



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji

KGP.410.008.09.2019

Ludomir Handzel
Prezydent Miasta Nowego Sącza
Urząd Miasta Nowego Sącza
Rynek 1, 33-300 Nowy Sącz

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/19/020 - Wsparcie rozwoju elektromobilności

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Nowego Sącza, Rynek 1, 33-300 Nowy Sącz
Kierownik jednostki kontrolowanej	Ludomir Handzel, Prezydent Miasta Nowego Sącza ¹ od 4 listopada 2018 r. (akta kontroli str. 1566-1569)
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 ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji
Kontroler	Adam Kazimierczuk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KGP/98/2019 z 25 września 2019 r. (akta kontroli str.1-2)

¹ Wcześniej, od 30 listopada 2014 r. Prezydentem Miasta Nowego Sącza był Ryszard Nowak.

² Dz. U. z 2019 r. poz. 489, ze zm. Dalej: *ustawa o NIK*.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą Miasto Nowy Sącz⁴ było na wstępnym etapie realizacji zadań w zakresie rozwoju elektromobilności.

Na dzień 30 czerwca 2019 r. w Mieście zarejestrowano 10 samochodów elektrycznych oraz funkcjonowały dwie ogólnodostępne stacje ładowania samochodów elektrycznych. Miasto nie posiadało strategii dedykowanej rozwojowi elektromobilności. Niemniej jednak podjęło działania w celu stworzenia takiej strategii. Miasto wystąpiło o dofinansowanie w ramach programu *GEPARD II*⁵, którego planowanym efektem realizacji będzie stworzenie dokumentu strategicznego dedykowanego rozwojowi elektromobilności w gminie. Dotychczasowe dokumenty strategiczne zawierały działania dedykowane wdrażaniu niskoemisyjnego transportu publicznego, w tym ewentualnie transportu zeroemisyjnego.

Miasto nie podejmowało skutecznych działań zmierzających do osiągnięcia limitów zawartych w art. 68 ust. 2 i 3 ustawy z dnia z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁶, czyli w terminie od 1 stycznia 2022 r. zapewnienia 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów użytkowanych przez urząd obsługujący gminę a także zapewnienia 10% udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w trakcie wykonywania zadań publicznych. Gdyby niedokonane zmianą ustawy przesunięcie o dwa lata terminu realizacji limitów, Miasto nie byłoby w stanie ich zrealizować w pierwotnym terminie. W latach 2016-2019 nie ogłoszono żadnego postępowania przetargowego na dostawę samochodów zeroemisyjnych dla Miasta, pomimo zerowego udziału tych pojazdów we flocie urzędu. NIK zwraca uwagę, że Gmina do dnia rozpoczęcia czynności kontrolnych nie podjęła działań w zakresie kompleksowej analizy potrzeb i spodziewanego wzrostu kosztów w zakresie realizacji obowiązku wykonywania zadań publicznych z udziałem pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym. Prezydent Miasta nie przeprowadził przeglądu obowiązujących umów, uznając, że wszystkie umowy ulegną wygaśnięciu przed końcem 2021 r.

Wykonana na zlecenie Miasta Nowego Sącza *Analiza Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Nowym Sączu autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu* (grudzień 2018 r.) oraz jej *Aktualizacja* (październik 2019 r.) zawierała elementy określone w art. 37 ust. 2 ustawy o elektromobilności. Niezrealizowanie kontraktu na zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania z przyczyn leżących po stronie wykonawcy, opóźnienia w realizacji programu *Bezemisyjny Transport Publiczny* oraz zmiana wyniku *Analizy Kosztów i Korzyści* poprzez jej aktualizację wskazującą, iż najkorzystniejszą inwestycją jest zakup autobusów zasilanych CNG⁷, a nie jak w pierwotnej jej wersji zakup autobusów elektrycznych, skutkowało wycofaniem się Gminy z wdrażania zeroemisyjnego transportu publicznego. Zdaniem NIK, *Aktualizacja Analizy Kosztów i Korzyści* nie mogła stanowić podstawy do anulowania wyników pierwotnej *Analizy Kosztów i Korzyści*. Zatem Gmina była nadal zobowiązana do realizacji limitu 5% udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie transportu publicznego od dnia 1 stycznia 2021 r.⁸ Natomiast podjęte działania wskazują na ryzyko, że zerowy udział autobusów elektrycznych we flocie

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

⁴ Dalej: Miasto, Gmina.

⁵ Realizowany przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (dalej: NFOŚiGW) program priorytetowy *Ochrona atmosfery GEPARD II – transport niskoemisyjny. Część 2) Strategia rozwoju elektromobilności*. Celem programu jest wsparcie działań jednostek samorządu terytorialnego niezbędnych do realizacji polityki elektromobilności.

⁶ Dz.U. z 2019 r. poz. 1124, ze zm. Dalej: *ustawa o elektromobilności*.

⁷ CNG - (z ang. *compressed natural gas*) sprężony gaz ziemny.

⁸ Art. 68 ust. 4 *ustawy o elektromobilności*.

komunikacji miejskiej nie zostanie zmieniony do ustawowego terminu osiągnięcia limitu, ponieważ operator transportu publicznego był w trakcie przygotowania postępowania na zakup autobusów miejskich zasilanych CNG.

Pomimo obowiązku wynikającego z art. 80 *ustawy o elektromobilności*, Miasto nie zaktualizowało *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Nowego Sącza* do dnia 22 lutego 2019 r.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁹ kontrolowanej działalności

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

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą dla Miasta Nowego Sącza nie został opracowany i nie obowiązywał dokument dedykowany tylko strategii rozwoju elektromobilności. W 2019 r. Nowy Sącz uczestniczył w konkursie o dofinansowanie zadania *Opracowanie Strategii rozwoju elektromobilności ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej* w ramach programu priorytetowego GEPARD II – transport niskoemisyjny Część 2) Strategia Rozwoju Elektromobilności. W wyniku postępowania konkursowego wniosek został zakwalifikowany do dofinansowania w ramach programu w kwocie 29 520 zł. W dniu 24 grudnia 2019 r. pomiędzy NFOŚiGW a Gminą Miasta Nowego Sącza podpisana została umowa nr 736/2019/Wn-06/OA-IO/D o dofinansowanie w formie dotacji na realizację opracowania *Przygotowanie strategii elektromobilności dla Miasta Nowy Sącz*, z terminem zakończenia realizacji przedsięwzięcia określonym na 30 czerwca 2020 r.

(akta kontroli str. 1223-1270, 1274-1286, 1655-1682)

Obowiązującym dokumentem strategicznym związanym z rozwojem transportu był *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Nowego Sącza*¹⁰ przyjęty uchwałą Rady Miasta Nowego Sącza¹¹ nr LXIV/607/2014 z 18 marca 2014 r. Celem głównym *Planu transportowego* było zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego w taki sposób, aby rozwój transportu przebiegał zgodnie z postulatami zrównoważonego rozwoju. Natomiast celem szczegółowym odnoszącym się do zmniejszenia szkodliwości transportu było ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców. Zgodnie z zapisami punktu 11. *Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego*, podpunkt 11.5. *Modernizacja i wymiana taboru Planu transportowego*, planowany był zakup autobusów o napędzie hybrydowym lub w perspektywie 5-6 lat zakup kolejnych nowych autobusów niskopodłogowych, spełniających normę emisji spalin Euro 6. Planowane było również rozważenie budowy sieci trolejbusowej lub sieci autobusów o napędzie elektrycznym z ładowaniem indukcyjnym na przystankach. Przedstawione w *Planie transportowym* kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego nie zawierały szczegółowych informacji w zakresie rodzaju i ilości środków transportu.

(akta kontroli str. 641-682, 1058-1221)

Podstawowym dokumentem planistycznym, nadrzędnym w stosunku do innych dokumentów strategicznych i sektorowych programów operacyjnych

⁹ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹⁰ Dalej też: *Plan transportowy*.

¹¹ Plan opublikowany w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego z 10 kwietnia 2014 r. poz. 2169 oraz w Biuletynie Informacji Publicznej i na stronie Urzędu Miasta Nowego Sącza <https://www.nowysacz.pl/plan-publicznego-transportu-zbiorowego>.

opracowywanych i przyjmowanych do realizacji w Nowym Sączu była *Strategia Rozwoju Nowego Sącza 2020+*¹², w której ujęte zostały między innymi zadania Miasta w zakresie rozwoju systemu komunikacji publicznej poprzez promowanie i rozwój niskoemisyjnego transportu miejskiego.

Jednym z działań ujętych w tej Strategii była kontynuacja zakupu nowego ekologicznego taboru autobusowego dla MPK. Zaplanowano w ciągu 10 lat wyposażenie MPK w autobusy spełniające rygorystyczne normy emisji spalin, aby zapewnić efektywny i przyjazny transport dla mieszkańców Miasta. Docelowo za niezbędny uznano zakup (przy wykorzystaniu środków unijnych) minimum 20 nowych autobusów z nowoczesnymi rozwiązaniami dotyczącymi spalin, które zastąpią przestarzały tabor.

Z *Raportu z Realizacji Strategii Rozwoju Nowego Sącza 2020+ za 2018 rok* przyjętego przez Prezydenta Miasta w dniu 17 maja 2019 r. wynikało, że wskaźnik monitoringu realizacji *Strategii* - jakim była *Liczba autobusów ekologicznych w stosunku do całego taboru (%)* - osiągnął wartość 25,6% (norma emisji spalin Euro 5). Wybudowano dwustanowiskową stację do ładowania pojazdów elektrycznych o mocy 44 kW zlokalizowaną na placu Rynku. Dostawa 24 autobusów spełniających normę Euro 6 z 2018 r. przesunięta została na 2019 r. w związku z niewywiązaniem się dostawcy z terminowej dostawy.

(akta kontroli str. 1571-1648)

W *Planie gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Nowego Sącza*¹³ w ramach celu strategicznego *Rozwój transportu niskoemisyjnego* ujęto projekt *Niskoemisyjny transport publiczny*, polegający na wymianie wyeksploatowanego taboru autobusowego na tabor przyjazny środowisku. Zaplanowano zakup do 2020 r. około 40 szt. autobusów przystosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności oraz spełniających normy emisji spalin Euro 6. Budżet projektu określono w wysokości 40 mln zł, a efekty ekologiczne w postaci ograniczenia emisji CO₂ na terenie Miasta miałyby wynosić 516 Mg/rok.

(akta kontroli str. 624-632, 1570)

W dniu 20 lutego 2017 r. podpisany został *List intencyjny w sprawie współpracy w zakresie rozwoju elektromobilności* pomiędzy Ministrem Rozwoju i Finansów, Ministrem Energii, Polskim Funduszem Rozwoju S.A., NFOŚiGW, Narodowym Centrum Badań i Rozwoju¹⁴ i samorządowcami z 41 polskich miast i gmin, w tym z Nowego Sącza. W Liście tym, strony wyraziły wolę rozwijania wzajemnej współpracy w zakresie między innymi definiowania potrzeb związanych z systemami wsparcia finansowego dla rozwoju elektromobilności. Według wyjaśnień¹⁵ Sekretarza Miasta dotychczasowa współpraca nie zaowocowała otrzymaniem przez Miasto oraz MPK żadnych środków pomocowych na zakup autobusów elektrycznych.

(akta kontroli str. 641-657, 826-829, 1440-1442)

Według wyjaśnień¹⁶ Dyrektora Wydziału Transportu i Komunikacji, Minister Energii nie zwracał się do Miasta Nowego Sącza o współudział w realizacji działań nr 3 i 4 wynikających z załącznika nr 2 do *Planu rozwoju elektromobilności*¹⁷. Miasto nie

¹² Strategia ta przyjęta uchwałą Nr XIX/209/2015 Rady Miasta Nowego Sącza z 29 grudnia 2015 r., stanowi aktualizację *Strategii Rozwoju Nowego Sącza 2020* z grudnia 2008 r. Dokumenty Strategii jak i Raporty z ich realizacji zamieszczone zostały na stronie internetowej Miasta: <https://www.nowysacz.pl/strategia-rozwoju-miasta-nowy-sacz-2020>

¹³ *Plan gospodarki niskoemisyjnej* uchwalony uchwałą Rady Miasta Nowego Sącza nr XV/149/2015 z dnia 15 września 2015 r.

¹⁴ Dalej także: PGN.

¹⁵ Dalej: NCBR.

¹⁶ Pismo z 13 listopada 2019 r. (bez znaków) stanowiące odpowiedź na pismo NIK KGP.410.008.09.2019/1.

¹⁷ Pismo z dnia 18 listopada 2019 r., znak: WTK.0643.10.2019 podpisane z upoważnienia Prezydenta Miasta.

¹⁸ Przyjętym przez Ministerstwo Energii w 2017 r.

przedstawiło z własnej inicjatywy propozycji odnośnie zastosowania miękkich instrumentów wsparcia elektromobilności oraz dopłat do autobusów elektrycznych¹⁸.
(akta kontroli str. 1552-1559)

W 2016 r. i 2017 r. w Nowym Sączu nie funkcjonował żaden publicznie dostępny punkt ładowania. Na koniec września 2019 r. ogólnodostępne były, uruchomione w 2018 r., dwie stacje ładowania o normalnej mocy ładowania, których operatorami byli: PGE Nowa Energia sp. z o.o. (22 kW – trzy gniazda różnego typu) oraz Sądeckie Wodociągi sp. z o.o. (dwustanowiskowa stacja ładowania o mocy 22 kW).

W Nowym Sączu w 2016 r. zarejestrowane były trzy samochody elektryczne, a na koniec pierwszego półrocza 2019 r. zarejestrowano 10 elektrycznych pojazdów samochodowych. W analogicznym okresie liczba użytkowników samochodów hybrydowych (bez rozróżnienia na typ *plug-in*), wyniosła odpowiednio trzy w 2016 r. i 101 pojazdów samochodowych w 2019 r. (I półrocze).
(akta kontroli str. 641-657, 757-758, 1279)

Według wyjaśnień¹⁹ Dyrektora Wydziału Środowiska, Miasto nie prowadziło analiz w zakresie potrzeb dotyczących wymaganych ilości i miejsc instalacji publicznie dostępnych punktów ładowania. Określony w art. 60 *ustawy o elektromobilności* obowiązek budowy punktów ładowania w ogólnodostępnych stacjach ładowania oraz punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) został określony dla gmin o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 tys. mieszkańców. Natomiast na koniec 2018 r. w Nowym Sączu było 84 tys. mieszkańców.

Według wyjaśnień²⁰ Sekretarza Miasta, Miasto nie było zobligowane do zapewnienia minimalnej liczby ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych i w związku z tym nie podjęto działań mających na celu ustalenie lokalizacji²¹ punktów ładowania, a tym samym nie współpracowało z lokalnym operatorem systemu dystrybucyjnego (elektromagnetycznego).
(akta kontroli str. 641-657, 1274-1286, 1297-1301)

W obrębie Miasta nie została wprowadzona strefa czystego transportu²². Według wyjaśnień²³ Sekretarza Miasta w kwietniu 2019 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli Urzędu Miasta, MPK i Miejskiego Zarządu Dróg, w trakcie którego omówiono problemy wynikające z emisji spalin środków transportowych poruszających się po ściśle zurbanizowanej części Miasta oraz możliwości ograniczenia poruszania się pojazdów spalinowych w tej strefie, bez rozpatrywania kwestii finansowych związanych ze strefą czystego transportu. Powstała wersja robocza *Strefy Ograniczonego Transportu/Strefa niskiej emisji (mapa wraz z uzasadnieniem)*. Do dnia 13 listopada 2019 r. nie została podjęta decyzja o ustanowieniu takiej strefy w Nowym Sączu.

W celu zwiększenia rotacji pojazdów samochodowych na obszarze charakteryzującym się istotnym deficytem miejsc parkingowych oraz zachęceniem mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej, w Mieście wprowadzono i ustalono²⁴ strefy i stawki opłat parkingowych.
(akta kontroli str. 641-657, 797-822, 823-825)

¹⁸ W związku z działaniami nr 3 *Zastosowanie miękkich instrumentów wsparcia* i 4 *Dopłaty do autobusów elektrycznych* władze samorządowe mogły przedstawić szczegółowe propozycje wsparcia.

¹⁹ Pismo z dnia 5 listopada 2019 r. podpisane z upoważnienia Prezydenta Miasta, znak: WSR.1710.1.2019.JR.

²⁰ Pismo z dnia 13 listopada 2019 r., bez znaków.

²¹ Współpraca taka nie była również podejmowana ze spółdzielniami mieszkaniowymi w celu określenia potencjalnych lokalizacji ogólnodostępnych punktów ładowania.

²² O której mowa w art. 39 *ustawy o elektromobilności*.

²³ Pismo z dnia 13 listopada 2019 r., bez znaków.

²⁴ Uchwała nr XXI/237/2003 Rady Miasta Nowego Sącza z 9 grudnia 2003 r. w sprawie: *wprowadzenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w mieście Nowy Sącz oraz ustalenia sposobu pobierania i stawek tych opłat*.

Według wyjaśnień²⁵ Dyrektora Wydziału Środowiska dopuszczalne stężenia tlenu azotu (NO_x), którego głównym źródłem są silniki spalinowe (średnioroczna norma wynosi 40 µg/m³), nie jest przekraczane w Nowym Sączu. Głównym źródłem zanieczyszczeń powietrza przekraczających normy w Nowym Sączu była emisja z indywidualnych systemów grzewczych, spalanie w sezonie grzewczym paliw stałych w piecach o niskiej sprawności. Dlatego, główne działania dotyczące poprawy jakości powietrza, skupiały się na obniżaniu tego rodzaju emisji.

(akta kontroli str. 1297-1301)

Według wyjaśnień²⁶ Dyrektora Wydziału Transportu, Urząd Miasta nie podejmował żadnych działań w zakresie promowania użytkowania samochodów elektrycznych przez mieszkańców i w związku z powyższym, Miasto nie ponosiło wydatków z tego tytułu. Ze względu na brak aktywności w obszarze promowania użytkowania samochodów elektrycznych przez mieszkańców Miasto nie badało efektów działań w tym zakresie.

(akta kontroli str. 641-657, 797-822)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Niska liczba samochodów elektrycznych zarejestrowanych i użytkowanych w mieście jak i znikoma liczba ogólnodostępnych punktów ładowania wskazywała, że Miasto było na początkowym etapie procesu wdrażania elektromobilności.

W istniejących dokumentach strategicznych nie zostały przewidziane działania mające na celu rozwój elektromobilności. Miasto natomiast podjęło działania w celu uzyskania środków na sfinansowanie opracowania strategii rozwoju elektromobilności w Nowym Sączu.

Miasto nie inicjowało i nie uczestniczyło aktywnie w działaniach na rzecz rozwoju elektromobilności, zarówno przed jak i po wejściu w życie przepisów *ustawy o elektromobilności*.

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

Opis stanu
faktycznego

Miasto Nowy Sącz jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich obsługujących obszar Miasta oraz sześciu gmin²⁷ (Kamionka Wielka, Nawojowa, Łącko, Łukowica, Podegrodzie i Stary Sącz), których obsługa została powierzona na podstawie zawartych porozumień międzygminnych. Poza komunikacją publiczną, na obszarze objętym wspólną komunikacją miejską, realizowane były również przewozy komercyjne²⁸ przez podmioty niezależne od Miasta. Zadanie własne gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego realizowane było²⁹ przez spółkę komunalną³⁰, tj. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. w Nowym Sączu (Operator) zgodnie z zapisami *Umowy o świadczenie usług komunikacyjnych*³¹ zawartej w dniu 22 lutego 1996 r. pomiędzy Gminą Miasta Nowego Sącza a MPK. W dniu 19 grudnia 2017 r. zawarto aneks nr 13 do *Umowy o świadczenie usług*

²⁵ Pismo z dnia 29 listopada 2019 r., znak: WSR.1710.4.2019.JK oraz mail z dnia 22 listopada 2019 r.

²⁶ Pismo podpisane z upoważnienia Prezydenta Miasta z dnia 13 listopada 2019 r. bez znaków i z 18 listopada 2019 r., znak: WTK.0643.10.2019.

²⁷ W porównaniu do 2016 r. obszar sieci komunikacyjnej został zwiększony o gminy Łącko (przystąpienie 27 czerwca 2018 r.) i Łukowica (przystąpienie w 2019 r.).

²⁸ Na podstawie wydanych przez właściwe organy zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób (w zależności od zasięgu przewozów zezwolenia wydaje Prezydent Miasta lub Marszałek Województwa).

²⁹ Na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 2 *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz.U. z 2018 r. poz. 2016, ze zm.). Dalej: *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym*.

³⁰ MPK nie zlecało innym podmiotom realizacji usług przewozowych.

³¹ Zmiana treści Umowy dokonana została 13 aneksami. *Umowa o świadczenie usług komunikacyjnych*, zgodnie z zapisami Aneksu nr 12 z dnia 8 stycznia 2014 r. zawarta została na czas określony z mocą obowiązywania do dnia 1 marca 2020 r.

komunikacyjnych, który zobowiązywał operatora do sukcesywnej wymiany taboru na ekologiczny, spełniający europejskie normy emisji spalin.

(akta kontroli str. 616-623, 641-657, 683-751)

Według stanu na koniec 2015 r. w komunikacji miejskiej MPK wykorzystywało 77 autobusów zasilanych olejem napędowym, w tym 10 z 2011 r. spełniających normę emisji spalin Euro 5, 10 autobusów z 2013 r. spełniających normę emisji spalin EEV³², po jednym autobusie z 2006 r., 2008 r. i 2009 r. – norma Euro 4, pozostałe pojazdy (ponad 10-letnie) posiadały niższe normy emisji spalin. Z posiadanych przez MPK autobusów, 27 miało ponad 20 lat, a najstarszy eksploatowany autobus wyprodukowany został w 1992 r. – norma Euro 0.

Na koniec 2018 r. MPK posiadało 76 autobusów, bez istotnych zmian w taborze pojazdów: 30 autobusów ponad 10-letnich (Euro 3 i 4), 26 autobusów ponad 20-letnich (Euro 2 oraz nadal eksploatowany autobus z 1992 r. z normą emisji spalin Euro 0), 10 ośmioletnich i 10 sześciioletnich (Euro 5 i EEV). MPK nie użytkowało autobusów zasilanych gazem ziemnym ani o napędzie elektrycznym.

Według stanu na koniec 2018 r. MPK obsługiwało 36 stałych linii komunikacyjnych autobusowych³³ (w tym dwie linie nocne) oraz jedną linię sezonową uruchamianą w dzień Wszystkich Świętych. Łączna długość obsługiwanych linii wahała się od 493 km (+5,9 km linia sezonowa) w 2015 r. do 482 km (+8,8 km) w 2018 r.

Przebieg ogólny autobusów w ramach świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej wyniósł w 2018 r. 4,11 mln km i był większy o 1,7% niż w 2016 r. 4,04 mln km, przy średniorocznym przebiegu autobusów odpowiednio 54,1 tys. i 53,2 tys. wozokilometrów.

(akta kontroli str. 616-623, 759-767)

Prace nad sporządzeniem dokumentu analizy kosztów i korzyści zostały zainicjowane pismem³⁴ Prezesa Zarządu MPK do Prezydenta Miasta, w którym wskazano, że wykonanie analizy zgodnie z art. 37 *ustawy o elektromobilności* jest niezbędnym załącznikiem do wniosków o dofinansowanie zakupu pojazdów w ramach projektów unijnych.

W wyniku prowadzonego przez Miasto postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, podpisana została umowa³⁵ pomiędzy Miastem Nowy Sącz a Grupą CDE sp. z o.o., której przedmiotem było wykonanie opracowania *Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem w mieście Nowym Sączu, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych lub innych substancji*³⁶, dostarczenie zamawiającemu końcowej wersji dokumentu uwzględniającej konsultacje społeczne³⁷ oraz przygotowanie prezentacji obejmującej wyniki przeprowadzonej analizy w terminie do 14 grudnia 2018 r.

³² EEV (z ang. *Enhanced Environmentally-friendly Vehicle*) oznacza się samochody, które emitują do 50% mniej cząstek sadzy niż wymaga tego norma Euro 5.

³³ W 2017 r. 35 linii całorocznych i jedna sezonowa, a w 2016 r. 34 linie całoroczne i dwie linie sezonowe kursujące w terminie od 1 kwietnia do 31 października. Wśród 36 linii autobusowych, 13 miało charakter podmiejski.

³⁴ Pismo z dnia 20 września 2018 r. znak: ZPE.0610.32.2018. W piśmie wskazano link do poradnika przygotowanego przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej https://www.igkm.pl/wp-content/uploads/2018/07/Praktyczny_podrecznik-elektromobilnosc.pdf

³⁵ Umowa nr WOS.602.5.2018.JK z dnia 23 października 2018 r. na kwotę brutto 18 450 zł.

³⁶ Dalej: *Analiza Kosztów i Korzyści* lub *Analiza*.

³⁷ Na podstawie Obwieszczenia Prezydenta Miasta z dnia 6 grudnia 2018 r. mieszkańcy zostali zaproszeni do udziału w konsultacjach społecznych (w dniach od 6 do 27 grudnia 2018 r.) projektu dokumentu z dnia 6 grudnia 2018 r., z którym można było zapoznać się w Urzędzie Miasta lub na stronie internetowej Miasta, dokument opublikowany w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Nowego Sącza, na stronie internetowej www.nowysacz.pl.

Z uwagi na przedłożenie przez wykonawcę przedmiotu umowy w terminie 2 stycznia 2019 r. (tj. 19 dni później niż termin określony w umowie, tj. 14 grudnia 2018 r.), Urząd Miasta naliczył wykonawcy karę umowną w wysokości 1 752,75 zł, która została potrącona z wierzytelności z tytułu wynagrodzenia za zrealizowanie przedmiotu umowy.

Zgodnie z art. 37 ust. 4 *ustawy o elektromobilności*, dokument analizy przesłany został³⁸ ministrowi właściwemu do spraw energii, ministrowi właściwemu do spraw gospodarki i ministrowi właściwemu do spraw środowiska.

Ze względu na brak zapisów w *ustawie o elektromobilności* o sposobie przeprowadzenia analizy zgodnie z art. 37 ust. 2 ww. *ustawy*, wykonawca metodykę analizy oparł o wytyczne³⁹ przeprowadzania analiz projektów transportowych współfinansowanych ze środków finansowych Unii Europejskiej. Sporządzona *Analiza* zawierała między innymi charakterystykę aktualnego systemu komunikacji miejskiej, wskazanie możliwych scenariuszy inwestycyjnych, analizę techniczną, finansową, społeczno-ekonomiczną, ryzyka, oszacowanie efektów środowiskowych scenariuszy inwestycyjnych oraz wnioski i rekomendacje, co wypełniało wymagania określone w art. 37 ust 2 ww. *ustawy*. W *Analizie* przedstawiono porównanie czterech rodzajów możliwych do realizacji działań: wariant bazowy, stanowiący punkt odniesienia dla analiz pozostałych wariantów w zakresie porównania efektywności kosztowej, społecznej i środowiskowej, zmodernizowanego taboru o napędzie konwencjonalnym spełniającym wymogi normy Euro 6; wariant I – tabor zasilany energią elektryczną; wariant II – tabor zasilony sprężonym gazem ziemnym (CNG) i wariant III – tabor zasilany paliwem wodorowym.

Analiza techniczna wskazała za zasadne porównanie wariantu bazowego (eksploatacja autobusów o napędzie konwencjonalnym spełniającym wymogi Euro 6, bez nakładów infrastrukturalnych, szacunkowy koszt jednego autobusu 1 200 tys. zł) z wariantem I (autobusy o napędzie elektrycznym, z nakładami infrastrukturalnymi na budowę pantografowych stacji ładowania, koszt jednego autobusu 2 250 tys. zł) i wariantem II (eksploracja autobusów zasilanych CNG, wraz z budową stacji CNG przez podmiot zewnętrzny, koszt jednego autobusu 1 400 tys. zł), bez uwzględnienia wariantu III (zasilania autobusów paliwem wodorowym, jako niewykonalnym na obecnym etapie rozwoju rynku i dostępnych rozwiązań technologicznych).

Analiza finansowa, z uwzględnieniem 15-letniego okresu eksploatacji autobusów (okres trwałości inwestycji), skumulowanego przebiegu około 1 mln km, kosztów paliwa i eksploatacji wykazała, że koszt wozokilometra dla wariantu bazowego (autobus konwencjonalny) wyniósł 2,26 zł/km, dla wariantu I (autobus elektryczny) 0,67 zł/km i dla wariantu II (autobus CNG) 1,76 zł/km.

Do wyliczeń uwzględniających wartość pieniądza w czasie oraz stopę dyskonta zastosowano matrycę DGC⁴⁰, według której, w 15-letnim okresie eksploatacji, po przyjęciu stopy dyskontowej o wartości 4%, z uwzględnieniem wszystkich kosztów (inwestycji, zużycia paliwa, kosztów eksploatacyjnych) wraz ze zdyskontowaniem

(<https://www.nowysacz.pl/gospodarka-komunalna-i-ochrona-srodowiska/20022>) oraz stronie forum internetowego www.konsultacje.nowysacz.pl. W trakcie tych konsultacji nie wniesiono uwag lub wniosków do treści *Analizy*.

³⁸ Pismo z dnia 29 stycznia 2019 r., bez znaków.

³⁹ *Najlepsze praktyki w analizach kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków unijnych*, Warszawa, grudzień 2014.

https://www.cupt.gov.pl/images/zakladki/analiza_koszt%C3%B3w_i_korzysci/AKK_CUPT_2014_pol.pdf.

⁴⁰ Wskaźnik DGC uwzględnia obliczenia wskaźników NPV i IRR (tj. stopę dyskonta, wartość pieniądza w czasie, koszty związane z pełnym cyklem życia inwestycji) i poszerza je o wskaźnik celu (tutaj o koszt wozokilometra). Dynamiczny koszt jednostkowy, pozwalający na porównanie kosztów wozokilometra w poszczególnych wariantach nie tylko z uwzględnieniem bieżących kosztów eksploatacji, ale również inwestycji, wskazujący na wariant charakteryzujący się najwyższą efektywnością kosztową. Im niższy stosunek wartości nakładów do wielkości efektów, tym inwestycja jest bardziej efektywna.

kosztów i wozokilometrów wskaźnik DGC (koszt na wozokilometr) dla wariantu bazowego wyniósł 4,73 zł, dla wariantu I (elektrycznego) 4,99 zł i dla wariantu II (CNG) 5,64 zł.

Oszacowanie efektów środowiskowych i określenie emisyjności zanieczyszczeń wykazało najniższe wartości w przypadku wariantu I (elektrycznego), jednak w wariantcie tym nie uwzględniono emisji związanej z wytworzeniem energii elektrycznej. Analiza społeczno-ekonomiczna uwzględniająca korzyści/koszty w postaci unikniętych kosztów zanieczyszczeń powietrza, kosztów hałasu i zmian klimatycznych wykazała, że autobusy elektryczne (wariant I) w miejscu eksploatacji mają charakter zeroemisyjny, o marginalnych kosztach społeczno-ekonomicznych w porównaniu do innych wariantów (190 tys. zł w odniesieniu do 1 973,4 tys. zł CNG i 3 714,1 tys. zł dla wariantu bazowego).

Przedstawione we wnioskach i rekomendacjach dane wskazywały, że po uwzględnieniu tych analiz (oraz analizy wrażliwości i ryzyka), uwzględniając koszty finansowe i społeczno-ekonomiczne, najniższe łączne koszty osiągnął wariant I (autobus elektryczny) w sumie 49 814,1 tys. zł, następnie wariant bazowy (autobusy o napędzie konwencjonalnym) 50 722,6 tys. zł i wariant II (autobusy zasilane CNG) 53 699,6 tys. zł. Wariant I – zakup autobusów z napędem elektrycznym, pomimo wyższych kosztów finansowych (koszty stworzenia infrastruktury ładowania pojazdów) był najbardziej korzystny pod względem środowiskowym i społecznym, ze względu na obniżoną emisję substancji szkodliwych i mniejszego hałasu.

(akta kontroli str. 13-216, 623, 1274-1286, 1292-1294)

Według wyjaśnień⁴¹ Dyrektora Wydziału Środowiska, ze względu na zmiany okoliczności ekonomicznych zawartych w *Analizie* (między innymi zmiana podatku akcyzowego na CNG, możliwość budowy stacji tankowania ze środków zewnętrznych, ryzyko niewykorzystania środków z dotacji) oraz zmianę podejścia metodycznego do zagadnienia emisji generowanych przez autobusy elektryczne i różnicę w zakresie kosztów zanieczyszczenia oraz emisji⁴², Miasto zleciło ponownie wykonanie *Analizy Kosztów i Korzyści*. Aktualizację *Analizy*⁴³ wykonała Grupa CDE sp. z o.o.

Wykonana *Aktualizacja Analizy* została odebrana 11 października 2019 r., a następnie przekazana Ministrowi Energii, Ministrowi Przedsiębiorczości i Technologii oraz Ministrowi Środowiska pismami z dnia 11 października 2019 r. Według wyjaśnień⁴⁴ Prezydenta Miasta, ministerstwa w żaden sposób nie odniosły się do *Analizy Kosztów i Korzyści* jak i jej *Aktualizacji*.

Przyjęte do *Aktualizacji Analizy* warianty inwestycyjne były takie same jak w pierwszej wersji analizy, tj.: wariant bazowy (zmodernizowany tabor o napędzie konwencjonalnym spełniającym wymogi normy Euro 6), wariant I (autobusy zasilane energią elektryczną), wariant II (autobusy zasilane CNG) i wariant III (autobusy zasilane paliwem wodorowym). W każdym z analizowanych wariantów uwzględniono uzupełnienie posiadanej przez MPK floty przewozowej o minimalną ilość autobusów zeroemisyjnych – zgodnie z określonym w art. 36 ust. 1 w związku

⁴¹ Pismo z dnia 5 listopada 2019 r., znak: WSR.1710.1.2019.JK podpisane z upoważnienia Prezydenta Miasta.

⁴² W pierwszej wersji analizy w analizie środowiskowej przyjęto miejscowy efekt oddziaływania inwestycji na terenie Miasta. W takim ujęciu autobus elektryczny miał charakter zeroemisyjny, niepowodujący emisji w miejscu eksploatacji. Z tego też powodu wyliczony koszt środowiskowy, poza kosztami hałasu, był równy zero. Opracowane analizy w zakresie związanym z emisją CO₂ z energii elektrycznej, wskazują na wady takiego podejścia, ponieważ w wyliczeniach pomija się emisję wygenerowaną w związku z produkcją energii elektrycznej. A ponieważ na terenie Nowego Sącza nie ma możliwości technicznych zasilania autobusów elektrycznych czystą energią odnawialną, przyjęte zostało w aktualizacji pojawienie się kosztów emisji oraz zanieczyszczeń związanych z eksploatacją autobusów elektrycznych.

⁴³ Umowa nr WSR.602.7.2019.JK z dnia 29 sierpnia 2019 r. wraz z aneksem do umowy z dnia 30 września 2019 r., w którym zmieniony został termin realizacji z 30 września 2019 r. na 14 października 2019 r.

⁴⁴ Pismo z dnia 5 listopada 2019 r., znak: WSR.1710.1.2019.JK.

z art. 68 ust. 4 *ustawy o elektromobilności* wymaganym udziałem procentowym autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów (od 5% w 2021 r. do 30%⁴⁵ w 2028 r.).

W przeprowadzonej *Aktualizacji Analizy Kosztów i Korzyści* uwzględniono zmiany rynkowe, jakie wystąpiły w okresie grudzień 2018 r. – wrzesień 2019 r., do których należały przede wszystkim: wzrost cen energii elektrycznej, zwolnienie akcyzowe dla paliwa CNG, problemy finansowe firmy, która miała dostarczyć do MPK dwa autobusy elektryczne oraz opóźnienia w realizacji programu *Niskoemisyjny Transport Publiczny* przez NCBR.

Uwzględniając koszty początkowe, paliwa, eksploatacji i serwisowania, 15-letni okres eksploatacji autobusów, zdyskontowane wydatki sprowadzone do wartości jednostkowej (kosztu wozokilometra), porównania skutków środowiskowych inwestycji, analizy finansowej i społeczno-ekonomicznej, wykazano, że najniższe koszty związane były z wariantem II (CNG) – 43 534,8 tys. zł, następnie z wariantem bazowym (napęd konwencjonalny) – 46 596,3 tys. zł (koszty wyższe o 7%), a najwyższe koszty z wariantem I (autobusy elektryczne) – 70 469,1 tys. zł (koszty wyższe o 61,9%).

Wyniki przeprowadzonej analizy wskazywały, że wprowadzenie taboru zeroemisyjnego do systemu komunikacyjnego Nowego Sącza nie prowadziło do osiągnięcia korzyści finansowych i społecznych. Wariant zakupu autobusów elektrycznych był rozwiązaniem ekonomicznie najdroższym (inwestycja w infrastrukturę i autobusy elektryczne znacząco droższe od tradycyjnych czy zasilanych CNG oraz uwzględnienie aktualnego tzw. mixu energetycznego) oraz obciążonym dodatkowymi trudnościami związanymi z czasem postoju pojazdów podczas ładowania baterii w pojazdach. Wariant bazowy pomimo niższych kosztów zakupu autobusów w porównaniu do pojazdów z napędem elektrycznym, nie był zalecany ze względu na generowane zanieczyszczenia środowiska i hałas. Wariant zakupu autobusów zasilanych CNG był wariantem najtańszym pod względem kosztów zakupu autobusów oraz ze względu na korzyści środowiskowe – gaz CNG generuje mniej zanieczyszczeń i emituje mniej gazów cieplarnianych niż olej napędowy.

W *Aktualizacji Analizy* wskazano, że brak korzyści z wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych, powodował, że zgodnie z art. 37 ust. 5 *ustawy o elektromobilności* Gmina przy zleceniu świadczenia usług komunikacji miejskiej, w rozumieniu *ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, może nie realizować obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów.

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że przepisy *ustawy o elektromobilności* wskazują na obowiązek sporządzenia analizy w terminie co 36 miesięcy od sporządzenia poprzedniej analizy. Natomiast brak jest przepisów i procedur związanych ze sporządzeniem aktualizacji dokumentu analizy korzyści i kosztów w przypadku wystąpienia przesłanek uzasadniających zmianę tego dokumentu przed okresem 36 miesięcy. W związku z powyższym nie ma podstaw do dokonania aktualizacji analizy kosztów i korzyści dla danej jednostki samorządu terytorialnego. Zatem zdaniem NIK *Aktualizacja Analizy Kosztów i Korzyści* nie stanowiła podstawy do możliwości odstąpienia od realizacji obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów w zbiorowym transporcie publicznym.

(akta kontroli str. 13-216, 1274-1286, 1292-1296)

⁴⁵ Odpowiednio w Nowym Sączu: do 1 stycznia 2021 r. 5% z 78 autobusów użytkowanych stanowi 4 autobusy, w 2022 r. 10% - 8 autobusów, w 2025 r. 20% - 16 autobusów i w 2028 r. 30% - 24 autobusy.

Plan transportowy do dnia zakończenia kontroli (tj. do 14 listopada 2019 r.) nie był aktualizowany i nie uległ zmianie.

(akta kontroli str. 641-682, 1058-1221)

W latach 2016-2019 (I poł.) w celu poszerzenia floty posiadanych pojazdów o pojazdy zeroemisyjne oraz zakupu pojazdów spalinowych spełniających standardy emisyjności Euro 6, MPK przeprowadziło dwa postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zakup taboru do obsługi komunikacji miejskiej⁴⁶, z tego:

- w 2017 r. na zakup 24 szt. fabrycznie nowych autobusów miejskich klasy Maxi (autobusy napędzane olejem napędowym, spełniające normę emisji spalin Euro 6) o wartości 26 154,72 tys. zł brutto, zakończone podpisaniem umowy z dnia 15 stycznia 2018 r. i 6 szt. autobusów miejskich klasy Midi (autobusy napędzane olejem napędowym, spełniające normę emisji spalin Euro 6) o wartości 6 494,40 tys. zł brutto, zakończone podpisaniem umowy w dniu 15 stycznia 2018 r.;
- w 2018 r. na zakup dwóch szt. autobusów (niskopodłogowych, 12 metrowych, jednoczłonowych) zasilanych energią elektryczną wraz z systemem ładowania (wolnego i szybkiego) o wartości łącznej 7 575,57 tys. zł brutto, zakończone podpisaniem umowy w dniu 10 października 2018 r.

(akta kontroli str. 217-623)

Dostawa 24 autobusów klasy Maxi była opóźniona w porównaniu do harmonogramu zawartego w umowie. Powodem opóźnień były problemy podwykonawcy z zamontowaniem w autobusach Inteligentnego Systemu Transportowego oraz elektronicznego systemu poboru opłat. Dostawę dostarczanych partiami autobusów zakończono w dniu 8 marca 2019 r. W związku z opóźnieniem dostaw, MPK naliczyło kary umowne w łącznej kwocie 3 715 tys. zł, co stanowiło 14,2% wartości całego kontraktu na te autobusy (brutto).

Dostawa 6 autobusów klasy Midi odbyła się terminowo. Odbiory zostały przeprowadzone w dniu 27 maja 2019 r.

Zakup 30 autobusów został sfinansowany w 79,99% ze środków unijnych, a w pozostałej części ze środków własnych, w tym z kredytu inwestycyjnego.

Dostawa dwóch autobusów o napędzie elektrycznym wraz z infrastrukturą ładowania nie została zrealizowana w terminie określonym w umowie nr 53/POO/2018 z dnia 10 października 2018 r. W związku z wystąpieniem nieprzewidzianych trudności w pozyskaniu dostaw kooperacyjnych, uniemożliwiających terminową realizację umowy, wykonawca zaproponował rozwiązanie umowy za porozumieniem stron, na co MPK nie wyraziło zgody i odstąpiło⁴⁷ od umowy z przyczyn leżących po stronie wykonawcy oraz naliczyło wykonawcy karę umowną w wysokości 10% kontraktu. W związku z brakiem zapłaty kary umownej przez wykonawcę, MPK wystąpiło do gwaranta z wezwaniem do zapłaty wynikającym z gwarancji ubezpieczeniowej należytego wykonania umowy, w kwocie 227 tys. zł, które zostało uregulowane. Według wyjaśnień⁴⁸ Radcy Prawnego, w związku z brakiem odpowiedzi na ostateczne przedsądowe wezwanie⁴⁹ do zapłaty pozostałej kwoty kary umownej w wysokości 530 tys. zł

⁴⁶ Zakup współfinansowany w ramach Umowy o dofinansowanie projektu w ramach Osi Priorytetowej 4. Regionalna polityka energetyczna Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020, nr RPMP.04.05.02-12-0377/17-00-XVII/547/FE/17 o dofinansowanie projektu: *Rozbudowa niskoemisyjnego systemu transportu publicznego aglomeracji sądeckiej* zawartej w dniu 27 grudnia 2017 r. pomiędzy Zarządem Województwa Małopolskiego (IZ RPO WM) a MPK. Współfinansowanie UE do kwoty 40 171 187,19 zł.

⁴⁷ Oświadczenie o odstąpieniu od umowy wraz z wezwaniem do zapłaty, pismo z dnia 11 czerwca 2019 r. znak: POO.272.2.2018.

⁴⁸ Pismo – Informacja dotycząca stanu sprawy z dnia 22 października 2019 r.

⁴⁹ Pismo z dnia 29 sierpnia 2019 r. Kancelarii Radcy Prawnego, wzywające do zapłaty kary umownej zgodnie z wystawioną notą księgową nr 33/2019 z dnia 11 czerwca 2019 r.

przygotowano dokumentację w celu złożenia pozwu przeciwko dłużnikowi do właściwego sądu.

Po dokonaniu analizy różnych wariantów dalszego postępowania, w tym ryzyka unieważnienia kolejnego przetargu ze względu na przekroczenie planowanego budżetu lub brak ofert, co wydłużyłoby realizację projektu nie przynosząc efektu w postaci realizacji zakresu rzeczowego działania i docelowo utraty dofinansowania unijnego, Zarząd MPK podjął decyzję⁵⁰, że optymalnym rozwiązaniem będzie zmiana zakresu rzeczowego projektu. Wystąpiono do Instytucji Zarządzającej o zgodę na zamianę w projekcie, polegającą na zastąpieniu planowanego zakupu dwóch autobusów elektrycznych zakupem sześciu autobusów zasilanych CNG, na co spółka uzyskała⁵¹ zgodę. Według wyjaśnień⁵² Prezesa Zarządu, w MPK trwały prace przygotowawcze do postępowania na dostawę sześciu autobusów zasilanych CNG, szacowana wartość zamówienia wynosiła 7 680 tys. zł.

Zmiana zakresu rzeczowego projektu zgodna była z zapisami *Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Nowego Sącza* (z 15 września 2015 r.), które w opisie projektu nr 39 *Niskoemisyjny transport publiczny*, wskazywały na zakup taboru przyjaznego środowisku, przystosowanego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności oraz spełniających normy emisji spalin Euro 6, w tym tabor autobusowy zasilany olejem napędowym (Euro 6), LNG, CNG, zasilanie elektryczne lub zasilanie hybrydowe.

Według wyjaśnień⁵³ Prezesa Zarządu MPK, z uwagi na zmianę strategii zakupowej autobusów w realizowanym projekcie *Rozbudowy niskoemisyjnego transportu publicznego aglomeracji sądeckiej* z autobusów elektrycznych na zasilane CNG, podjęte zostały rozmowy ze spółką Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo (PGNiG) i spółką GASLUX w sprawie budowy stacji ładowania/tankowania CNG, która byłaby sfinansowana z wykorzystaniem zewnętrznych źródeł finansowania.

Ze względu na warunki postawione przez PGNiG w zakresie limitu zapotrzebowania na odbiór gazu, którego MPK nie byłby w stanie zrealizować, rozmowy z PGNiG zostały zawieszane.

W wyniku rozmów pojawiła się koncepcja stworzenia wspólnie przez MPK, spółkę GASLUX sp. z o.o. i CEZAMAT PW sp. z o.o. inwestycji *Nowy Sącz – stacja paliw XXI wieku*, która obejmowałaby zaprojektowanie, wybudowanie i uruchomienie ogólnodostępnej, innowacyjnej, ekologicznej i autonomicznej energetycznie – zasilanej w energię pozyskaną w oparciu o eksperymentalną technologię wodorową – stacji paliw alternatywnych (LNG, CNG, wodór). Koncepcja budowy stacji paliw znajdowała się na etapie opracowania wstępnych rozwiązań i tworzenia niezbędnej dokumentacji.

(akta kontroli str. 616-623, 1302-1362)

W dniu 29 czerwca 2017 r. pomiędzy NCBR a Miastem Nowy Sącz i MPK (jako jednostką wewnętrzną) zostało zawarte *Porozumienie w sprawie wspólnej realizacji programu bezemisyjnego transportu publicznego*⁵⁴. Przedmiotem *Porozumienia* była m.in. współpraca przy opracowaniu, przetestowaniu, wdrożeniu i sprzedaży nowych, innowacyjnych technologii w obszarze bezemisyjnego transportu publicznego, a po przeprowadzeniu przez jednostkę wewnętrzną testów pojazdów dostarczonych w ramach realizacji zamówienia publicznego, możliwość zakupu (w terminie do 31

⁵⁰ Uchwała nr 33/2019 Zarządu MPK z dnia 31 lipca 2019 r.

⁵¹ Pismo z 20 sierpnia 2019 r. znak: FE-VI.433.316.2017.

⁵² Pismo z 21 października 2019 r., znak: WO.0711.3.2019.

⁵³ Pismo z 12 listopada 2019 r., znak: WO.0711.3.2019.

⁵⁴ Do Porozumienia z dnia 29 czerwca 2017 r. zawarty został w dniu 17 listopada 2017 r. aneks zmieniający zapisy Porozumienia w celu uwzględnienia udziału Miasta w postępowaniu, jako współzamawiającego.

grudnia 2021 r.) sześciu pojazdów (autobusów) o długości 12 metrów i czterech o długości 10 m wraz z infrastrukturą towarzyszącą⁵⁵. Łączne zobowiązania Miasta z tytułu zakupu pojazdów bezemisyjnych określone zostało do kwoty 6 000 tys. zł netto wraz z bezzwrotnym dofinansowaniem w wysokości co najmniej 60% kwoty zobowiązania. Na realizację tego zadania w *Wieloletniej Prognozie Finansowej*⁵⁶ Miasta wprowadzono nowe zadanie *Program bezemisyjnego transportu publicznego* z rocznym limitem wydatków w kwocie 2 460 tys. zł (pierwotnie do realizacji w latach 2019-2021, następnie zmienionych do realizacji w latach 2021-2023), łącznie 7 380 tys. zł. W związku z dokonaną *Aktualizacją Analizy Kosztów i Korzyści* i odejściem od planu zakupu autobusów elektrycznych na rzecz autobusów zasilanych CNG, środki te nie zostały wydatkowane.

Według wyjaśnień⁵⁷ Prezesa Zarządu MPK, z uwagi na zmianę strategii zakupowej autobusów w realizowanym projekcie *Rozbudowa niskoemisyjnego transportu publicznego aglomeracji sądeckiej* Zarząd MPK zaproponował, aby środki ujęte w *Wieloletniej Prognozie Finansowej* Miasta na zakup trzech autobusów elektrycznych w ramach programu *Bezemisyjny Transport Publiczny* zaangażować w zakup sześciu autobusów napędzanych gazem CNG spełniających normy niskoemisyjne.

Według wyjaśnień⁵⁸ Prezesa Zarządu MPK spółka współpracowała z NCBR w zakresie przesłania informacji dotyczących specyfikacji technicznej pojazdów, przebiegu linii, po których miały kursować pojazdy oraz lokalizacji infrastruktury ładowania. W związku z wnioskami, jakie wynikały ze sporządzonej *Aktualizacji Analizy Kosztów i Korzyści* oraz bezskutecznego zakończenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie partnerstwa innowacyjnego prowadzonego przez NCBR, MPK i Miasto Nowy Sącz nie było zainteresowane propozycją zawarcia aneksu do porozumienia (w sprawie dalszej wspólnej realizacji programu bezemisyjnego transportu publicznego). W konsekwencji wypowiedziana została⁵⁹ umowa z NCBR, z uzasadnieniem, że przeprowadzona *Aktualizacja Analizy* wskazuje, iż w interesie Miasta i MPK leży wybór innych niż autobusy o napędzie elektrycznym rozwiązań w zakresie taboru niskoemisyjnego.

NCBR poinformowało⁶⁰ Miasto Nowy Sącz, że w celu umożliwienia realizacji celów Programu, niezbędne jest podpisanie aneksu do *Porozumienia* zmieniającego warunki i docelowo dokonanie cesji na zastąpienie Miasta Nowego Sącza w Programie na rzecz innych chętnych (miasta Gdańsk, Piotrków Trybunalski i Zawiercie), którzy przejmą prawa i obowiązki Miasta w zakresie objętym *Porozumieniem*.

Według wyjaśnień⁶¹ Zastępcy Prezydenta Miasta, w ocenie Miasta zaproponowane przez NCBR rozwiązanie budzi wątpliwości i zaproponowane zostało wprowadzenie zmian do przygotowanych przez NCBR dokumentów. Miasto oczekiwało na stanowisko NCBR w tej sprawie.

(akta kontroli str. 616-623, 633-657, 1271-1273, 1292, 1383, 1404)

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

Stwierdzone
nieprawidłowości

⁵⁵ Cena jednostkowa pojazdów bezemisyjnych o długości około 18 m określona została do kwoty 2 200 tys. zł netto za pojazd, za pojazd o długości około 12 m do 2 000 tys. zł, a za pojazd o długości około 10 m do 1 800 tys. zł.

⁵⁶ Wniosek o zmiany w uchwale nr XXXIII/341/2016 Rady Miasta Nowego Sącza z dnia 29 grudnia 2017 r. w sprawie przyjęcia wieloletniej prognozy finansowej Miasta Nowego Sącza. Zmiana okresu realizacji związana z opóźnieniami w realizacji przetargów po stronie NCBR, uchwała Rady Miasta Nowego Sącza nr VI/45/2018 z dnia 28 grudnia 2018 r.

⁵⁷ Pismo z dnia 12 listopada 2019 r., znak: WO.0711.3.2019.

⁵⁸ Pismo z dnia 21 października 2019 r. znak: WO.0711.3.2019.

⁵⁹ Pismo z dnia 24 września 2019 r., znak: WO.0610.1.2017 podpisane przez Prezydenta Miasta i Prezesa Zarządu MPK.

⁶⁰ Pismo z 25 października 2019 r., bez znaków, dotyczy: Program Bezemisyjny Transport Publiczny.

⁶¹ Pismo z 14 listopada 2019 r., bez znaków.

Prezydent Miasta Nowego Sącza nie dokonał aktualizacji *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Nowego Sącza* (z 2014 r.), do dnia 22 lutego 2019 r., co było niezgodne z art. 80 *ustawy o elektromobilności*.

Zgodnie z art. 80 *ustawy o elektromobilności* plan transportowy, o którym mowa w *ustawie o publicznym transporcie zbiorowym*, podmiot obowiązany do jego opracowania aktualizuje w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a i 2a-2c *ustawy o publicznym transporcie publicznym*, w terminie do 22 lutego 2019 r. Do dnia zakończenia kontroli, tj. do 14 listopada 2019 r. aktualizacja *Planu transportowego* nie została wykonana i przyjęta.

Według wyjaśnień⁶² Sekretarza Miasta, corocznie przeprowadzano weryfikację zapisów zawartych w planie i do 2018 r. nie została podjęta decyzja o aktualizacji *Planu transportowego*. Realizacja aktualizacji *Planu transportowego* została odsunięta w czasie do chwili:

- zakończenia renegocjacji warunków porozumień międzygminnych⁶³ dotyczących realizacji zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego (mających bezpośredni wpływ na kształt układu komunikacyjnego w Mieście i w regionie oraz jego zasięg),
- wdrożenia zapowiedzianego przez Prezydenta Miasta uruchomienia bezpłatnej komunikacji miejskiej⁶⁴,
- zakończenia prac związanych z negocjacją nowej umowy wykonawczej⁶⁵ na usługi komunikacji miejskiej pomiędzy Miastem a MPK, uwzględniającej warunki, jakie musi spełniać operator publicznego transportu określone w *ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych*,
- oraz wprowadzenia do realizacji nowych założeń wynikających z przyjęcia *Aktualizacji Analizy Kosztów i Korzyści* w zakresie między innymi zakupu autobusów CNG do obsługi publicznego transportu zbiorowego.

W wyniku kolejnej weryfikacji zapisów *Planu transportowego* w 2018 r. w budżecie Miasta na rok 2019 zabezpieczono środki finansowe⁶⁶ na przygotowanie i realizację aktualizacji tego *Planu*, w tym wydatki związane z przeprowadzeniem badań potoków pasażerskich.

Przyjmując wyjaśnienia Sekretarza Miasta o corocznej weryfikacji zapisów *Planu transportowego* i chęci ujęcia w aktualizacji *Planu* istotnych elementów mających wpływ na zakres rzeczowy zadań objętych planem, Najwyższa Izba Kontroli stoi na stanowisku, że nie są to przesłanki wystarczające do braku realizacji obowiązku dokonania aktualizacji wynikającego wprost z art. 80 *ustawy o elektromobilności*.

(akta kontroli str. 641-682, 1058-1221)

OCENA CZĄSTKOWA

Brak podjęcia działań w kierunku wypełnienia wymogów określonych w art. 68 ust. 4 *ustawy o elektromobilności*, tj. zapewnienia udziału autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów (od 5% od dnia 1 stycznia 2021 r.), związany był z wynikami *Aktualizacji Analizy Kosztów i Korzyści*, które wykazały, że użytkowanie autobusów o napędzie elektrycznym było dla Miasta mniej opłacalne niż

⁶² Pismo z 13 listopada 2019 r. (bez znaków) podpisane z upoważnienia Prezydenta Miasta, stanowiące odpowiedź na pismo NIK KGP.410.008.09.2019/1.

⁶³ Porozumienie obejmuje Miasto Nowy Sącz, Miasto i Gminę Stary Sącz, oraz gminy: Nawojowa, Kamionka Wielka, Podegrodzie, Łącko i Łukawica, która przystąpiła do porozumienia 15 lipca 2019 r.

⁶⁴ Zarządzeniem nr 98/2019 Prezydenta Miasta Nowego Sącza z 13 lutego 2019 r. powołany został zespół ds. *Projektu Karta Nowosądeczanina*, którego jednym z zadań było wdrożenie systemu bezpłatnej komunikacji dla posiadaczy Karty, wiążące się ze zmianami w zakresie źródeł finansowania transportu zbiorowego oraz systemu taryfowego obowiązującego w komunikacji miejskiej. Uchwałą nr XXI/220/2019 Rady Miasta Nowego Sącza z 24 lipca 2019 r. *zmieniona została dotychczas obowiązująca uchwała w sprawie przepisów porządkowych przewozu osób i bagażu w środkach transportu zbiorowego, uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów oraz zasad systemu taryfowego i cen na usługi w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Miasta Nowy Sącz i gmin, które przystąpiły do porozumień międzygminnych z Miastem Nowy Sącz*.

⁶⁵ Dotychczasowa umowa traci ważność 2 marca 2020 r.

⁶⁶ Środki zabezpieczone w planie finansowym na rok 2019 Urzędu Miasta Nowego Sącza w dziale 600, rozdziale 60004, §4300 zakup usług pozostałych lokalny transport zbiorowy (kwota wydatków łączne na audyt MPK oraz zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego, aktualizacja *Planu transportowego*).

użytkowanie autobusów zasilanych CNG. Zdaniem NIK *Aktualizacja Analizy Kosztów i Korzyści* nie mogła stanowić podstawy do skorzystania z możliwości zawartej w art. 37 ust. 5 *ustawy o elektromobilności* czyli odstąpienia od realizacji obowiązku osiągnięcia poziomu limitu co najmniej 5% udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie transportu publicznego od dnia 1 stycznia 2021 r. Podjęte działania wskazują na ryzyko, że ustawowy limit udziału autobusów zeroemisyjnych w taborze komunikacji miejskiej nie zostanie osiągnięty.

Jako stan nieprawidłowy wskazano brak aktualizacji *Planu transportowego* w terminie do 22 lutego 2019 r.

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

Według stanu na dzień 29 października 2019 r. Urząd Miasta Nowego Sącza dysponował 12 pojazdami samochodowymi. Aby spełnić wymogi art. 68 ust. 2 *ustawy o elektromobilności*, tj. posiadanie od 1 stycznia 2022 r. minimalnego 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów użytkowanych przez Miasto, Urząd powinien posiadać dwa takie samochody. Według stanu na dzień 30 czerwca 2019 r. Miasto nie dysponowało żadnym pojazdem o napędzie elektrycznym.

Z przedstawionego przez Dyrektora Wydziału Transportu i Komunikacji *Zestawienia pojazdów w użytkowaniu jednostek Miasta Nowego Sącza na koniec 2018 roku* wynikało, że ze 142 pojazdów samochodowych użytkowanych przez 22 jednostki i spółki komunalne⁶⁷ Miasta Nowego Sącza wykonujące zadania publiczne lub którym zlecono wykonywanie zadań publicznych⁶⁸, cztery pojazdy (użytkowane przez Sądeckie Wodociągi) były pojazdami elektrycznymi (co stanowiło 2,8% taboru pojazdów) oraz nie występowały pojazdy napędzane gazem ziemnym.

W przedstawionej na potrzeby kontroli NIK⁶⁹ analizie *Przygotowanie Gminy do realizacji obowiązku wynikającego z art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności*, według stanu na dzień 30 czerwca 2019 r., wskazano łącznie 146 pojazdów wykorzystywanych do wykonywania zadań publicznych, przez jednostki Miasta i podmioty zewnętrzne, którym zlecono wykonywanie zadań publicznych. W analizie nie zostały uwzględnione samochody użytkowane przez OSP, natomiast dwukrotnie ujęto 13 pojazdów spółki zewnętrznej⁷⁰, co dało per saldo 133 pojazdy. W porównaniu do stanu na koniec 2018 r. nie nastąpiła zmiana w ilości wykorzystywanych pojazdów elektrycznych. Były to cztery pojazdy użytkowane przez Sądeckie Wodociągi, co stanowiło 3% ogółu wykorzystywanych do realizacji zadań publicznych pojazdów.

Według wyjaśnień⁷¹ Dyrektora Wydziału Transportu i Komunikacji, różnica w liczbie pojazdów przedstawionych w informacji przekazanej Ministrowi Energii (142

⁶⁷ Sądeckie Wodociągi (58 pojazdów), spółka NOVA (składowisko odpadów komunalnych - 32), Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej (14), Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji (5), Zespół Szkół Samochodowych (4), pozostałe jednostki (m.in. domy pomocy społecznej, zespoły szkół) posiadały po 1, 2 pojazdy. W zestawieniu ujęto również łącznie siedem pojazdów należących do OSP (4+3).

⁶⁸ Określony w umowach termin realizacji zadań związanych z utrzymaniem czystości i porządku oraz zieleni miejskiej (według stanu na 30 czerwca 2019 r. wykonywanych przez podmiot zewnętrzny – 27 pojazdów) oraz odbieraniem odpadów komunalnych (spółka miejska - 12 pojazdów) kończy się przed wejściem w życie przepisów art. 68 ust. 3 *ustawy o elektromobilności*, tj. przed 1 stycznia 2022 r.

⁶⁹ Pismo z dnia 6 grudnia 2019 r., znak: WTK.0643.10.2019 podpisane z upoważnienia Prezydenta Miasta przez Dyrektora Wydziału Transportu i Komunikacji.

⁷⁰ Do realizacji przez zewnętrzny podmiot zadania utrzymania czystości i porządku (13 pojazdów) oraz utrzymania zieleni miejskiej (14 pojazdów) wykorzystywana jest ta sama flota pojazdów.

⁷¹ Pismo z dnia 10 grudnia 2019 r., znak: WTK.0643.10.2019 podpisane z upoważnienia Prezydenta Miasta przez Dyrektora Wydziału Transportu i Komunikacji.

pojazdy) i NIK (146/133) wynika z dokonanej przez Wydział Transportu i Komunikacji zmiany interpretacji przepisu art. 68 ust. 3 *ustawy o elektromobilności*.

Według wyjaśnień⁷² Sekretarza Miasta, w latach 2016-2019 nie ogłoszono żadnego postępowania przetargowego na dostawę samochodów zeroemisyjnych. W latach 2016-2019 oraz w planie na rok 2020 nie przewidziano środków finansowych na zakup pojazdów związanych z komunikacją zeroemisyjną. Ze względu na trwające prace nad budżetem Miasta na 2020 r. – plan zamówień publicznych na 2020 r. nie został jeszcze opracowany.

W 2019 r. Wydział Organizacyjny wystąpił do Wydziału Inwestycji i Remontów z propozycją ujęcia zakupu samochodu o napędzie elektrycznym w projekcie budżetu na 2019 r., jednak wniosek ten nie został uwzględniony. W 2019 r. Komenda Straży Miejskiej złożyła wniosek do projektu budżetu na 2020 r. o zakup samochodu zeroemisyjnego przeznaczonego do obsługi Urzędu Miasta, ale do dnia zakończenia kontroli (14 listopada 2019 r.) nie uzyskano informacji o ujęciu tego zadania w projekcie budżetu.

Według wyjaśnień⁷³ Sekretarza Miasta, w związku z nowelizacją *ustawy o elektromobilności*, w II półroczu 2019 r. dokonano analizy części umów pod kątem czasu ich obowiązywania i stwierdzono, że aktualne ówczesnie umowy zakończą się przed 1 stycznia 2022 r. W związku z tym odstąpiono od egzekwowania od wykonawców umów spełnienia wymogu, o którym mowa w art. 68 ust. 3 *ustawy o elektromobilności*.

(akta kontroli str. 641-682, 752-756, 1547-1549, 1556-1560)

Sprawozdania, o których mowa w art. 38 *ustawy o elektromobilności* (z dochowaniem obowiązujących terminów) Urząd Miasta przekazał Ministrowi Energii pismami⁷⁴: z dnia 21 maja 2018 r. (wg stanu na 31 grudnia 2017 r.⁷⁵) oraz z dnia 31 stycznia 2019 r. (wg stanu na 31 grudnia 2018 r.).

W sprawozdaniu za 2017 r. zarówno we flocie użytkowanych pojazdów obsługujących urząd, flocie jednostek wykonujących zadania publiczne lub którym zlecono wykonywanie zadań publicznych oraz we flocie operatora publicznego transportu zbiorowego świadczącego usługi komunikacji miejskiej, liczba pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym wyniosła zero, co stanowiło również zerowy udział pojazdów elektrycznych w łącznej ilości pojazdów użytkowanych.

W sprawozdaniu za 2018 r. liczba pojazdów elektrycznych bądź napędzanych gazem ziemnym we flocie użytkowanych pojazdów w Urzędzie Miasta oraz we flocie MZK świadczących usługi komunikacji miejskiej wyniosła zero. W zakresie pojazdów jednostek wykonujących zadania publiczne lub którym zlecono wykonywanie zadań publicznych wskazano (w punkcie 2 informacji) cztery samochody elektryczne użytkowane przez spółkę miejską⁷⁶, co stanowiło udział w wysokości 2,8%. Do wyliczeń przyjęto 142 pojazdy użytkowane przez 22 jednostki organizacyjne Miasta. W wyliczeniach tych nie zostały ujęte pojazdy dwóch podmiotów zewnętrznych realizujących trzy zadania publiczne⁷⁷ (łącznie 16 pojazdów). Po uwzględnieniu tych danych udział pojazdów elektrycznych w informacji przekazywanej ministrowi właściwemu do spraw energii (wg stanu na dzień 31 grudnia 2018 r.) powinien

⁷² Pismo z dnia 13 listopada 2019 r., bez znaków.

⁷³ Pismo z dnia 13 listopada 2019 r., bez znaków.

⁷⁴ Pisma znak: WKT-ZTS.7242.19.2018 i WTK.ZTS.0642.03.2019.

⁷⁵ Zgodnie z art. 73 *ustawy o elektromobilności* informacje po raz pierwszy przekazywane są w terminie trzech miesięcy od wejścia w życie ustawy.

⁷⁶ Spółka Sądeckie Wodociągi ma za zadanie dostarczać wodę do mieszkańców Nowego Sącza i okolic oraz odprowadzać, oczyszczać i kontrolować ścieki, a także użytkować i remontować obiekty oraz sieci wodociągowo-kanalizacyjne. Miasto Nowy Sącz jest jednym z sześciu wspólników spółki i posiada 47,97% udziałów.

⁷⁷ Utrzymanie porządku i czystości, zieleni miejskiej i cmentarzy gminnych.

wynieść 2,6% (a nie jak podano 2,8%) ogółu pojazdów użytkowanych do realizacji zadań publicznych w Nowym Sączu.

(akta kontroli str. 858-861, 1547-1549)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

NIK zwraca uwagę na niskie zaawansowanie przygotowań do realizacji przez Miasto wymogów art. 68 ust. 2 i 3 *ustawy o elektromobilności*.

Miasto nie podejmowało żadnych działań w zakresie realizacji obowiązku wynikającego z art. 68 ust. 2 *ustawy o elektromobilności*, czyli zapewnienia przez jednostki samorządu terytorialnego udziału 10% pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym ją urzędzie. Według stanu na dzień 30 czerwca 2019 r. udział pojazdów elektrycznych we flocie urzędu Gminy był zerowy.

Miasto Nowy Sącz nie dokonało analiz wpływu wymogu świadczenia zadań publicznych przy wykorzystaniu minimum 10% pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym od dnia 1 stycznia 2020 r. Wstępne analizy w tym zakresie zostały przerwane w związku z przesunięciem ustawowego terminu o dwa lata, czyli do 1 stycznia 2022 r. Na dzień 30 czerwca 2019 r. wykorzystywano tylko cztery pojazdy zeroemisyjne do wykonywania zadań publicznych.

Przesunięcie terminu zapewnienia 10% udziału wymienionych pojazdów, zgodnie z art. 68 ust. 2 i 3 *ustawy o elektromobilności* o dwa lata, stworzyło możliwość na wywiązanie się Miasta z tych obowiązków, pod warunkiem podjęcia intensywnych działań w tym zakresie.

IV. Wnioski

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

Podjęcie działań w zakresie aktualizacji *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Nowego Sącza*.

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, 17 stycznia 2020 r.

Kontroler
Adam Kazimierczuk
Główny specjalista kp.

(-)

.....
podpis

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

(-)

.....
podpis