewnętrznych:

- *Rozwój zrównoważonego transportu publicznego w Gdyni poprzez zakup ekologicznego taboru;*
- *Obniżenie zużycia energii i paliw w transporcie publicznym w Gdyni poprzez zakup bezemisyjnego taboru z napędem elektrycznym.*

Pierwszy projekt realizowany był ze wsparciem Unii Europejskiej ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Miasto zawarło z Centrum Unijnych Projektów Transportowych umowę o dofinansowanie tego projektu w czerwcu 2017 r. Projekt obejmował zakup 85 pojazdów komunikacji miejskiej, w tym 30 trolejbusów – 16 przegubowych i 14 standardowych oraz 55 autobusów zasilanych olejem napędowym – 32 przegubowych i 23 standardowe. Wszystkie trolejbusy wyposażono w baterie trakcyjne umożliwiające jazdę autonomiczną. Przedmiotem postępowań przetargowych nie była infrastruktura do eksploracji autobusów zeroemisyjnych, w tym urządzenia do ładowania baterii, gdyż trolejbusy ładowały swoje baterie z istniejącej na terenie Gdyni sieci trakcyjnej.

Projekt obejmował również zakup 21 dodatkowych baterii w celu doposażenia trolejbusów już eksploatowanych. Całkowity koszt projektu wynosił 169,2 mln zł, w tym dofinansowanie UE 103,2 mln zł. Dofinansowanie przewidziano w wysokości 75% wartości wydatków netto.

Realizacja dostaw taboru trolejbusowego i wymiany baterii nastąpiła w latach 2018-2019. Do dnia 30 czerwca 2019 r. dostarczono wszystkie trolejbusy zakupione w ramach projektu i wszystkie te pojazdy wprowadzono do eksploatacji. W tym samym terminie wykonawca dostarczył 14 baterii<sup>24</sup> do modernizowanych trolejbusów.

<sup>24</sup> Trolejbusy wyposażono w baterie przede wszystkim w celu umożliwienia wydłużenia obsługiwanych linii o odcinki niewyposażone w sieć trakcyjną. Możliwa przez to była obsługa trolejbusami pasażerów gdyńskiej komunikacji miejskiej w rejonach oddalonych od sieci trakcyjnej, bez konieczności ponoszenia wysokich nakładów na jej rozbudowę i utrzymanie, co pozwalało na skomunikowanie z centrum Miasta intensywnie rozwijających się nowych obszarów mieszkaniowych. Ponadto, możliwość wykorzystania pomocniczego źródła energii

Realizacja projektu, do końca I półrocza 2019 r. kosztowała 95 076,2 tys. zł, z czego Gmina poniosła wydatki w łącznej kwocie 35 470,9 tys. zł, a 55 423,3 tys. zł stanowiło dofinansowanie ze środków zewnętrznych.

Do 30 czerwca 2019 r. nie dostarczono żadnego z autobusów zakupionych w ramach projektu. Dostawy trolejbusów następowały z naruszeniem umownych terminów dostaw. Do 30 czerwca 2019 r. zostały wystawione noty księgowo na kary o łącznej wartości 11 653 tys. zł, z czego zapłaconych zostało 11 601,6 tys. zł. Według wyjaśnień Prezydenta Miasta<sup>25</sup> wykonawca usługi nie przedstawił konkretnych przyczyn opóźnień w dostawie trolejbusów.

(akta kontroli str.31-33, 69, 70, 268-315)

Drugi projekt realizowany był w ramach programu priorytetowego NFOŚiGW 3.2.2 System Zielonych inwestycji (GIS – Green Investment Scheme). Część 2. GEPARD – Bezemisyjny transport publiczny. W jego ramach przewidziano zakup sześciu pojazdów elektrycznych przeznaczonych do obsługi linii autobusowej 170. Elektrobusy, które zostaną dostarczone w ramach konkursu GEPARD będą wyposażone w baterie typu LTO o obniżonej pojemności około 100 kWh. Do ich ładowania zostanie wykorzystany innowacyjny system ładowania w ruchu In Motion Charching (IMC)<sup>26</sup>. Wartość projektu wynosiła 15,5 mln zł, w tym dofinansowanie z NFOŚiGW w wysokości 5 mln zł, a przewidywany okres realizacji – I połowa 2020 r. Do 30 czerwca 2019 r. z tytułu realizacji tego projektu Gmina nie poniosła żadnych kosztów. Termin dostawy autobusów określony został na dzień 18 lipca 2020 roku.

(akta kontroli str. 23, 24,32, 47-49,71,316-349)

Miasto oraz PKA w dniu 31 stycznia 2019 r. złożyli kolejny wniosek aplikacyjny o wsparcie środkami pomocowymi z Unii Europejskiej. W ramach Działania 6.1. *Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach* planowana była wymiana taboru obsługującego siedem linii autobusowych. Zakładano zakup 24 autobusów elektrycznych: 16 standardowych oraz 8 przegubowych z planowanym ich wprowadzeniem do eksploatacji w 2021 r. Autobusy będą korzystać z ładowarek zajezdniowych (wolne ładowanie nocne) oraz doładowywane będą w stacjach ładowania pantografowego. Autobusy te zastąpią najstarsze pojazdy obu gdyńskich autobusowych spółek komunalnych – zasilane olejem napędowym. Na dzień zakończenia czynności kontrolnych<sup>27</sup> projekt był w fazie oceny dokumentacji aplikacyjnej przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Postępowania związane z zakupem przez Gminę taboru dla potrzeb komunikacji miejskiej były zgodne między innymi z zapisami SUMP i uwzględniały cele wynikające z tego dokumentu. Postępowania o udzielanie zamówień publicznych prowadzono z zachowaniem wymogów określonych w *ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych*<sup>28</sup>, co stwierdzono na podstawie badania przebiegu tych postępowań. Zakres rzeczowy dostaw już zrealizowanych (30 trolejbusów) był zgodny z warunkami umowy.

---

przydatna była w sytuacji jazdy awaryjnej trolejbusu (zerwanie sieci, remont, wypadek drogowy, objazd, itp.). Wyposażenie nowych i posiadanych trolejbusów w baterie litowe, stwarzało nowe możliwości rozwoju połączeń trolejbusowych do osiedli dotychczas nimi nieobjętych.

<sup>25</sup> Wyjaśnienia Prezydenta Miasta z 10 października 2019 r.

<sup>26</sup> W trakcie poruszania się w obrębie sieci trolejbusowej, za pomocą pantografów umieszczonych na dachu pojazdu, będzie jednocześnie odbywał się proces ładowania baterii. Skumulowana w ten sposób energia umożliwi obsługę linii komunikacyjnych na których nie jest zainstalowana sieć trakcyjna. Zakładano, że przy szerszym zastosowaniu tego typu rozwiązania - IMC, całkowite pokrycie linii komunikacyjnej siecią trolejbusową może zostać ograniczone o około 30-50%. Zasięg pojazdu bez ładowania – jazda na bateriach, poza siecią trakcyjną zawiera się w przedziale 30-80 km w zależności od czynników zewnętrznych (topografia terenu, temperatura, ogrzewanie, etc.). Wybór tego typu elektrobusów był korzystny również z ekonomicznego punktu widzenia, z uwagi na wykorzystanie istniejącej już infrastruktury bez potrzeby jej dalszej rozbudowy.

<sup>27</sup> W dniu 18 października 2019 r.

<sup>28</sup> Dz.U. z 2019 r. poz. 1843.

(akta kontroli str. 32, 33, 266, 267)

Po realizacji projektu z programu GEPARD udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie transportu publicznego wzrośnie do ponad 27%. Natomiast osiągnięcie wymogu 30% udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów, przewidzianego w art. 36 ust. 1 *ustawy o elektromobilności* od dnia 1 stycznia 2028 r., będzie możliwe w przypadku zamiany na pojazdy zeroemisyjne kolejnych ośmiu pojazdów spalinowych.

(akta kontroli str. 42, 43)

W grudniu 2018 r. sporządzono<sup>29</sup> *Analizę Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu przez Gminę Gdynia usług komunikacji miejskiej*<sup>30</sup>. AKK została przekazana Ministrowi Energii, Ministrowi Środowiska oraz Ministrowi Przedsiębiorczości i Technologii w dniu 31 grudnia 2018 r.

Gmina zapewniła możliwość udziału społeczeństwa w opracowaniu AKK poprzez umieszczenie projektu w BIP Urzędu Miasta, na stronie internetowej [www.2030.gdynia.pl](http://www.2030.gdynia.pl) oraz wyznaczenie terminu na składanie uwag i wniosków. Złożono cztery uwagi, wszystkie od jednego wnioskodawcy<sup>31</sup>, które nie zostały uwzględnione w projekcie AKK.

(akta kontroli str. 39, 40, 110-124)

Analizę kosztów i korzyści wykonano, korzystając z wytycznych i przewodników do sporządzania takich analiz, opracowanych dla potrzeb projektów z dofinansowaniem unijnym. W obliczeniach wykorzystano m.in.:

- prognozy ekonomiczne, opracowane na podstawie *Zaktualizowanych wariantów rozwoju gospodarczego Polski*, o których mowa w podrozdziale 7.4 – *Założenia do analizy finansowej*;
- *Wytyczne w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020*;
- prognozy Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Przychody z biletów przyjęto na poziomie osiągniętym w 2017 r. Koszty eksploatacji (paliwo, gaz CNG, energia, materiały eksploatacyjne, remonty, ubezpieczenia, opony) dla eksploatowanych pojazdów przyjęto na podstawie kosztów wykonanych przez operatorów za 2017 r. oraz planowanych na 2018 r. lub wykonanych za trzy kwartały 2018 r. (w zależności od rodzaju pozyskanych danych). Przyszłe koszty utrzymania taboru zostały w analizie finansowej zaprognozowane na podstawie danych rzeczywistych operatorów za ten sam okres. Strukturę kosztów operatorów zewnętrznych, z uwagi na brak danych bezpośrednich, oszacowano na podstawie wykonania kosztów podmiotów wewnętrznych – spółek komunalnych prowadzących przewozy autobusowe. Na podstawie zebranych w ten sposób danych, obliczono następnie wskaźniki jednostkowe kosztów (zł/km). Uwzględniono fakt, że wzrost kosztów jednostkowych energii może wystąpić w wyniku znacznej mocy zamówionej poboru energii w okresie szczytowym – wskutek wykorzystania instalacji zasilającej sieć trolejbusową do zasilania autobusów zeroemisyjnych, w szczególności w okresie szczytów przewozowych, a zarazem szczytów poboru mocy i cen energii. Do obliczeń przyjęto koszt jednostkowy kilowatogodziny w średniej wysokości osiągniętej przez PKT w 2018 r. – 0,34 zł netto. Dla autobusów zasilanych olejem napędowym o długości 12 m i krótszych, przyjęto jednolite, uśrednione wskaźniki zużycia paliwa – z uwagi na niewielki udział krótszych pojazdów we flocie (4,6% całej floty i 6,2% floty autobusów) oraz ze względu na utrzymanie tego udziału w najbliższej

<sup>29</sup> W związku z realizacją umowy na opracowanie AKK Miasto wydatkowało łącznie 47,8 tys. zł.

<sup>30</sup> Dalej AKK.

<sup>31</sup> Stowarzyszenie Miasto Wspólne.

przyszłości. Inwestycje odtworzeniowe ujęto na podstawie przewidywanych okresów użytkowania autobusów i trolejbusów. W przypadku autobusów zeroemisyjnych wzięto również pod uwagę wymianę baterii po ośmiu latach eksploatacji.

W Analizie Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych wykonanej na dzień 31 grudnia 2018 r.<sup>32</sup> określono dwa możliwe do zastosowania scenariusze wymiany taboru tj.:

- wariant 1 – konwencjonalny – w którym założono realizację polityki wykorzystywania w komunikacji miejskiej trolejbusów w obecnym zakresie, z uwzględnieniem już realizowanych projektów inwestycyjnych, a poza tym wykorzystywania taboru zasilanego olejem napędowym i CNG;
- wariant 2 – elektryczny – w którym założono sukcesywne wprowadzanie taboru z bateryjnym zasilaniem elektrycznym i, w niewielkim zakresie także, zasilanego ogniwami paliwowymi, w celu spełnienia wymogów określonych ustawą o elektromobilności, także z uwzględnieniem już realizowanych projektów inwestycyjnych.

W obydwu wariantach przyjęto pełną realizację realizowanych przez miasto projektów inwestycyjnych. Utworzono ponadto scenariusz bazowy, wyłącznie o charakterze porównawczym, w którym założono wykonywanie przewozów w gdyńskiej komunikacji miejskiej przy ponoszeniu niższych nakładów operatorów na odtworzenie taboru – autobusami zasilanymi olejem napędowym oraz CNG, a także brak dalszych inwestycji w rozwój taboru zeroemisyjnego.

Określone w AKK dwa scenariusze wymiany taboru tj.: konwencjonalny i elektryczny<sup>33</sup>, porównano następnie ze scenariuszem kontynuacji wymiany taboru autobusowego na autobusy używane z silnikami *diesel* jako bazowym. Uwzględnione w analizie korzyści społeczne zostały przedstawione w ujęciu różnicowym, tzn. w pierwszej kolejności obliczono finansowe koszty eksploatacji oraz koszty społeczne emisji gazów cieplarnianych, emisji lokalnej oraz emisji hałasu dla scenariusza bazowego, zakładającego brak realizacji analizowanych wariantów, a następnie obliczono tożsame kategorie kosztów społecznych dla dwóch analizowanych wariantów (konwencjonalnego i elektrycznego).

Żaden z analizowanych wariantów nie wykazał dodatnich wartości dla wskaźników: finansowej bieżącej wartości netto inwestycji (FNPV/c), który wyniósł odpowiednio: (-) 44 360,9 tys. zł dla wariantu konwencjonalnego i (-) 106 541,8 tys. zł dla wariantu elektrycznego. Wartość wskaźnika ekonomicznej bieżącej wartości netto (ENPV) wyniosła (-) 28 546,2 tys. zł dla wariantu konwencjonalnego i (-) 69 771,7 tys. zł dla wariantu elektrycznego. Ocena wyników ekonomicznych obu wariantów wskazała, iż podstawowym czynnikiem wpływającym na wartości wskaźników była wysokość nakładów inwestycyjnych, tj. cena autobusu w danym wariantcie. Wariant z zakupem autobusów elektrycznych generował wyższe korzyści w postaci oszczędności kosztów eksploatacyjnych (2 997,8 tys. zł wobec 594,2 tys. zł), zmniejszenia hałasu (6 630,5 tys. zł wobec 132 tys. zł) i niskiej emisji (2 260,1 tys. zł wobec – 33,1 tys. zł), ale czynnikiem krytycznym dla wyników analizy była cena autobusu elektrycznego wraz z infrastrukturą ładującą (64 210 tys. zł dla wariantu konwencjonalnego i 169 375 tys. zł dla wariantu elektrycznego).

Osiągnięte wyniki, przy przyjętych założeniach, oznaczały brak osiąganych korzyści z tytułu zastosowania w gdyńskiej komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych.

(akta kontroli str. 41, 42, 51-55, 125-233, 253-265)

<sup>32</sup> Dalej: AKK.

<sup>33</sup> O których mowa na str. 4 Wystąpienia.

Poza działaniami w zakresie rozwoju floty autobusów zeroemisyjnych, prowadzone były działania w ramach kilku projektów związanych z rozwojem zrównoważonej mobilności miejskiej takich jak: FLOW<sup>34</sup>, ELIPTIC<sup>35</sup>, Freight Tails<sup>36</sup>, CoBiUM<sup>37</sup>, czy Civitas Dyn@mo<sup>38</sup>.

(akta kontroli str. 17-20)

Ponadto na terenie Miasta realizowane były dwa projekty związane z budową integracyjnych węzłów przesiadkowych: *Rozwój zrównoważonego transportu publicznego w Gdyni poprzez inwestycje infrastrukturalne, m.in. utworzenie węzła integracyjnego Gdynia Chylonia* oraz *Utworzenie węzła integracyjnego transportu publicznego przy przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej – Gdynia Karwiny*. Oba węzły pozwolą na łączenie przez podróżnych różnorodnych środków transportu: kolei, komunikacji autobusowej i trolejbusowej, samochodu czy roweru. W zakresie obydwu projektów znalazła się przebudowa sieci trakcji trolejbusowej. Projekt dotyczący węzła Gdynia Chylonia współfinansowany był ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 kwotą 40,2 mln zł, przy całkowitej jego wartości około 66 mln zł. Projekt dotyczący węzła Gdynia Karwiny współfinansowany był ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 kwotą ponad 34,6 mln zł, przy całkowitej jego wartości około 68 mln zł.

(akta kontroli str. 45, 46)

W dniu 6 czerwca 2017 r. zostało zawarte *Porozumienie w sprawie wspólnej realizacji programu bezemisyjnego transportu publicznego* pomiędzy Gminą a Narodowym Centrum Badań i Rozwoju<sup>39</sup>.

Zgodnie z zawartym porozumieniem Gmina Gdynia będzie miała możliwość skorzystania z prawa opcji zakupu 30 autobusów zeroemisyjnych o długości 18m i 21 autobusów zeroemisyjnych o długości 12m. Miasto Gdynia zobowiązało się ponadto do zakupu dwóch autobusów 18m i jednego autobusu 12m, między innymi pod warunkiem otrzymania bezzwrotnego dofinansowania na zakup pojazdów w wysokości co najmniej 60% ich wartości. Według zapisów porozumienia termin dostawy autobusów był przewidziany do 31 stycznia 2021 roku.

Według wyjaśnień<sup>40</sup> Prezydenta Miasta *w konsekwencji działań przetargowych NCBiR – postępowanie 44/17/PI, wyłoniło jednego wykonawcę – firmę URSUS*.

<sup>34</sup> W maju 2015 r. Gdynia przystąpiła do trzyletniego projektu FLOW, w którym oprócz Gdyni udział biorą Budapeszt, Dublin, Lizbona, Monachium, Sofia oraz znane, europejskie instytucje działające na rzecz rozwoju zrównoważonego transportu (m.in. POLIS, Walk21, PTV). Misją projektu było wpłynięcie na postrzeganie rozwoju ruchu pieszego i rowerowego jako efektywnej metody zmniejszenia zatłoczenia na drogach.

<sup>35</sup> Projekt realizowany od czerwca 2015 r. w ramach programu Horyzont 2020. Celem projektu jest wykazanie możliwości redukcji kosztów i zużycia energii dzięki elektryfikacji transportu publicznego dzięki optymalizacji wykorzystania infrastruktury i taboru. W ramach projektu ELIPTIC Gdynia zakupiła specjalistyczne oprogramowanie i wprowadziła tzw. dwustronne zasilanie trakcji w dwóch miejscach na sieci: pomiędzy podstacjami Sopot I i Sopot II oraz pomiędzy podstacjami Grabówek i Dworzec.

<sup>36</sup> W latach 2016-2018 Gdynia uczestniczyła w trzyletnim projekcie Freight TAILS obok takich miast jak m.in. Londyn i Bruksela. Celem projektu było przede wszystkim stworzenie efektywnego i zrównoważonego systemu dystrybucji miejskiej. W wyniku projektu w Gdyni opracowano Lokalny Plan Działań dla punktów o dużym zapotrzebowaniu transportowym w Śródmieściu Gdyni.

<sup>37</sup> Okres realizacji projektu był przewidziany na lata 2018-2021. Głównym celem projektu jest zmniejszenie ruchu samochodowego i hałasu na obszarach miejskich poprzez poprawę zrównoważonych usług transportowych - lepsze zrozumienie potencjału i potrzeb zmiany rodzaju transportu na rowery cargo, jako ekologicznego środka transportu.

<sup>38</sup> Czteroletni projekt (2012-2016) realizowany w Akwizgranie, Gdyni, Koprivnicy i Palma de Mallorca, którego celem był rozwój systemów i usług transportowych, wprowadzenie ekologicznych środków transportu i innowacyjnych rozwiązań w zakresie usług i systemów transportowych, zaangażowanie mieszkańców w proces planowania mobilności oraz wymiana wiedzy i doświadczeń pomiędzy uczestniczącymi w nim miastami.

<sup>39</sup> Dalej: NCBiR.

<sup>40</sup> Wyjaśnienia Prezydenta Miasta z 10 października 2019 r.

W związku ze skomplikowaną sytuacją finansową i prawną firmy, NCBiR w czerwcu 2019 roku unieważniło pierwsze postępowanie. W związku z deklaracją miast o zamiarze kontynuowania programu NCBiR przeprowadziło drugie postępowanie 30/19/PI do którego zgłosiło się 15 podmiotów. W wyniku prowadzonego dialogu technicznego NCBiR przygotowało aneks do porozumienia zawartego z Miastami w 2017 roku. Aneks zawiera nowe ceny autobusów zeroemisyjnych i oddzielnie ceny dla autobusów zasilanych wodorem. W związku z opisanymi działaniami zmianie uległ również pierwotny harmonogram realizacji Programu Bezemisyjnego Transportu – termin dostaw został przesunięty na 12.2023 rok. W kontekście nowej sytuacji i zmianie pierwotnych cen autobusów Gmina Miasta Gdyni jest obecnie w procesie analizy zasadności dalszego udziału w programie.

(akta kontroli str. 46, 47, 244-252)

Gdynia należała do strefy Aglomeracji Trójmiejskiej o kodzie PL2201, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza<sup>41</sup>. Zakresy wymaganych pomiarów, kryteria lokalizacji punktów pomiarowych oraz minimalna liczba stałych stanowisk pomiarowych ustalona została na podstawie art. 90 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska<sup>42</sup> oraz rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 8 czerwca 2018 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu<sup>43</sup>.

Badanie pomiarów pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> dokonywano w Gdyni na czterech stacjach pomiarowych. Stężenia średnioroczne pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> w 2018 r. zmalały w porównaniu do 2015 r. na wszystkich tych stacjach pomiarowych i mieściły się w przedziale 13-22 dla 2018 r. (19-29 dla 2015 r.). Ponadto w latach 2015-2018 najwyższe stężenia średnioroczne pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> nie przekraczały wartości dopuszczalnej 40 µg/m<sup>3</sup>. Dla analizowanego okresu odnotowano przekroczenia dopuszczalnej wartości stężeń 24-godz. 50 µg/m<sup>3</sup>, jednakże zachowana była dopuszczalna częstość przekroczeń wynosząca 35 razy w roku.

W Gdyni nie dokonywano pomiarów PM<sub>2,5</sub> oraz od 2017 r. benzo(a)pirenu. W latach 2015-2018 w ramach emisji zanieczyszczeń powietrza przez transport publiczny emisja CO<sub>2</sub> obniżyła się o około 3% a emisja NO<sub>x</sub> zmniejszyła się o około 15%.

(akta kontroli str. 50, 51)

Stwierdzone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość.

Zgodnie z art. 9 ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym<sup>44</sup> Gmina opracowuje plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego. Na podstawie art. 80 ustawy o elektromobilności plan transportowy powinien być zaktualizowany w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a i 2a-2c uoptz, w brzmieniu nadanym ustawą o elektromobilności, w terminie do dnia 22 lutego 2019 r. Aktualizacja planu transportowego została przyjęta w dniu 24 kwietnia 2019 r.<sup>45</sup> tj. ponad 2 miesiące po terminie określonym w art. 80 ustawy o elektromobilności.

Według wyjaśnień Prezydenta Miasta<sup>46</sup> przeprowadzenie aktualizacji planu transportowego, tak żeby dopełnić terminu wymaganego ustawą o elektromobilności, mimo

<sup>41</sup> Dz.U. z 2012 r. poz. 914.

<sup>42</sup> Dz.U. z 2019 r. poz. 1396, ze zm.

<sup>43</sup> Dz.U. z 2018 r. poz. 1119.

<sup>44</sup> Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, ze zm. Dalej także: uoptz.

<sup>45</sup> Uchwałą Rady Miasta Gdyni nr VIII/255/19 w sprawie przyjęcia aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Komunikacji Miejskiej w Gdyni oraz w Miastach i Gminach Objętych Porozumieniami Komunalnymi na lata 2016-2025.

<sup>46</sup> Wyjaśnienia z dnia 10 października 2019 r.

dołożenia wszelkich starań okazało się niemożliwe. Termin aktualizacji wskazany w ustawie o elektromobilności pokrywał się z terminem składania wniosków w konkursie w ramach Działania 6.1. *Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach*. Dokumentacja aplikacyjna do konkursu wymagała licznych uzgodnień i sporządzenia rozbudowanego Studium Wykonalności wraz z analizą ekonomiczno-finansową i Programem Funkcjonalno-Użytkowym.

NIK przyjmując złożone wyjaśnienia, wskazuje jednak, że termin składania wniosku o dofinansowanie do CUPT upływał w dniu 31 stycznia 2019 r., a w związku z tym, można było tak zorganizować procedowanie aktualizacji planu transportowego, aby dotrzymać obowiązujący termin ustawowy.

(akta kontroli str. 43, 44, 78-85)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia podejmowane przez Gminę działania w obszarze rozwoju floty autobusów zeroemisyjnych w gdyńskiej komunikacji miejskiej. Działania w tym zakresie były podejmowane jeszcze przed uchwaleniem *ustawy o elektromobilności*. Wielkość posiadanej floty pojazdów zeroemisyjnych w 2019 r. wypełniała wymogi art. 68 ust. 4 *ustawy o elektromobilności* założone na styczeń 2025 r.

AKK wypełniała dyspozycje określone w art. 37 ust 2 *ustawy o elektromobilności*, w zakresie przeprowadzenia analizy ekonomicznej i oszacowania efektów środowiskowych związanych z emisją szkodliwych substancji dla środowiska i zdrowia ludzi. Wprawdzie wyniki AKK związane z wykorzystywaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu przez Gminę usług komunikacji miejskiej wskazały na nieopłacalność przedsięwzięcia, to Gmina realizowała działania w zakresie poszerzenia elektryfikacji poszczególnych linii autobusowych poprzez zamiar stopniowego wprowadzania pojazdów zeroemisyjnych do obsługi linii gdyńskiej komunikacji miejskiej.

Stwierdzona nieprawidłowość polegała na dwumiesięcznym opóźnieniu w opracowaniu i przedstawieniu do przyjęcia aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego<sup>47</sup> dla Miasta Gdyni.

### **3. Realizacja zadań w zakresie zapewnienia udziału pojazdów zeroemisyjnych w działalności Gminy oraz zero- i niskoemisyjnych w wykonywaniu przez gminę zadań publicznych**

Opis stanu faktycznego<sup>90</sup>

Zgodnie z art. 68 ust. 2 *ustawy o elektromobilności* Gmina będzie zobowiązana zapewnić łącznie osiem pojazdów elektrycznych dla wypełnienia obowiązku zapewnienia udziału co najmniej 10% takich pojazdów we flocie użytkowanych w urzędzie gminy pojazdów od dnia 1 stycznia 2022 r. Na flotę Urzędu Miasta przypadało 37 pojazdów, natomiast na dziewięć jednostek podległych przypadało 39 pojazdów (w sumie 76 pojazdów).

Urząd Miasta w swojej flocie samochodów osobowych na dzień 30 czerwca 2019 r. nie posiadał pojazdów elektrycznych. W latach 2016-2019 (I połowa) nie podejmowano działań w zakresie nabycia samochodów zeroemisyjnych oraz nie ogłaszano przetargów na zakupy samochodów zeroemisyjnych.

Według wyjaśnień Prezydenta Miasta<sup>48</sup> w związku ze zmianą terminu obowiązku zapewniania przez jednostki samorządu terytorialnego udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych przez nią pojazdów na dzień 1 stycznia 2022 r. Gmina

<sup>47</sup> O którym mowa w art. 9 ust.1 pkt 1 *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz.U. z 2018 r. poz. 2016, ze zm.).

<sup>48</sup> Wyjaśnienia z dnia 10 października 2019 r.

nie zaplanowała zakupów pojazdów elektrycznych a co za tym idzie środków w planie budżetowym na 2019 r.

(akta kontroli str. 55,56)

W świetle art. 68 ust. 3 *ustawy o elektromobilności* podmioty przystępujące do przetargów na wykonanie zadań publicznych od dnia 1 stycznia 2022 r. będą zobowiązane przez Miasto do składania oświadczeń o posiadaniu odpowiedniej liczby pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym dedykowanych do wykonania tych zadań.

Gmina dokonała wstępnych analiz w zakresie potrzeb związanych z wypełnieniem przedmiotowego obowiązku poprzez zwrócenie się z zapytaniem o posiadane pojazdy elektryczne lub napędzane gazem ziemnym lub o możliwości ich zabezpieczenia do wykonania przedmiotowych zadań przez podmioty wykonujące zadania publiczne. Analiza została przeprowadzona w IV kwartale 2018 r. i z uzyskanych odpowiedzi wynikało, że podmioty były w większości nieprzygotowane do realizacji tego obowiązku wynikającego z art. 68 ust. 3 *ustawy o elektromobilności*. Jednocześnie Miasto dokonało przeglądu obowiązujących umów o wykonanie zadań publicznych pod względem zaistnienia przesłanki ich wygaśnięcia z końcem 2019 r. na podstawie art. 76 *ustawy o elektromobilności*<sup>49</sup>. Według obowiązujących umów<sup>50</sup> w zakresie zlecenia wykonywania zadań publicznych<sup>51</sup> i deklaracji wykonawców, przy realizacji zadań wykorzystywano łącznie 178 pojazdów, spośród których żaden pojazd nie posiadał napędu elektrycznego lub na gaz ziemny.

W wyniku analiz zidentyfikowano 9 zadań<sup>52</sup> publicznych (spośród 16 realizowanych) przy wykonywaniu których będzie zapotrzebowanie na 31 specjalistycznych pojazdów elektrycznych i/lub zasilanych gazem ziemnym<sup>53</sup>. Nie oszacowano dotychczas wpływu realizacji przedmiotowego obowiązku na koszty wykonania zadań publicznych w związku z koniecznością dostosowania floty firm zewnętrznych do wymogów art. 68 ust. 3 *ustawy o elektromobilności*.

(akta kontroli str.57, 72-75)

Według wyjaśnień Prezydenta Miasta<sup>54</sup> z przeprowadzonych analiz w IV kw. 2018 r. wynikało, że jednostki samorządu terytorialnego nie były w stanie wywiązać się z obowiązków *ustawy o elektromobilności* oraz zabezpieczyć możliwość wykonywania zadań publicznych z użyciem wspomnianych pojazdów specjalistycznych w ustawowym terminie. Przyczyną była niedostępność na rynku ofert specjalistycznych pojazdów elektrycznych lub zasilanych gazem ziemnym potrzebnych do wykonywania zadań publicznych. W takiej sytuacji, zdaniem Prezydenta Miasta Gdyni, znalazło się około stu gmin w kraju, którym z dniem 1 stycznia 2020 r. groził paraliż organizacyjny. W związku z powyższym Gmina podjęła działania<sup>55</sup> wspólnie z innymi gminami w celu zmiany terminu wejścia w życie obowiązku zapewnienia odpowiedniej liczby pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w wykonywaniu zadań publicznych. W wyniku prowadzonych działań Ministerstwo Energii

<sup>49</sup> Art. 76 *ustawy o elektromobilności* w brzmieniu obowiązującym do dnia 28 sierpnia 2019 r. Od dnia 29 sierpnia 2019 r. obowiązuje nowe brzmienie art. 76 w którym m.in. wprowadzono nowy termin – 31 grudnia 2021 r.

<sup>50</sup> Sporządzono na podstawie zestawienia przekazanego przez jednostkę kontrolowaną, która nie zawierała informacji o wszystkich obowiązujących umowach w ramach zleconych zadań publicznych.

<sup>51</sup> Bez zadań przewozowych.

<sup>52</sup> M.in. usługi przewozowe, utrzymania czystości, utrzymania zimowego jezdnii i całorocznego oczyszczania, usuwania dzikich wysypisk, odpadów, padłych zwierząt, utrzymania zieleni miejskiej, konserwacji i utrzymania kanalizacji deszczowej.

<sup>53</sup> Na podstawie 27 umów spośród 44 obowiązujących (poza usługami przewozowymi).

<sup>54</sup> Wyjaśnienia z dnia 10 października 2019 r.

<sup>55</sup> Gdynia zwróciła się z propozycją wspólnych działań do największych gmin w Polsce i zorganizowała spotkanie robocze w celu omówienia zagrożeń wynikających z przepisów *ustawy o elektromobilności*, w szczególności zawartych w art. 68, art. 35 i art. 76 *ustawy*. Spotkanie odbyło się 20 marca 2019 r. w Urzędzie Miasta Gdyni, wzięło w nim udział 30 gmin.

doprowadziło do zmiany przepisów *ustawy o elektromobilności*, które zostały wprowadzone w życie 29 sierpnia 2019 r. na podstawie przepisów *ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw*<sup>56</sup>. Zgodnie z art. 6 pkt 3 *ustawy o biokomponentach*, termin obowiązków wynikających z art. 68 ust. 1, 2 i 3 *ustawy o elektromobilności* został przesunięty na 1 stycznia 2022 r.

Według wyjaśnień Prezydenta Miasta z zapowiedzi przedstawianych w trakcie debat na wielu konferencjach poświęconych elektromobilności, wynikało że w latach 2020-2021 można oczekiwać wielu premier pojazdów elektrycznych i specjalistycznych zasilanych gazem ziemnym. W kontekście zmian na rynku oraz zmiany ustawy, gminy i podmioty zewnętrzne wykonujące zadania publiczne będą miały czas na przygotowanie się do realizacji poszczególnych zadań zgodnie z wymogami ustawy.

Według powyższych wyjaśnień na problem braku pojazdów specjalistycznych na rynku zwróciła także uwagę Polska Izba Gospodarki Odpadami (PIGO) w swoim piśmie<sup>57</sup> skierowanym do Ministra Energii w listopadzie 2018 r. W ramach rozeznania rynku PIGO zwróciło się do wiodących producentów samochodów ciężarowych (MAN Truck & Bus, Mercedes-Benz, Renault Truck / Volvo, Scania) z zapytaniem o plany wprowadzenia na rynek pojazdów specjalistycznych. W odpowiedzi otrzymała informacje, że wdrożenia pojazdów do sprzedaży są planowane po terminie 1 stycznia 2020 r. Jak uzasadniali to przedstawiciele producentów, było to związane nie tylko z samym rozwojem produktów, lecz także tworzeniem infrastruktury produkcyjnej oraz odpowiedniej ogólnopolskiej sieci serwisowej.

(akta kontroli str. 57, 58, 381-394)

Sprawozdania, o których mowa w art. 38 *ustawy o elektromobilności*, Urząd Miasta przekazał Ministrowi Energii pismami: z dnia 17 maja 2018 r. (wg stanu na 31 grudnia 2017 r.) oraz z dnia 29 stycznia 2019 r. (wg stanu na 31 grudnia 2018 r.). Sprawozdania zawierały dane dotyczące liczby pojazdów elektrycznych w użytkowanej flocie, liczby pojazdów elektrycznych lub zasilanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie przy wykonaniu zadania publicznego lub zleceniu wykonania zadania publicznego innym podmiotom, liczby autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych gazem ziemnym.

(akta kontroli str.350-354)

Stwierdzone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

**OCENA CZĄSTKOWA**

W ocenie NIK Miasto było na wstępnym etapie realizacji obowiązków wynikających z art. 68 ust. 2 i 3 *ustawy o elektromobilności*. Gmina nie podjęła dotychczas działań w celu zapewnienia realizacji limitu 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym ją urzędzie. Gmina nie posiadała pojazdów zeroemisyjnych we flocie pojazdów użytkowanych przez Urząd Miasta, jak i gminne jednostki organizacyjne. Gmina posiadała tylko częściowe informacje o wymaganej liczbie pojazdów zeroemisyjnych lub zasilanych gazem ziemnym używanych przy świadczeniu zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 *ustawy o elektromobilności* zleczanych podmiotom zewnętrznym. Udział tych pojazdów był zerowy.

Termin zapewnienia 10% udziału wymienionych pojazdów, określony w art. 68 ust. 2 i 3 *ustawy o elektromobilności*, został przesunięty o dwa lata, tj. do 1 stycznia

<sup>56</sup> Dz.U. poz.1527.

<sup>57</sup> Pismo z dnia 6 listopada 2018 r. skierowane w ramach konsultacji społecznych projektu z dnia 5 października 2018 r. ustawy o zmianie ustawy Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw.

2022 r., co stworzyło realną możliwość na wywiązanie się Miasta z tych obowiązków, pod warunkiem podjęcia intensywnych działań w tym zakresie.

#### IV. Wnioski

Wnioski

Uwzględniając fakt, że w trakcie kontroli nie występowały już skutki stwierdzonej nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

#### V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 *ustawy o NIK* kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 *ustawy o NIK*, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek poinformowania  
NIK o sposobie wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 *ustawy o NIK* należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, dnia 24 grudnia 2019 r.

Kontroler  
Piotr Piątkiewicz  
Główny specjalista kp.

Najwyższa Izba Kontroli  
Departament Gospodarki,  
Skarbu Państwa i Prywatyzacji  
p.o. Dyrektora  
Lech Oniszczenko

..... / - / .....

*podpis*

..... / - / .....

*podpis*