



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Katowicach

LKA.410.022.02.2019  
P/19/020

Pan  
Paweł Silbert  
Prezydent Miasta  
ul. Grunwaldzka 33, 43-600 Jaworzno

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/19/020 Wsparcie rozwoju elektromobilności

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miejski w Jaworznie, ul. Grunwaldzka 33, 43-600 Jaworzno <sup>1</sup>
Kierownik jednostki kontrolowanej	Paweł Silbert, Prezydent Miasta od dnia 19 listopada 2002 r. <sup>2</sup>
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Realizacja zadań w zakresie tworzenia infrastruktury oraz innych warunków rozwoju elektromobilności.</li><li>2. Realizacja zadań dotyczących rozwoju floty autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej.</li><li>3. Realizacja zadań w zakresie zapewnienia udziału pojazdów zeroemisyjnych w działalności Urzędu gminy oraz zero i niskoemisyjnych w wykonywaniu zadań publicznych przez Gminę.</li></ol>
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2016 r. do 30 czerwca 2019 (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>3</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Mariusz Podolski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/186/2019 z 26 lipca 2019 r.</li><li>2) Nina Poloczek, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli LKA/187/2019 z 26 lipca 2019 r.</li></ol>

(akta kontroli str.1-3)

---

<sup>1</sup> Dalej: „Urząd”.

<sup>2</sup> Dalej: „Prezydent Miasta”.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 489 ze zm.

## II. Ocena ogólna<sup>4</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

### Uzasadnienie oceny ogólnej

W okresie objętym kontrolą gmina miejska Jaworzno<sup>5</sup> prowadziła działania promujące rozwój elektromobilności i podejmowała skuteczne działania na rzecz jej rozwoju, m.in. poprzez rozwijanie zeroemisyjnego transportu publicznego w zakresie wskazanym w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych<sup>6</sup>. Pomimo podjętych przez Gminę działań promocyjnych, rozwój elektromobilności wśród mieszkańców jest dopiero na początkowym etapie o czym świadczy znikoma liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych i hybrydowych oraz brak ogólnodostępnych punktów ładowania

W efekcie podjętych przez Gminę działań, m.in. zaktualizowano Plan transportowy, zapewniając jego zgodność z opracowaniem pn. „*Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych*”, a udział taboru zeroemisyjnego w transporcie publicznym Gminy - na koniec września 2019 r. - wynosił 33,8% i tym samym przekraczał poziom wymagany art. 36 ust. 1 tejże ustawy na dzień 1 stycznia 2028 r. Realizacja przyjętych w ww. dokumentach założeń oraz wprowadzenie autobusów zeroemisyjnych przyniosło pozytywne efekty ekonomiczne, środowiskowe i społeczne, bowiem zmniejszeniu uległy koszty eksploatacji taboru oraz koszt 100 wozokilometrów, a udział przewozów wykonanych przez autobusy zeroemisyjne w całości przewozów realizowanych przez komunikację miejską w latach 2015-2018 zwiększył się z 1% do 45%.

Z uwagi na to, że dokonana 19 lipca 2019 r. nowelizacja *ustawy o elektromobilności* wydłużyła do 1 stycznia 2022 r. termin realizacji obowiązków wynikających z art. 68 ust. 2 i 3 tej ustawy, Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od oceny realizacji przez Miasto zadań w zakresie zapewnienia wymaganego udziału procentowego pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych przez nie pojazdów oraz zapewnienia by podmioty zewnętrzne wykonujące zlecane przez Gminę zadania publiczne dysponowały przy ich realizacji odpowiednim udziałem procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym.

Negatywnie ocenić jednak należy niezachowanie przez Gminę ustawowego terminu nowelizacji *Planu transportowego Gminy*, a także brak realizacji w okresie objętym kontrolą obowiązków sprawozdawczych określonych w art. 38 ww. ustawy. Jednocześnie, odnosząc się do wskazanego przez Prezydenta zagrożenia w realizacji obowiązku realizacji wymogów określonych w art. 68 ust. 2 *ustawy o elektromobilności*, Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że realizacja tego zadania jest ustawowym obowiązkiem Gminy i to do niej należy pozyskanie i zapewnienie środków niezbędnych do jego wykonania.

<sup>4</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>5</sup> Zwane dalej: „Gminą” lub „Miastem”.

<sup>6</sup> Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 poz. 1124), zwana dalej: „ustawą o elektromobilności”.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe<sup>7</sup> kontrolowanej działalności

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

##### 1.1. Zagadnienia związane z rozwojem elektromobilności w strategicznych dokumentach Gminy

Opis stanu faktycznego

Rada Miasta Jaworzno<sup>8</sup> uchwaliła następujące dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju elektromobilności:

- 1) „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Jaworzno”<sup>9</sup> stanowiący załącznik do Uchwały Nr X/120/2015 z dnia 25 czerwca 2015 r.<sup>10</sup>

W ww. planie przyjęto, że rozwój transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oparty będzie m.in. na wspieraniu rozwiązań organizacji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko. W obszarze dotyczącym powietrza atmosferycznego wskazano, że celem długoterminowym jest m.in. ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych, a celami krótkoterminowymi jest m.in.: wprowadzenie stref ograniczonego ruchu lub całkowitej eliminacji pojazdów z wybranych części ulic i rejonów miasta oraz promowanie transportu ekologicznego. Zaplanowano w nim także podejmowanie przez Gminę działań mających na celu zastosowanie ekologicznego taboru w transporcie zbiorowym, a Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie<sup>11</sup> będzie jednym z przedsiębiorstw transportowych, które aktywnie uczestniczą w testowaniu (w normalnej eksploatacji) autobusów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym. Na terenie Miasta przewidziano też budowę trasy tramwajowej, wskazując jednakże, iż projekt ten musi być poprzedzony niezbędnymi analizami<sup>12</sup>.

- 2) Aktualizacja „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Jaworzna” stanowiąca załącznik do Uchwały Nr IX/117/2019 z dnia 18 czerwca 2019 r.

W ww. aktualizacji wskazano, że Gmina posiada aktualnie autobusy elektryczne z napędem zeroemisyjnym oraz przyjęto stopniowy wzrost ich liczby w następnych latach, kosztem liczby autobusów spalinowych. Wskazano przy tym, że wprowadzanie pojazdów o napędzie zeroemisyjnym ma na celu obniżenie negatywnych skutków zewnętrznych funkcjonowania transportu zbiorowego. Rada Miasta przyjęła, że prognozowany procentowy udział pojazdów spełniających poszczególne normy emisji spalin wskazuje, że w roku 2020 autobusy eksploatowane przez PKM będą spełniały minimalnie normę emisji spalin EURO 5 i będą stanowiły 30,9% całego taboru. Autobusy spalinowe spełniające aktualną, najwyższą normę EURO 6 będą stanowiły 5,9%, a autobusy elektryczne z napędem

<sup>7</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>8</sup> Zwana dalej: „Radą Miasta”.

<sup>9</sup> Zwany dalej: „Planem transportowym”.

<sup>10</sup> Opisane w nin. wystąpieniu uchwały Rady Miasta i zarządzenia Prezydenta Miasta Jaworzna dostępne są na stronie internetowej BIP: <http://bip.jaworzno.pl/m,18044,prawo-lokalne.html>.

<sup>11</sup> Zwane dalej: „PKM”.

<sup>12</sup> Wariantowa analiza dla przystanku „Centrum” wykazała, że wprowadzenie nowej trakcji (tramwajowa) nie miałoby żadnego wpływu na dostępność komunikacyjną centrum miasta.

zeroemisyjnym będą stanowiły ponad 63% eksploatowanego przez operatora taboru. Planowane nowe ładowarki plug-in mają zostać zamontowane w zajezdni PKM. Z kolei planowane nowe ładowarki pantografowe mają zostać zbudowane na przystankach końcowych: Podłęże Osiedle (1x), Łubowiec Pętla (1x) oraz Krakowska Pętla (4x).

- 3) „Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Jaworzno” stanowiący załącznik do Uchwały Nr XIV/188/2015 z dnia 26 listopada 2015 r.

W ww. planie stwierdzono m.in., że transport publiczny na terenie Gminy realizowany będzie przez PKM. Wskazano w nim, że na terenie Gminy funkcjonowało 59 linii autobusowych, a autobusy wykonujące usługi transportu na analizowanym terenie wykonały w 2014 roku łącznie 3,3 mln wozokilometrów, zużywając rocznie 1,7 mln litrów paliwa. W 2014 roku PKM, jako pierwszy w Polsce, zakupił autobus elektryczny, który w maju tego roku pojawił się na ulicach miasta. Do kierunków działań, które wg ww. planu należy przeprowadzić dla osiągnięcia celu strategicznego, za jaki przyjęto transport niskoemisyjny, zaliczono:

- rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej,
- stworzenie alternatywy komunikacyjnej w postaci ciągów pieszo-rowerowych,
- rozbudowę i modernizację ciągów komunikacyjnych – dróg i sieci,
- jako wyznacznik modernizacji i wymiany na niskoemisyjne oraz rozwój infrastruktury dla tych środków transportu należy przyjąć efektywne energetycznie i ekonomicznie środki transportu w gestii Gminy i jednostek publicznych,
- poprawę zarządzania transportem indywidualnym i publicznym dla usprawnienia ruchu i poprawy jego efektywności.

Na podstawie zadeklarowanych przez interesariuszy w ankietach projektów preferowanych działań oraz listy projektów inwestycyjnych miasta zgłoszonych do programu kompleksowej likwidacji niskiej emisji w konurbacji Śląsko-Dąbrowskiej na lata 2014-2020 oraz na podstawie analizy możliwych kierunków interwencji określono listę projektów do realizacji do roku 2020. Wśród przedstawionych 43 projektów, w pozycji nr 32 znalazł się projekt pn. „Zakup elektrycznego taboru autobusowego wraz z systemem inteligentnego zarządzania flotą pojazdów”<sup>13</sup>. Przedmiotem tego projektu było:

- zakupienie około 25 sztuk autobusów elektrycznych oraz stacji (zasilaczy) zarówno centralnego (na zajezdni), jak i polowego (na pętlach końcowych) ładowania,
- wdrożenie systemu inteligentnego zarządzania flotą pojazdów, wspierającego efektywność energetyczną pojazdów poprzez efektywne zarządzanie energią elektryczną i innymi nośnikami energii do napędzania pojazdów wykorzystujących kompleksowe monitorowanie pojazdów wraz z inteligentnym systemem prezentowania rozkładów jazdy na przystankach w postaci elektronicznej na monitorach.

Koszt projektu określono na 48 750 tys. zł, a oczekiwane jego efekty to: ograniczenie KZE<sup>14</sup> do 2 721 MWh/rok i ograniczenie niskiej emisji. Nie przewidziano przy tym żadnego wzrostu produkcji energii z OZE<sup>15</sup> (0 MWh/rok). Źródła finansowania projektu stanowić miał budżet PKM oraz preferencyjne środki

---

<sup>13</sup> Zwany dalej „Projektem 32”.

<sup>14</sup> Koszty zużycia energii.

<sup>15</sup> Odnawialne źródła energii.

zewnątrzne (dotacje, pożyczki, itp.), natomiast uzasadnieniem jego realizacji była poprawa komfortu uczestników komunikacji miejskiej. Wskazano też, że zaimplementowany system informacji pasażerskiej poprawi atrakcyjność transportu miejskiego, co bezpośrednio wpłynie na wzrost liczby osób rezygnujących z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu publicznego. Jako przewidywany termin realizacji przyjęto 2020 rok.

- 4) Aktualizacja „*Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Jaworzno*” stanowiąca załącznik do Uchwały Nr XXIV/358/2016 z dnia 22 grudnia 2016 r.

W dokumencie tym dokonano modyfikacji zakresu projektu nr 32 „*Zakup elektrycznego taboru autobusowego wraz z systemem inteligentnego zarządzania flotą pojazdów*”, w wyniku której przedmiotem projektu było:

- zakupienie około 50 sztuk autobusów elektrycznych oraz stacji (zasilaczy) ładowania,
- wdrożenie systemu inteligentnego zarządzania flotą pojazdów, wspierającego efektywność energetyczną pojazdów poprzez efektywne zarządzanie energią elektryczną i innymi nośnikami energii do napędzania pojazdów wykorzystujących kompleksowe monitorowanie pojazdów wraz z inteligentnym systemem prezentowania rozkładów jazdy na przystankach, w postaci elektronicznej na monitorach.

Koszt projektu określono na 97 500 tys. zł, a jego efektem miało być ograniczenie KZE do 5 443 MWh/rok i ograniczenie niskiej emisji. Jako źródła jego finansowania wskazano: budżet Gminy Jaworzno, budżet PKM oraz preferencyjne środki zewnętrzne (dotacje, pożyczki, itp.), a uzasadnieniem jego realizacji była poprawa komfortu użytkowników komunikacji miejskiej. Wskazano też, że zaimplementowany system informacji pasażerskiej poprawi atrakcyjność transportu miejskiego, co bezpośrednio wpłynie na wzrost liczby osób rezygnujących z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu publicznego. Przewidywany termin jego realizacji nie uległ zmianie (2020 rok).

- 5) „*Plan zrównoważonej mobilności miejskiej Jaworzna*” stanowiący załącznik do Uchwały Nr XVII/249/2016 z dnia 30 marca 2016 r.

W planie tym przyjęto, że Gmina będzie dążyć do obsługiwanego głównej linii komunikacyjnej miasta (między śródmieściem, a Dąbrową Narodową) przez wysokopojemne pojazdy o napędzie elektrycznym lub niskoemisyjnym, o maksymalnie niskiej energochłonności i minimalnym oddziaływaniu na środowisko w zakresie emisji gazów i hałasu, przy czym nie wskazano horyzontu czasowego osiągnięcia postulowanego celu.

(akta kontroli str. 4-48)

Według ww. dokumentów strategicznych w obszarze rozwoju elektromobilności, Gmina postawiła na rozwój zeroemisyjnego transportu publicznego, a na dzień 20 września 2019 r. autobusy elektryczne stanowiły ponad 33% taboru eksploatowanego przez operatora (PKM), co oznacza, że w 2019 r. Gmina spełniła wymagany procentowy udział autobusów zeroemisyjnych w całkowitym taborze autobusowym wyznaczony przez przepisy *ustawy o elektromobilności* na dzień 1 stycznia 2028 r. Według zaktualizowanego w czerwcu 2019 r. *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu drogowego dla Gminy Miasta Jaworzno*, wymiana taboru autobusowego na zeroemisyjny powinna doprowadzić do tego, że w roku 2020 autobusy elektryczne z napędem zeroemisyjnym stanowiąc będą ponad 63% eksploatowanego przez operatora taboru.

(akta kontroli str. 14, 19, 132)

Według stanu na 21 sierpnia 2019 r. w Gminie:

- zarejestrowany był 1 samochód elektryczny<sup>16</sup>;
- zarejestrowane było 16 samochodów hybrydowych typu plug-in<sup>17</sup>;
- nie było publicznie dostępnych punktów ładowania samochodów elektrycznych.

Gminę zamieszkuje poniżej 100 tys. mieszkańców<sup>18</sup> i nie dotyczy jej limit określony w art. 60 *ustawy o elektromobilności*, odnoszący się do minimalnej liczby punktów ładowania zainstalowanych do dnia 31 grudnia 2020 r. na terenie gminy.

(akta kontroli str. 49-51)

### 1.2. Współpraca Gminy z Ministrem Energii w zakresie realizacji działań określonych w *Planie rozwoju elektromobilności*

Przedstawiciele Gminy brali udział w spotkaniach roboczych i konsultacyjnych organizowanych przez Ministerstwo Energii, w tym m.in. w posiedzeniach Komitetu Sterującego Programu Rozwoju Elektromobilności. Prezydent Miasta wyjaśnił, że podczas tych posiedzeń omawiane były wielowątkowo kwestie związane z dopłatami do autobusów elektrycznych oraz prezentowane były dobre praktyki w zakresie miękkich instrumentów wsparcia. Wskazał przy tym, że protokoły ze spotkań dostępne są w Ministerstwie Energii.

(akta kontroli str. 52-129)

### 1.3. Wykonywanie zadań związanych z tworzeniem sieci ogólnodostępnych stacji ładowania

Zgodnie z art. 60 *ustawy o elektromobilności*, zadania związane z zapewnieniem przez gminy odpowiedniej liczby punktów ładowania samochodów elektrycznych, nałożone zostały wyłącznie na gminy, których liczba mieszkańców przekracza 100.000 osób. Tym samym, Gmina Jaworzno nie miała ustawowego obowiązku podejmowania działań mających na celu tworzenie sieci ogólnodostępnych stacji ładowania. Prezydent Miasta poinformował, że Gmina brała aktywny udział w rozwijaniu idei elektromobilności jeszcze przed wejściem w życie ustawy. M.in. na etapie konsultacji jej projektu, Gmina złożyła uwagi dotyczące możliwości przygotowywania ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów dla gmin poniżej 100 tys. mieszkańców, nie zostały one jednak uwzględnione w procesie legislacyjnym. Ponadto Gmina podejmowała rozmowy z przedstawicielami spółek Skarbu Państwa, będącymi właścicielami największych sieci stacji paliw w Polsce (Orlen S.A. i Lotos S.A.) oraz biorącymi aktywny udział w rozwoju stacji ładowania pojazdów w kraju. Do dnia dzisiejszego jednak nie otrzymano informacji zwrotnej o planach budowy takich stacji na terenie Jaworzna. Prezydent Miasta wskazał też, że w budowanym Miejskim Centrum Integracji Transportu zlokalizowanym w ścisłym centrum miasta, powstaną dwa punkty ładowania samochodów elektrycznych (2x3,6kW).

(akta kontroli str. 53-56, 130)

---

<sup>16</sup> Do zestawienia brane pod uwagę były tylko pojazdy kategorii M1 (pojazdy do przewozu osób, mające nie więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy) oraz N (pojazdy samochodowe mające co najmniej cztery koła i zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków) z fabrycznym napędem elektrycznym.

<sup>17</sup> Z uwagi na brak możliwości wygenerowania raportu określającego typ hybrydy, liczba 16 oznacza maksymalną liczbę pojazdów mogących być hybrydami typu plug-in (brany pod uwagę model pojazdu oraz pojemność silnika spalinowego, przy którym występuje wersja plug-in).

<sup>18</sup> Na koniec 2018 roku Gminę zamieszkiwały 91 563 osoby.

#### 1.4. Wprowadzenie w obrębie miasta strefy czystego transportu

Zgodnie z art. 39 ust. 1 *ustawy o elektromobilności*, prawo do tworzenia na terenie miast stref czystego transportu przysługuje wyłącznie gminom posiadającym ponad 100.000 mieszkańców. Gmina Jaworzno tego warunku nie spełniała.

(akta kontroli str. 50-51)

#### 1.5. Podejmowanie działań promujących używanie samochodów elektrycznych przez mieszkańców miasta

W dokumentach strategicznych Gminy wymienionych w punkcie 1.1. nie określono działań mających na celu promocję użytkowania na terenie miasta samochodów elektrycznych.

(akta kontroli str. 4-48)

Prezydent Miasta poinformował jednak, że promocja elektromobilności w Jaworznie rozpoczęła się już w 2012 r., kiedy to PKM rozpoczął testy pierwszego autobusu elektrycznego na specjalnej linii. Informowano wtedy mieszkańców (nie tylko w mediach lokalnych) o ich rozpoczęciu, co skutkowało zainteresowaniem i przychylnością społeczną dla tej idei. Zakupy elektrycznych autobusów również były wspierane akcją informacyjną, a na każdym pojeździe tego typu umieszczono informację o rodzaju zastosowanego w nim napędu. Obecnie Gmina zachęca mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej m.in. poprzez wprowadzenie rok temu nowej taryfy biletowej - 180 zł za normalny bilet roczny (90 zł za ulgowy). Wykupując taki bilet, można korzystać z całej siatki połączeń obsługiwanej przez PKM, w tym autobusów obsługujących miasta ościenne. Promowaniu elektromobilności służyła także zorganizowana w marcu 2017 r. konferencja pn. „Czy E-mobilność to przyszłość? Trendy na przykładzie Jaworzna”. Wydarzenie to było podzielone na część warsztatową oraz część dyskusyjną, na którą byli zaproszeni goście specjalni - eksperci w branży mobility. Podczas całego wydarzenia, przed budynkiem, w którym odbywała się konferencja, można było obejrzeć pojazdy elektryczne i porozmawiać z przedstawicielami firm i instytucji odpowiedzialnymi za ich budowę. Przy okazji tego wydarzenia została nakręcona audycja „Kronika Miasta Jaworzna”, przygotowywana przez TVP.

(akta kontroli str. 52-129)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

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

Opis stanu  
faktycznego

### 2.1. Organizacja w Gminie transportu publicznego

W okresie objętym kontrolą do realizacji gminnych przewozów pasażerskich wykorzystywano wyłącznie autobusy, a jedynym operatorem realizującym przewozy pasażerskie na terenie Gminy było PKM. Na przestrzeni lat 2015-2018 zwiększeniu uległa:

- liczba stałych dziennych linii komunikacyjnych z 25 do 27 (o 8%),
- długość linii komunikacyjnych z 380 km do 406 km (o 6,8%),



- liczba eksploatowanych autobusów z 59 do 69 (o 16,9%),
- liczba eksploatowanych autobusów elektrycznych z jednego do 23 (o 2.200%).

(akta kontroli str. tab. 131-132)

Zmiany te niosły za sobą pozytywny wpływ na środowisko, bowiem zwiększeniu z 1,7% w 2015 r. do 33,3% w 2018 r. uległ udział autobusów zeroemisyjnych w całości eksploatowanego taboru. W grupie autobusów o napędzie spalinowym wyeliminowano całkowicie pojazdy o najniższych klasach emisji spalin EUR 1 i EUR 2, a liczba pojazdów w klasie EUR 3 zmniejszyła się z 11 w 2015 r. do dziewięciu w 2018 r. (o 18,2%). Powyższe efekty osiągnięto w wyniku realizacji przetargów opisanych w pkt. 27 nin. wystąpienia.

(akta kontroli str. tab. 132-133)

## 2.2. Wykonywanie zadań w zakresie planowania rozwoju publicznego transportu zeroemisyjnego

Analiza kosztów i korzyści<sup>19</sup> związanych z wykorzystaniem - przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej - autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, została sporządzona w Gminie w terminie wymaganym art. 72 *ustawy o elektromobilności*, tj. do dnia 31 grudnia 2018 r.<sup>20</sup>

(akta kontroli str. 134-214)

AKK zawierała wszystkie elementy określone w art. 37 ust. 2 *ustawy o elektromobilności*, tj.: analizę finansowo-ekonomiczną, oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją szkodliwych substancji dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi, a także analizę społeczno-ekonomiczną, uwzględniającą wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji.

(akta kontroli str. 134-214)

W trakcie trwających od 15 listopada 2018 roku do 6 grudnia 2018 roku konsultacji społecznych, mieszkańcy Gminy zostali poinformowani o działaniach przewidzianych do realizacji w ramach AKK oraz mieli możliwość zgłaszania uwag i wskazania rozwiązań preferowanych. Informacja o konsultacjach społecznych dotyczących AKK została ogłoszona w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej oraz w formie papierowej w Miejskim Zarządzie Dróg i Mostów w Jaworznie. W trakcie trwania konsultacji społecznych nie wpłynęły żadne uwagi dotyczące treści AKK.

(akta kontroli str. 134-142)

AKK została przekazana ministrom właściwym do spraw gospodarki, energii oraz środowiska przy pismach wraz z pismami przewodnimi nr MZDiM.DT.7240.21.1-3.2018 z dnia 20 grudnia 2018 r.

(akta kontroli str. 215-220)

## 2.3. Analiza kosztów i korzyści z wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych

Analiza kosztów i korzyści wykonana została z wykorzystaniem następujących opracowań metodycznych:

<sup>19</sup> Dalej: „AKK”. Opracowanie na zlecenie Urzędu sporządziła w 2018 r. „REFUNDA” Spółka z o.o. z Krakowa, dalej: „spółka REFUNDA”.

<sup>20</sup> Umowa nr MZDiM.DT.74.2018 z podmiotem zewnętrznym na opracowanie m.in. AKK została zawarta dnia 25 czerwca 2018 r. Wpływ AKK do Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów w Jaworznie nastąpił w dniu 14 grudnia 2018 r.

- „Niebieska Księga. Sektor Transportu Publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach”; Nowa edycja, JASPERS, sierpień 2015 r.,
- „Przewodnik po analizie kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych. Narzędzie analizy ekonomicznej polityki spójności 2014-2020”, Komisja Europejska, grudzień 2014 r.,
- „Najlepsze praktyki w analizach kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków unijnych”, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, grudzień 2014 r.

(akta kontroli str. 134-142)

Poszczególne warianty wymiany taboru zawarte w AKK uwzględniały:

- trzy warianty wymiany taboru: wariant 0 - bezinwestycyjny (tj. wymiana taboru o napędzie konwencjonalnym), wariant 1 - zakup pojazdów o napędzie elektrycznym oraz wariant 2 - zakup pojazdów o napędzie wodorowym;
- w ww. wariantach uwzględniono: harmonogram wymiany floty pojazdów w podziale na jej rodzaje (z wyodrębnieniem autobusów zeroemisyjnych i pozostałych pojazdów), harmonogram realizacji zadań inwestycyjnych związanych z niezbędną infrastrukturą do obsługi pojazdów, numery linii autobusowych przeznaczonych do obsługi pojazdami zeroemisyjnymi oraz istniejącą lokalizację infrastrukturę ładowania i zasilania pojazdów zeroemisyjnych,
- opis istniejącej infrastruktury ładowania i zasilania pojazdów zeroemisyjnych (dziewięć stacjonarnych stacji ładowania w zajezdni o mocy 80 kW każda oraz sześć ładowarek pantografowych na pętlach o mocy 190 kW każda), a także wskazanie typów autobusów zeroemisyjnych z podaniem pojemności zabudowanych w nich baterii i ich zasięgu (MEGA – 240 kWh – 80 km, MAXI – 160 kWh – 70 km, MIDI – 160 kWh – 80 km),
- te same czynniki dla każdego z rodzajów autobusów, tj. koszty zakupu, koszty eksploatacji (w tym paliwa, konserwacji i napraw), wydatki inwestycyjne.

(akta kontroli str. 160-206)

W zawartej w AKK analizie finansowo-ekonomicznej wymiany taboru:

- nie uwzględniono możliwości finansowania zakupu pojazdów zeroemisyjnych, gdyż zakup pojazdów nastąpił już w 2017 r., tj. na ponad rok przed terminem sporządzenia AKK i został zrealizowany na podstawie założeń zawartych w aktualizacji *Planu gospodarki niskoemisyjnej* z 2016 r.<sup>21</sup>,
- wartość stopy dyskontowej przyjęto na poziomie 4%, a podstawą analizy były dane dot. Gminy, przekazane przez Urząd oraz PKM. Spółka REFUNDA wyjaśniła, że „Analiza AKK Jaworzno opracowana została w oparciu o model różnicowy efektów, które potencjalnie zostałyby osiągnięte dla wariantu 1 i 2 względem wariantu 0, a w odniesieniu do analizy efektywności projektu na środowisko uwzględniono znaczące i mierzalne czynniki jakie mają wpływ z tyt. wyboru danego wariantu (tj. rodzaju taboru autobusowego)”,
- okres ekonomicznej użyteczności autobusów elektrycznych określono na 15 lat,
- podstawą oszacowania kosztów eksploatacji i utrzymania taboru były aktualnie ponoszone przez PKM koszty w ostatnim pełnym roku obrotowym,

<sup>21</sup> Uchwała Nr XXIV/358/2016 r. Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 22 grudnia 2016 r., załącznik nr 1, karta projektu - str. 131 oraz zestawienie dot. finansowania projektów - str. 152.

- dla oceny poszczególnych wariantów zastosowano następujące wskaźniki analizy ekonomicznej: ekonomiczną wartość bieżącą netto inwestycji (ENPV), bieżącą wartość netto inwestycji (NPV), wewnętrzną stopę zwrotu z inwestycji (IRR), ekonomiczną stopę zwrotu (ERR).

W sprawie powodów niezastosowania w AKK wskaźnika finansowej wartości bieżącej netto (FNPV) oraz wskaźnika finansowej stopy zwrotu z inwestycji (FRR), spółka REFUNDA wyjaśniła: *„Zarówno wskaźnik FNPV jak i FRR odnosi się do zbadania efektywności finansowej inwestycji kierowanych na rynku przedsięwzięć „prywatnych”, natomiast analizę kosztów i korzyści przeprowadzono na modelu analizy efektywności ekonomicznej, opartej na efektach społeczno-ekonomicznych netto (zmonetyzowane saldo korzyści i kosztów projektu dla społeczeństwa i środowiska naturalnego), która nie bazuje na przychodach z działalności operacyjnej i wartości rezydualnej liczonej dochodowo, jak ma to miejsce w analizie efektywności finansowej.”*

(akta kontroli str. 182-187, 221-224)

W zawartej w AKK analizie społeczno-ekonomicznej:

- uwzględniono katalog kosztów i korzyści społeczno-ekonomicznych składający się z kosztów wypadków, kosztów społecznych emisji gazów cieplarnianych (CO<sub>2</sub>) i gazów innych niż cieplarniane (NO<sub>x</sub>) oraz kosztów społecznych emisji hałasu,
- przypisanie wartości pieniężnych oddziaływaniu rynkowemu danego wariantu było oparte danych przekazanych przez PKM oraz Gminę,
- wiarygodnie oszacowano koszty społeczne emisji gazów cieplarnianych (CO<sub>2</sub>),
- uwzględniono społeczne koszty emisji tlenków azotu (NO<sub>x</sub>),
- analiza kosztów społecznych emisji hałasu została dokonana w sposób opisowy, bez stosowania wskaźników efektów zewnętrznych emisji hałasu. W tej sprawie spółka RENFUNDA wyjaśniła, że: *„Wskaźniki określone przez CUPT<sup>22</sup> odnoszą się do krańcowych kosztów emisji hałasu dla m.in. taboru autobusowego, obszaru i warunków jego użytkowania, natomiast nie wskazują rodzaju taboru autobusowego, dla którego mają zastosowanie tj. czy jest to poziom kosztów hałasu ograniczenia hałasu autobusów z silnikiem diesel czy zeroemisyjnego, czy też wartość uśredniona stanowiąca normę. Z uwagi na powyższe jak również w oparciu o wynik pozostałych elementów analizy wskazujących na opłacalność/zasadność przyjęcia do realizacji wariantu 1, w analizie nie uwzględniono ograniczenia kosztów z tyt. emisji hałasu, które w chwili obecnej nie są mierzalne. Oczywiście można założyć jakąś wartość teoretyczną zmniejszenia hałasu od wartości krańcowych wskazanych przez CUPT jednakże na dzień sporządzania analiz nie istnieją realne i wiarygodne opracowania badawcze, które wskazywałyby ten wskaźnik. Co więcej jak wskazano powyżej uwzględnienie tego wskaźnika tylko poprawiłoby już dodatni bilans kosztów i korzyści i dla wyników analizy (tj. odpowiedzi "tak" lub "nie" dla autobusów zeroemisyjnych) pozostaje bez wymiernego znaczenia”.*

(akta kontroli str. 188-198, 213-214, 221-224)

#### 2.4. Aktualizacja Planu transportowego

Dnia 25 czerwca 2015 r. Rada Miasta podjęła uchwałę Nr X/120/2015 w sprawie *„Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta*

<sup>22</sup> Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie.

Jaworzna". Zgodnie z art. 80 *ustawy o elektromobilności*, plan ten powinien zostać do 22 lutego 2019 r. dostosowany do wymagań wynikających z art. 12. ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a i 2a-2c ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym<sup>23</sup>. Termin ten nie został jednak dochowany, a Rada Miasta uchwałę Nr IX/117/2019 w sprawie aktualizacji Planu transportowego podjęła dopiero 18 czerwca 2019 r.

(akta kontroli str. 4-20)

W aktualizacji *Planu transportowego* określono m.in.:

- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych;
- geograficzne położenie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego;
- miejsca przyłączenia do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej planowanej infrastruktury ładowania, lub magazynu energii.

Aktualizacja *Planu transportowego*, jako akt prawa miejscowego, poddana została trzytygodniowym konsultacjom społecznym w okresie od 3 kwietnia 2019 roku do 24 kwietnia 2019 roku, których celem było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych w ramach aktualizacji *Planu transportowego* oraz stworzenie mieszkańcom Gminy możliwości zgłoszenia uwag, pozwalających na wybór rozwiązań przez nich preferowanych. Informacja o opracowanym projekcie aktualizacji *Planu transportowego* dla Gminy została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz poprzez wywieszenie informacji na tablicy ogłoszeń urzędu, a także wyłożona w formie papierowej w siedzibie MZDiM. Po uchwaleniu *Planu transportowego* przez Radę Miejską został on opublikowany na stronie BIP Urzędu oraz w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

(akta kontroli str. 225-265)

#### 2.5. Zapewnienie środków niezbędnych do skutecznego osiągnięcia ustalonych celów w zakresie wdrażania zeroemisyjnej komunikacji miejskiej

W zaktualizowanym *Programie gospodarki niskoemisyjnej* z 2016 r., koszt realizacji opisanego wcześniej projektu nr 32 oszacowano na 97 500 tys. zł, a źródłami jego finansowania miały być budżet Gminy, środki unijne (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Oś Priorytetowa VI: Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach) oraz pożyczki. W uchwałach w sprawie wieloletniej prognozy finansowej dla miasta Jaworzna zaplanowano na realizację ww. projektu kwotę 48 788,1 tys. zł, natomiast środki na pokrycie spłaty i obsługi kredytów zaciągniętych przez PKM na zakupy taboru zeroemisyjnego i niezbędnej infrastruktury, ujmowane były corocznie w wydatkach bieżących Gminy, w pozycji rekompensaty dla PKM. Według stanu na 20 września 2019 r. Gmina zapewniła środki dla PKM na zrealizowany zakup 22 autobusów zeroemisyjnych i 14 stacji ładowania. Zaplanowała też środki na zakup kolejnych 27 autobusów zeroemisyjnych.

(akta kontroli str. 44-48, 266-288)

Dnia 20 lutego 2017 r. Gmina podpisała z przedstawicielami rządu<sup>24</sup> oraz Narodowym Centrum Badań i Rozwoju<sup>25</sup>, Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i Polskim Funduszem Rozwoju S.A. list intencyjny w sprawie współpracy w zakresie rozwoju elektromobilności. W § 2 ust. 3 listu

<sup>23</sup> Dz. U. 2018 r. poz. 2016, ze zm.

<sup>24</sup> Ze strony rządowej list podpisali: Minister Rozwoju i Finansów oraz Minister Energii.

<sup>25</sup> Zwane dalej: „NCBR”.

stwierdzono, że „W szczególności niniejszy list intencyjny nie stanowi umowy przedwstępnej ani zobowiązania do zawarcia jakiegokolwiek umowy, porozumienia czy złożenia oświadczenia o określonej treści, ani nie stanowi zaciągnięcia jakiegokolwiek zobowiązania ani zobowiązania do zaciągnięcia jakiegokolwiek zobowiązania”.

(akta kontroli str. 289-292)

## 2.6. Udział w programie bezemisyjnego transportu publicznego

W dniu 30 czerwca 2017 r. NCBR zawarło z Gminą i PKM porozumienie w sprawie wspólnej realizacji programu bezemisyjnego transportu publicznego, którego przedmiotem była współpraca przy opracowaniu, testowaniu, wdrożeniu i sprzedaży nowych innowacyjnych technologii w obszarze bezemisyjnego transportu publicznego. W ramach porozumienia, NCBR zobowiązał się do przeprowadzenia zamówienia publicznego na opracowanie bezemisyjnych pojazdów transportu publicznego, które posiadają określone przez NCBR cechy innowacyjne wraz z infrastrukturą niezbędną do ich funkcjonowania oraz dostawę tych pojazdów wraz z infrastrukturą umożliwiającą przetestowanie pojazdów na co najmniej jednej linii. Gmina natomiast zobowiązała się do przyjęcia w terminie do 31 grudnia 2021 r. praw i obowiązków przysługujących NCBR na drodze cesji na zakup 1 szt. pojazdu o długości 12 m wraz z infrastrukturą umożliwiającą przetestowanie pojazdu. Wg stanu na dzień 20 września 2019 r. porozumienie było nadal aktualne, lecz z uwagi na opóźnienia w jego realizacji leżące po stronie NCBR, Gmina była w trakcie analizy przygotowanego przez NCBR aneksu do porozumienia, który dotyczył przesunięcia o dwa lata terminu otrzymania autobusu zeroemisyjnego.

W trakcie obowiązywania porozumienia, Gmina - poprzez dostęp do portalu stworzonego przez NCBR, pokazującego ciągłość zmian w specyfikacjach - miała możliwość składania propozycji zmian liczby, jakości i funkcjonalności autobusów zeroemisyjnych. Uczestniczyła też w spotkaniach konsultacyjnych organizowanych przez NCBR, wraz z innymi gminami biorącymi udział w tym projekcie.

(akta kontroli str. 53-56, 293-300)

## 2.7. Działania w zakresie nabycia autobusów zeroemisyjnych do wykorzystania w zbiorowym transporcie publicznym

W okresie objętym kontrolą zakup autobusów zeroemisyjnych oraz infrastruktury niezbędnej do ich obsługi realizowany był przez PKM. Poprzedzony był on każdorazowo przeprowadzeniem przez PKM postępowań o udzielenie zamówień publicznych (dwa postępowania dotyczyły zakupu autobusów i dwa dotyczyły zakupu i montażu stacji ładowania), a liczba zakupionych autobusów nie przekraczała poziomu wskazanego w *Planie gospodarki niskoemisyjnej* z 2016 r. Wymogom w nim określonym odpowiadał również zakres rzeczowy i jakościowy określony w ogłoszeniach i SIWZ.

(akta kontroli str. 31-48, 301-305)

## 2.8. Realizacja zamówień dotyczących nabycia autobusowego taboru zeroemisyjnego oraz jego obsługi

Zakres rzeczowy umów zawartych przez PKM na zakupy autobusów zeroemisyjnych oraz infrastruktury niezbędnej do ich obsługi, został zrealizowany w całości i terminowo.

(akta kontroli str. 301-305)

## 2.9. Pozostałe działania Gminy w zakresie obniżenia oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko

Zrealizowane w okresie objętym kontrolą zakupy taboru zeroemisyjnego oraz związanej z jego obsługą infrastruktury były jedynymi działaniami Gminy dotyczącymi obniżenia oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko.

(akta kontroli str. 4-48)

## 2.10. Osiągnięcie zakładanych efektów środowiskowych i społeczno-ekonomicznych

Zgodnie z przyjętymi przez Gminę założeniami, Projekt 32 będzie zrealizowany do 2020 r. Według stanu na 20 września 2019 r.:

- zrealizowano zakup 22 autobusów zeroemisyjnych oraz 14 stacji ładowania,
- Urząd rozpatruje ofertę złożoną w trakcie przetargu na kolejnych 20 autobusów zeroemisyjnych,
- PKM przygotowuje SIWZ dot. przetargu na kolejne 7 autobusów zeroemisyjnych,

co oznacza, że w 2020 r. PKM dysponował będzie 49 autobusów zeroemisyjnych.

(akta kontroli str. 31-48, 306, 312)

Od 2016 r. wzrosła liczba autobusów zeroemisyjnych pozostających w dyspozycji PKM (z 1 w 2016 r. do 23 w 2019 r.) oraz liczba stacji ładowania tych pojazdów (z 2 w 2016 r. do 16 w 2019 r.) i ich moc (z 280 kW w 2016 r. do 3 640 kW w 2019 r.). Tabor zeroemisyjny użytkowany w komunikacji miejskiej nie był przypisany do konkretnych linii autobusowych, lecz „w miarę potrzeb wynikających z rozkładu jazdy kierowany jest do obsługi różnych zadań w całej sieci komunikacyjnej PKM Spółka z o.o.”.

(akta kontroli str. 307-308)

Według postanowień *Programu oddziaływania na środowisko*<sup>26</sup>, monitoring zrealizowanych zadań prowadzony miał być w cyklach trzyletnich. Dnia 12 sierpnia 2019 r. powołany został Koordynator ds. PGN, który odpowiedzialny jest za systematyczne zbieranie danych, ich przetwarzanie i porównywanie osiągniętych wyników z przyjętymi w tym programie założeniami. Do jego obowiązków należy również przygotowanie raportów z realizacji zadań ujętych w PGN.

(akta kontroli str. 31-48, 311, 319-320)

Wprowadzenie autobusów zeroemisyjnych przyniosło pozytywne efekty środowiskowe, bowiem w 2018 r., tj. w pierwszym pełnym roku ich użytkowania w porównaniu do roku 2017 zmniejszeniu o 642,3 tys. litrów (33,6%) uległo zużycie w PKM oleju napędowego, co przekładało się bezpośrednio na spadek ilości szkodliwych gazów emitowanych do atmosfery z tytułu realizacji transportu zbiorowego na terenie Gminy. Uzyskano także pozytywne efekty ekonomiczne, bowiem w porównaniu do okresu bazowego, w pierwszym okresie eksploatacji zmniejszeniu o 3,4% uległy koszty eksploatacji taboru ogółem, w tym koszty części zamiennych o 31,6%, koszty pozostałych materiałów o 42,2%, a koszty napraw i remontów o 69%. Zmniejszeniu o 9,7% uległ również koszt 100 wozokilometrów. W pierwszym okresie eksploatacji, w porównaniu do okresu bazowego, autobusy zeroemisyjne – w porównaniu do autobusów spalinowych - wykazywały średnio niższe:

---

<sup>26</sup> Zwanego dalej „PGN”.

- o 47,4% koszty eksploatacji ogółem,
- o 92,3% koszty części zamiennych,
- o 84,7% koszty pozostałych materiałów,
- o 9,8% koszty napraw i konserwacji,
- o 56,5% koszty 100 wozokilometrów.

Na przestrzeni lat 2015-2018 udział wozokilometrów wykonanych przez autobusy zeroemisyjne w całości wozokilometrów wykonanych przez pojazdy obsługujące komunikację miejską uległ zwiększeniu z 0,9% do 44,8%.

(akta kontroli str. 307, 309-310)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

Rada Miasta podjęła uchwałę Nr IX/117/2019 w sprawie aktualizacji Planu transportowego dnia 18 czerwca 2019 r., tj. 114 dni po upływie ustawowego terminu. W sprawie przyczyn zaistniałego opóźnienia Prezydent Miasta wyjaśnił, że „Przyczyną opóźnienia było podjęcie decyzji - po wykonaniu AKK – o dogłębniejszym zaktualizowaniu dotychczasowego Planu Transportowego aniżeli tylko zaimplementowanie do niego wniosków wynikających z AKK. Tym samym prace, które pierwotnie zaplanowane były do wykonania do końca lutego br. przedłużyły się. Ponadto należy zwrócić uwagę, że Plan Transportowy podlegał konsultacjom społecznym oraz uzgodnieniom z sąsiednimi organizatorami transportu oraz RDOŚ. Tym samym przewidziany ustawą czas na wprowadzenie wniosków z AKK do Planów Transportowych (2 miesiące) w naszej ocenie był czasem czysto teoretycznym i trudnym do utrzymania”.

(akta kontroli str. 8-20, 225-265)

W ocenie NIK, powyższe wyjaśnienia nie zasługują na uwzględnienie, gdyż wskazany w ustawie termin znany był Gminie wystarczająco wcześniej, aby prace nad aktualizacją Planu transportowego mogły być przeprowadzone w sposób zapewniający jego dotrzymanie. Podkreślić jednak należy, że stwierdzone opóźnienie nie wpłynęło negatywnie na realizację na terenie Gminy zadań związanych z wdrażaniem elektromobilności.

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

### **3. Realizacja zadań dotyczących zapewnienia udziału pojazdów zeroemisyjnych w działalności Urzędu oraz zero i niskoemisyjnych w wykonywaniu przez Gminę zadań publicznych**

Opis stanu  
faktycznego

#### **3.1. Osiągnięcie przez Gminę ustawowego limitu udziału pojazdów elektrycznych we flocie Urzędu w wymaganym terminie**

Od początku 2019 r. Gmina analizowała możliwości związane z wypełnieniem obowiązku wynikającego z art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności. Pojawiły się wtedy wątpliwości dotyczące interpretacji art. 35, w którym ustawodawca wyraźnie określił, że jednostką zobowiązaną do jego realizacji nie jest sama jednostka samorządu terytorialnego, ale „obsługujący ją urząd”. W związku z ujawnionymi wątpliwościami przygotowano dwa scenariusze wymiany pojazdów na samochody elektryczne:

- scenariusz 1, zgodnie z którym w przypadku liczenia każdej jednostki organizacyjnej Gminy samodzielnie, konieczny będzie zakup 14 pojazdów elektrycznych,
- scenariusz 2, zgodnie z którym w przypadku liczenia wspólnie wszystkich jednostek organizacyjnych Gminy, konieczny będzie zakup ośmiu pojazdów elektrycznych.

W związku z pojawiającymi się w pierwszym kwartale 2019 r. komunikatami i materiałami prasowymi, w tym wypowiedziami Ministra Energii dotyczącymi zmiany terminu wejścia w życie wymogów dotyczących koniczności wymiany floty użytkowanych samochodów, Gmina odstąpiła od zabezpieczenia środków w budżecie na ten cel. Wynikało to również z faktu, że przedstawiciele Gminy brali udział w spotkaniach konsultacyjnych z innymi miastami objętymi wymogami art. 68 ust. 2 *ustawy o elektromobilności*, w celu wypracowania wspólnego stanowiska odnośnie do pojawiających się wątpliwości interpretacyjnych. Jednocześnie Prezydent Miasta wyjaśnił, że w obecnej sytuacji budżetowej, jak i według prognoz wieloletnich Gmina nie ma możliwości zabezpieczenia środków finansowych, które mogłyby zostać przeznaczone na zakup pojazdów elektrycznych i zasilanych gazem ziemnym, aby wypełnić wymagania ustawowe.

(akta kontroli str. 53-56, 313)

Według stanu na 30 czerwca 2019 r., Urząd posiadał i nie użytkował żadnego pojazdu elektrycznego<sup>27</sup>. Obowiązek udziału co najmniej 10% pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów Gmina powinna wypełnić od 1 stycznia 2022 r.<sup>28</sup> Prezydent Miasta wyjaśnił, że nie można racjonalnie założyć, że w terminie tym Gmina zapewni pojazdy elektryczne we flocie Urzędu w liczbie wymaganej ustawą, ponieważ przekracza to jej możliwości finansowe.

(akta kontroli str. 315-316)

### 3.2. Nabycie samochodów zeroemisyjnych do floty Urzędu

We flocie Urzędu nie było samochodów zeroemisyjnych. W okresie objętym kontrolą Gmina nie przeprowadzała też postępowań w sprawie nabycia tego typu samochodów. Według Prezydenta Miasta, głównym powodem tej sytuacji „są niezakończone prace nad rozporządzeniami Ministra Energii w sprawie udzielania wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu”.

(akta kontroli str. 315-316)

### 3.3. Stan zaawansowania przygotowań do wykorzystania w wykonywaniu zadań publicznych pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym

Do dnia 20 września 2019 r. Gmina nie przeprowadzała analiz mających na celu określenie o ile wzrosną koszty realizacji zadań publicznych Gminy, z wyłączeniem zbiorowego transportu publicznego, w związku z ich wykonywaniem i zlecaniem podmiotom zewnętrznym na warunkach określonych w art. 68 ust. 3 *ustawy o elektromobilności*. Prezydent Miasta wyjaśnił, że w związku z pojawiającymi się od początku 2019 r. informacjami o zmianie terminu wejścia w życie wymogów dotyczących udziału pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnych w wykonywaniu zadań publicznych, przedstawiciele Gminy brali udział w spotkaniach konsultacyjnych z innymi miastami objętymi ww. wymogami, w celu

<sup>27</sup> Według stanu na 30 czerwca 2019 r. w zadania publiczne Gminy realizowane były przez Urząd i pozostałe jednostki organizacyjne Gminy z wykorzystaniem łącznie 74 pojazdów, przy czym 6 wykorzystywał Urząd, a 68 jednostki organizacyjne.

<sup>28</sup> Art. 68 ust. 2 *ustawy o elektromobilności*, zmieniony art. 6 pkt 3) ustawy z dnia 14 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r., poz. 1527).



wypracowania wspólnego stanowiska dotyczącego pojawiających się wątpliwości interpretacyjnych, a Gmina odstąpiła od prowadzenia takich analiz i zabezpieczenia w budżecie środków na ten cel. Prezydent Miasta stwierdził także, że po wejściu w życie ustawy zmieniającej termin wejścia w życie wymogów określonych w art. 68 *ustawy o elektromobilności* do 2022 roku, Gmina wznowi analizy w wyżej wymienionym zakresie.

(akta kontroli str. 53-56, 313, 317-318)

Zgodnie z art. 68 ust. 3 *ustawy o elektromobilności*, obowiązek zlecenia wykonania zadania publicznego podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10% Gmina powinna wypełnić od 1 stycznia 2022 r.<sup>29</sup>.

#### 3.4. Sposób realizacji przez Gminę zadań wynikających z art. 68 ust 2 i 3 *ustawy o elektromobilności*

W latach 2016-2019 (I półrocze) Gmina nie przeprowadzała postępowań w zakresie udzielenia zamówień na świadczenie usług publicznych z wykorzystaniem samochodów zero i niskoemisyjnych.

(akta kontroli str. 318)

#### 3.5. Wywiązywanie się przez Gminę z ustawowego obowiązku w zakresie przekazywania sprawozdań do Ministra Energii

Zgodnie z art. 38 *ustawy o elektromobilności*, do 31 stycznia każdego roku Gmina powinna przekazywać Ministrowi właściwemu ds. energii informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów, przy czym – zgodnie z art. 73 tej ustawy - pierwsza informacja odzwierciedlać powinna stan na 31 stycznia 2017 r. i powinna być przekazana do dnia 22 maja 2018 r. Do realizacji powyższego obowiązku Gmina przystąpiła dnia 30 września 2019 r., tj. w trakcie trwania kontroli NIK.

(akta kontroli str. 321-322)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

Do realizacji obowiązku wynikającego z art. 38 *ustawy o elektromobilności* Gmina przystąpiła z opóźnieniem 16 miesięcy, co Sekretarz Miasta tłumaczyła brakiem nisko i zeroemisyjnych pojazdów we flocie obsługującej Urząd oraz tym, że „*minister właściwy do spraw energii nie wysyłał do Gminy ponagleń związanych z udzielaniem informacji na temat posiadanej floty nisko i zeroemisyjnych w trybie art. 38 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych*”.

(akta kontroli str. 321-322)

W ocenie NIK, powyższe wyjaśnienia nie zasługują na uwzględnienie, gdyż powyższy obowiązek sprawozdawczy określony został przez ustawodawcę jednoznacznie w art. 38 *ustawy o elektromobilności*, a jego realizacja nie była uzależniona ani od tego czy w skład floty użytkowanej przez Gminę wchodziły pojazdy elektryczne lub napędzane gazem ziemnym, czy też nie. Niedopuszczalne jest również – w ocenie NIK – uzależnianie realizacji ustawowych obowiązków sprawozdawczych od tego, czy organ który takie sprawozdanie powinien otrzymać, upomni się o nie.

<sup>29</sup> Art. 68 ust. 3 *ustawy o elektromobilności*, zmieniony art. 6 pkt 3) ustawy z dnia 14 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw.

#### OCENA CZĄSTKOWA

Wobec dokonanej 19 lipca 2019 r. nowelizacji ustawy o elektromobilności i przesunięciu terminu realizacji obowiązków wynikających z art. 68 ust. 2 i 3 na dzień 1 stycznia 2022 r., Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od oceny realizacji zadań w zakresie zapewnienia udziału pojazdów zeroemisyjnych w działalności Gminy oraz zlecenia wykonania zadań publicznych podmiotom dysponującym odpowiednią liczbą pojazdów zero i niskoemisyjnych. NIK zwraca przy tym uwagę, że gdyby nie wzmiankowana zmiana przepisów to Gmina nie byłaby przygotowana do realizacji ww. obowiązków ustawowych. Jednocześnie, w związku z deklarowanym przez Gminę brakiem możliwości finansowych na realizację zadania wynikającego z art. 68 ust. 2, Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że realizacja ww. zadania do dnia 1 stycznia 2022 r. jest ustawowym obowiązkiem Gminy, a zatem powinna ona podjąć działania mające na celu zdiagnozowanie wyzwań jakie stawia przed nią zadanie ustawowe (w tym oszacowanie kosztów i wpływu na ceny usług świadczonych przy użyciu pojazdów zeroemisyjnych), a także zagwarantowanie odpowiednich środków finansowych na jego realizację.

#### IV. Uwagi i wnioski

Z uwagi na to, że stwierdzone przez NIK nieprawidłowości miały charakter formalny, nie miały wpływu na stopień zaawansowania realizacji przez Gminę zadań z zakresu rozwoju elektromobilności oraz zostały usunięte do dnia zakończenia kontroli, Najwyższa Izba Kontroli odstępuje się od formułowania uwag i wniosków.

#### V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Katowicach. 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.

Katowice, dnia 21 listopada 2019 r.

**Kontroler**  
**Mariusz Podolski**

**Gł. specjalista kontroli państwowej**

**Najwyższa Izba Kontroli**  
**Delegatura w Katowicach**

