



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA. 410.022.03.2019

Pan
Marcin Krupa
Prezydent Miasta Katowice
Urząd Miasta Katowice
ul. Młyńska 4, 40-098 Katowice

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/19/020 – Wsparcie rozwoju elektromobilności

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Katowice, ul. Młyńska 4, 40-098 Katowice
Kierownik jednostki kontrolowanej	Marcin Krupa, Prezydent Miasta Katowice, od 8 grudnia 2014 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Realizacja zadań w zakresie tworzenia infrastruktury oraz innych warunków rozwoju elektromobilności.2. Realizacja zadań dotyczących rozwoju floty autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej.3. 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 ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontroler	Stefania Zalewska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/234/2019 z 23 września 2019 r. (akta kontroli str. 1-11)

¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 489 ze zm., dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Miasto Katowice realizowało w latach 2016-2019 (I półrocze)³ działania na rzecz rozwoju elektromobilności na swoim terenie. Podejmowało skuteczne działania na rzecz rozwoju elektromobilności, skutkujące, w szczególności, zwiększeniem liczby punktów ładowania i liczby zarejestrowanych samochodów elektrycznych. Stan zaawansowania prac wskazuje, iż istnieje wysokie prawdopodobieństwo, że w terminie do 31 grudnia 2020 r. minimalna liczba publicznie dostępnych punktów ładowania w Katowicach będzie spełniała wymogi ilościowe zawarte w art. 60 ust.1 pkt 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁴.

Miasto aktywnie realizowało działania promujące, które mogły przyczynić się do rozwoju elektromobilności w mieście.

Miasto podjęło działania w zakresie szacowania niezbędnych nakładów i zasobów na zakup samochodów elektrycznych, punktów ładowania i zakup usług publicznych świadczonych przez Gminę.

Nabycie przez Miasto i wprowadzenie do użytkowania dwóch pojazdów elektrycznych pozwoliło na osiągnięcie, w listopadzie 2019 r., ustawowego limitu udziału pojazdów zeroemisyjnych we flocie Urzędu, określonego w art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności. Zakupy budżetowe zrealizowano zgodnie z zasadą wydajności i oszczędności.

Stwierdzono nieterminowe przekazanie Ministrowi Energii informacji o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów za 2018 r.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1.1. Cele i zadania związane z rozwojem elektromobilności na obszarze Katowic Miasto określiło w dokumentach o charakterze strategicznym. I tak:

- W *Strategii Rozwoju Miasta Katowice „Katowice 2030”*⁶, w polu strategicznym *Transport i logistyka miejska* zapisano przedsięwzięcia strategiczne związane z następującymi celami strategicznymi: [1] zaawansowana technologicznie infrastruktura transportowo-logistyczna, [2] konkurencyjne względem indywidualnego transportu samochodowego i przyjazne dla środowiska formy przemieszczania się w przestrzeni miejskiej oraz [3] wysoka efektywność świadczenia usług transportowych i komunalnych.

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Okres objęty kontrolą.

⁴ Dz. U. z 2019 r., poz. 1124 ze zm. Dalej: ustawa o elektromobilności.

⁵ 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.

⁶ Uchwała Nr XIX/365/15 Rady Miasta Katowice z dnia 17 grudnia 2015 r. (ze zm.). Dalej: Strategia Rozwoju Miasta.

- W *Założeniach do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Katowice*⁷ określono cele odnoszące się do obszaru elektromobilności w kontekście budowy sieci publicznie dostępnych punktów ładowania i sformułowano zadanie nr 12 pn.: „Rozwój punktów ładowania samochodów w energię elektryczną”.

- W *Planie gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Katowice*⁸ ujęto przedsięwzięcia dotyczące wymiany taboru pojazdów wykorzystywanych przez Urząd i jego jednostki podległe na energooszczędny (KTW 037) oraz dotyczące przygotowania i przeprowadzenia kampanii społecznych związanych z efektywnym i ekologicznym transportem.

Ponadto, realizując inicjatywę obywatelską, Urząd Miasta zlecił opracowanie *Wieloletniego planu rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice*⁹, w którym ujęto wykaz przedsięwzięć w zakresie transportu indywidualnego i zbiorowego oraz integracji i zarządzania transportem, uwzględniających realizację celów strategicznych i kierunków działań określonych w Strategii Rozwoju Miasta.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego¹⁰, wynikający z art. 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹¹ oraz analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystywaniem pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej¹², o której mowa w art. 37 ustawy o elektromobilności, zostały opracowane przez Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego¹³, wykonujący do 31 grudnia 2018 r. zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze gmin zrzeszonych, w tym na obszarze gminy Katowice.

(akta kontroli str. 27-31, 40-75, 83)

Według stanu na dzień 30 czerwca 2019 r. na terenie Katowic funkcjonowały 73 publicznie dostępne punkty ładowania samochodów elektrycznych¹⁴, w tym 13 punktów o dużej mocy ładowania i 60 punktów o normalnej mocy ładowania.

Liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych w Katowicach (z wyłączeniem autobusów miejskich) wynosiła na dzień 31 grudnia 2016 r. – 20, na dzień 30 czerwca 2019 r. – 83.

(akta kontroli str.193)

1.2. Minister Energii nie zwracał się do Miasta w sprawie współudziału w realizacji działań nr 3 i 4 załącznika nr 2 do *Planu rozwoju elektromobilności*.

(akta kontroli str. 27,31)

1.3. Zgodnie z art. 60 ust. 1 pkt 3 ustawy o elektromobilności, minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych do dnia 31 grudnia 2020 r. w ogólnodostępnych stacjach ładowania, w gminach o liczbie mieszkańców wyższej niż 150 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 95 000 pojazdów

⁷ Uchwała Nr LIII/1059/18 Rady Miasta Katowice z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie aktualizacji założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Katowice.

⁸ Przyjęty Uchwałą nr LII/1060/18 Rady Miasta Katowice z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie aktualizacji „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Katowice”.

⁹ Uchwała Nr XLVI/1070/14 Rady Miasta Katowice z dnia 26 lutego 2014 r. (ze zm). Dokument został opublikowany w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu dnia 30 grudnia 2016 r.

¹⁰ Dalej: Plan transportowy.

¹¹ Dz. U. z 2018 r., poz. 2016 ze zm.

¹² Dalej: AKK.

¹³ Międzygminny związek utworzony uchwałą nr XXV/137/91 Rady Miejskiej w Katowicach z dnia 4 września 1991 r. celem wspólnego wykonywania zadań w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Dalej: KZK GOP.

¹⁴ W 2017 r. uruchomiono siedem punktów ładowania, w 2018 r. - 56, w 2019 (I półrocze) - 17 punktów ładowania.

samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych, powinna wynosić 100.

Cele i działania odnoszące się do obszaru elektromobilności – publicznie dostępne punkty ładowania zostały zawarte w dokumencie o charakterze strategicznym „Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Katowice”, w którym określono zadanie nr 12: Rozwój punktów ładowania samochodów energią elektryczną. Miasto nie zaplanowało budżetu realizacji tego zadania, ponieważ zdecydowano się na podjęcie współpracy z dwoma, wybranymi w postępowaniu, podmiotami zewnętrznymi, którym powierzono, na ich koszt, budowę sieci ogólnodostępnych stacji ładowania na terenie Katowic.

Badanie efektów przyjętych celów wykonywane jest w na podstawie sprawozdań z realizacji Programu Gospodarki Niskoemisyjnej¹⁵, prezentowanych corocznie w czerwcu przed Komisją Infrastruktury i Środowiska oraz Komisją Transportu Rady Miasta Katowice.

(akta kontroli str. 141-143, 146)

Realizując ustawowe obowiązki dotyczące rozwoju infrastruktury do ładowania pojazdów miejskich, a w szczególności wymaganej liczby publicznych punktów ładowania, podjęto m.in. następujące działania:

- 1 czerwca 2017 r. Prezydent Miasta powołał Zespół Roboczy ds. rozwoju elektromobilności w mieście Katowice¹⁶.
- Od września 2017 r. prowadzono konsultacje międzywydziałowe w celu wytypowania terenów miejskich, na których zasadne byłoby zlokalizowanie ogólnodostępnych stacji ładowania. Wytypowane lokalizacje zostały skonsultowane z Operatorem Systemu Dystrybucyjnego elektroenergetycznego¹⁷, Tauron Dystrybucja S.A., pod kątem możliwości przyłączeniowych.
- 2 lipca 2018 r., ogłoszono postępowanie na dzierżawę nieruchomości miejskich pod lokalizację 30 stacji ładowania (61 punktów ładowania) dla pojazdów elektrycznych. Stacje zlokalizowano w śródmieściu, przy budowanych centrach przesiadkowych, w okolicach najważniejszych budynków użyteczności publicznej, wzdłuż najważniejszych tras oraz na terenach największych osiedli mieszkaniowych. W postępowaniu wybrano dwóch operatorów punktów ładowania, z którymi Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Katowicach zawarł umowy dzierżawy na okres trzech lat. Obecnie, według wyjaśnień Naczelnika Wydziału Obsługi Inwestorów, trwają uzgodnienia pomiędzy stronami umów, prowadzące do zainstalowania stacji ładowania i uruchomienia usługi ładowania. W ramach ww. postępowania, do 30 czerwca 2019 r., uruchomiono trzy stacje i siedem punktów ładowania.
- W listopadzie 2018 r., na potrzeby Szczytu Klimatycznego COP24 uruchomiono usługę ładowania na trzech stacjach ładowania wybudowanych na miejskim terenie Strefy Kultury. Obecnie te stacje ładowania są ogólnodostępne.
- W kwietniu 2019 r. na obszarze planowanych parkingów przy budowanych obecnie węzłach przesiadkowych Brynów i Zawodzie zapewniono miejsca pod przyszłe posadowienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

¹⁵ Program wykonawczy do „Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Katowice”. Dalej: PGN.

¹⁶ Zarządzenie Wewnętrzne Nr 210/2017 z dnia 1 czerwca 2017 r.

¹⁷ Dalej: OSD.

Do zakończenia czynności kontrolnych nie ujęto punktów ładowania pojazdów elektrycznych w planach zagospodarowania przestrzennego i w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice¹⁸. Naczelnik Wydziału Obsługi Inwestorów wyjaśnił, że przyczyną tego stanu rzeczy jest fakt, że Rada Miasta podjęła uchwałę inicjującą proces zmian Studium 2 marca 2019 r., czyli rok po wejściu w życie ustawy o elektromobilności. Ponadto, Naczelnik Wydziału Obsługi Inwestorów poinformował, iż w związku z pracami nad zmianami Studium, Urząd rozważa ujęcie w tym dokumencie punktów ładowania samochodów elektrycznych.

(akta kontroli str. 141-192)

1.4. W Katowicach nie wyznaczono strefy czystego transportu¹⁹, o której mowa w art. 39 ustawy o elektromobilności. Prezydent poinformował, że w Urzędzie były prowadzone jedynie wewnętrzne robocze analizy uwarunkowań wprowadzenia SCS w związku z planowanymi, w 2019 r., zmianami ustawy o elektromobilności.

(akta kontroli str. 29, 31, 38)

1.5. Działania dotyczące promocji użytkowania w mieście samochodów elektrycznych wpisują się w pole strategiczne *Transport i logistyka miejska*²⁰ Strategii Rozwoju Miasta, dla którego za priorytet uznano *wzrost mobilności mieszkańców i ludności funkcjonalnej oparty na nowoczesnej infrastrukturze transportowo– logistycznej*. Badanie efektów realizacji ww. celu przeprowadzono z wykorzystaniem przyjętego wskaźnika monitoringu: *odsetek zarejestrowanych samochodów osobowych elektrycznych i hybrydowych w liczbie zarejestrowanych samochodów osobowych ogółem*. Wartość ww. wskaźnika w okresie objętym kontrolą wyniosła: 0,26 w 2016 r.; 0,57 w 2017 r., oraz 0,91 w 2018 r.²¹

(akta kontroli str. 31-33, 40-75, 96)

W okresie objętym kontrolą Miasto Katowice prowadziło różnorodne działania promujące używanie samochodów elektrycznych, poprzez m.in.:

- 1) Podjęcie przez Radę Miasta 14 września 2016 r. Uchwały nr XXX/589/16, w której ustalono zerową stawkę opłat za parkowanie samochodów posiadających elektryczny układ napędowy;
- 2) Prezentacje samochodu elektrycznego młodzieży szkolnej odwiedzającej Urząd;
- 3) Ekspozycje samochodu elektrycznego podczas wydarzeń sportowych i kulturalnych (np.: Tour de Pologne, Silesia Marathon, Katowice Business Run, Piknik Rodzinny Ekoodpowiedzialnie, Dni Energii, Urodziny Miasta);
- 4) Wspieranie wydarzeń kongresowych promujących tematykę e-mobilności (np.: IMPACT Mobility rEvolution²², Kongres Małych i Średnich Przedsiębiorstw²³, Europejski Kongres Gospodarczy²⁴);
- 5) Wsparcie, w 2019 r., I Elektromobilnej Pielgrzymki Szlakiem Europejskich Sanktuariów (40,0 tys. zł);

¹⁹ Dalej: SCS.

²⁰ Dla pola *Transport i logistyka miejska* określono trzy cele strategiczne: [1] Zaawansowana technologicznie infrastruktura transportowo – logistyczna, [2] Konkurencyjne względem indywidualnego transportu samochodowego i przyjazne dla środowiska formy przemieszczania się w przestrzeni miejskiej, [3] Wysoka efektywność świadczenia usług transportowych i komunalnych.

²¹ Na podstawie Raportu o Stanie Miasta 2018.

²² Kwota wykupu świadczeń 400,0 tys. zł w 2018 r. (liczba uczestników: 2 000) oraz 300,0 tys. zł w 2019 r. (raport w przygotowaniu).

²³ Kwota wykupu świadczeń – po 500,0 tys. zł w poszczególnych latach 2016-2019 (przy liczbie uczestników w poszczególnych latach 2016-2018: od 5 500 do 6000). Raport za 2019 r. – w przygotowaniu.

²⁴ Kwota wykupu świadczeń w latach 2016-2019 odpowiednio: 1 451,0 tys. zł (liczba uczestników: 8000), 1 450,0 tys. zł (liczba uczestników: 8000), 1 600,0 tys. zł (liczba uczestników: 10 000), 1 650,0 tys. zł (liczba uczestników: 12 500).

6) Promocję zrównoważonego transportu w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu²⁵, odbywającego się w dniach 16-22 września 2019 r. (np. zorganizowanie wystawy promującej pojazdy współdzielone, również elektryczne: samochody, skutery, hulajnogi). Ponadto, Biuro Zarządzania Energią Urzędu koordynowało w 2018 r. i 2019 r. organizację wydarzeń związanych z przeprowadzoną w mieście Katowice kampanią informacyjną dotyczącą ETZT;

7) Promocję transportu elektrycznego podczas COP24²⁶ (goście na linii centralnej byli bezpłatnie przewożeni autobusami elektrycznymi);

8) Podpisanie przez Miasto Katowice, ogłoszonej podczas COP24, deklaracji partnerstwa na rzecz działań w kierunku rozwoju elektromobilności Driving Change Together. Obok Katowic, według informacji Naczelnika Wydziału Transportu, podpisały ją również 43 kraje świata i liczne organizacje międzynarodowe, które zobowiązały się do rozwijania elektromobilności.

Ponadto, według wyjaśnień Prezydenta Miasta, Katowice są członkiem Zespołu ds. nowoczesnej mobilności na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii²⁷ oraz Rady ds. Nowoczesnej Mobilności przy GZM.

(akta kontroli str. 27-28, 33-36)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Miasto podejmowało skuteczne działania na rzecz rozwoju elektromobilności na swoim terenie, skutkujące zwiększeniem liczby punktów ładowania i liczby zarejestrowanych samochodów elektrycznych. Stan zaawansowania prac wskazuje, iż istnieje wysokie prawdopodobieństwo spełnienia warunku, że w terminie do 31 grudnia 2020 r. minimalna liczba publicznie dostępnych punktów ładowania w Mieście będzie spełniała wymogi art. 60 ust. 1 pkt 3 ustawy o elektromobilności. Gmina realizowała działania promujące, które mogły przyczynić się do rozwoju elektromobilności w mieście.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

2.1. Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w Mieście Katowice wykonywał do końca 2018 r. Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego²⁸. Od 1 stycznia 2019 r. obowiązki dotychczasowego organizatora przejął Zarząd Transportu Metropolitalnego²⁹. - jednostka budżetowa GZM.

Obszarem działania ZTM są gminy członkowskie związku metropolitalnego. Operatorami publicznego autobusowego transportu zbiorowego na obszarze Katowic jest 20 przewoźników, z którymi ZTM podpisał umowy o świadczenie usług, w tym m.in.: Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o.³⁰ w Katowicach (udziały Gminy Katowice w tej spółce wynoszą 87,59%), PKM w Sosnowcu, PKM w Gliwicach, PKM w Świerklańcu, TRANSGÓR S.A. oraz inne firmy przewozowe, występujące jako podmioty samodzielne lub zrzeszone w 10 konsorcjach transportowych.

(akta kontroli str. 196-210)

²⁵ Dalej: ETZT.

²⁶ Konferencja Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu, Katowice 2018.

²⁷ Dalej: GZM.

²⁸ Międzygminny związek utworzony uchwałą nr XXV/137/91 Rady Miejskiej w Katowicach z dnia 4 września 1991 r. celem wspólnego wykonywania zadań w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Dalej: KZK GOP.

²⁹ Dalej: ZTM.

³⁰ Dalej: PKM.

W latach 2015-2018 wzrastała zarówno liczba, jak i długość obsługiwanych linii komunikacyjnych. Liczba linii autobusowych stałych dziennych, według stanu na koniec 2018 r., wynosiła 96³¹ (na koniec 2015 r. – 92³²). Długość obsługiwanych linii wynosiła 902 km na koniec 2018 r. (na koniec 2015 r. – 833 km). Na terenie Miasta funkcjonowały również 33 linie tramwajowe o długości 116 km (na koniec 2015 r. - 103 km), obsługiwane przez Tramwaje Śląskie S.A.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. PKM Katowice obsługiwało 64 linie autobusowe (na koniec 2015 r. – 62) o długości 560,65 km (521,75 km).

Liczba eksploatowanych autobusów przez wszystkich operatorów na koniec poszczególnych lat 2015-2018 wynosiła odpowiednio: 342, 353, 356 i 361, w tym przez PKM Katowice kolejno: 196, 201, 204 i 208. W okresie objętym kontrolą pojazdami o napędzie hybrydowym dysponował PKM Sosnowiec, odpowiednio dwoma (w latach 2015-2016) i 37 (w latach 2017-2018). Ponadto, od 2018 r., PKM Sosnowiec wykorzystywał w przewozach trzy autobusy o napędzie elektrycznym.

(akta kontroli str. 212, 213)

Według stanu na 31 grudnia 2015 r. w gminnych przewozach pasażerskich³³ wykorzystywano 1064 autobusów z silnikiem diesla, 78 zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) oraz dwa autobusy z napędem hybrydowym. Normę spalania EURO 0 spełniały dwa pojazdy (0,2%), normę EURO 1 – 30 pojazdów (2,6%), normę EURO 2 – 164 pojazdy (14,3%), normę EURO 3 – 306 pojazdów (26,7%), normę EURO 4 – 130 pojazdów (11,4%), normę EURO 5 – 160 pojazdów (14,0%), normę EURO 4/EURO 5 spełniało 29 pojazdów (2,5%), a normę EEV spełniało 196 pojazdów (17,1%). Najwyższą normę emisji spalin – EURO 6 – spełniało 127 pojazdów (11,1%). Średni wiek taboru wynosił 12,2 lat.

Według stanu na 31 grudnia 2018 r. w gminnych przewozach pasażerskich użytkowano 1009 autobusów z silnikiem diesla, 85 zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG), 37 autobusów z napędem hybrydowym oraz trzy elektryczne. Normę spalania EURO 1 spełniał jeden pojazd (0,1%), normę EURO 2 – 37 pojazdów (3,3%), normę EURO 3 – 218 pojazdów (19,2%), normę EURO 4 – 113 pojazdy (10,0%), normę EURO 5 – 175 pojazdów (15,4%), normę EURO 4/EURO 5 spełniało 30 pojazdów (2,6%), a normę EEV spełniało 178 pojazdów (15,7%).

Istotnie wzrosła liczba pojazdów spełniających normę emisji EURO 6 - 379, co stanowiło 33,4% floty autobusów. Średni wiek taboru wyniósł 8,3 lat.

Udział pojazdów spełniających normy EURO 0, EURO 1, EURO 2 i EURO 3 spadł, w porównaniu do 2015 r., z 43,9% do 22,6%. Wzrósł natomiast udział taboru spełniającego wyższe normy emisji spalin, co powinno przyczynić się do zmniejszenia negatywnego oddziaływania na środowisko przez pojazdy komunikacji publicznej.

W przypadku PKM Katowice, na dzień 31 grudnia 2018 r., udział pojazdów spełniających normy EURO 1, EURO 2 i EURO 3 spadł, w porównaniu do 2015 r., z 56,9% do 24,0%. Wzrósł natomiast udział taboru spełniającego wyższe normy emisji spalin. Liczba pojazdów spełniających normę emisji EURO 6 wzrosła z 6 do 93, co stanowiło 37,2% floty autobusów. Średni wiek taboru wyniósł 7,8 lat (14,1 - na koniec 2015 r.).

(akta kontroli str. 234-245, 708-815)

³¹ Dodatkowo 14 linii nocnych oraz dwie linie tymczasowe.

³² Jw.

³³ Na podstawie danych dotyczących taboru posiadanego przez dziewięciu operatorów obsługujących linie na obszarze Katowic.

2.2. Analiza kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej, organizowanej przez KZK GOP, o której mowa w art. 37 ustawy o elektromobilności została opracowana przez tego operatora, a następnie, według informacji Naczelnika Wydziału Planowania Systemu Komunikacyjnego ZTM, podpisana i przekazana właściwym ministrom przez Zastępcę Przewodniczącego Zarządu KZK GOP. Ponadto Naczelnik Wydziału Planowania Systemu Komunikacyjnego ZTM wyjaśnił, że prace nad tym dokumentem nie były kontynuowane, ponieważ z dniem 1 stycznia 2019 r., KZK GOP przestał być organizatorem publicznego transportu zbiorowego.

(akta kontroli str. 196-211)

2.3. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru KZK GOP został przyjęty uchwałą nr CXIX/12/2013 Zgromadzenia KZK GOP z dnia 23 kwietnia 2013 r.³⁴

(akta kontroli str. 688)

2.4. PKM Katowice świadczyło usługi przewozowe w ramach transportu zbiorowego organizowanego do 31 grudnia 2018 r. przez KZK GOP, a od 1 stycznia 2019 r. przez ZTM, na podstawie umowy o wykonywanie usługi autobusowego transportu publicznego, zawartej 31 października 2013 r. Zgodnie z jej postanowieniami PKM Katowice we własnym zakresie dokonywał zakupu środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług publicznego transportu zbiorowego, w tym autobusów zeroemisyjnych, co opisano w punkcie 2.7 niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 600-688)

2.6. Porozumienie z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju³⁵ o współpracy przy opracowywaniu, przetestowaniu, wdrożeniu i sprzedaży nowych, innowacyjnych technologii w obszarze bezemisyjnego transportu publicznego, w ramach programu *Bezemisyjny Transport Publiczny* zostało podpisane 6 lipca 2017 r. przez KZK GOP. Miasto Katowice nie było i nie jest stroną tego porozumienia. Aktualnie w programie bierze udział GZM zgodnie z aneksem nr 1/2017 podpisanym 29 grudnia 2017 r.

(akta kontroli str. 691,697)

2.7. W latach 2016-2019 (I półrocze) PKM Katowice przeprowadziło pięć przetargów nieograniczonych dotyczących nabycia łącznie 105 autobusów³⁶, z których dwa dotyczyły dostawy dziesięciu autobusów zeroemisyjnych.

W dniu 9 września 2017 r. PKM Katowice ogłosiło przetarg na dostawę 10 sztuk fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich niskopodłogowych o napędzie elektrycznym. Przedmiot zamówienia podzielono na dwie części (dwa zadania): [1] dostawa pięciu autobusów przegubowych (o długości 18 m) oraz [2] dostawa pięciu autobusów jednoczłonowych (12 m). Wymagane parametry

³⁴ <http://bip.kzkgop.pl/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=2158>.

³⁵ Dalej: NCBiR.

³⁶ [1] Dostawa 30 sztuk fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, niskopodłogowych jednej marki dla PKM Katowice Sp. z o.o. (15 przegubowych i 15 krótkich) – zamówienie ogłoszone 19 kwietnia 2016 r.; [2] Dostawa 40 sztuk fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, niskopodłogowych jednej marki dla PKM Katowice Sp. z o.o. (5 przegubowych i 35 krótkich) – zamówienie ogłoszone 31 grudnia 2016 r.; [3] Dostawa 10 sztuk fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, niskopodłogowych o napędzie elektrycznym dla PKM Katowice Sp. z o.o. – zamówienie ogłoszone 9 września 2017 r.; [4] Dostawa 25 sztuk fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, niskopodłogowych jednej marki dla PKM Katowice Sp. z o.o. – zamówienie ogłoszone 26 września 2018 r.; [5] Dostawa 5 sztuk fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, niskopodłogowych o napędzie elektrycznym dla PKM Katowice Sp. z o.o. – zamówienie ogłoszone 30 kwietnia 2019 r.

dla tych pojazdów, w tym system ładowania³⁷ zostały określone w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia³⁸ (odpowiednio w punktach III.8. i III.9). Szacunkowa wartość zamówienia wynosiła 25 830,0 zł netto. W wyniku przeprowadzonego postępowania zawarto umowę z Solaris Bus & Coach S.A. na dostawę pięciu sztuk autobusów przegubowych o napędzie elektrycznym, spełniających wymagania określone w pkt III.8. SIWZ (zadanie nr 1). Wartość zawartej umowy wyniosła 16 291,4 tys. zł brutto. Według protokołów zdawczo-odbiorczych, realizacja dostawy nastąpiła w okresie od 31 grudnia 2018 r. do 4 marca 2019 r.³⁹.

Na realizację dostawy pięciu sztuk autobusów jednoczłonowych o napędzie elektrycznym, spełniających wymagania określone w pkt III.9. SIWZ (zadanie nr 2) została zawarta umowa z konsorcjum firm URSUS S.A. i URSUS BUS S.A. (nr 10/2018 z dnia 8 marca 2018 r.). W związku z opóźnieniem w dostawie autobusów i brakiem możliwości realizacji zamówienia przez dostawcę, PKM Katowice odstąpiło od umowy i 30 kwietnia 2019 r. powtórzyło przetarg na to zadanie. W wyniku przeprowadzonego postępowania zawarto umowę (nr 40/2019 z 12 sierpnia 2019 r.) z Solaris Bus & Coach S.A. Wartość zawartej umowy wyniosła 15 313,5 tys. zł. Dostawa pojazdów powinna nastąpić do 27 lipca 2020 r.

Projekt zakupu autobusów elektrycznych jest współfinansowany środkami pochodzącymi z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020⁴⁰ w wysokości 11 258,3 tys. zł (zadanie nr 1) oraz 10 582,5 tys. zł (zadanie nr 2). Wkład własny stanowią środki PKM Katowice.

Ponadto PKM Katowice zawarło 30 czerwca 2017 r. umowę o dofinansowanie ze środków unijnych zakupu 35 sztuk nowych, przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych, autobusów ekologicznych (25 sztuk z silnikiem spalinowym EURO 6 i 10 sztuk z napędem elektrycznym) w ramach projektu: *Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko naturalne i poprawa jakości transportu poprzez zakup nowych ekologicznych autobusów niskopodłogowych*, w ramach działania 6.1 Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020: Rozwój publiczny transportu zbiorowego w miastach. Ogłoszenie przez PKM Katowice postępowania przetargowego na dostawę 10 sztuk autobusów o napędzie elektrycznym planowane jest na początek 2020 r.

(akta kontroli str. 251-254, 255-293, 294-475, 476-485, 487-599, 693)

2.8. W latach 2016-2019 PKM Katowice nie zakupiło autobusów niskoemisyjnych o napędzie hybrydowym lub napędzanych gazem ziemnym, zakupiło natomiast 95 sztuk autobusów spełniających normę emisji spalin EURO 6.

(akta kontroli str. 476, 478, 693)

2.9. Poza zakupem przez PKM Katowice autobusów publicznego transportu zbiorowego zostały zrealizowane również inne działania zmierzające do obniżenia negatywnego oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko, w tym m.in.:

³⁷ Ładowanie magazynu energii systemem plug-in (przyłącze zgodne z normą PN-EN 62196-3, wtyczka Combo-2 (Type2, Mode4) i zewnętrzną ładowarką stacjonarną o mocy 40 kW lub 80 kW oraz systemem pantografowym zamontowanym na dachu autobusu ładowarką o mocy do 200kW.

³⁸ Dalej: SIWZ.

³⁹ Nr 1400- 31 grudnia 2018 r., nr 1401 – 12 lutego 2019 r., nr 1402 – 12 lutego 2019 r., nr 1403 – 21 lutego 2019 r., nr 1404 - 4 marca 2019 r.

⁴⁰ Oś priorytetowa: IV. Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna. Działanie: 4.5. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie. Poddziałanie: 4.5.1. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie.

- w bazie PKM Katowice zainstalowano stację szybkiego ładowania transportu publicznego z pantografem i pięć ładowarek mobilnych typu plug-in;

- Urząd podjął decyzję o zabezpieczeniu terenu na trzech węzłach przesiadkowych (Ligota, Sądowa, Brynów) pod przyszłą lokalizację stacji ultraszybkiego ładowania transportu publicznego (ładowarki pantografowe), z których będą mogli korzystać wszyscy przewoźnicy obsługujący linie na terenie Katowic autobusami elektrycznymi. Prezydent Miasta wyjaśnił, iż rozpoczęcie prac związanych z budową ww. ładowarek pantografowych uzależnione jest m.in. od powodzenia projektu NCBiR, dotyczącego budowy polskiego, innowacyjnego autobusu bezemisyjnego w ramach programu *Bezemisyjny Transport Publiczny*. Prezydent poinformował m.in., że w myśl tego projektu oraz podpisanego przez GZM porozumienia z NCBiR, na drogi Metropolii może wyjechać do 300 autobusów elektrycznych, co spowoduje konieczność wybudowania ultraszybkich stacji ładowania na trasach kursowania elektrycznych autobusów.

(akta kontroli str. 691, 692-693)

2.10. W latach 2015-2018 PMK Katowice nie posiadało na stanie autobusów zeroemisyjnych. W I półroczu 2019 r. objął transportem zeroemisyjnym trzy linie (4,6%) na 65 obsługiwanych.

Długość linii objętych zeroemisyjnym transportem miejskim wynosi obecnie 51,5 km (4,2%) na 1 217 km.

Liczba zainstalowanych punktów ładowania wynosiła łącznie sześć, w tym pięć o mocy ładowania 40 kW oraz jeden o mocy ładowania 200 kW.

Ze względu na fakt, że PKM Katowice rozpoczęło eksploatację autobusów elektrycznych od lutego 2019 r. nie ma możliwości przeanalizowania danych dotyczących inwestycji w autobusy elektryczne pod kątem dynamiki dokonywanych zmian w zakresie efektów środowiskowych rok do roku.

Emisja zanieczyszczeń komunikacji miejskiej, licząc w g/100 km w poszczególnych latach okresu 2015-2019 (I półrocze) przedstawiała się następująco:

- CO₂: w 2015 r. – 111 785, w 2016 r. – 114 720, w 2017 r. – 117 523, w 2018 r. – 117 328, w 2019 r. (I półrocze) – 118 321;

- CO: w 2015 r. – 168,07, w 2016 r. – 145,32, w 2017 r. – 128,86, w 2018 r. – 120,14, w 2019 r. (I półrocze) – 116,99;

- NO_x: w 2015 r. – 663,52, w 2016 r. – 570,47, w 2017 r. – 442,43, w 2018 r. – 347,67, w 2019 r. (I półrocze) – 329,81;

- PM_{10/2,5}: w 2015 r. – 74,93, w 2016 r. – 57,64, w 2017 r. – 39,85, w 2018 r. – 26,92, w 2019 r. (I półrocze) – 24,64.

(akta kontroli str. 689, 699)

Efekty ekonomiczne eksploatacji nowego taboru elektrycznego PKM Katowice przeanalizowano na podstawie możliwych okresów porównawczych, tj. luty-sierpień 2018 r. (okres bazowy) i luty – sierpień 2019 r. (pierwszy okres eksploatacji).

W okresie bazowym koszty eksploatacyjne autobusów wyniosły łącznie 30 815,5 tys. zł, średnio na autobus spalinowy 282,7 tys. zł, w tym:

- paliwo ogółem 8 325,6 tys. zł, średnio na autobus spalinowy – 76,4 tys. zł;
- części zamienne – 1 542,0 tys. zł, średnio na autobus – 14,2 tys. zł;
- naprawy i remonty 2 895,1 tys. zł, średnio na autobus – 26,6 tys. zł;
- praca eksploatacyjna (wozokilometr) – 3 780 314,9 tys. zł, średnio na autobus – 34 681,7 tys. zł;

- koszt 100 wozokilometrów ogółem – 815 zł, średnio na autobus – 8,2 zł.

Koszty eksploatacyjne autobusów w pierwszym okresie eksploatacji wyniosły łącznie 34 627,7 tys. zł, średnio na autobus spalinowy – 318,1 tys. zł i zeroemisyjny – 320,9 tys. zł, w tym:

- paliwo – 8 620,8 tys. zł, średnio na autobus spalinowy 82,9 tys. zł;
- energia – 48,4 tys. zł, średnio na autobus zeroemisyjny – 9,7 tys. zł;
- części zamienne – 1 623,8 tys. zł, średnio na autobus – 15,6 tys. zł, zeroemisyjny – 0,2 tys. zł;
- naprawy i remonty – 3 212,6 tys. zł, średnio na autobus – 30,8 tys. zł, zeroemisyjny – 1,4 tys. zł;
- praca eksploatacyjna (wozokilometr) – 3 847 037,9 tys. zł, średnio na autobus spalinowy – 36 321, 0 tys. zł, zeroemisyjny 13 931,8 tys. zł;
- Koszt 100 wozokilometrów ogółem – 902 zł, średnio na autobus spalinowy – 8,8 zł , zeroemisyjny – 23,0 zł.

(akta kontroli str. 690, 699)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od oceny działalności kontrolowanej jednostki w badanym obszarze, z uwagi na fakt, że w okresie objętym kontrolą organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze gminy Katowice była GZM (od 1 stycznia 2019 r.) oraz KZK GOP (do 31 grudnia 2018 r.), a działania w zakresie nabycia autobusowego taboru zeroemisyjnego wykonywało PKM Katowice, spółka z większościovym udziałem Miasta.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

3.1 W celu realizacji wymogów określonych w art. 68 ust. 2 i 3 ustawy o elektromobilności, dotyczących udziału pojazdów elektrycznych we flocie Urzędu oraz udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu zadań publicznych dokonano przeglądu aktualnego stanu floty Urzędu oraz samorządowych zakładów budżetowych i jednostek organizacyjnych wykonujących te zadania. Według stanu na dzień 30 czerwca 2019 r. łączna liczba pojazdów wynosiła 204, w tym we flocie Urzędu - 28⁴¹ pojazdów.

W latach 2016-2019 (I półrocze) Urząd dysponował jednym pojazdem elektrycznym zakupionym w 2012 r.⁴². Wymagana od 1 stycznia 2022 r. ustawowym obowiązkiem liczba pojazdów elektrycznych lw Urzędzie powinna wynosić co najmniej trzy.

(akta kontroli str. 724-726, 735)

Dnia 3 września 2019 r. Miasto ogłosiło przetarg na zakup dwóch samochodów elektrycznych. Zakup został sfinansowany ze środków zaplanowanych w wysokości

⁴¹ W tym: 12 pojazdów – Urząd Miasta, 16 – jednostki Ochotniczej Straży Pożarnej.

⁴² Mitsubishi i-MiEV.

630,0 tys. zł, w budżecie miasta na 2019 r.⁴³ Wymagania dotyczące tych pojazdów, w szczególności: napęd - w 100% elektryczny, średnia wartość zużycia energii - nie większa niż 22 kWh/100 km, emisja dwutlenku węgla i emisja zanieczyszczeń: tlenku azotu, cząsteczek stałych oraz węglowodorów – „0”, zawarto w SIWZ. W toku postępowania wpłynęły dwie oferty. W dniu 25 września dokonano wyboru najkorzystniejszej oferty złożonej przez firmę Dąbrowscy Sp. z o.o., na zakup dwóch samochodów marki NISSAN, model LEAF za kwotę 324 429,60 zł brutto. Oferowany pojazd spełniał warunki określone w SIWZ. Umowę z wykonawcą zamówienia zawarto 2 października 2019 r. Wykonawca zobowiązał się do dostarczenia pojazdów w terminie: od dnia podpisania umowy do 30 listopada 2019 r. W umowie zakupu Miasto zapewniło sobie gwarancje i serwis w okresie eksploataowania samochodów. Odbiór samochodów (za protokołami odbiorów i fakturami) nastąpił 24 października 2019 r.

Nabycie przez Urząd dwóch pojazdów elektrycznych i wprowadzenie ich do użytkowania pozwoliło na osiągnięcie już w chwili obecnej ustawowego limitu udziału pojazdów we flocie Urzędu, określonego w art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności, który aktualnie w Urzędzie wynosi 10%.

(akta kontroli str. 734, 736-839)

3.2. W wykonywaniu zadań publicznych, wymienionych w art. 7 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym⁴⁴ Gmina Katowice wykorzystywała samochody znajdujące się we flocie Urzędu (28 pojazdów), jednostek organizacyjnych gminy (176 pojazdów) oraz podmiotów zewnętrznych, którym gmina zleciła realizację niektórych z tych zadań⁴⁵. W marcu 2019 r. dokonano przeglądu obowiązujących umów o wykonanie zadań publicznych, zawartych z podmiotami zewnętrznymi, pod względem zaistnienia przesłanki ich wygaśnięcia z końcem 2019 r., zgodnie z ustawą o elektromobilności oraz dokonano rozeznania, czy podmioty wykonują te zadania za pomocą pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym. Przeprowadzona analiza wykazała m.in., że o wykonanie tych zadań zostało zawartych około 250 umów, z których 20% musiałoby ulec wygaśnięciu do 31 grudnia 2019 r. z uwagi na brak zapewnienia pojazdów z napędami alternatywnymi we flotach wykonawców zawartych umów. W trakcie konsultacji z podmiotami zewnętrznymi wykonującymi zadania publiczne pozyskano również informacje o braku dostępności na rynku specjalistycznych pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym do wykonywania prac w ramach podpisanych umów.

Według wyjaśnień Pierwszego Wiceprezydenta Miasta Katowice⁴⁶, na podstawie analizy przeprowadzonej przed zmianą terminu stosowania art. 76 ustawy o elektromobilności, Urząd stał na stanowisku, iż wygaśnięcie umów na wykonanie licznych zadań publicznych z końcem 2019 r. mogłoby powodować zaprzestanie świadczenia usług na rzecz gminy, prowadzące do załamania rynku usług komunalnych. Wiceprezydent Miasta zwrócił również uwagę, że podmioty

⁴³ Rozdział 75023 – Urzędy gmin (miast i miast na prawach powiatu).

⁴⁴ Dz. U. z 2019 r., poz. 506 ze zm.

⁴⁵ M.in.: dowożenie uczniów niepełnosprawnych do jednostek oświatowych, utrzymanie gminnych obiektów i urządzeń użyteczności publicznej oraz obiektów administracyjnych (w tym: remonty mieszkań), utrzymanie oświetlenia na terenie miasta, eksploatacja i konserwacja sieci wydzielonej oświetlenia ulicznego, letnie i zimowe oczyszczanie ulic, placów, parkingów, zatok przystankowych oraz ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych, torowisk tramwajowych wbudowanych w jezdnie, bieżące utrzymanie i konserwacja drogowych sygnalizacji świetlnych, znaków i tablic zmiennej treści oraz oświetlenia przejść podziemnych, modernizacje, remonty, budowy, przebudowy dróg, mostów, wiaduktów, infrastruktury drogowej, ścieżek rowerowych, kładek dla pieszych, parkingów itp., budowa obiektów sportowo-basenowych, hal sportowych, itp.

⁴⁶ Dalej: Wiceprezydent Miasta.

zewewnętrzne mogłyby domagać się wypłacenia wysokich odszkodowań wskutek rozwiązania umów i narazić gminę na straty finansowe.

W sytuacji, kiedy obowiązki wynikające z art. 76 ustawy o elektromobilności zostały przesunięte o dwa lata, Wydział Obsługi Inwestorów poinformował jednostki organizacyjne o konieczności przygotowania kolejnych postępowań przetargowych na wybór wykonawców zadań publicznych w oparciu o zmienione wymagania ustawowe.

(akta kontroli str. 724-729, 840-856)

W celu zapewnienia wykonywania zadań publicznych z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym, zgodnie z warunkami określonymi w art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności, Miasto, biorąc pod uwagę przeprowadzone analizy podjęło działania inwestycyjne i organizacyjne związane z zapewnieniem: infrastruktury ładowania oraz udziałem pojazdów elektrycznych lub napędzanych CNG we flocie użytkowanych pojazdów. I tak:

- dnia 2 lipca 2018 r. ogłoszono kompleksowe postępowanie na dzierżawę nieruchomości miejskich pod lokalizację 30 stacji ładowania (61 punktów ładowania) dla pojazdów elektrycznych, co opisano w punkcie 1.3. niniejszego wystąpienia;
- dnia 29 marca 2019 r. zabezpieczono środki finansowe w wysokości 630,0 tys. zł na zakup dwóch osobowych samochodów elektrycznych⁴⁷, które dostarczono 24 października 2019 r., co opisano w punkcie 3.2. niniejszego wystąpienia.

W związku z przesunięciem o dwa lata konieczności zapewnienia 10% udziału pojazdów z napędem alternatywnym w realizacji zadań publicznych, aktualnie, Wydział Obsługi Inwestorów Urzędu organizuje spotkania, dedykowane jednostkom organizacyjnym gminy, z różnymi producentami pojazdów specjalistycznych celem testowania ich funkcjonalności oraz rozeznania cenowego. Wiceprezydent Miasta wyjaśnił m.in., że zakup pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem przez podmioty, które podlegają obowiązkowi wynikającemu z ustawy wymaga znacznych nakładów finansowych i wsparcia finansowania z zewnętrznego źródła. Wiceprezydent Miasta poinformował, że z chwilą wejścia w życie rozporządzenia regulującego warunki ubiegania się o wsparcie finansowe w ramach Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, zostanie rozpatrzona możliwość wnioskowania o środki.

(akta kontroli str. 724-733)

Według wyjaśnień Wiceprezydenta Miasta, na podstawie przeprowadzonych analiz cen samochodów osobowych, jak i specjalistycznych oraz prognozowanych na 2020 r. cen modeli samochodów z napędem alternatywnym założono, że realizacja obowiązku wynikającego z art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności przełoży się na wzrost cen usług świadczonych w ramach przyszłych umów. Według rozeznania Urzędu, wykonawcy zadań publicznych nie są w stanie obecnie oszacować poziomu wzrostu cen ww. usług. Wiceprezydent Miasta poinformował również, że w projekcie budżetu miasta Katowice na 2020 r. nie zaplanowano zadań, związanych z zakupem pojazdu (pojazdów) elektrycznego lub napędzanego gazem ziemnym.

(akta kontroli str. 724-733)

3.3. Miasto Katowice wypełniło obowiązek ustawowy wynikający z art. 38 ustawy o elektromobilności i przekazało Ministrowi Energii 15 maja 2018 r. informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów, według stanu na dzień

⁴⁷ Zarządzenie Wewnętrzne Prezydenta Miasta Katowice Nr 160/2019.

31 grudnia 2017 r. Informacja o liczbie i udziale procentowym ww. pojazdów w użytkowanej flocie pojazdów, według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. została przekazana z dziewiętnastodniowym opóźnieniem, co opisano w sekcji: Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 857-862)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Informacja o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów, według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. została przekazana Ministrowi Energii 19 lutego 2019 r., tj. niezgodnie z terminem określonym w art. 38 ustawy o elektromobilności, w myśl którego ww. informacja powinna być przekazana ministrowi właściwemu do spraw energii do dnia 31 stycznia każdego roku.

Naczelnik Wydziału Obsługi Inwestorów wyjaśnił, że powodem opóźnienia była konieczność dogłębnej analizy floty Urzędu oraz podmiotowości obowiązku wynikającego z art. 38 ustawy o elektromobilności. Według wyjaśnień, wątpliwości budziły również kwestie kwalifikowania pojazdów typu Melex, posiadanych przez jedną z jednostek organizacyjnych.

Odnosząc się do przedstawionych wyjaśnień, NIK ocenia, że zarówno pojawiające się wątpliwości merytoryczne, jak i podejmowane w celu ich wyeliminowania działania nie mogą mieć wpływu na terminową realizację ustawowego obowiązku informacyjnego.

(akta kontroli str. 857-862)

OCENA CZĄSTKOWA

Miasto Katowice podjęło działania w zakresie szacowania niezbędnych nakładów i zasobów na zakup samochodów elektrycznych, punktów ładowania i zakup usług publicznych świadczonych przez podmioty trzecie.

Nabycie przez Urząd dwóch pojazdów elektrycznych i wprowadzenie ich do użytkowania pozwoliło na osiągnięcie w listopadzie 2019 r. ustawowego limitu udziału pojazdów elektrycznych we flocie Urzędu, określonego w art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności.

Zakupy budżetowe były realizowane zgodnie z zasadą wydajności i oszczędności.

Stwierdzono nieterminowe przekazanie Ministrowi Energii informacji o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów za 2018 r.

NIK zauważa, że w przypadku nieprzesunięcia o dwa lata terminu realizacji limitu wynikającego z art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności Miasto nie zdołałoby zapewnić odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w realizacji zadań publicznych, ponieważ zadania te były wykonywane bez wykorzystania takich pojazdów.

IV. Wniosek

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

Wniosek

Podjęcie działań zapewniających terminowe przesyłanie Ministrowi Energii informacji o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów.

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.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosku

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku pokontrolnego 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.

Katowice, dnia 13 stycznia 2020 r.

Kontroler

Stefania Zalewska

Gł. specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Katowicach

.....