



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Katowicach

LKA.410.022.04.2019

Pan  
Arkadiusz Chęciński  
Prezydent Miasta  
Sosnowiec  
Al. Zwycięstwa 20  
41-200 Sosnowiec

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/19/020 – Wsparcie rozwoju elektromobilności

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miejski w Sosnowcu <sup>1</sup> , Aleja Zwycięstwa 20, 41 - 200 Sosnowiec.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Pan Arkadiusz Chęciński – Prezydent Miasta Sosnowiec od dnia 3 grudnia 2014 r.
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 r. (z uwzględnieniem faktów i dowodów wykraczających poza ten okres, istotnych dla celów kontroli).
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>2</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontroler	Michał Kapek, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/209/2019 z dnia 29 sierpnia 2019 r.  (akta kontroli str. 1-2, 359-360)

<sup>1</sup> Zwany dalej: Urzędem lub UM

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

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

### OCENA OGÓLNA

Podejmowane w latach 2016-2019 (do 30 czerwca) działania w zakresie zapewnienia realizacji zadań dotyczących rozwoju elektromobilności nie były w pełni efektywne. Pomimo wykonania określonych czynności związanych z wydzierżawieniem 38 nieruchomości, na których przewiduje się budowę 76 punktów ładowania (na 100 wymaganych), do dnia kontroli nie wybudowano ani jednej stacji. NIK zauważa również, że prace związane z przygotowaniem dokumentacji dotyczącej uruchomienia stacji ładowania zajęły ok. ośmiu miesięcy, co może wskazywać na ryzyko niedotrzymania terminu wskazanego w art. 60 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. *o elektromobilności i paliwach alternatywnych*<sup>4</sup> do zainstalowania do dnia 31 grudnia 2020 r. wymaganej minimalnej liczby punktów ładowania. W Urzędzie nie opracowano również planu zapewnienia w myśl art. 68 ust. 2 ustawy *uoe* min. 10% pojazdów elektrycznych we flocie (tj. 1 stycznia 2020 r.), pomimo, że termin realizacji zadania został wydłużony dopiero w wyniku zmiany przepisów przywołanej ustawy, jaka miała miejsce w lipcu 2019 r. Oszacowano jedynie – w oparciu o sporządzony w marcu 2019 r. wykaz samochodów użytkowanych w Urzędzie oraz w jednostkach organizacyjnych (89) – liczbę planowanych do zakupu pojazdów elektrycznych (9).

Z uwagi na fakt, że zadania związane z organizacją transportu publicznego na terenie Gminy Sosnowiec wykonuje podmiot zewnętrzny - Zarząd Transportu Metropolitalnego - NIK odstępuje od oceny realizacji zadań w tym zakresie.

Niezależnie jednak od powyższego, obowiązująca struktura organizacyjna oraz własnościowa Zarządu Transportu Metropolitalnego z siedzibą w Katowicach<sup>5</sup> oraz Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Sosnowcu<sup>6</sup>, jak również przyjęte w Gminie dokumenty strategiczne, nakładające na Gminę konkretne obowiązki dotyczące ochrony środowiska, zdaniem NIK mogą stanowić skuteczne narzędzie monitoringu działań realizowanych przez te podmioty w zakresie redukcji emisji spalin w transporcie publicznym.

Wprawdzie Prezydent Miasta w zawieranych z podmiotami zewnętrznymi umowach na wykonywanie zadań publicznych Gminy zawierał zapisy zobowiązujące te podmioty do spełniania - w przewidzianym ustawą terminie - wymogów art. 68 ust. 3<sup>7</sup> *uoe*, jednakże nie przeprowadzono oceny i skutków realizacji od dnia 1 stycznia 2022 r. obowiązków wynikających z art. 68 ust. 2<sup>8</sup> i 3 *uoe* oraz oceny efektów wejścia w życie art. 76 ust. 2 tej ustawy. Z tego względu NIK zwraca uwagę na konieczność intensyfikacji prac w tym zakresie, a zwłaszcza na potrzebę niedopuszczenia do wygaśnięcia umów na wykonywanie zadań publicznych oraz zasadność oszacowania skutków finansowych ww. regulacji, tak by mogły zostać racjonalnie uwzględnione w założeniach budżetowych Gminy na lata następne. Nadto, 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.

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

<sup>4</sup> Dz. U. z 2019 r., poz. 1124, określana w dalszej części wystąpienia skrótem „*uoe*”

<sup>5</sup> Zwana dalej ZTM.

<sup>6</sup> W dalszej części wystąpienia określane skrótem PKM Sp. z o.o.

<sup>7</sup> Jednostka samorządu terytorialnego od dnia 1 stycznia 2022 r. wykonuje lub zleca wykonywanie zadań publicznych, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%.

<sup>8</sup> Jednostka samorządu terytorialnego, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, od dnia 1 stycznia 2022 r., wyniósł co najmniej 10%.

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

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

Zadania wynikające z *uoe*, od dnia 1 lutego 2019 r. realizowane były przez Pełnomocnika Prezydenta Miasta Sosnowca<sup>10</sup> (zatrudnionego jednocześnie na stanowisku Inspektora Referatu zarządu ruchu w Wydziale Organizacji Zarządzania Drogami i Ruchem Drogowym), we współpracy z Zespołem ds. elektromobilności jako organem pomocniczym Prezydenta powołanym przez niego w dniu 29 marca 2019 r.

Zgodnie z zarządzeniem Prezydenta w sprawie powołania Pełnomocnika, „(...) wykonuje [on] zadania zlecone przez Prezydenta Miasta, a w szczególności zadania wynikające z ustawy o elektromobilności (...)”. Ponadto, w związku z powierzonym zakresem czynności służbowych, Pełnomocnik – realizując zadania Inspektora w przywołanym powyżej referacie – wykonywał również czynności w zakresie m.in. nadzoru nad stanem oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, a także organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 5-7, 361-363)

W ramach wykonywanych obowiązków w zakresie rozwoju elektromobilności, podjęte zostały m.in. następujące działania: opracowano analizę możliwości lokalizacji na terenie miasta 52 stacji ładowania (we współpracy z Tauron Dystrybucja S.A); oszacowano – w oparciu o sporządzony w marcu 2019 r. wykaz samochodów użytkowanych w Urzędzie oraz w jednostkach organizacyjnych (89) – liczbę planowanych do zakupu pojazdów elektrycznych (9); podpisano *Deklarację Miast na rzecz Rozwoju Elektromobilności* mającą na celu współpracę przedstawicieli środowisk administracji rządowej, samorządowej, przedsiębiorców, ekspertów, działaczy społecznych i obywateli w zakresie „(...) tworzenia optymalnych warunków sprzyjających rozwojowi elektromobilności w Polsce”; wspólnie z zainteresowanym inwestorem zewnętrznym przeprowadzono analizę możliwości lokalizacji budowy przy ul. Lenartowicza i Kresowej stacji tankowania gazem ziemnym CNG (co jednak nie doszło do skutku z powodu rezygnacji inwestora).

Ponadto, w ramach wykonywanych obowiązków Pełnomocnik uczestniczył w pracach koordynowanej przez Prezydenta Miasta Gdyni grupy roboczej ds. zmian w *uoe*, której celem było opracowanie propozycji zamian do przedmiotowej ustawy (część z nich – w tym wydłużenie terminów zakupu pojazdów elektrycznych lub zasilanych CNG oraz budowy stacji ładowania - uwzględniono we wprowadzonej nowelizacji).

(dowód: akta kontroli str. 364-416)

Prezydent Miasta wyjaśnił, że przed powołaniem Pełnomocnika, zadania wynikające z przywołanej powyżej ustawy nie były powierzone innym pracownikom Urzędu. Poinformował przy tym, że w ww. okresie – działając na rzecz ograniczenia emisji

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

<sup>10</sup> Zwany dalej Pełnomocnikiem.

spalin – zakupiono (PKM Sp. z o.o.) trzy autobusy z napędem elektrycznym oraz wybudowano dwie stacje do ich ładowania.

(dowód: akta kontroli str. 8-10, 417-420)

Obowiązujące w okresie objętym kontrolą dokumenty o charakterze strategicznym, w tym w szczególności: *Strategia Rozwoju Miasta Sosnowca do 2020 r.*, *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego*<sup>11</sup>, *Program ochrony środowiska dla Miasta Sosnowca na lata 2017-2020*<sup>12</sup>, *Program ochrony środowiska przed hałasem*<sup>13</sup>, zawierały opisy szeregu założeń, zadań, działań i kierunków interwencji związanych z ograniczeniem negatywnych skutków emisji spalin w Mieście, w tym m.in.:

- 1) *„Modernizacja infrastruktury taboru autobusowego na terenie Podregionu Sosnowieckiego – zakup ekologicznego taboru niskopodłogowego”* – zadanie realizowane przez PKM sp. z o. o., w ramach którego m.in. zakupiono trzy autobusy o napędzie elektrycznym (Solaris Urbino 12 Electric);
- 2) *„Czyste niebo nad Zagłębiem – zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Sosnowcu”*.

Podmiotem odpowiedzialnym za realizację obydwu ww. zadań było PKM Sp. z o.o. Zgodnie z przyjętymi założeniami, skutki tych działań powinny umożliwić w szczególności *„(...) osiągnięcie wzrostu konkurencyjności transportu zbiorowego, w tym poprzez poprawę dostępności transportu zbiorowego wśród osób o ograniczonej sprawności”* oraz *„(...) redukcję kosztów zewnętrznych związanych z emisją zanieczyszczeń i hałasem”*.

(dowód: akta kontroli str. 14-20)

Zarząd PKM Sp. z o. o. poinformował, że projekt, który został wymieniony powyżej w pkt 1 *„(...) został w pełni zrealizowany, zgodnie z założonymi celami i wskaźnikami”*. Jak wykazały przeprowadzone przez PKM Sp. z o.o. analizy, faktyczna redukcja emisji niżej wymienionych substancji wyniosła: gazu cieplarnianego CO<sub>2</sub> 17,53% (tj. o 4,59% więcej niż założono w projekcie); tlenku węgla CO 45,64% (tj. o 2% więcej niż założono w projekcie); tlenku azotu NO<sub>x</sub> 94,18% (tj. o 1,92% więcej niż założono w projekcie); węglowodorów HC 84,75% (tj. o 4,61% więcej niż założono w projekcie); cząstek stałych PM 92,10% (tj. o 0,24% więcej niż założono w projekcie). Odnośnie projektu opisanego powyżej w pkt 2 Zarząd wyjaśnił, że *„(...) w tej formie nie będzie realizowany”*, nie wskazał jednak konkretnych przyczyn.

(dowód: akta kontroli str. 14-20, 421-427)

- 3) *„Modernizacja infrastruktury autobusowo – tramwajowej na terenie Sosnowca – budowa i rozbudowa małych węzłów przesiadkowych i łączących je ścieżek rowerowych”*;
- 4) *„Budowa i rozbudowa małych węzłów przesiadkowych i łączących je ścieżek rowerowych na terenie Sosnowca – etap II”*;
- 5) *„Budowa ścieżek rowerowych przy drogach miasta”, tj. „Wspieranie rozwoju transportu rowerowego oraz wdrażanie rozwiązań na rzecz jego integracji z miejskimi systemami transportowymi”*;

<sup>11</sup> Przyjęty Uchwałą Walnego Zebrania Członków Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego z dnia 19 października 2018 r., w dalszej części określane skrótem „PZMM”.

<sup>12</sup> Przyjęty Uchwałą Nr 698/LVI/2017 Rady Miejskiej w Sosnowcu z dnia 30 listopada 2017 r. w sprawie uchwalenia Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Sosnowca na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024, w dalszej części określane skrótem „POŚ”.

<sup>13</sup> Przyjęty Uchwałą Nr 699/LVI/2017 Rady Miejskiej w Sosnowcu z dnia 30 listopada 2017 r. w sprawie uchwalenia Programu Ochrony Środowiska przed hałasem dla Miasta Sosnowca, w dalszej części określane skrótem „POŚH”.

- 6) „Budowa/modernizacja dróg w mieście”, tj. „Budowa obwodnic i dróg alternatywnych wyprowadzających ruch tranzytowy z centrów miast oraz przeprowadzenie remontu nawierzchni dotychczasowych odcinków dróg”.

Podmiotem odpowiedzialnym za realizację ww. zadań była Gmina Sosnowiec. Zgodnie z przyjętymi założeniami, jako cele tych działań wskazano: „(...) integrację transportu zwłaszcza na styku transport indywidualny (w tym rowerowy) – transport zbiorowy”, „(...) wzrost możliwości realizacji podróży multimodalnych – z wykorzystaniem różnych środków transportu zbiorowego” oraz zmianę „(...) stężeń zanieczyszczeń pyłowych (pyłu PM10) na stanowiskach pomiarowych w Sosnowcu w stosunku do roku poprzedniego”.

(dowód: akta kontroli str. 14-20, 428-448)

W wyniku zrealizowanych w latach 2016-2018<sup>14</sup> prac inwestycyjnych, w ramach ww. zadań na terenie miasta wybudowanych zostało łącznie 22,6 km dróg i ścieżek rowerowych, przebudowano układ drogowy w ciągu ul. Armii Krajowej, Ks. F. Blachnickiego, 11 Listopada oraz gen. W. Andersa; wybudowano i wyposażono wypożyczalnię rowerów (9 terminali, 157 rowerów), a także wybudowano 7,5 km buspasów w ciągu ul. 3-go Maja.

Realizacja ww. inwestycji, nie umożliwiła jednak pełnego osiągnięcia jednego z określonych w POŚ wskaźników – redukcji stężeń zanieczyszczeń pyłowych (pyłu PM10) na stanowiskach pomiarowych w Sosnowcu. Jak wykazano w *Rocznej ocenie jakości powietrza w Województwie Śląskim* (raport wojewódzki za rok 2018)<sup>15</sup>, wartość bazowa średniego rocznego stężenia w 2016 r. wynosiła 39µg/m<sup>3</sup>, a liczba przekroczeń dopuszczalnego poziomu stężeń 24-godzinnych pyłu zawieszonego (PM10) – 59 dni. W kolejnych latach przywołane wartości osiągnęły poziom odpowiednio 40µg/m<sup>3</sup> i 39µg/m<sup>3</sup> przez 70 dni w każdym z tych lat. Oznacza to, że w porównaniu do 2016 r., wartość średniego rocznego stężenia pozostawała na podobnym poziomie, natomiast liczba dni, kiedy odnotowano przekroczenia dopuszczalnego poziomu stężeń wzrosła (zamiast ulec zmniejszeniu) o 11 dni zarówno w roku 2017 jak i 2018.

(dowód: akta kontroli str. 14-20, 428-448, 449-464, 465-473)

- 7) Modernizacje istniejących, oraz budowa i rozbudowa nowych sieci tramwajowych w rejonie ulic: Piłsudskiego, Sobieskiego, Wojska Polskiego, Będzińskiej, Mariackiej, Żeromskiego, a także pętli tramwajowej „Będzińska”.

Zaplanowane na lata 2014-2020 ww. przedsięwzięcia, realizowane były przez inny podmiot – Tramwaje Śląskie S.A. – i miały na celu w głównej mierze poprawę stanu klimatu akustycznego w mieście.

(dowód: akta kontroli str. 474-479, 480-493)

W żadnym z opisanych powyżej dokumentów strategicznych nie uwzględniono zadań, celów ani ram czasowych podejmowanych działań związanych z rozwojem elektromobilności. Nie opracowano również w Urzędzie żadnego harmonogramu ani planu wdrażania poszczególnych czynności związanych z tym zagadnieniem.

Prezydent Miasta wyjaśnił, że „Główną przyczyną nieopracowania dla Miasta Sosnowca dokumentu o charakterze strategicznym lub planistycznym zawierającego wykaz zadań podejmowanych na rzecz rozwoju elektromobilności był fakt, iż [ustawa o elektromobilności] niejednoznacznie oraz nieprecyzyjnie określała charakter zadań do wykonania przez jednostkę samorządu terytorialnego. Gmina

<sup>14</sup> Dane za rok 2019 – w opracowaniu

<sup>15</sup> Opracowanie Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska Departamentu Monitoringu Środowiska Regionalnego Wydziału Monitoringu Środowiska w Katowicach – kwiecień 2019

*winna działać oraz wydatkować środki finansowe zgodnie z zasadami gospodarności i racjonalności, w sposób celowy i oszczędny, przestrzegając jednocześnie zasady dyscypliny finansów publicznych – co było trudne do zrealizowania przy pierwszej wersji Ustawy i warunkach rynkowych panujących w Polsce.”*

Odnośnie przyczyn nieopracowania harmonogramu czynności niezbędnych do uruchomienia wymaganej w przywołanej powyżej ustawie liczby punktów ładowania, Prezydent wyjaśnił, że „zaplanowane działania polegające na ustaleniu lokalizacji stacji ładowania na terenie miasta oraz przeprowadzenie procedury związanej z wydzierżawieniem i wynajmem nieruchomości gruntowych pod zabudowę stacjami ładowania pozwolą na spełnienie warunków określonych w ww. Ustawie we wskazanym terminie”. Zaznaczył przy tym, że wszelkie prace przygotowawcze – w tym m.in. uzgodnienia, opracowanie niezbędnej dokumentacji pozwalającej na wszczęcie procedury wydzierżawienia i wynajmu nieruchomości, a także określenie zasad oraz wysokości stawek czynszów – wykonane zostały w okresie ok. ośmiu miesięcy (marzec – październik 2019 r.).

Poinformował również, że Miasto nie współpracowało z Ministrem Energii w zakresie realizacji działań wynikających z załącznika nr 2 do *Planu rozwoju elektromobilności*.

(dowód: akta kontroli str. 8-10, 417-420)

Na terenie Sosnowca na dzień kontroli, nie udostępniono żadnych punktów ładowania samochodów elektrycznych.

W latach 2016-2019 (do 30 czerwca), liczba zarejestrowanych w Gminie samochodów elektrycznych (z wyłączeniem autobusów miejskich) i hybrydowych była niewielka. Według danych na koniec lat 2016-2018 oraz 30 czerwca 2019 r. w poszczególnych latach zarejestrowano kolejno 42, 50, 69 i 52 pojazdy. Zdecydowaną większość z nich stanowiły samochody o napędzie hybrydowym<sup>16</sup>, których w przywołanym okresie zarejestrowano odpowiednio 38, 42, 62 oraz 49. Pozostałą część, tj. odpowiednio cztery, osiem, siedem oraz trzy, stanowiły pojazdy elektryczne.

(dowód: akta kontroli str. 21)

Według danych GUS, na koniec 2018 r. liczba ludności w Gminie Sosnowiec wynosiła 202 036 osób. W związku z powyższym, zgodnie z wymogiem określonym w art. 60 ust. 1 pkt 3 *uoe*, do dnia 31 grudnia 2020 r. w ogólnodostępnych stacjach na terenie Gminy powinno zostać zainstalowanych 100 punktów ładowania.

Pomimo tego, że lokalizacje miejsc gdzie Miasto przewiduje wybudować ogólnodostępne stacje ładowania nie były określone zarówno w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego jak i w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta*, Pełnomocnik oraz Zespół ds. elektromobilności podjęli działania, które doprowadziły do opracowania wykazu proponowanych lokalizacji dla budowy 52 takich stacji, zapewniających łącznie 104 punkty ładowania (po dwa punkty na każdej stacji). Po uzgodnieniu tego wykazu z dystrybutorem energii (Tauron Dystrybucja S.A) w zakresie technicznych możliwości zapewnienia odpowiednich mocy zasilania, przygotowana została dokumentacja pod dzierżawę 38 nieruchomości, na których w pierwszej kolejności

<sup>16</sup> W tym pojazdów hybrydowych typu „plug-in”. Urząd nie dysponował danymi umożliwiającymi rozdzielenie pojazdów hybrydowych od samochodów hybrydowych typu „plug-in”.

przewiduje się budowę przedmiotowych stacji, zapewniających dostęp do 76 punktów.

(dowód: akta kontroli str. 11-13, 404-416, 340-358)

W okresie objętym kontrolą w Mieście nie planowano wprowadzenia strefy czystego transportu. Wskazując przyczynę takiego stanu rzeczy Pełnomocnik powołał się na negatywne doświadczenia Miasta Krakowa w tym zakresie oraz konieczność zmian regulacji prawnych, których jednak konkretnie nie wskazał. Zaznaczył przy tym, że *„Nie przeprowadzono analiz pod kątem wprowadzenia takiej strefy oraz nie podjęto inicjatywy jej stworzenia.”*

(dowód: akta kontroli str. 22-23)

Podejmowane w Mieście inicjatywy mające na celu ograniczenie negatywnych skutków emisji spalin (z wyjątkiem zakupu autobusów elektrycznych oraz wyznaczenia ogólnodostępnych stacji ładowania) ograniczały się głównie do działań edukacyjnych, prowadzonych m.in. w ramach projektu *ClairCity*. Skupiały się one w przeważającej mierze na angażowaniu obywateli w działania na rzecz ograniczenia zanieczyszczenia powietrza, identyfikacji potrzeb mieszkańców w zakresie potrzeb/nawyków związanych ze sposobem ogrzewania mieszkań/domów, transportem i zużyciem energii, a także oczekiwań w obszarze działań podejmowanych na rzecz poprawy jakości powietrza, m.in.: darmowy/tańszy transport publiczny, poprawa jakości usług transportowych, budowa ścieżek rowerowych i infrastruktury rowerowej, zachęcanie do użytkowania pojazdów elektrycznych, ograniczenie liczby pojazdów zanieczyszczających powietrze.

Pełnomocnik poinformował ponadto, że w zakresie zagadnień związanych z elektromobilnością, *„Urząd Miejski w Sosnowcu przeprowadził szkolenie dla pracowników urzędu i spółek komunalnych w zakresie analizy Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, promocji używania pojazdów elektrycznych, postępowań zakupowych w zakresie elektromobilności oraz analizy wymagań stworzenia zero i niskoemisyjnej floty pojazdów w jednostkach samorządu terytorialnego”*.

(dowód: akta kontroli str. 22-23, 449-464)

Prezydent wyjaśnił, że z wyjątkiem wyżej opisanych działań mających na celu głównie promowanie zachowań sprzyjających poprawie czystości powietrza, inicjatywy dotyczące *stricte* zachęcania mieszkańców do użytkowania pojazdów elektrycznych nie były podejmowane z uwagi na *„niewielką dostępność opisywanych pojazdów na rynku, wygórowane ceny pojazdów elektrycznych w stosunku do cen pojazdów o napędzie konwencjonalnym oraz braku jakiegokolwiek wsparcia organów Państwa przy zakupie pojazdów tego typu.”*

Poinformował również, że działając w ramach ministerialnego projektu pn. *„Opracowanie planów adaptacji do zmian klimatu w miastach pow. 100 tys. mieszkańców”* w dniu 26 września 2019 r. Rada Miejska w Sosnowcu podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia *Planu adaptacji miasta Sosnowca do zmian klimatu do roku 2030*. Zgodnie z przyjętymi w tym dokumencie założeniami, określone dla Miasta działania obejmowały m.in.: budowę stacji szybkiego ładowania dla samochodów elektrycznych, budowę buspasów, modyfikację ruchu pojazdów samochodowych, ulokowanie wypożyczalni rowerów oraz zakup taboru autobusów elektrycznych i hybrydowych. Realizacja tych założeń ma wpłynąć w szczególności na redukcję emisji pochodzącej z transportu oraz poprawę zdrowia mieszkańców. Dodał, że w związku z realizacją ww. zadań, dnia 8 sierpnia 2019 r. powołał *Pełnomocnika ds. adaptacji miasta Sosnowca do zmian klimatu*, któremu powierzył obowiązki w zakresie monitorowania stanu realizacji działań wynikających



z ww. programu, sprawowania nadzoru i kontroli nad ich wdrażaniem, a także koordynacji prac międzyresortowego *Zespołu Miejskiego ds. adaptacji miasta Sosnowca do zmian klimatu* (powołanego w dniu 23 października 2019 r.).

(dowód: akta kontroli str. 8-10, 494-501)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Podejmowane w okresie objętym kontrolą działania w zakresie tworzenia infrastruktury oraz innych warunków rozwoju elektromobilności nie były w pełni efektywne. Do dnia kontroli nie udostępniono na terenie Sosnowca publicznych punktów ładowania.

Wprawdzie w Urzędzie podjęto działania mające na celu wydzierżawienie 38 nieruchomości, na których przewiduje się budowę stacji zapewniających dostęp do 76 punktów (na 100 wymaganych), jednak z uwagi na fakt, że prace z tym związane zajęły ok. ośmiu miesięcy, może wystąpić ryzyko niedotrzymania terminu określonego w art. 60 *uoe*. W ocenie NIK istnieje zatem potrzeba podjęcia ścisłej współpracy pomiędzy Miastem a operatorem systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych, celem wypracowania odpowiedniego harmonogramu określającego ramy czasowe oraz etapy i rodzaje prac koniecznych do wykonania w celu udostępnienia wymaganej liczby punktów ładowania do końca 2020 r., zgodnie z warunkami określonymi w art. 62 i 64 *uoe*.

OBSZAR

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

Opis stanu  
faktycznego

W okresie objętym kontrolą, do dnia 31 grudnia 2018 r. zadania z zakresu organizacji transportu zbiorowego na obszarze Gminy wykonywane były przez Komunikacyjny Związek Komunalny Górnosląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach<sup>17</sup>, a od 1 stycznia 2019 r. przez powołany na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2017 r.<sup>18</sup> związek metropolitalny pod nazwą *Górnosląsko-Zagłębiowska Metropolia*<sup>19</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 24, 25-29, 30-36)

Zgodnie z ustawą z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim<sup>20</sup> oraz Statutem Zgromadzenia Górnosląsko-Zagłębiowskiej Metropolii<sup>21</sup>, GZM wykonuje zadania publiczne m.in. w zakresie: *planowania, koordynacji, integracji oraz rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej oraz metropolitalnych przewozów pasażerskich*<sup>22</sup>, a zadania te Związek może realizować na podstawie porozumienia zawartego z jednostką samorządu terytorialnego lub ze związkiem jednostek samorządu terytorialnego<sup>23</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 37-56)

<sup>17</sup> W dalszej części określane skrótem „KZK GOP”

<sup>18</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2017 r. w sprawie utworzenia w województwie śląskim związku metropolitalnego pod nazwą „Górnosląsko-Zagłębiowska Metropolia” - Dz. U. z 2017 r., poz. 1290

<sup>19</sup> Zwany dalej *Związkiem* lub GZM.

<sup>20</sup> Dz. U. z 2017 r., poz. 730, zwana dalej *ustawą metropolitalną*.

<sup>21</sup> Przyjętym uchwałą Nr VI/2018 Zgromadzenia Górnosląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 16 lutego 2018 r.

<sup>22</sup> Art. 12 ust. 1 pkt 3 i 4 *ustawy metropolitalnej* i § 4 ust. 1 pkt 3 i 4 Statutu

<sup>23</sup> Art. 12 ust. 2 *ustawy metropolitalnej*.

Uchwałę w sprawie przekazania do GZM zadań z zakresu organizowania publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich wykonywanych na obszarze Gminy, Rada Miejska w Sosnowcu podjęła w dniu 11 lipca 2019 r.

(dowód: akta kontroli str. 57-59)

Prezydent wyjaśnił, że „Do czasu zatwierdzenia przez wszystkie Gminy konsultowanego obecnie porozumienia, obowiązuje porozumienie zawarte pomiędzy KZK GOP a Górnśląsko-Zagłębiowską Metropolią w sprawie przekazania zadań organizacji publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich z dnia 9 października 2018 r.”

(dowód: akta kontroli str. 60-63)

Zadania GZM w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego od dnia 1 stycznia 2018 r. realizuje - utworzona na podstawie uchwały Zgromadzenia GZM z dnia 22 listopada 2017 r.<sup>24</sup> - jednostka organizacyjna o nazwie Zarząd Transportu Metropolitalnego z siedzibą w Katowicach.

(dowód: akta kontroli str. 64)

W sprawie aktywności Gminy Sosnowiec w zakresie sprawowanego nadzoru nad KZK GOP a następnie GZM, Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że zgodnie ze statutami ww. podmiotów, organem stanowiącym oraz kontrolnym jest Zgromadzenie, w skład którego pierwotnie wchodziło dwóch przedstawicieli Sosnowca (Prezydent oraz jeden z radnych wyznaczony uchwałą przez Radę Miejską), a następnie – jeden (Prezydent)<sup>25</sup>. Poinformował przy tym, że zadania związane z działalnością KZK GOP i ZTM (jednostki budżetowej Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii) w zakresie funkcjonowania komunikacji miejskiej na terenie Miasta realizowano w Wydziale Administracji Drogowej. W przeważającej mierze dotyczyły one opiniowania, konsultowania i inicjowania działań dotyczących utworzenia nowych linii połączeń komunikacyjnych, wprowadzania zmian w ich przebiegu oraz w rozkładach jazdy. Ponadto, upoważnieni pracownicy Urzędu sprawują bieżący nadzór nad finansowymi rozliczeniami związanymi z udzielanymi tym podmiotom dotacjami.

(dowód: akta kontroli str. 502-533)

Zgodnie z informacją przekazaną przez ZTM, liczba obsługiwanych linii komunikacyjnych (autobusowych i tramwajowych) w Sosnowcu w latach 2015-2018 uległa nieznacznemu zmniejszeniu: z 66 linii<sup>26</sup> w 2015 r., poprzez 61 i 62<sup>27</sup> w latach 2016 r. i 2017, do 63 linii<sup>28</sup> w roku 2018. Przy czym liczba stałych dziennych linii komunikacyjnych była podobna – 50<sup>29</sup> w 2015 r. oraz 51<sup>30</sup> w roku 2018.

W przeciwieństwie do liczby linii, ich długość zwiększyła się: z 447 km<sup>31</sup>, poprzez 467 km<sup>32</sup> i 488 km w latach 2016-2017, do 508 km<sup>33</sup> w roku 2018.

<sup>24</sup> Uchwała Nr III/16/2017 Zgromadzenia Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie utworzenia jednostki organizacyjnej Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii o nazwie Zarząd Transportu Metropolitalnego oraz wyposażenia jej w mienie.

<sup>25</sup> Zgodnie ze statutem Związku Metropolitalnego z dnia 16.02.2018 r. Zgromadzenie Związku składa się z 41 delegatów gmin członkowskich, a każda gmina reprezentowana jest przez jednego delegata, którym jest wójt, burmistrz, prezydent lub osoba przez niego upoważniona.

<sup>26</sup> W tym 56 autobusowych i 10 tramwajowych

<sup>27</sup> W tym: w 2016 r. - 52 autobusowe i 9 tramwajowych oraz 53 autobusowe i 9 tramwajowych w 2017 r.

<sup>28</sup> W tym 54 autobusowych i 9 tramwajowych

<sup>29</sup> W tym 45 autobusowych i 5 tramwajowych

<sup>30</sup> W tym 46 autobusowych i 5 tramwajowych

<sup>31</sup> W tym 399 km autobusowych i 48 km tramwajowych

<sup>32</sup> W tym: w 2016 r. - 419 km autobusowych i 48 km tramwajowych oraz 440 km autobusowych i 48 km tramwajowych w 2017

<sup>33</sup> W tym 458 km autobusowych i 50 km tramwajowych

Również liczba pojazdów, które w ww. okresie obsługiwały opisane powyżej linie zmniejszyła się: z 172<sup>34</sup> w 2015 r., poprzez 170<sup>35</sup> w latach 2016-2017, do 169<sup>36</sup> w roku 2018. Udział pojazdów hybrydowych w obsługującym ww. połączenia taborze zwiększał się: z 2 pojazdów w latach 2015 r. i 2016, do 37 w latach 2017-2018. Ponadto, w 2018 r. PKM Sp. z o.o. w Sosnowcu włączyło do swojego taboru trzy autobusy o napędzie elektrycznym.

W okresie objętym kontrolą, obsługę opisanych powyżej połączeń świadczyło łącznie ośmiu operatorów, z czego w największym zakresie (48 linii autobusowych) – należąca do czterech Gmin PKM Sp. z o.o.<sup>37</sup>

(dowód: akta kontroli str. 65-74, 75-83, 84-85, 534)

W latach 2015-2018 PKM Sp. z o.o. wykorzystywało 251 pojazdów. Zgodnie z informacją przekazaną przez tę Spółkę, zużycie oleju napędowego w analizowanym okresie spadało: z 5 670,9 Mg w 2015 r. do 4 645,5 Mg w 2018 r.

(dowód: akta kontroli str. 65-74, 75-83, 86-88)

Dokumenty strategiczne w zakresie polityki rozwoju transportu, tj. w szczególności *Analiza Kosztów i Korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej*<sup>38</sup>, *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego* oraz *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego* opracowane i przyjęte zostały odpowiednio przez: Zarząd KZK GOP (sprawozdanie z konsultacji społecznych AKK z dnia 27 grudnia 2018 r., przekazanie AKK trzem Ministrom - Środowiska, Przedsiębiorczości i Technologii oraz Energii w dniu 28 grudnia 2018 r.), Zgromadzenie Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach (Uchwałą Nr CXIX/12/2013 z dnia 25 kwietnia 2013 r.) oraz Walne Zebranie Członków Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (Uchwałą Nr 25/2016 z 24 listopada 2016 r.).

(dowód: akta kontroli str. 14, 24, 30-36, 535-570, 571-578)

Zagadnienia związane z rozwojem elektromobilności zawarte zostały jedynie w AKK i dotyczyły założeń obowiązujących dla całej aglomeracji. W ww. dokumencie opisano m.in.:

- plan wdrożenia elektromobilności na obszarze KZK GOP, zawierający w szczególności: opis założeń dotyczących stopniowego wzrostu udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów, które będą wykorzystywane do wykonywania przewozów na zlecenie KZK GOP (od 2021 r. 5% tj. 45 autobusów, od 2023 r. 10% tj. 89, od 2025 r. 20% tj. 178, a od 2028 r. 30% tj. 267 autobusów), propozycję harmonogramu wdrażania elektromobilności na obszarze KZK GOP (gdzie znalazły się trzy linie przebiegające przez Sosnowiec – nr 723, nr 106 i nr 90, które do końca 2021 r. powinny być obsługiwane przez kolejno 5, 2 i jeden autobus elektryczny), wykaz linii miejskiej komunikacji autobusowej organizowanej przez KZK GOP planowanej do elektryfikacji (gdzie znalazło się 11 linii przebiegających przez Sosnowiec), harmonogram budowy do końca 2027 r. 55 stacji szybkiego ładowania (w którym do końca 2021 r. wskazano 1 stację w Sosnowcu – na terenie zajezdni PKM Sp. z o.o.);
- analizę wariantów wdrożenia elektromobilności na obszarze KZK GOP, poprzez: 1) zobowiązanie operatorów do realizacji usług publicznego

<sup>34</sup> W tym 136 autobusów i 36 tramwajów

<sup>35</sup> W tym: w 2016 r. - 134 autobusy i 36 tramwajów oraz 138 autobusów i 32 tramwaje w 2017 r.

<sup>36</sup> W tym 131 autobusów i 38 tramwajów

<sup>37</sup> W której Miasto Sosnowiec posiadało 56% udziałów.

<sup>38</sup> W dalszej części określana skrótem AKK

transportu zbiorowego z wykorzystaniem taboru elektrycznego i sieci ładowania będących własnością operatorów, 2) wdrożenie systemu poprzez zobowiązanie operatorów do realizacji ww. usług taborom elektrycznym stanowiącym własność organizatora;

- analizę środowiskową, sporządzoną w oparciu o realizację celów polityki ochrony środowiska, tj. poprawę jakości powietrza poprzez zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu publicznego;
- analizę finansową wdrożenia elektromobilności na obszarze działalności organizatora w oparciu m.in. o takie czynniki jak koszty inwestycyjne, wartość rezydualna, pieniężne koszty operacyjne, przychody operacyjne, wskaźniki rentowności projektu;
- analizę ekonomiczną wdrożenia elektromobilności, z uwzględnieniem celów, założeń i metodologii oraz wskaźników efektywności społeczno-ekonomicznej;
- analizę wrażliwości i potencjalnych ryzyk.

W podsumowaniu obszaru dotyczącego planu rozwoju elektromobilności na terenie obsługiwanym przez KZK GOP wskazano, że wdrożenie „(...) zeroemisyjnego transportu zbiorowego opartego o system autobusu elektrycznego w okresie najbliższych 36 miesięcy jest nieuzasadnione z punktu widzenia finansowego i ekonomicznego. Wdrożenie systemu autobusu elektrycznego wiąże się z bardzo wysokimi nakładami inwestycyjnymi – w zależności od wybranego wariantu realizacyjnego po stronie organizatora bądź operatora.” Zdaniem autorów AKK „Osiągnięte w wyniku wdrożenia elektromobilności korzyści środowiskowe nie skompensują nakładów inwestycyjnych i przewidywanych kosztów operacyjnych niezależnie od przyjętego wariantu, co wskazuje na brak uzasadnienia ekonomiczno-społecznego realizacji analizowanego przedsięwzięcia.”

(dowód: akta kontroli str. 535-538, 539-562, 563-570)

W sprawie działań jakie zostały podjęte w Mieście w celu wypełnienia założeń określonych w AKK Prezydent poinformował, że wykonanie obowiązków wskazanych w tym dokumencie spoczywa na Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, która przejęła zadania i obowiązki międzygminnego związku KZK GOP.

(dowód: akta kontroli str. 579-582)

Do realizacji programu bezemisyjnego transportu publicznego Gmina przystąpiła na podstawie porozumienia zawartego w dniu 30 czerwca 2017 r. z *Narodowym Centrum Badań i Rozwoju*<sup>39</sup>. Porozumienie to zostało podpisane również przez upoważnionego przedstawiciela PKM Sp. z o.o. W ramach tego porozumienia, do zadań Gminy<sup>40</sup> należało m.in.: zabezpieczenie środków finansowych na zakup nowych pojazdów, opracowanie specyfikacji technicznej oraz określenie liczby planowanych do zakupu autobusów, wskazanie prawdopodobnych przebiegów linii, na których będą one kursowały i miejsc, w których oczekiwane jest zainstalowanie infrastruktury ładowania, przeprowadzenie testów dostarczanych pojazdów oraz współpraca z wykonawcami i producentami, w zakresie niezbędnym do usuwania usterek.

W wyniku realizacji postanowień zawartych w tym porozumieniu, Miasto zakupić ma do 31 grudnia 2021 r. osiem bezemisyjnych pojazdów, w tym pięć o długości 18 m i trzy – 12 m, przy czym łączna wartość zobowiązań Miasta z tytułu ich zakupu

<sup>39</sup> Zwane dalej NCBR

<sup>40</sup> Której część obowiązków zobowiązał się realizować PKM.

nie powinna przekroczyć 17 mln zł netto, z czego co najmniej 60% stanowić ma bezzwrotne dofinansowanie.

Środki finansowe na ten cel – w kwocie 8 414 tys. zł - zabezpieczone zostały w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta, przyjętej przez Radę Miasta uchwałą z 22 czerwca 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 92-96, 97-99, 100-103)

Prezydent Miasta poinformował, że w wyniku zawarcia umowy z NCBR w sprawie wspólnej realizacji programu bezemisyjnego transportu publicznego (współfinansowanego na podstawie odrębnej umowy zawartej przez NCBR, środkami Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska), Gmina Sosnowiec – jako jedno z wielu miast - może liczyć na współfinansowanie w wysokości 60% ceny zakupu zeroemisyjnych autobusów. Podkreślił przy tym, że *„W związku z opóźnieniem prac związanych z realizacją powyższego porozumienia Gmina nie podejmuje żadnych działań, prócz monitorowania postępu prac i zadeklarowania dalszego uczestnictwa w konkursie.”*

(dowód: akta kontroli str. 104-106)

W okresie objętym kontrolą, PKM przeprowadziło dwa postępowania przetargowe<sup>41</sup> dotyczące zakupu trzech autobusów z napędem elektrycznym wraz z dedykowanym systemem ładowania magazynu energii.

Przeprowadzone postępowanie stanowiło drugą część zakupu autobusów w ramach projektu: *„Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Spółka z o. o. w Sosnowcu”* dofinansowanego ze środków pochodzących z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO WSL - Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 - Oś priorytetowa IV: *Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna*, Działanie 4.5, Poddziałanie 4.5.1 - *Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie*.

Wartość zawartej umowy wyniosła 6 196 200 zł netto (7 621 326 zł brutto) i była o 474 300 zł (netto) niższa od oszacowanej przez zamawiającego. W ramach ww. postępowania zamawiający otrzymał trzy autobusy o napędzie elektrycznym o długości 12 m oraz trzy ładowarki o mocy 80 kW.

(dowód: akta kontroli str. 90)

Zarząd Spółki wyjaśnił, że *„(...) zakres ilościowy, rzeczowy oraz jakościowy, który został określony w ogłoszeniu oraz w SIWZ na zakup autobusów niskoemisyjnych odpowiadał wymaganiom Spółki. Autobusy zeroemisyjne wdrożone oficjalnie z dniem 01.04.2018 r., z powodzeniem do dnia dzisiejszego wykonują zadania przewozowe”*. Poinformował przy tym, że działania *„(...) spółki dotyczące projektów zakupów autobusów opierają się zasadniczo na szeregu dokumentów i opracowań strategii, ogólnych dla kraju, dla województwa śląskiego oraz dla miasta Sosnowca”*, wśród których wymienił: *„(...) program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Sosnowca, program ochrony środowiska dla miasta Sosnowca na lata 2017-2020”*. Zaznaczył jednak, że *„Żaden z w/w dokumentów nie narzuca na naszą spółkę obowiązku zakupu autobusów zeroemisyjnych. Z dokumentów tych wynika, że należy kupować autobusy ekologiczne i niskoemisyjne”*.

(dowód: akta kontroli str. 107-115, 116-300)

<sup>41</sup> W dniu 23.01.2017 r., pierwsze z tych postępowań zostało unieważnione na podstawie art. 93 ust. 1 pkt 4 ustawy PZP - cena najkorzystniejszej oferty przewyższyła kwotę, którą spółka przeznaczyła na sfinansowanie zamówienia.

Informując o zrealizowanych w Mieście inwestycjach mających na celu obniżenie oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko (nie dotyczy zakupu autobusów elektrycznych) – w tym m.in. opisane w rozdz. 1 zadania dotyczące modernizacji infrastruktury autobusowo-tramwajowej, budowy i rozbudowy małych węzłów przesiadkowych i łączących je ścieżek rowerowych a także budowy buspasów - Prezydent wyjaśnił, że w wyniku ich podjęcia „(...) nastąpi znaczący spadek emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych.” Podkreślił również, że: „Inne działania zapewniające obniżenie oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko pozostają w kompetencjach organizatorów komunikacji na terenie Gminy, czyli Zarządu Transportu Metropolitalnego oraz największego operatora – Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Sosnowcu - czyli podmiotów, mających m.in. zadanie kreowania polityki komunikacyjnej w całym regionie”.

(dowód: akta kontroli str. 104-106)

NIK podziela stanowisko Prezydenta wskazujące na to, że największy wpływ na ograniczenie w Mieście emisji spalin w transporcie publicznym mają ZTM (jako organizator) oraz PKM Sp. z o.o. (jako największy operator).

Odnosnie efektów środowiskowych, które zostały osiągnięte w związku z włączeniem do obsługującego Sosnowiec taboru autobusowego trzech pojazdów o napędzie elektrycznym, Naczelnik Wydziału Planowania Systemu Komunikacyjnego w ZTM wyjaśnił, że ZTM nie dysponuje danymi pozwalającymi określić wpływ komunikacji miejskiej na środowisko. Poinformował, że Miasto Sosnowiec obsługiwane jest przez siedmiu operatorów autobusowych, wśród których największym jest PKM Sp. z o.o. świadczący usługi na podstawie umowy, w której określono m.in. wszystkie pojazdy, którymi mogą być wykonywane usługi. Oznacza to, że w ramach tej umowy operator może kierować do obsługi danej linii dowolny autobus z listy pojazdów (określonej w ww. umowie) pod warunkiem, że będzie to autobus o pojemności wskazanej w rozkładzie jazdy przez ZTM. Zaznaczył przy tym, że brak przypisania konkretnego autobusu z danym typem silnika do konkretnej linii a także fakt, że autobusy PKM Sp. z o.o. nie obsługują jedynie obszaru Sosnowca, lecz także tereny innych gmin (w tym m.in. Katowic, Będzina, Dąbrowy Górniczej, Bytomia, Piekar Śląskich, Psar, Wojkowic) sprawiają, że jednoznaczne wyliczenie efektów środowiskowych tylko dla Sosnowca jest „(...) ekstremalnie skomplikowane, a wręcz niemożliwe.” Naczelnik poinformował również, że aby możliwie najpełniej wykorzystać zakupione autobusy elektryczne PKM Sp. z o.o. kieruje je do obsługi 10 linii, z których żadna nie jest w pełni obsługiwana przez tabor wyłącznie elektryczny. Zdaniem Naczelnika, w oparciu o linie obsługiwane pojazdami zeroemisyjnymi nie można wskazać konkretnej liczby linii objętych zeroemisyjnym transportem miejskim, jak również długości tych linii, w sposób odzwierciedlający rzeczywistość.

Podobne stanowisko przedstawił Zarząd PKM Sp. z o.o., którego zdaniem nie ma możliwości określenia efektów środowiskowych osiągniętych w związku z zakupem autobusów zeroemisyjnych wyłącznie dla Miasta Sosnowca, z pominięciem pozostałych miejscowości obsługiwanych przez to przedsiębiorstwo.

(dowód: akta kontroli str. 583-585)

W przypadku efektów ekonomicznych, przedstawione przez PKM Sp. z o.o. dane wykazały, że w pierwszym okresie eksploatacji pojazdów zeroemisyjnych – w porównaniu do okresu bazowego<sup>42</sup> - koszty eksploatacyjne wzrosły, w tym: paliwo o 1 957 840,22 zł (z 16 121 746,81 zł do 18 079 587,03 zł); koszty zakupu części

<sup>42</sup> Jako okres bazowy przyjęto okres od 1 kwietnia do 31 grudnia 2017 r., natomiast jako pierwszy okres eksploatacji przyjęto okres od 1 kwietnia do 31 grudnia 2018 r.

zamiennych o 345 740,75 zł (z 1 400 991,15 zł do 1 746 731,90 zł); pozostałe materiały o 55 249,64 zł (z 268 267,49 zł do 323 517,13 zł).

Zarząd Spółki zaznaczył przy tym, że w pierwszym okresie eksploatacji, średni koszt jednego autobusu zeroemisyjnego wynosił 27 188,75 zł, a w przypadku pojazdu napędzanego silnikiem spalinowym – 81 566,25 zł, co oznacza, że był niższy o 54 377,50 zł, (tj. o 66,7%). Również koszt 100 wozokilometrów (liczony w zł) był niższy w przypadku autobusów elektrycznych o 115,76 zł (tj. o 74%) i wynosił 40,65 zł (156,41 zł w przypadku autobusów z napędem spalinowym).

(dowód: akta kontroli str. 91)

Odnośnie analiz efektów ekonomicznych uzyskanych na skutek wprowadzenia do transportu publicznego pojazdów zeroemisyjnych Prezydent poinformował, że Miasto ich nie przeprowadzało ze względu na krótki okres eksploatacji. Wyjaśnił również, że „(...) zawarta umowa przewozowa pomiędzy organizatorem a operatorem publicznego transportu zbiorowego nie przewiduje zmian stawki za wozokilometr w przypadku zmiany napędu w obsługujących daną linię pojazdach.” Prezydent podkreślił, że „(...) dostrzegamy konieczność przeprowadzenia takich analiz, stąd też przy zawieraniu kolejnych umów uwzględniane będą zróżnicowane stawki za wozokilometr dla pojazdów o napędzie spalinowym, spalinowo – elektrycznym i elektrycznym (...)”.

W sprawie liczby wozokilometrów przypadających w latach 2017-2018 na autobusy użytkowane przez PKM Sp. z o.o., Prezydent poinformował, że średnia liczba wozokilometrów na autobus zmieniała się, i tak: dla pojazdów z napędem spalinowym (Diesla) w 2017 r. wynosiła średnio 76.355,74 km/autobus, a w 2018 r. - 65.901,36, zaś na spalinowo-elektryczny (hybrydy) kolejno 31.588,54 i 93.337,69 km/autobus<sup>43</sup>. Wyjaśnił przy tym, że „Stosunkowo niewielki średni przebieg autobusów hybrydowych w 2017 roku wynika z faktu, iż 35 autobusów tego typu było wdrażanych do eksploatacji począwszy od III dekady czerwca 2017 r. do III dekady października 2017 r.”. W przypadku autobusów napędzanych elektrycznie, średnia liczba wozokilometrów na autobus wynosiła 64.754,80 w 2018 r., a do dnia 31 października 2019 r. - 7.308,5 km/autobus, co w przeliczeniu na cały rok 2019 pozwoli osiągnąć wynik na poziomie średnio 87.702,5 km/autobus.

(dowód: akta kontroli str. 579-582)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

**OCENA CZĄSTKOWA**

Z uwagi na fakt, że zadania związane z organizacją transportu publicznego na terenie Gminy Sosnowiec wykonywał podmiot zewnętrzny - Zarząd Transportu Metropolitalnego, NIK odstępuje od oceny niniejszego obszaru. Niezależnie jednak od powyższego, NIK dostrzega, że obowiązująca struktura organizacyjna oraz własnościowa obu ww. podmiotów, jak również przyjęte w Gminie dokumenty strategiczne, nakładające na Gminę konkretne obowiązki dotyczące ochrony środowiska, mogą stanowić skuteczne narzędzie monitoringu działań realizowanych przez te podmioty w zakresie redukcji emisji spalin w transporcie publicznym.

<sup>43</sup> W 2017 r. PKM Sp. z o.o. nie posiadała autobusów elektrycznych. Eksploatację takich pojazdów rozpoczęto od dnia 1 kwietnia 2018 r.

### 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

Zgodnie z wymogami określonymi w art. 68 ust. 2 i 3 *uoe* od dnia 1 stycznia 2022 r. udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych w Urzędzie pojazdów samochodowych oraz udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych CNG użytkowanych przez podmioty wykonujące zadania publiczne zlecone przez Gminę, winien wynosić co najmniej 10%.

Oznacza to, że liczba pojazdów elektrycznych i/lub napędzanych CNG w ww. terminie - przy założeniu, że liczba użytkowanych samochodów w tym czasie pozostanie bez zmian<sup>44</sup> - powinna wynosić w przypadku Urzędu - co najmniej dziewięć, podczas gdy do dnia 30 czerwca 2019 r. nie dysponowano żadnym.

(akta kontroli str. 301)

Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że „*W planie budżetowym na 2020 r. nie przewidziano kwot przeznaczonych na zakup pojazdów elektrycznych, ponieważ na rynku obecnie nie są dostępne pojazdy użytkowe o napędzie elektrycznym, które mogłyby służyć efektywnie do wykonywania zadań nałożonych ustawowo na Gminę. Wyjaśniam także, iż tegoroczna nowelizacja Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych jasno sprecyzowała możliwość użytkowania również pojazdów napędzanych gazem ziemnym CNG, co znacznie zwiększa ofertę dostępnych pojazdów użytkowych. W związku z powyższym, aby zrealizować wymogi określone w art. 68 ust. 3 w/w Ustawy Gmina wraz z jednostkami organizacyjnymi zaplanuje na rok 2021 środki finansowe na zakup odpowiedniej ilości pojazdów nisko i zero-emisyjnych.*”

(akta kontroli str. 417-420)

W przypadku podmiotów zewnętrznych, wykonujących zadania publiczne na zlecenie Gminy, Urząd nie dysponował kompletnymi danymi dotyczącymi liczby pojazdów wykorzystywanych do realizacji poszczególnych zadań. Jak wynika z informacji przekazanych przez Prezydenta Miasta, do dnia 30 czerwca 2019 r. zadania publiczne na rzecz Gminy wykonywały 62 podmioty zewnętrzne, spośród których tylko w 22 przypadkach Urząd dysponował danymi dotyczącymi liczby wykorzystywanych przez nie pojazdów. Spośród nich, tylko jedna firma - Remondis MPGO Sosnowiec Sp. z o.o., wykonująca zadanie odbioru i transportu odpadów - wykorzystywała w swojej działalności dwa pojazdy napędzane CNG.

(akta kontroli str. 302-307)

W Urzędzie nie opracowano szczegółowych analiz dotyczących szacowanych kosztów, które Gmina może potencjalnie ponieść z tytułu wykonywania zadań publicznych, zleconych podmiotom zewnętrznym, w związku z koniecznością dostosowania ich floty do wymogów *ustawy o elektromobilności*.

Prezydent wyjaśnił, że obecnie nie ma możliwości dokonania rzetelnej weryfikacji „*(...) dodatkowych szacunkowych kosztów oferentów w sytuacji, gdy do chwili nowelizacji Ustawy (29.08.2019 r.) był wskazany do realizacji zadań publicznych tylko jeden rodzaj napędu – elektryczny. Wprowadzenie zapisów mówiących o możliwości wykorzystania przez jednostki samorządu terytorialnego pojazdów napędzanych gazem ziemnym, zwiększa możliwości firm w zakresie zakupu*”

<sup>44</sup> Wg stanu na koniec sierpnia 2019 r. Urząd dysponował 91 pojazdami samochodowymi.



odpowiedniego taboru pojazdów przeznaczonych do realizacji danego zadania publicznego.” Zdaniem Prezydenta, „Nie jest także przesądzonym, iż koszty firm realizujących dla Gminy poszczególne zadania znacznie wzrosną. W przypadku zwiększonej oferty producentów pojazdów, czy też nieustannie zapowiadanej pomocy Państwa przy zakupie pojazdów nisko i zero emisyjnych szacunkowe wydatki na dostosowanie floty pojazdów mogą kształtować się na podobnym poziomie co obecnie.” Zaznaczył przy tym, że planowanie potencjalnych kosztów związanych z wypełnieniem warunków określonych w uoe, będzie miało miejsce w 2020 r. w trakcie prac nad budżetem na rok 2021.

(dowód: akta kontroli str. 308-312, 417-420)

Poddane kontroli dwie losowo wybrane umowy dotyczące powierzenia określonych zadań publicznych podmiotom zewnętrznym (dot. zadań długoterminowych, świadczenia usług w zakresie przewozu uczniów niepełnosprawnych do szkół), zawierały następujące zapisy w zakresie wymogów określonych w uoe:

- zobowiązanie wykonawców do spełnienia wymogu określonego w art. 68 ust. 3 przywołanej ustawy;
- zobowiązanie wykonawców do przekazywania - w terminie do dnia 31 grudnia 2019 r. oraz na każde żądanie w terminie późniejszym - pisemnych oświadczeń o spełnianiu warunków określonych w ww. ustawie;
- możliwość dokonania zmian postanowień umowy w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru Wykonawcy, w zakresie wymagań uoe w przypadku wystąpienia następujących okoliczności: wprowadzenia zmian do ww. ustawy, a także wprowadzenia przepisów wykonawczych do niej, mających wpływ na wymagania określone w SIWZ oraz zawartej umowie.

(dowód: akta kontroli str. 308-312, 313-322)

Pierwszą informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych CNG w użytkowanej flocie pojazdów, o której mowa w art. 38 uoe, zawierającą dane wg stanu na dzień 31 grudnia 2017 r., Prezydent Miasta przekazał pismem z dnia 22 maja 2018 r., tj. w terminie zgodnym z określonym w art. 73 ww. ustawy.

Kolejna informacja w ww. zakresie przekazana została Ministrowi Energii w dniu 27 lutego 2019 r., tj. z opóźnieniem w stosunku do terminu wskazanego w art. 38 przywołanej powyżej ustawy.

(akta kontroli str. 323-325)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

Zgodnie z wymogiem określonym w art. 38 uoe, informacja o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych CNG w użytkowanej flocie pojazdów, zawierającą dane wg stanu na koniec 2018 r., Prezydent powinien przekazać Ministrowi Energii do dnia 31 stycznia 2019 r. Termin ten nie został jednak dotrzymany, a stosowną informację przekazano Ministrowi Energii w dniu 27 lutego 2019 r., tj. z prawie miesięcznym opóźnieniem.

(akta kontroli str. 323-325)

Prezydent Miasta nie podał konkretnych przyczyn opóźnionego wysłania ww. informacji do Ministra Energii, wskazując jedynie ogólny powód, jakim były „(...) sprawy organizacyjne związane z powołaniem do realizacji zadań związanych z elektromobilnością Pełnomocnika Prezydenta Miasta”.

(dowód: akta kontroli str. 308-312)

**OCENA CZĄSTKOWA** W ocenie NIK, podejmowane w okresie objętym kontrolą działania Prezydenta Miasta w zakresie zapewnienia udziału pojazdów zeroemisyjnych w działalności urzędu gminy ograniczały się wyłącznie do przeprowadzenia ogólnych analiz dotyczących określenia liczby wymaganych samochodów elektrycznych. Do dnia kontroli w działalności Urzędu nie wykorzystywano pojazdów zeroemisyjnych, nie szacowano również kosztów związanych z wykonywaniem zadań publicznych w związku z koniecznością dostosowania flot przez firmy zewnętrzne do wymogów *uoe*. Urząd nie dysponował również kompletnymi i rzetelnymi danymi dotyczącymi liczby pojazdów niezbędnych do wykonywania na rzecz Gminy określonych zadań, w związku z wymogami określonymi w przywołanej ustawie.

Nadto, nieterminowo poinformowano Ministra Energii o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych CNG w użytkowanej flocie pojazdów w roku 2018. Skutkowało to naruszeniem przepisu określonego w art. 38 *uoe*.

## IV. Uwagi i wnioski

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

Wniosek

**Zapewnienie terminowego informowanie Ministra Energii o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych CNG 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 wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwagi i 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, 29 stycznia 2020 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Katowicach

Kontroler  
Michał Kapek  
Gł. specjalista kontroli państwowej

.....