



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji

KGP.410.008.07.2019

Krzysztof Żuk  
Prezydent Miasta Lublin  
Plac Króla Władysława Łokietka 1  
20-109 Lublin

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/19/020 - Wsparcie rozwoju elektromobilności

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Lublin <sup>1</sup> , plac Króla Władysława Łokietka 1, 20-109 Lublin
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Żuk, Prezydent Miasta Lublin od 5 grudnia 2010 r.
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	Od 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	Mirosław Wójtowicz, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr 78/2019 z 22 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 miasta na prawach powiatu Lublin<sup>4</sup> skutecznie realizowały zadania w zakresie wdrażania elektromobilności w transporcie publicznym. Miasto wypełniło wymogi art. 68 ust. 4 *ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych*<sup>5</sup> ustalone dla transportu publicznego do osiągnięcia w przyszłych terminach. Udział pojazdów zeroemisyjnych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym w całości posiadanej floty pojazdów w 2019 r. wynosił 24%, przy wymaganych 20% w 2025 r. W przypadku terminowej realizacji zamówienia z 2019 r., we wrześniu 2021 r. udział floty zeroemisyjnej w transporcie publicznym Miasta wyniesie 29%.

Miasta zaangażowało się w rozwój ogólnodostępnych punktów ładowania samochodów elektrycznych. Uzgodniono z dystrybutorem energii elektrycznej lokalizacje ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów. Tempo przyrostu punktów ładowania może okazać się jednak niewystarczające dla osiągnięcia celu, jakim jest utworzenie w Lublinie co najmniej 210 punktów do końca 2020 r. Deklarowane zamiary inwestycyjne, działającego w mieście operatora<sup>6</sup> ogólnodostępnych stacji, wskazują na konieczność sporządzenia planu budowy ogólnodostępnych punktów ładowania, o którym mowa w art. 62 *ustawy o elektromobilności*, który będzie realizowany przez właściwego operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

Urząd Miasta nie użytkował żadnego pojazdu elektrycznego, a udział pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów wykorzystywanych do zadań publicznych wykonywanych lub zleczanych przez Miasto był na bardzo niskim poziomie (16 pojazdów na 486 użytkowanych). 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 2022 r., co stwarza szansę na wywiązanie się Miasta z tego obowiązku, pod warunkiem podjęcia intensywnych działań, zwłaszcza w obszarze wykorzystywania pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w zadaniach publicznych.

Miasto nie miało strategii dedykowanej tylko rozwojowi elektromobilności, natomiast zadania w tym zakresie częściowo były zawarte w innych dokumentach strategicznych, planistycznych i programowych. Zadania te sformułowano w obszarach publicznego transportu zbiorowego. Miasto przystąpiło do programu GEPARD II<sup>7</sup>, którego efektem realizacji ma być dokument strategiczny dedykowany rozwojowi elektromobilności w Lublinie.

Wykonana w 2018 r. Analiza Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystywaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu przez Miasto usług komunikacji miejskiej była niekompletna. W analizie nie wyceniono kosztów społecznych związanych z emisją szkodliwych substancji, naruszając dyspozycję art. 37 ust. 2 pkt 3 *ustawy o elektromobilności*.

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

<sup>4</sup> Dalej: Miasto lub Lublin.

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

<sup>6</sup> PGE Nowa Energia Sp. z o.o.

<sup>7</sup> Program priorytetowy realizowany przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska – GEPARD – *Bezemisyjny transport publiczny*

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe<sup>8</sup> kontrolowanej działalności

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

Opis stanu faktycznego

Zagadnienia związane z elektromobilnością były określone w następujących dokumentach, przyjętych przez organy samorządu Lublina:

- *Polityka komunikacyjna z 1997 r.*, przyjęta uchwałą nr 495/XLIX/97 Rady Miejskiej w Lublinie z 22 maja 1997 r.,
- *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Lublin i gmin sąsiadujących z którymi Gmina Lublin zawarła porozumienie w zakresie organizacji transportu zbiorowego*, uchwała nr 674/XXVII/2013 Rady Miasta Lublin z 17 stycznia 2013 r., ze zm.<sup>9</sup>,
- *Plan Mobilności Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego*<sup>10</sup>, przyjęty uchwałą nr 1075/XLI/2018 Rady Miasta Lublin z 22 marca 2018 r., wraz ze Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych LOF z 3 marca 2016 r.

W uchwale Rady Miasta Lublin<sup>11</sup> z 22 maja 1997 r. w sprawie określenia zasad polityki komunikacyjnej miasta Lublina wskazano, iż jednym z priorytetów komunikacji miejskiej jest ograniczenie obciążeń dla środowiska naturalnego, między innymi poprzez rozbudowę sieci trolejbusowej.

Rada Miasta uchwałą z 17 stycznia 2013 r. przyjęła *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*. Celem głównym Planu dla Lublina i sąsiadujących gmin, z którymi Lublin zawarł porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, było zapewnienie funkcjonowania transportu zbiorowego według zasad zrównoważonego rozwoju transportu, gdzie udział transportu zbiorowego w przewozach będzie nie mniejszy niż 50% oraz nastąpi rozwój i unowocześnianie trakcji elektrycznej zapewniający zwiększenie przewozów trolejbusowych. Jako jeden z celów uzupełniających wskazano zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko poprzez utrzymanie założonego udziału transportu publicznego w przewozach miejskich, rozwój trakcji elektrycznej (komunikacja trolejbusowa) i sukcesywną wymianę autobusów na spełniające coraz wyższe normy czystości spalin.

W zadaniach inwestycyjnych preferowany był tabor niskoemisyjny, tj. trolejbusy, autobusy elektryczne oraz autobusy o wysokiej klasie emisyjności. Dla poprawy jakości i funkcjonalności obsługi miasta i gmin ościennych zalecano elektryfikację tras o największym znaczeniu, wprowadzenie pojazdów o napędzie elektrycznym na nowe trasy, szczególnie w rejonach intensywnej zabudowy i w obszarach utrudnionego rozpraszania zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy o napędzie spalinowym oraz w miejscach o największej podaży usług realizowanych autobusami, z wykorzystaniem już istniejących odcinków sieci trakcyjnej.

W zadaniach inwestycyjnych, poza rozbudową i modernizacją trakcji trolejbusowej, między innymi zaplanowano:

- doposażenie 50 szt. trolejbusów, zakupionych w ramach projektu *Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie*, w napęd akumulatorowy lub inny pomocniczy, zapewniający możliwość obsługi dworców przesiadkowych, integrujących transport miejski i podmiejski,
- integrację wszystkich podstacji trakcyjnych z Centrum Zarządzania Mocą,

<sup>8</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>9</sup> Dz. Urz. Województwa Lubelskiego z 2013 r. poz. 504, dalej: *Plan transportowy*.

<sup>10</sup> Lubelski Obszar Funkcjonalny.

<sup>11</sup> Dalej: RM.

- zastosowanie urządzeń do odzyskiwania energii na podstacjach trakcyjnych,
- zakup 30 szt. pojazdów średnio i wielko pojemnych dla potrzeb komunikacji metropolitalnej, z napędem: hybrydowym lub elektrycznym, gazowym, biogazowym lub innym ekologicznym;
- zakup 70 szt. pojazdów z napędem hybrydowym, elektrycznym lub gazowym, dla obsługi publicznego transportu zbiorowego miasta Lublin,
- zakup 20-30 szt. trolejbusów, uwarunkowany podjęciem decyzji o dalszej rozbudowie sieci trolejbusowej,
- budowa nowych odcinków traktacji trolejbusowej w ciągu następujących ulic: Muzyczna; Jana Pawła II i al. Kraśnicka (od ul. Granitowej do pętli Węglin); Melgiewska i Grygowej (od istniejącej pętli do ul. Pancerniaków); Chodźki (lub planowaną ulicą) i Szeligowskiego (od istniejącej pętli do ul. Choiny);
- budowę nowych odcinków traktacji trolejbusowej lub punktów zasilania autobusów elektrycznych w lokalizacjach, w których wystąpią takie potrzeby i będą możliwości sfinansowania inwestycji.

*Plan transportowy* był dwukrotnie aktualizowany. Aktualizacja obejmowała również konkluzje i plany (wariantowe) wynikające z opracowanej w 2018 r. Analizy Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu przez Gminę Lublin usług komunikacji miejskiej.

Zagadnienia związane z rozwojem zeroemisyjnego transportu zbiorowego ujęte były również w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej przyjętym uchwałą nr 360//XIII/2015 Rady Miasta z 23 grudnia 2015 r. oraz, procedowanym w czasie kontroli, Projekcie Założeń do Planu Zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe. W wymienionych dokumentach priorytetowym było wspieranie zrównoważonego rozwoju mobilności, systemu transportu i zastosowań strategii niskoemisyjnych w transporcie, a zadania inwestycyjne spójne były z zadaniami ujętymi w wymienionych uprzednio dokumentach, w szczególności w *Planie transportowym*.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Lublin, przyjętym uchwałą Rady Miasta Lublin z 1 lipca 2019 r., w ramach inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym (w rozumieniu *ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami*<sup>12</sup>), wskazano budowę zintegrowanego systemu miejskiego transportu publicznego, w tym: rozbudowę sieci trolejbusowej, budowę zajezdni trolejbusowej, stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

W zakresie inwestycji w tabor, dokumentem podsumowującym i uaktualniającym zadania dotyczące zeroemisyjnego transportu publicznego była wykonana w 2018 r. *Analiza Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu przez gminę Lublin usług komunikacji miejskiej*. Zadania zaplanowane do realizacji, przy założeniu współfinansowania z funduszy UE, w perspektywie finansowej 2014-2020 obejmowały:

- rozbudowę sieci komunikacji zbiorowej dla potrzeb Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego dla LOF - zakup 15 trolejbusów do końca 2018 r. – zadanie zostało zrealizowane;
- przebudowę strategicznego korytarza transportu zbiorowego wraz z zakupem taboru w centralnej części obszaru LOF- zakup 10 trolejbusów i 5 autobusów elektrycznych w latach 2019-2020, - termin dostawy 10 trolejbusów przez Konsorcjum URSUS BUS upłynął 2 września 2019 r. a pojazdy nie zostały dostarczone z winy Konsorcjum, czego skutkiem było rozwiązanie umowy przez ZTM<sup>13</sup>;

<sup>12</sup> Dz. U. z 2018 r. r. poz. 2204, ze zm.

<sup>13</sup> Zakup 5 autobusów elektrycznych ujęto w harmonogramie dostaw taboru na 2020 r.

- rozbudowę i udrożnienie sieci komunikacji zbiorowej dla obszaru specjalnej strefy ekonomicznej i strefy przemysłowej w Lublinie - zakup taboru trakcji trolejbusowej i autobusowej: 7 szt. autobusów elektrycznych, 5 szt. trolejbusów, 9 szt. autobusów z normą EURO VI w latach 2018-2020 - zadanie było w trakcie realizacji<sup>14</sup>;
  - niskoemisyjną sieć komunikacji zbiorowej dla północnej części LOF autobusowych – zakup 14 szt. autobusów z normą EURO VI, 20 szt. autobusów elektrycznych, 10 szt. trolejbusów, w latach 2018-2021 – zadanie było w trakcie realizacji<sup>15</sup>,
- oraz, w ramach dwóch projektów rezerwowych zakup, odpowiednio 19 szt. i 15 szt. autobusów elektrycznych.

(akta kontroli str. 639-655(CD))

W dniu 29 listopada 2016 r. Prezydent Lublina wystosował *List Intencyjny* do Wojewody Lubelskiego, w którym z uwagi na cele zawarte w *Planie rozwoju elektromobilności w Polsce* zadeklarował chęć współpracy z Rządem RP na rzecz rozwoju elektromobilności. Wskazał, że Gmina jest gotowa i wyraża wolę wdrażania programów pilotażowych, wypracowania dobrych praktyk, zbudowania zespołu eksperckiego i utworzenia Centrum Elektromobilności w Lublinie oraz, że posiada warunki i narzędzia żeby realizować cele *Planu rozwoju elektromobilności w Polsce*. W *Liście* wskazał zasoby floty zeroemisyjnej i plany rozwoju na najbliższe lata.

W dniu 20 lutego 2017 r. zawarto *List intencyjny* w sprawie współpracy w zakresie rozwoju elektromobilności pomiędzy Ministrem Rozwoju i Finansów, Ministrem Energii, Polskim Funduszem Rozwoju SA, Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej<sup>16</sup>, Narodowym Centrum Badań i Rozwoju<sup>17</sup>, a Lublinem, w którym strony wyraziły wolę, między innymi rozwijania wzajemnej współpracy w zakresie definiowania potrzeb, konsultowania założeń oraz zakresu programów wspierających rozwój elektromobilności, opracowanie nowych modeli biznesowych związanych z infrastrukturą ładowania; przygotowanie książki dobrych praktyk w zakresie wprowadzania w miastach elektrycznego transportu miejskiego i samochodowego.

Według wyjaśnień dyrektor Biura Zarządzania Energią<sup>18</sup> działania wynikające z deklaracji wymienionych listów, polegały między innymi na udziale pracowników UM w konferencjach, spotkaniach i warsztatach organizowanych przez Ministerstwa lub pod ich patronatem oraz aktywnym uczestnictwie UM w konsultacjach projektów aktów prawnych w zakresie elektromobilności. Efektem tych działań był między innymi wniosek UM o udzielenie dotacji dla projektu *Strategia Rozwoju Elektromobilności w Lublinie* w ramach programu GEPARD II. Wniosek został wybrany przez NFOŚiGW do dofinansowania (obecnie trwają negocjacje umowy).

UM uczestniczył również w grupie roboczej ds. wsparcia samorządów projektu realizowanego przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych<sup>19</sup> polegającym na analizie istniejących uregulowań prawnych i opracowaniu propozycji zmian w obszarze elektromobilności, w tym w odniesieniu do obowiązków i możliwości realizowanych przez samorządy.

(akta kontroli str. 296-307)

<sup>14</sup> 9 szt. autobusów EURO VI – dostawa została zrealizowana w 2018 r., 7 szt. autobusów elektrycznych - zadanie zostanie zrealizowane w 2020 r., zgodnie z harmonogramem dostaw taboru, 5 szt. trolejbusów – zadanie było w trakcie realizacji.

<sup>15</sup> 14 szt. autobusów EURO VI – dostawa została zrealizowana w 2018 r., 20 szt. autobusów elektrycznych – zadanie było w trakcie realizacji, 10 szt. trolejbusów – zadanie było w trakcie realizacji.

<sup>16</sup> Dalej: NFOŚiGW.

<sup>17</sup> Dalej: NCBR.

<sup>18</sup> Zał. do pisma z 9 września 2019 r., nr 121398/09/2019.

<sup>19</sup> Dalej: PSPA.

Lublin brał udział w programie *Bezemisyjny transport publiczny*. W dniu 29 czerwca 2017 r. zostało zawarte *Porozumienie w sprawie wspólnej realizacji programu bezemisyjnego transportu publicznego* pomiędzy Miastem a NCBR, do którego na wniosek NCBR 20 października 2017 r. zawarto Aneks. W trakcie badań kontrolnych trwały uzgodnienia treści kolejnego Aneksu nr 2, o podpisaniu którego wystąpił również NCBR. Według wyjaśnień zastępcy dyrektora ZTM ds. przewozów<sup>20</sup> Miasto nie odstąpiło od zawartego porozumienia i oczekuje jego realizacji. Pracownicy UM brali aktywny udział w uzgodnieniach dokumentacji przetargowej, prowadzonych przez NCBR z poszczególnymi miastami, w ramach których między innymi wskazano wymagania odnośnie funkcjonalności i jakości projektowanych autobusów elektrycznych. Zgodnie z porozumieniem Miasto zobowiązało się zakupić dwa autobusy o długości 12 m oraz jeden o długości 18 m. Ponadto Lublin posiadał prawo opcji na zakup dwóch pojazdów o długości 18 m oraz 29 pojazdów o długości 12 m.

(akta kontroli str.213-220, 245-252)

Na koniec 2016 r. w Lublinie funkcjonował jeden punkt ładowania pojazdów elektrycznych, a na koniec września 2019 r. – 20 punktów, w tym 4 o dużej oraz 16 o normalnej mocy ładowania. Operatorami punktów byli PGE Nowa Energia sp. z o.o. oraz GreenWay Polska sp. z o.o. Wzrastała również liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych w gminie. W 2016 r. w Lublinie zarejestrowanych było pięć samochodów elektrycznych, a na koniec pierwszego półrocza 2019 r. 37 samochodów. W tym okresie przyrastała również liczba użytkowników samochodów hybrydowych typu *plun-in*, odpowiednio z 97 w 2016 r. do 449 w 2019 r.

W Lublinie liczba ludności przekraczała 342 tys. W związku z wymogami ustalonymi w art. 60 ust.1 pkt 2 *ustawy o elektromobilności* do końca 2020 r. w Lublinie powinno funkcjonować, co najmniej 210 ogólnodostępnych punktów ładowania. W listopadzie 2017 r. UM wystąpił do PGE Dystrybucja SA z propozycją współpracy w zakresie planowania lokalizacji i warunków dla przyłączenia ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych do sieci elektroenergetycznej. Współpraca obejmowała opracowanie metodyki lokalizacji ogólnodostępnych punktów ładowania, w oparciu o lokalizację Centrów Usług Ponadlokalnych (CUP). Gmina przekazała wykaz proponowanych lokalizacji, a PGE Dystrybucja SA wskazało miejsca, w których istnieje możliwość przyłączenia punktów ładowania o mocy 50 kW i 100 kW. W październiku 2018 r. odbyło się spotkanie z PGE Nowa Energia sp. z o.o. (operatorem punktów ładowania) w sprawie rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. W 2018 r. UM zwrócił się do spółdzielni mieszkaniowych o wskazanie potencjalnych miejsc lokalizacji stacji ładowania pojazdów elektrycznych, jednak spółdzielnie - mimo wyrażonego zainteresowania - odpowiedziały, że nie dysponują wolnymi nieruchomościami w obrębie parkingów.

PGE Nowa Energia w ramach programu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych zaplanowała wybudowanie w Lublinie do końca 2020 r. [...] <sup>21</sup>. Dotychczas spółka wybudowała [...], a budowa kolejnych stacji w wybranych lokalizacjach była na etapie opinii i uzgodnień.

Do dnia 15 stycznia 2020 r. (na podstawie art. 61 ust.1 *ustawy o elektromobilności*) Miasto jest zobowiązane do sporządzenia raportu dla Ministra Energii o liczbie zainstalowanych na terenie Lublina ogólnodostępnych punktów ładowania. W przypadku gdy z raportu będzie wynikać, że nie została osiągnięta minimalna

<sup>20</sup> Pismo z 6 września 2019 r., nr ET.24-1-54/2019.

<sup>21</sup> Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa na podstawie art. 5 ust. 2 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429, ze zm. – dalej: *uodip*) i art. 11 ust. 2 *ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1010, ze zm. – dalej: *uoznk*). Wyłączenia dokonano w interesie ENEA S.A. Dalej oznaczenie: [...] - wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa

liczba punktów ładowania (210) Prezydent Lublina będzie zobowiązany do 15 marca 2020 r. sporządzić plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, o zawartości określonej w art. 62 ust. 2 *ustawy o elektromobilności*. Na podstawie art. 64 *ustawy o elektromobilności* stacje ładowania wskazane w wyżej wymienionym planie będą budowane przez właściwego operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego<sup>22</sup>. Według informacji PGE Dystrybucja, ostateczna liczba punktów ładowania i ich lokalizacja, które zobowiązany będzie wybudować do końca 2020 r. będzie znana dopiero po sporządzeniu przez UM raportu na dzień 15 stycznia 2020 r., a szacowany czas budowy punktu wynosi od 6 do 12 miesięcy, a w niektórych przypadkach dłuższy (około 3% przypadków). Może to oznaczać niedotrzymanie terminu. Najistotniejsze problemy w zakresie lokalizacji i realizacji budowy punktów ładowania, według OSD, to zbyt krótki czas realizacji zadań wynikający z *ustawy o elektromobilności*, w odniesieniu do przebiegu procesu inwestycyjnego po stronie OSD, oraz możliwe przeszkody formalne w procesie przygotowania i realizacji inwestycji.

W budżecie Miasta nie zaplanowano wydatków na inwestycje związane z budową ogólnodostępnych punktów ładowania. Miasto wydierżawiało grunty pod stacje ładowania, negocjując warunki dzierżawy z OSD. Pracownicy UM monitorowali ogólnodostępne punkty ładowania prowadząc obserwacje pod względem ich dostępności i obciążenia. Według informacji przekazanych przez GreenWay Polska, na spotkaniu w PSPA, w sierpniu 2019 r. średnia dzienna liczba ładowań w punkcie u tego operatora wynosiła 0,5 ładowania.

(akta kontroli str.285, 311-328, 505-506, 639)

W obrębie Miasta nie planowano i nie wprowadzono stref czystego transportu. Według wyjaśnień dyrektora ZTM<sup>23</sup> wprowadzenie stref czystego transportu będzie przedmiotem rozważań w sytuacji wzrostu liczby użytkowanych pojazdów elektrycznych. Jego zdaniem ustanowienie takiej strefy znacznie ograniczyłoby dostępność do centrum miasta.

Uchwałą Rady Miasta z 19 listopada 2015 r. zwolniono z opłat w strefie płatnego parkowania w centrum miasta pojazdy elektryczne i hybrydowe o emisji CO<sub>2</sub> poniżej 100g/km potwierdzonej w świadectwie homologacji pojazdu. Według wyjaśnień dyrektor Wydziału Audytu i Kontroli głównym źródłem zanieczyszczeń powietrza przekraczających normy w Lublinie jest emisja z indywidualnych systemów grzewczych, dlatego główne działania dotyczące poprawy jakości powietrza skupiają się na obniżaniu tego rodzaju emisji.

(akta kontroli str.632, 665-666)

Na miejskim geoportalu w ramach Systemu Informacji Przestrzennej Miasta Lublin opublikowano lokalizację istniejących ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych. W dniu 3 kwietnia 2019 r. w lubelskim Ratuszu odbyło się szkolenie *Elektromobilność w praktyce* organizowane przez PSPA przy współpracy z Urzędem Miasta Lublin. Uczestnikami byli pracownicy Urzędu oraz jednostek organizacyjnych gminy. Podczas szkolenia prezentowane były samochody elektryczne oraz stacje ładowania pojazdów elektrycznych.

(akta kontroli str.232-235)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

**OCENA CZĄSTKOWA**

W obszarach publicznego transportu osobowego Miasto inicjowało działania na rzecz rozwoju elektromobilności jeszcze przed wejściem w życie zapisów *ustawy*

<sup>22</sup> Dalej: OSD.

<sup>23</sup> Pismo z dnia 10 października 2019 r. PP.403-61e/19.

o *elektromobilności*, co NIK ocenia jako działania pozytywne. Takich inicjatyw, poza przywilejem bezpłatnego parkowania w centrum dla samochodów elektrycznych, nie podejmowano w stosunku do transportu indywidualnego. Niska liczba samochodów elektrycznych użytkowanych w Lublinie, jak i liczba ogólnodostępnych punktów ładowania wskazywała na wstępny etap wdrażania *elektromobilności*. Podjęte przez Miasto działania w zakresie tworzenia warunków na rzecz budowy ogólnodostępnych punktów ładowania nie skutkowały istotnym ich przyrostem. Istnieje ryzyko nieosiągnięcia limitu wynikającego z art. 60 ust.1 pkt 2 *ustawy o elektromobilności*, czyli 210 punktów do końca 2020 r. Na dzień 30 września 2019 r. liczba ogólnodostępnych punktów ładowania wynosiła 20 co stanowiło 9,5% liczby wymaganej do osiągnięcia do końca 2020 r.

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

Opis stanu faktycznego

Organizatorem transportu publicznego na terenie Miasta (jak również w gminach, z którymi Lublin zawarł porozumienia) był Prezydent Lublina, a w jego imieniu zadania w tym zakresie wykonywał Zarząd Transportu Miejskiego<sup>24</sup>. Do zadań ZTM należało między innymi planowanie sieci komunikacyjnej, określenie zakresu zamówień usług przewozowych, planowanie układu linii trolejbusowych i autobusowych, ustalanie rozkładów jazdy, wybór przewoźników, kontrola realizacji usług przewozowych, rozliczanie usług przewozowych, realizacja polityki taryfowej, organizacja dystrybucji i sprzedaży biletów, organizacja utrzymania przystanków.

ZTM na dzień 1 września 2019 r. realizację usług przewozowych zlecało trzem podmiotom. Udział dominującego MPK Lublin sp. z o.o.<sup>25</sup> wynosił 92,4%. MPK świadczył usługi na podstawie 10-letniej umowy (od 1 stycznia 2011 r. do 31 grudnia 2019 r.). Pozostali operatorzy byli wybrani w wyniku przeprowadzenia nieograniczonych przetargów na obsługę części linii lub wybranych zadań przewozowych na określonych liniach.

ZTM było odpowiedzialne za realizację zadań inwestycyjnych związanych z nabywaniem środków transportowych, które później przekazywane były MPK. Inwestycje w tabor finansowane były z budżetu Miasta przy wykorzystaniu środków pomocowych z Unii Europejskiej oraz ze środków własnych operatora.

(akta kontroli str.491-498, 639)

W 2015 r. komunikacja publiczna funkcjonowała na 49 liniach autobusowych i 12 trolejbusowych, odpowiednio o długości 712,9 km i 125,8 km. W 2018 r. było to 56 linii autobusowych o długości 899,9 km i 12 linii trolejbusowych o długości 164,5 km. Dodatkowo funkcjonowały 3 linie nocne oraz 3 linie okresowe.

Na koniec 2015 r. wykorzystywany w komunikacji miejskiej tabor obejmował 277 autobusów o napędzie spalinowym, 109 trolejbusów i jeden autobus elektryczny<sup>26</sup>. Na koniec 2018 r. eksploatowano 301 autobusów spalinowych (240 dysponowanych przez MPK), 120 trolejbusów i jeden autobus elektryczny. Autobusy z silnikami spalinowymi wyposażone były w silniki *diesla* gdzie paliwem był olej napędowy. Średnia wieku autobusów *diesla* na 2015 r. wynosiła ponad 8,4 lat, natomiast na koniec 2018 r. – 7,7 lat. Według klasy emisji spalin na koniec 2015 r. w klasie EURO V i EURO VI użytkowano 150 autobusów, natomiast na koniec 2018 r. – 241 autobusów, co stanowiło odpowiednio 54,2% i 80% floty autobusów o napędzie spalinowym. Na koniec 2015 r. średnia wieku 109 trolejbusów (20 szt. posiadało również napęd spalinowy - hybrydowy) wynosiła 3,4 lat. Na koniec 2018 r. 5,4 lat.

<sup>24</sup> Dalej ZTM.

<sup>25</sup> Dalej: MPK.

<sup>26</sup> Autobus testowy.

Według sprawozdań o pasażerskim transporcie drogowym T-06, w 2016 r. łącznie w komunikacji miejskiej pojazdy wykonały 20 622 tys. efektywnych<sup>27</sup> wozokilometrów<sup>28</sup>, z tego autobusy o napędzie spalinowym 15 481 tys. wzkm (75,1%), autobus elektryczny 17 tys. wzkm (0,1%) i trolejbusy 5 124 tys. wzkm (24,9%). W 2018 r. udział autobusów z napędem spalinowym stanowił 76,8% (16 559 tys. wzkm), autobusu elektrycznego 0,1% ( 17 tys. wzkm) i trolejbusów 23,1% (4 993 tys. wzkm). Jeden autobus o napędzie spalinowym (pozostający w ruchu) średniorocznie w 2016 r. wykonał 64 tys. wzkm, a trolejbus 61 tys. wzkm. W 2018 r. odpowiednio było to 65,5 tys. i 59,4 tys. wzkm.

Zmniejszony udział wozokilometrów wykonanych przez trolejbusy, mimo wydłużenia tras i zwiększenia liczby posiadanych trolejbusów, wynikał przede wszystkim z realizowanej rozbudowy sieci trolejbusowej powodującej czasowe wyłączenie zasilania sieci trolejbusowej, a także ograniczenie eksploatacji starszych pojazdów, które nie posiadały dodatkowego, autonomicznego źródła napędu. W taborze lubelskich trolejbusów znajdowało się 120 pojazdów, spośród których 35 nie posiadało dodatkowego napędu (baterijnego lub spalinowego) umożliwiającego jazdę bez sieci trakcyjnej. Sieć trolejbusowa przejmowała i zwiększała udział przewozów w centrum miasta, które charakteryzują się niższą prędkością przejazdową.

(akta kontroli str.28-45, 469, 491-498)

Na podstawie art. 68 ust 4 *ustawy o elektromobilności* Miasto powinno 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. a na podstawie art. 36 ust. 1 powyższej ustawy od 1 stycznia 2028 r. co najmniej 30%. Według stanu na 1 stycznia 2019 r. łącznie we flocie 422 pojazdów<sup>29</sup> użytkowano 120 trolejbusów, w tym 20 to pojazdy hybrydowe wyposażone w silniki *diesla* i jeden autobus elektryczny. Nie uwzględniając wyżej wymienionych 20 pojazdów hybrydowych, udział autobusów zeroemisyjnych na 1 stycznia 2019 r. wynosił więc 24% ogólnej liczby użytkowanych pojazdów.

(akta kontroli str. 491-498)

Miasto, wypełniając dyspozycję art. 37 ust. 1 i 2 *ustawy o elektromobilności* w listopadzie 2018 r. sporządziło *Analizę Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu przez Gminę Lublin usług komunikacji miejskiej*<sup>30</sup>. AKK została przekazana Ministrowi Energii, Ministrowi Środowiska oraz Ministrowi Przedsiębiorczości i Technologii w dniu 31 grudnia 2018 r. W procesie opracowania AKK zapewniono możliwość udziału społeczeństwa, poprzez umieszczenie projektu w BIP Urzędu Miasta oraz wyznaczenie terminu 6-27 grudnia 2018 r. na składanie uwag i wniosków. Złożone siedem wniosków o charakterze formalno-technicznym zostało uwzględnionych w projekcie AKK.

Możliwości i sposoby wprowadzenia autobusów elektrycznych do lubelskiej komunikacji miejskiej były analizowane od 2014 r. W ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna zlecono do wykonania *Koncepcję wprowadzenia do eksploatacji autobusów elektrycznych w lubelskiej komunikacji miejskiej*. Opracowanie wykonała Politechnika Poznańska. W opracowaniu przedstawiono między innymi analizę dostępnych rozwiązań wyposażenia pojazdów i ich ładowania, a także ocenę wybranych linii komunikacji miejskiej pod kątem obsługi przez autobusy elektryczne.

<sup>27</sup> Z wyłączeniem km wykonanych jako zjazdy bez pasażerów.

<sup>28</sup> Dalej: wzkm.

<sup>29</sup> Trzech operatorów, którym ZTM zlecił świadczenie usług transportu publicznego.

<sup>30</sup> Dalej: AKK.

Sposób finansowania inwestycji związanych w rozwojem transportu zeroemisyjnego wynikał z uczestnictwa Miasta w Programie Operacyjnym Polska Wschodnia 2014-2020. W AKK przyjęto zatem, że pojazdy będą zakupione w ramach projektów współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej z dofinansowaniem zaprojektowanym na poziomie 85%.

Przeprowadzony dialog techniczny poprzedzający ogłoszenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zakup i dostawę autobusów niskoemisyjnych, w którym wzięli udział krajowi dostawcy pojazdów zeroemisyjnych oraz infrastruktury zasilającej i ładującej, umożliwił uzyskanie wiedzy na temat kosztów proponowanych rozwiązań. Sposoby ładowania pojazdów były przedmiotem uzgodnień pomiędzy ZTM, MPK oraz PGE Dystrybucja od 2015 r. W analizie uwzględniono rodzaj baterii, sposób ładowania oraz wybrane punkty ładowania, oceniając jako najkorzystniejsze i możliwe do zastosowania w lubelskiej komunikacji miejskiej. Punkty ładowania (ładowarki i ich przyłącza do sieci energetycznej) planowano zlokalizować na dużych pętlach komunikacji miejskiej w Lublinie. Takie rozmieszczenie punktów ładowania autobusów elektrycznych umożliwiałoby obsługę całego obszaru miasta przez autobusy elektryczne.

(akta kontroli str.179-212, 639)

AKK została opracowana przez zespół pracowników ZTM z wykorzystaniem zasobów tej jednostki oraz informacji otrzymywanych od MPK na podstawie umowy o świadczenie usług komunikacji miejskiej, w szczególności w zakresie kosztów. Wykorzystano również informacje z corocznego audytu MPK. Przychody w dyskontowanym okresie (15 lat) przyjęto na porównywalnym poziomie, uzasadniając planowanym wzrostem liczby pasażerów przy jednoczesnym wzroście osób z uprawnieniami do ulg i bezpłatnych przejazdów.

Do analizy przyjęto trzy warianty inwestycji taborowych, różniące się między sobą liczbą zakupionych autobusów zeroemisyjnych oraz ilością punktów ładowania. W wariantie bazowym W0 przyjęto utrzymanie niewielkiej przewagi liczbowej autobusów napędzanych silnikami o zapłonie samoczynnym zasilanych olejem napędowym (229 autobusów, co stanowiło 57% udziału) nad autobusami zeroemisyjnymi (33 autobusy elektryczne i 140 trolejbusów, co stanowiło 43% udziału). Budżet projektu szacowano na 153 264 tys. zł. W wariantie W1 przyjęto utrzymanie równowagi liczbowej autobusów spalinowych napędzanych olejem napędowym oraz autobusów zeroemisyjnych (140 trolejbusów, 70 autobusów elektrycznych i około 207 autobusów zasilanych olejem napędowym) a nakłady miały wynieść 254 616 tys. zł. W wariantie W2 założono zwiększenie przewagi liczbowej taboru zeroemisyjnego nad autobusami napędzanych silnikami zasilanymi olejem napędowym, 140 trolejbusów (36%), 180 autobusów elektrycznych (46%) oraz 70 autobusów zasilanych olejem napędowym (18%). Nakłady miały wynieść 605 640 tys. zł.

Dostawy taboru w wariantie W0 planowano zrealizować do 2020 r., natomiast w pozostałych wariantach do 2023 r. Inwestycje w punkty ładowania, we wszystkich wariantach, miały zostać zrealizowane w latach 2020-2022 z założeniem, że w wariantach W0 i W1 będzie 19 punktów ładowania, a w W2 - 50 punktów ładowania. W latach 2030-2033 uwzględniono dodatkowe nakłady związane z wymianą baterii w autobusach elektrycznych.

Stopę dyskonta przyjęto na poziomie 4%, a okres użyteczności 15 lat. Według założeń przyjętych w AAK koszt jednego wozokilometra dla eksploatowanych autobusów z silnikiem *diesla* szacowano na 6,7 zł, dla trolejbusu przegubowego 6,3 zł a dla autobusu elektrycznego 4,95 zł. Analiza danych przekazanych przez MPK w zakresie kosztów rodzajowych wynikających z prowadzonej ewidencji

szczegółowej dla każdego pojazdu, dla nowo zakupionych w 2018 r. 15 trolejbusów przegubowych, według rodzajów kosztów uwzględnianych w AKK wskazywała, że rzeczywisty koszt operacyjny jednego wozokilometra kształtował się w przedziale od [...]zł. Koszty rzeczywiste były niższe od szacowanych w AKK, jednak były to nowe pojazdy, w związku z czym dotychczas nie ponoszono niektórych rodzajów kosztów (ogumienie, przeglądy) a inne, np. remonty, na tym etapie eksploatacji były niższe. Koszty rzeczywiste jednego wozokilometra dla autobusu elektrycznego wynosiły [...]zł.

W AKK wyliczono wskaźniki finansowej wartości bieżącej netto i finansowej wewnętrznej stopy zwrotu dla wariantu finansowania w całości ze środków własnych i współfinansowania z funduszy UE oraz dla trzech wariantów intensywności rozwoju floty pojazdów zeroemisyjnych. Wyniki analizy w wariantcie pełnego finansowania ze środków własnych gminy z uwagi na wysoką cenę nabycia pojazdów wskazały brak opłacalności ekonomicznej inwestycji. NPV/c w wariantcie W0 był ujemny (-) 100 191,15 tys. zł, a FRR/c (-) 35,29%. W wariantach W1 i W2 wskaźniki były jeszcze bardziej niekorzystne. Natomiast przy dofinansowaniu możliwym do osiągnięcia na poziomie 85%, AKK wskazała opłacalność projektu. NPV/k w wariantcie W0 był dodatni i wynosił 24 318,61 tys. zł, FRR/k 0,54%. W wariantach W1 i W2 wskaźniki kształtowały się jeszcze korzystniej. Granicą opłacalności projektu, wskazaną w analizie wrażliwości przy założonym poziomie dofinansowania, był wzrost ceny zakupu pojazdów o 30%.

W analizie społeczno-ekonomicznej dokonano porównań ilościowych w zakresie oddziaływania zanieczyszczeń powietrza i zmian klimatu oraz oddziaływania hałasu. Nie dokonano jednak wyceny kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji, hałasu czy też innych kosztów społecznych wskazywanych w poradnikach metodycznych<sup>31</sup>.

(akta kontroli str.179-212, 476-482, 512-574.)

Rada Miasta Lublina uchwałą z 28 lutego 2019 r. dokonała aktualizacji *Planu transportowego*. W Planie wskazano lokalizacje punktów ładowania wraz z opisem przyłączy oraz założono, że autobusy elektryczne będą obsługiwały linie, których przynajmniej jeden przystanek końcowy znajduje się na pętli wyposażonej w punkt ładowania. Na dzień 1 stycznia 2019 r. do grupy linii potencjalnie możliwych do obsługi autobusami elektrycznymi należały linie 1, 6,7,13,23 i 29.

(akta kontroli, str. 639-655)

W latach 2016-2019 (I poł.) ZTM przeprowadził sześć postępowań o udzielenie zamówienia publicznego na zakup taboru do obsługi komunikacji miejskiej, z tego:

- w 2016 r. na zakup 15 szt. trolejbusów przegubowych (mega), umowa o wartości 34 077,1 tys. zł została zrealizowana,
- w 2017 r. na zakup 9 autobusów przegubowych (mega), umowa o wartości 16 151,1 tys. zł została zrealizowana; na zakup 6 autobusów przegubowych (10 767,4 tys. zł) i 8 autobusów jednoczłonowych (9 492,3 tys. zł), umowy zostały zrealizowane,
- w 2018 r.: na zakup 20 autobusów elektrycznych o wartości szacunkowej 52 998,2 tys. zł, postępowanie poprzedzone przeprowadzeniem dialogu technicznego zostało unieważnione z uwagi na zbyt wysoką cenę oferty; ponowne postępowanie na zakup 20 autobusów elektrycznych o wartości szacunkowej 52 998,2 tys. zł, ponownie unieważniono z uwagi na zbyt wysoką wartość oferty; na zakup 10 trolejbusów „maxi”, umowa o wartości 21 734,1 tys. zł – umowa rozwiązana z winy wykonawcy.

<sup>31</sup> Niebieska Księga JASPERS.

Na dzień zakończenia czynności kontrolnych czyli 11 października 2019 r. w toku pozostawały trzy postępowania:

- na zakup 5 trolejbusów „mega”,
- na zakup 10 trolejbusów „mega”,
- ponowne postępowanie na zakup 20 autobusów elektrycznych.

(akta kontroli str. 60-63, 491-498)

Postępowania o udzielanie zamówień publicznych prowadzono z zachowaniem wymogów określonych w *ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych*<sup>32</sup>, co stwierdzono na podstawie badania wybranych czterech postępowań<sup>33</sup>, oraz wyników kontroli uprzedniej przeprowadzonej przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych.

Kontrola realizacji umowy na zakup 15 trolejbusów wykazała, że dostarczone trolejbusy, po usunięciu usterek, spełniały wymogi ustalone w SIWZ, co potwierdzono protokołami usunięcia usterek, wad i braków stwierdzonych podczas odbioru pierwotnego.

Umowa na zakup 10 trolejbusów nie została zrealizowana. Termin dostawy upłynął 2 września 2019 r. Wykonawca w odpowiedziach na wezwania ZTM informował o trudnościach w realizacji proponując zmiany w przedmiocie zamówienia i terminie realizacji. Następnie, na około 3 miesiące przed upływem terminu wykonawca poinformował, iż przeprowadza proces restrukturyzacji i nie ma możliwości wykonania umowy. Zaproponował dostawę innych trolejbusów, a po odrzuceniu przez ZTM takiej możliwości o wydłużeniu terminu realizacji. Analiza prawna ZTM wykluczyła taką możliwość i 3 września 2019 r. ZTM wystosował ostateczne wezwanie do realizacji. Ostatecznie umowa została rozwiązana z winy wykonawcy.

Postępowanie na zakup 20 autobusów elektrycznych, poprzedzone było przeprowadzeniem dialogu technicznego. ZTM opublikował ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia dialogu oraz wystosował zaproszenia do wybranych producentów, dystrybutorów i użytkowników autobusów elektrycznych, hybrydowych oraz producentów podzespołów stosowanych w tych pojazdach. Wnioski o dopuszczenie do dialogu złożyło 13 oferentów. Przedmiotem dialogu były między innymi: koszty eksploatacyjne; rozwiązania techniczne układów napędowych, układów magazynowania energii; zaplecza technicznego i dostępności części; zalet i wad poszczególnych systemów ładowania baterii, żywotność baterii; oceny niezawodności pojazdów i podzespołów; optymalizacja doboru pojemności baterii, rodzaju ogniw, mocy ładowarek w warunkach lubelskiej komunikacji miejskiej.

Postępowania o udzielenie zamówienia *Zakup i dostawa 20 autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania wolnego na zajezdni i szybkiego na przystankach końcowych* prowadzono dwukrotnie, kończąc je unieważnieniem. W pierwszym postępowaniu wszczętym ogłoszeniem z 25 kwietnia 2018 r. oferty złożyło dwóch wykonawców, jednak wysokości ofert (60,5 mln zł i 58 mln zł) przekraczały o około 10% i 14% wielkość środków (52,9 mln zł), które ZTM zamierzał przeznaczyć na wykonanie zamówienia. W dniu 8 sierpnia ZTM podjął decyzję o unieważnieniu postępowania. W drugim postępowaniu zmodyfikowano SIWZ w zakresie obniżenia poziomu niektórych wymagań<sup>34</sup>, bez zmiany wysokości środków jaką ZTM zamierzał przeznaczyć na realizację zamówienia (52,9 mln zł). W odpowiedzi na ogłoszenie z 27 września 2018 r. wpłynęła tylko jedna oferta (44,9

<sup>32</sup> Dz.U. z 2019 r. poz. 1843.

<sup>33</sup> DZ.381-5/16 Zakup taboru do obsługi komunikacji miejskiej – 15 szt. trolejbusów; DZ.381.UE-1/18 Zakup taboru do obsługi komunikacji miejskiej – 10 szt. trolejbusów; DZ.381.2/18 i DZ.381.3/18 Zakup i dostawa autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania wolnego na zajezdni i szybkiego na przystankach końcowych.

<sup>34</sup> Między innymi ograniczenie rozmiaru wyświetlacza, dopuszczenie rozwiązanie bez układu centralnego smarowania, obniżenia współczynnika mocy ładowarki, ograniczenie z 2 na 1 gniazdo ładowarki.

mln zł netto<sup>35</sup>). Cena oferty, również przekraczała wielkość niezmiennego poziomu środków, które ZTM zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia. W dniu 21 lutego 2019 r. ZTM unieważnił postępowanie. W trzecim postępowaniu, prowadzonym przez ZTM w czasie czynności kontrolnych, zdecydowano o dalszym obniżeniu niektórych oczekiwań technicznych i zmianie wpływu wagi kryteriów, bez podwyższenia wielkości środków, jakie ZTM zamierzał przeznaczyć na realizację zamówienia (52,9 mln zł). W szczególności skrócono okres gwarancji na baterie trakcyjne oraz gwarancji na punkt ładowania. Szacowano, że nowe terminy gwarancji powinny skutkować obniżeniem ceny oferty o około 1 590 tys. zł. Ponadto obniżono wagę gwarancji w ocenie ogólnej z 25% na 13%. Wprowadzono również inne nowe kryteria techniczne, które miały wpłynąć na zwiększenie konkurencyjności zamówienia.

Ofertę w trzecim postępowaniu złożył tylko jeden wykonawca, a jej cena wyniosła 62,5 mln zł i była wyższa o 17,9% od kwoty (52,9 mln. zł) jaką zamierzano przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia. Ofertę złożył przedsiębiorca, który uprzednio w pierwszym postępowaniu złożył ofertę w cenie 60 510 tys. zł. Obecna oferta była o około 3% wyższa mimo obniżenia wymagań zamawiającego. Według wyjaśnień dyrektora ZTM<sup>36</sup> postanowiono o niezmiennianiu poziomu finansowania z uwagi na zakup pojazdów w ramach projektów o ściśle ustalonym sposobie finansowania w latach ubiegłych, natomiast w oczekiwaniu na obniżenie cen ofert ograniczono poziom niektórych oczekiwań, między innymi w zakresie gwarancji producenta, rodzaju baterii oraz innego wyposażenia mających wpływ na całkowity koszt zakupu.

W dniu 23 października 2019 r. ZTM dokonał wyboru oferty<sup>37</sup> na zakup 20 autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania. W dniu 5 grudnia 2019 r. ZTM zawarł trzy umowy na dostawę łącznie 20 autobusów elektrycznych i 15 trolejbusów oraz wybudowanie i zainstalowanie infrastruktury służącej uzupełnianiu energii<sup>38</sup>. Dostawa autobusów elektrycznych miała być w dwóch terminach, w tym 5 autobusów zostanie dostarczonych do połowy czerwca 2021 r., a pozostałe 15 sztuk najpóźniej do 15 września 2021 r.

(akta kontroli str. 64-178, 627, 633, 659-664)

Dla realizacji zadań w zakresie wdrażania zeroemisyjnej komunikacji w Lublinie zapewniano środki niezbędne dla osiągnięcia założonych celów.

Rozwój zeroemisyjnej komunikacji realizowany był z udziałem, środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2007-2013 (zakupy zrealizowane w 2015 r.), a od 2016 r. z udziałem środków Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020. W latach 2015-2018 dokonano zakupu 21 trolejbusów na kwotę 35 903,7 tys. zł z dofinansowaniem w kwocie 29 190 tys. zł w ramach projektu *Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie* oraz 15 trolejbusów na kwotę 34 077,2 tys. zł z dofinansowaniem w kwocie 16 181,8 tys. zł w ramach projektu *Rozbudowa sieci komunikacji zbiorowej dla potrzeb Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego dla Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego*. W trakcie realizacji był zakup 10 trolejbusów na kwotę 21 734,1 tys. zł z dofinansowaniem w kwocie 17 670 tys. zł w ramach projektu *Przebudowa strategicznego korytarza transportu zbiorowego wraz z zakupem taboru w centralnej części LOF*.

<sup>35</sup> Podmiot zarejestrowany w Republice Czeskiej.

<sup>36</sup> Pismo z dnia 10 października 2019 r. PP.403-61e/19.

<sup>37</sup> [https://biuletyn.lublin.eu/gfx/jednostki/userfiles/\\_public/zarząd-transportu-miejskiego/zamówienia-publiczne/ogloszone/2019/19\\_06\\_2019\\_autobusy\\_elektryczne/23\\_10\\_zawiadomienie\\_o\\_wyborze\\_najkorzystniejszej\\_oferty/zawiadomienie\\_o\\_wyborze\\_najkorzystniejszej\\_oferty.pdf](https://biuletyn.lublin.eu/gfx/jednostki/userfiles/_public/zarząd-transportu-miejskiego/zamówienia-publiczne/ogloszone/2019/19_06_2019_autobusy_elektryczne/23_10_zawiadomienie_o_wyborze_najkorzystniejszej_oferty/zawiadomienie_o_wyborze_najkorzystniejszej_oferty.pdf) [2019.12.06].

<sup>38</sup> <https://www.ztm.lublin.eu/pl/aktualnosci/lublin-z-elektrycznymi-solarisami.html> [2019.12.06], [/www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lublin-wybiera-elektrobusy-solarisa-62941.html](http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lublin-wybiera-elektrobusy-solarisa-62941.html) [2019.12.06].

Prowadzone były postępowania przetargowe na zakup 15 trolejbusów klasy MEGA na kwotę 36 531 tys. zł z dofinansowaniem w kwocie 29 700,0 tys. zł w ramach projektów: *Niskoemisyjna sieć komunikacji zbiorowej dla potrzeb północnej części LOF wraz z budową systemu biletu elektronicznego komunikacji aglomeracyjnej* (10 trolejbusów) i *Rozbudowa i udrożnienie sieci komunikacji zbiorowej dla obszaru specjalnej strefy ekonomicznej i strefy przemysłowej w Lublinie* (5 trolejbusów) oraz zakup 20 autobusów elektrycznych na kwotę 52 988,4 tys. zł z dofinansowaniem 43 080 tys. zł w ramach projektu: *„Niskoemisyjna sieć komunikacji zbiorowej dla potrzeb północnej części LOF.*

W ramach realizowanych projektów planowane były również zakupy w latach przyszłych 12 autobusów elektrycznych, tj. siedmiu autobusów - dostawa do końca 2021 r. oraz pięciu autobusów – dostawa do końca czerwca 2022 r.

Środki finansowe na zakup 10 trolejbusów (umowa rozwiązana) ujęte były w planie wydatków budżetowych na 2019 r., a wydatki dotyczące prowadzonych postępowań i planowanych zakupów ujęte były w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

(akta kontroli str.15-24, 495)

Poza działaniami w zakresie rozwoju floty autobusów zeroemisyjnych, prowadzone były działania w zakresie przebudowy kluczowych ciągów komunikacyjnych i budowy trakcji trolejbusowej umożliwiającej poszerzenie komunikacji trolejbusowej, w szczególności w centrum i zatłoczonych odcinkach. W ramach projektu *Rozbudowa sieci komunikacji zbiorowej dla potrzeb Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego dla LOF*, zakończono budowę trakcji o długości 4,16 km i o wartości 8 492 tys. zł, a w toku realizacji pozostawały trzy zadania, których przedmiotem była budowa trakcji o długości 8,34 km i wartości 24 587,4 tys. zł.

Działania w zakresie zmniejszenia emisyjności transportu publicznego podejmował również MPK. Jednym z zrealizowanych projektów było *Wykonanie instalacji fotowoltaicznej zmniejszającej zużycie paliwa i emisję toksycznych składników spalin* łącznie w 103 autobusach komunikacji miejskiej. System fotowoltaiczny pozwalał pokryć częściowo zapotrzebowanie autobusu na energię elektryczną. Inwestycje te, wykonane w latach 2016-2017 z dofinansowaniem w formie pożyczki z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Lublinie, pozwoliły na łączne ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> o 152,1 Mg/r.

(akta kontroli str.480, 487-490)

W okresie objętym kontrolą stan zaawansowania robót budowlanych związanych z przebudową węzłów komunikacyjnych skutkowało wyłączeniem niektórych odcinków sieci trakcyjnej trolejbusów. Część posiadanego taboru (zeroemisyjnego) nie mogła być w pełni wykorzystywana. Na 120 trolejbusów w dni powszednie w godzinach szczytu, w ruchu średnio znajdowały się 84 pojazdy. Spośród 120 trolejbusów 35 nie posiadało napędu autonomicznego, co uniemożliwiało jazdę bez połączenia z siecią trakcyjną. Zakończenie robót umożliwi pełne wykorzystanie taboru elektrycznego, co powinno wpłynąć na ograniczenie całościowej emisji zanieczyszczeń.

Analiza obejmująca dane MPK w zakresie wszystkich przejechanych kilometrów wskazywała, że u tego operatora udział autobusów o napędzie elektrycznym w 2015 r. wyniósł 25,2%, a w 2018 r. 28,9%. Autobusy z napędem spalinowym (diesel), w 2018 r. wykonały około 1% więcej km niż w 2015 r, a łączne zużycie paliwa wzrosło o około 5%. Według wyjaśnień kierownika działu kontroli MPK<sup>39</sup> główną przyczyną wzrostu wskaźnika średniego zużycia paliwa w stosunku do wykonanych przebiegów w latach 2015-2019 był wzrost udziału autobusów przegubowych

<sup>39</sup> E-mail z dnia 19 września 2019 r.

z 18,3% na dzień 31 grudnia 2015 r. do 30,6% na dzień 30 czerwca 2019 r., które charakteryzowały się wyższym spalaniem. Liczba km wykonanych przez trolejbusy w 2018 r. wzrosła o 20% wobec wykonanych w 2015 r., natomiast ilość zużytej energii elektrycznej wzrosła o 24,4%. Spadła jednak o 15,9 % ilość zużytego oleju napędowego używanego przez trolejbusy z napędem hybrydowym (z silnikami diesla). W okresie objętym kontrolą, w komunikacji miejskiej Lublina funkcjonował tylko jeden autobus elektryczny. W kolejnych latach autobus wykonywał porównywalne odległości tras czyli około 16-17 tys. wzkm. Zużycie energii elektrycznej kształtowało się na zbliżonym poziomie czyli pomiędzy 34,7 a 38,4 tys. kWh. Koszty rzeczywiste 1 wzkm wynosiły 4,73 zł.

Zestawienie łącznej emisji komunikacji miejskiej<sup>40</sup> w 2018 r. w relacji do 2015 r., wskazywało na wzrost emisji gazów cieplarnianych (CO<sub>2</sub>) o około 5,7% w związku ze wzrostem ilości zużytego paliwa (energii). Zmniejszyła się natomiast emisja zanieczyszczeń powietrza (CO o 14,7%, NO<sub>x</sub> o 36,4%, PM o 51,9%) w związku z zakupami i wykorzystywaniem pojazdów o podwyższonych standardach (klasie emisyjności).

(akta kontroli str.491-498)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

W AKK nie dokonano wyceny kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji. Do wyceny tych kosztów w ramach analizy społeczno-ekonomicznej zobowiązywał przepis art. 37 ust. 2 pkt 3 *ustawy o elektromobilności*.

Według wyjaśnień zastępcy dyrektora ZTM, zadania związane z nabyciem autobusów zeroemisyjnych przyjęte do realizacji i wskazane w AKK były uwzględnione i realizowane w ramach szerszych projektów, a koszty społeczne zostały oszacowane w studiach wykonalności dla tych projektów. Dlatego w AKK nie zostały powtórnie przeprowadzone takie wyceny. Wyniki AKK w wariantcie uwzględniającym dofinansowanie ze środków UE zapewniały opłacalność i projekty zostały przyjęte do realizacji. Organy, którym AKK została przekazana nie wnosiły uwag lub zastrzeżeń w tym zakresie.

NIK nie podziela powyższej argumentacji. Dysponując wynikami analizy społeczno-ekonomicznej, opracowanej na potrzeby innego dokumentu, należało je wykorzystać w AKK lub dokonać analiz adekwatnych do założeń AKK. Nie ulega bowiem wątpliwości, że przy braku w AKK analizy społeczno-ekonomicznej uwzględniającej wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji analiza ta nie spełniała wymogu art. 37 ust. 2 pkt 3 *ustawy o elektromobilności* i w efekcie nie była w pełni wiarygodna.

(akta kontroli str.179-212, 470-474)

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia realizację działań w zakresie rozwoju floty autobusów zeroemisyjnych w lubelskiej komunikacji miejskiej. W 2019 r. Miasto wypełniało limit pojazdów zeroemisyjnych wymagany od stycznia 2025 r.

Opracowana analiza kosztów i korzyści zakupu autobusów elektrycznych nie spełniała ustawowych wymogów i nie stanowiła rzetelnej podstawy do oceny opłacalności zakupu autobusów elektrycznych. Nieprawidłowość ta nie miała jednak wpływu na realizację zadań Miasta w zakresie elektromobilności ponieważ niezależnie od wyników tej analizy podejmowano skuteczne działania w celu nabycia pojazdów zeroemisyjnych.

<sup>40</sup> Obliczenia na podstawie norm emisji według klasy emisyjności pojazdu.

### 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

Urząd Miasta we flocie używanych pojazdów na 30 czerwca 2019 r. posiadał 13 pojazdów. Żaden z nich nie był pojazdem elektrycznym. W latach 2016-2019 nie podejmowano działań w zakresie nabycia samochodów zeroemisyjnych. Według wyjaśnień dyrektora Wydziału Audytu i Kontroli<sup>41</sup> wstępnie planowano w 2020 r. zakupić do floty Urzędu Miasta dwa samochody elektryczne. W projekcie budżetu na 2020 r. zamieszczonym na stronie UM nie uwzględniono jednak takich wydatków.<sup>42</sup>

(akta kontroli str.(666-667)

Na podstawie danych na dzień 30 czerwca 2019 r. o liczbie pojazdów wykorzystywanych do realizacji zadań publicznych wykonywanych lub zleczanych przez Miasto<sup>43</sup> oszacowano, że do wypełnienia określonego w art. 68 ust. 3 *ustawy o elektromobilności* obowiązku wykonywania tych zadań przy użyciu pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym na poziomie co najmniej 10% całej wykorzystywanej w tym celu floty pojazdów, należałoby zwiększyć udział wykorzystywanych pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym od stycznia 2022 r. o około 116 sztuk.

Jednostki organizacyjne Miasta w 2019 r. nie dokonywały i nie planowały zakupów takich pojazdów. W projektach planów finansowych na 2020 r. Straż Miejska ujmowała nabycie jednego samochodu elektrycznego, jednak w udostępnionym na stronie internetowej planie budżetu na 2020 r. brak było wskazania wydatków na ten cel.

(akta kontroli str. 575-579, 666)

W związku ze zlecaniem wykonywania zadań publicznych podmiotom zewnętrznym, oraz wymogami art. 76 *ustawy o elektromobilności*<sup>44</sup>, UM przeprowadził w maju 2019 r. analizę zawartych umów, w zakresie oszacowania przy realizacji których zadań wykorzystywane były pojazdy, w tym zeroemisyjne, oraz które z umów potencjalnie zagrożone były wygaśnięciem z mocy prawa do końca 2019 r. Analizie poddano 260 umów, których termin realizacji obejmował okres po 1 stycznia 2020 r. Z uwagi na trudność jednoznacznego sprecyzowania, ile i jakich pojazdów wykorzystywanych jest w zakresie realizacji danego zadania publicznego, wyznaczono trzy poziomy ryzyka prawdopodobieństwa wykorzystywania pojazdów w toku realizacji przedmiotu umowy (niskie, średnie i wysokie). Do poziomu niskiego zaliczono 202 umowy, średniego 25 umów i wysokiego ryzyka 33 umowy.

Według wyjaśnień dyrektor Wydziału Audytu i Kontroli<sup>45</sup> ocena zagadnień związanych z wymogami *ustawy o elektromobilności* była przedmiotem spotkań

<sup>41</sup> Pismo AK-M-I.1710.12.2019 z 14 października 2019 r.

<sup>42</sup> [https://bip.lublin.eu/rada-miasta-lublin/budzet-miasta-lublin/budzet-miasta-lublin-na-2020-rok-projekt-budzetu-miasta-lublin-na-2020-rok-druk-nr-542-1,5,27759,2.html](https://bip.lublin.eu/rada-miasta-lublin/budzet-miasta-lublin/budzet-miasta-lublin-na-2020-rok/projekt-budzetu-miasta-lublin-na-2020-rok-druk-nr-542-1,5,27759,2.html) [2019.12.06].

<sup>43</sup> Według stanu na 27 września 2019 r.

<sup>44</sup> Ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1527) zmieniono z dniem 29 sierpnia 2019 r. dotychczasowe brzmienie art. 76 ustawy o elektromobilności dotyczące terminu wygaśnięcia umów z dniem 31 grudnia 2019 r., na następujące: Ust. 1 - umowy zawarte przez naczelną i centralny organ administracji państwowej z podmiotem zapewniającym obsługę gospodarczą w zakresie transportu wygasają z dniem 31 grudnia 2021 r., jeżeli nie zapewniają wykorzystania pojazdów elektrycznych na poziomie określonym w art. 68 ust. 1.

Ust. 2 - umowy zawarte przez jednostki samorządu terytorialnego na wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego, wygasają z dniem 31 grudnia 2021 r., jeżeli nie zapewniają wykorzystania pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym na poziomie określonym w art. 68 ust. 3.

<sup>45</sup> Pismo znak:121398/09/2019 z dnia 9 września 2019 r.

i szkoleń organizowanych przez Biuro Zarządzania Energią, na których omawiano kwestie prawne wpływu zmian ustawowych na wykonywanie zadań publicznych, w szczególności usług komunalnych. Z uwagi na pojawiające się informacje o planowanej nowelizacji ustawy, a w szczególności terminu wejścia w życie art. 68 *ustawy o elektromobilności*, w 2019 r. nie wprowadzono do SIWZ udzielanych zamówień, warunku dotyczącego udziału we flocie 10% pojazdów zeroemisyjnych. Niemniej jednak w załączniku do SIWZ, jakim był projekt umowy, UM wprowadzał postanowienia zobowiązujące usługodawców do dostosowania posiadanej floty pojazdów do wymogów *ustawy o elektromobilności*, z założeniem przyszłych terminów wprowadzających ten wymóg<sup>46</sup>. Według tych wyjaśnień przy szacowaniu wartości zamówień formalnie nie zwymiarowano dodatkowych kosztów zamówienia w związku z postanowieniami *ustawy o elektromobilności*, ponieważ w sytuacji niepewnych terminów wejścia w życie wymogów ustawy uznano to za przedwczesne i skutkujące możliwością nieuzasadnionego wzrostu ceny ofert. W toku prac nad uchwalaniem budżetu na 2019 r. nie planowano wzrostu wydatków na usługi realizowane na rzecz miasta, nie wykluczając jednak zmian, które ewentualnie trzeba byłoby wprowadzić w ciągu roku budżetowego. Formalne analizy finansowe dotyczące cen usług publicznych w związku z realizacją wymogów z art. 68 ust 3 *ustawy o elektromobilności* nie były wykonywane. UM posiadał wiedzę o wysokich cenach pojazdów elektrycznych, ale również istniała niepewność co do planowanych dopłat do ich zakupów.

W wyniku analizy przeprowadzonej przez UM w toku kontroli, opartej na obowiązujących umowach w zakresie zlecenia wykonywania zadań publicznych i deklaracjach wykonawców ustalono, że łącznie przy wykonywaniu tych zadań wykorzystywano 428 pojazdów, spośród których 16 pojazdów posiadało napęd elektryczny lub na gaz ziemny. Wymienione 16 pojazdów użytkowało siedmiu przedsiębiorców, z tego: trzech przedsiębiorców wykorzystywało dziewięć pojazdów do zbiórki odpadów komunalnych, cztery pojazdy elektryczne przedsiębiorstwo zajmujące się utrzymaniem cmentarzy komunalnych oraz trzech przedsiębiorców po jednym pojeździe przy realizacji różnych zadań. Łącznie zadania publiczne, których wartość umowy przekraczała 30 tys. euro (66 umów, które obowiązywać będą na 1 stycznia 2020 r.) realizowało 37 przedsiębiorców, z których sześciu przedsiębiorców wykorzystywało pojazdy zeroemisyjne stanowiące ponad 10% udziału w ogólnej liczbie pojazdów wykorzystywanych przez tych przedsiębiorców w realizacji zadań wynikających z zawartych z Gminą Lublin umów.

(akta kontroli str.575-579)

Sprawozdania, o których mowa w art. 38 *ustawy o elektromobilności*, UM przekazał Ministrowi Energii pismami z dnia 11 maja 2018 r. (wg stanu na 31 grudnia 2017 r.) oraz z dnia 30 stycznia 2019 r. (wg stanu na 31 grudnia 2018 r.), tj. w obowiązujących terminach. Sprawozdania zawierały dane o pojazdach należących do jednostek organizacyjnych oraz spółek z udziałem Miasta, które wykonywały zadania publiczne. W sprawozdaniach uwzględniono również pojazdy specjalistyczne wykonujące zadania publiczne.

(akta kontroli str.253-256)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

<sup>46</sup> Jeżeli do realizacji przedmiotu umowy Wykonawca będzie wykorzystywał flotę pojazdów, zobowiązuje się do spełnienia wymogów ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych / Dz. U z 2018 r., poz.317/ tzn. zapewnienia określonego udziału pojazdów lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych do jego wykonania w terminie wskazanym w ustawie. Przed upływem terminu, o którym mowa w ust.3.

**OCENA CZĄSTKOWA**

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania Gminy zmierzające do ustalenia udziału pojazdów zeroemisyjnych i napędzanych na gaz ziemny w realizacji zadań publicznych, na poziomie określonym w *ustawie o elektromobilności*.

Niemniej jednak NIK zwraca jednak uwagę na niski udział pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym we flocie użytkowanych pojazdów, co świadczyło o niskim zaawansowaniu realizacji wymogów art. 68 ust. 2 i 3 *ustawy o elektromobilności*. W związku z powyższym istnieje potrzeba przygotowania kompleksowych planów w zakresie niezbędnych inwestycji oraz związanych z nimi kosztów dla tych podmiotów. Odkładanie tych zadań na okres późniejszy może skutkować ponoszeniem większych kosztów w przyszłości lub brakiem realizacji obowiązków ustawowych.

## **IV. Wnioski**

W związku ze stwierdzoną nieprawidłowością, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 *ustawy o NIK*, wnosi o:

Wnioski Uwzględnianie w Analizie Kosztów i Korzyści wyceny kosztów społecznych emisji szkodliwych substancji.

Uwagi Brak sformułowanych uwag.

## **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 i wykonania wniosków pokontrolnych 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, 16 grudnia 2019 r.

Kontroler  
Miroslaw Wójtowicz  
Główny specjalista kp.

( - )

.....  
podpis

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

( - )

.....  
podpis

