



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Warszawie

LWA.410.015.01.2019

Andrzej Nowakowski
Prezydent Miasta Płocka
Urząd Miasta Płocka, pl. Stary Rynek 1,
09-400 Płock

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/19/020 – Wsparcie rozwoju elektromobilności

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Płocka ¹ , pl. Stary Rynek 1, 09-400 Płock
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Nowakowski, Prezydent Miasta Płocka ² , od 13 grudnia 2010 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	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	1 stycznia 2016 r. – 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 ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie
Kontrolerzy	1. Paweł Piotrowski, Główny specjalista k. p., upoważnienie do kontroli nr LWA/125/2019 z 25 lipca 2019 r. 2. Zbigniew Dudzik, Główny specjalista k. p., upoważnienie do kontroli nr LWA 129/2019 z 5 sierpnia 2019 r.

(akta kontroli str. 1-6)

¹ Dalej: Urząd.

² Dalej: Prezydent.

³ Dz. U. z 2019 r. poz. 489, ze zm., dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą Gmina Miasto Płock⁵ zainicjowała działania na rzecz obniżenia negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko. Jednak wstępny stan zaawansowania podjętych działań nie pozwala na dokonanie oceny ich skuteczności. Biorąc pod uwagę brak rozeznania co do liczby ogólnodostępnych stacji ładowania oraz niepodjęcie działań w tym zakresie, NIK dostrzega ryzyko niezrealizowania wymogów określonych w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁶ w zakresie zainstalowania na terenie Miasta minimalnej liczby 60 punktów ładowania do końca 2020 r.

Miasto przystąpiło do programu Bezemisyjny Transport Publiczny realizowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju⁷, a także podjęło działania w celu uzyskania dofinansowania na opracowanie strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Płocka z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej⁸. W 2017 r. zakupiono 25 autobusów hybrydowych oraz wprowadzono, na preferencyjnych warunkach, abonament ekologiczny w strefie płatnego parkowania dla pojazdów z napędem hybrydowym oraz elektrycznym. Stwierdzono, że pomimo zmiany przepisów i zwolnienia z ww. opłat pojazdów elektrycznych nadal obowiązuje abonament obejmujący pojazdy z takim napędem.

Terminowo sporządzono „Analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej na terenie Płocka”⁹, w której wykazano brak uzasadnienia ekonomicznego wprowadzenia taboru zeroemisyjnego.

Stwierdzono, że Miasto nie przekazało Ministrowi Energii sprawozdania o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych, wg stanu na dzień 31 grudnia 2018 r., pomimo obowiązku wynikającego z art. 38 ustawy o elektromobilności.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej¹⁰ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą¹¹ w Gminie Miasto Płock zarejestrowano ogółem 113 799 pojazdów, w tym 12 samochodów elektrycznych oraz 311 samochodów hybrydowych typu plug-in¹².

(akta kontroli str. 298, 409)

Miasto nie opracowało dokumentów strategicznych w zakresie rozwoju elektromobilności w gminie. Wnioskiem z dnia 5 grudnia 2018 r. wystąpiono do

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

⁵ Dalej: Gmina lub Miasto.

⁶ Dz. U. 2019 poz. 1124 ze zm., dalej ustawa o elektromobilności.

⁷ Dalej: NCBR.

⁸ Dalej: NFOŚiGW.

⁹ Dalej: Analiza lub AKK.

¹⁰ 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.

¹¹ Według stanu na wrzesień 2019 r.

¹² W tym: 57 w 2016 r., 75 w 2017 r., 122 w 2018 r. oraz 57 w I półroczu 2019 r.

NFOŚiGW o przyznanie dofinansowania na opracowanie „Strategii rozwoju elektromobilności w Płocku” wraz z planem mobilności miejskiej, z uwzględnieniem otoczenia funkcjonalnego prowadzonych prac koncepcyjnych¹³. Wniosek aplikacyjny w pierwszej turze naboru w dniu 5 grudnia 2018 r. został sklasyfikowany na 9 miejscu wśród 218 wniosków ocenionych pozytywnie. Według stanu na dzień 3 września 2019 r. nie zawarto z NFOŚiGW umowy dofinansowania. Miasto w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej, zabezpieczyło kwotę 100 tys. zł¹⁴ na opracowanie Strategii elektromobilności. Termin opracowania tego dokumentu ustalono na 30 września 2020 r.

Zgodnie z ww. wnioskiem realizacja strategii umożliwi m.in.:

- stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności w mieście, m.in. zapewnienie ustawowo wymaganej liczby stacji ładowania pojazdów elektrycznych¹⁵;
- modernizację floty pojazdów Gminy Płock, m.in. poprzez zakup pojazdów elektrycznych i zeroemisyjnych.

Celem opracowania Strategii elektromobilności jest m.in. zaplanowanie systemu transportu miejskiego przyczyniającego do redukcji emisji zanieczyszczeń i hałasu poprzez m.in. wykorzystanie autobusów o napędzie alternatywnym oraz stworzenie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych.

(akta kontroli str. 8-10, 84-114)

Gmina nie posiadała informacji o aktualnej liczbie publicznie dostępnych punktów ładowania samochodów elektrycznych znajdujących się na jej obszarze. Zgodnie z art. 60 ust. 1 pkt 4 ustawy o elektromobilności minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych do dnia 31 grudnia 2020 r. w ogólnodostępnych stacjach ładowania, zlokalizowanych na terenie Gminy wynosi 60¹⁶.

(akta kontroli str. 298)

Prezydent wyjaśnił m.in., że elementem planowanej Strategii będzie sporządzenie, najpóźniej do 15 stycznia 2020 r., raportu dotyczącego stanu rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów mechanicznych. Jeżeli z raportu wyniknie, że infrastruktura ładowania nie osiągnie wymaganego minimum, wykonawca Strategii sporządzi plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania. Miasto jest w trakcie aktualizacji „Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Miasto Płock”, która również będzie zawierać analizę rozmieszczenia punktów ładowania pojazdów elektrycznych.

Ponadto Prezydent podał, że mając na uwadze art. 15 ust. 3 pkt 4a ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w związku z art. 11 ustawy o elektromobilności, lokalizacja punktów ładowania pojazdów elektrycznych możliwa jest również na ustalonych w planach miejscowych terenach dróg publicznych.

(akta kontroli str. 8-12, 271-273)

W „Strategii zrównoważonego rozwoju Miasta Płocka do 2030 roku”¹⁷ oraz w „Planie adaptacji do zmian klimatu dla Miasta Płocka do roku 2030”¹⁸ Miasto nie określiło działań mających na celu rozwój zeroemisyjnego transportu publicznego. Wskazało natomiast na działania mające na celu rozwój transportu niskoemisyjnego poprzez rozwój sieci transportu zbiorowego oraz zintegrowany system ruchu

¹³ Dalej: Strategia elektromobilności lub Strategia.

¹⁴ Uchwała 164/IX/2019 Rady Miasta Płocka z 27 czerwca 2019 r.

¹⁵ Strategia ma zawierać plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

¹⁶ Według stanu na wrzesień 2019 r. Miasto liczyło 116,1 tys. mieszkańców, a liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych wyniosła 113 799, tj. na terenie Miasta przypadało 980 pojazdów na 1000 mieszkańców.

¹⁷ Przyjęta Uchwałą nr 761/XLV/2014 Rady Miasta Płocka z dnia 25 marca 2014 r.

¹⁸ Przyjęta Uchwałą nr 810/XLIX/2018 Rady Miasta Płocka z dnia 28 czerwca 2018 r.

rowerowego, a także utworzenie w latach 2019-2020 ekostref z ograniczonym dostępem dla pojazdów z silnikami spalinowymi¹⁹.

(akta kontroli str. 46-83)

Urząd nie podejmował działań w zakresie ustanowienia w Mieście strefy czystego transportu. Odnosząc się do tej kwestii Prezydent wyjaśnił m.in., iż Gmina boryka się przede wszystkim z problemem zanieczyszczeń przemysłowych oraz tzw. niską emisją powodowaną głównie ogrzewaniem węglowym w przestarzałych piecach.

(akta kontroli str. 8-12, 165)

Na mocy uchwały Rady Miasta Płocka nr 280/XV/2016 z dnia 26 stycznia 2016 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie Miasta Płocka oraz wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych i opłaty dodatkowej, sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej w strefach płatnego parkowania, wprowadzono abonament ekologiczny dla osób korzystających z pojazdów z napędem elektrycznym lub hybrydowym w wysokości 100 zł miesięcznie²⁰.

(akta kontroli str. 394-402)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

W Gminie nadal obowiązuje abonament ekologiczny w strefach płatnego parkowania w wysokości 100 zł miesięcznie dla osób korzystających z pojazdów z napędem elektrycznym, co jest niezgodne z art. 13 ust. 3 lit. pkt 1 lit. e ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych²¹, w myśl którego z opłat w strefach płatnego parkowania zwolnione są pojazdy elektryczne.

Prezydent Miasta wyjaśnił, że od wejścia w życie zmian w przywołanej ustawie planowana była kompleksowa korekta przedmiotowej uchwały, która powinna nastąpić do końca października 2019 r., a opóźnienie dokonania tych zmian spowodowane jest m.in. trwającymi uzgodnieniami ostatecznej treści poszczególnych, wymagających korekty artykułów uchwały. Prezydent nadmienił jednocześnie, że po ww. zmianie ustawy o drogach publicznych Miasto nie wydało żadnego abonamentu na pojazd elektryczny.

(akta kontroli str. 394-402, 408)

OCENA CZĄSTKOWA

Miasto przystąpiło do realizacji zadań wynikających z ustawy o elektromobilności, jednak są one na początkowym etapie. Do dnia zakończenia kontroli Miasto nie dokonało rozeznania w zakresie liczby punktów ładowania pojazdów elektrycznych, których na koniec 2020 r. powinno powstać 60. Miasto wystąpiło do NFOŚiGW o przyznanie dofinansowania oraz zabezpieczyło własne środki na stworzenie kompleksowej Strategii elektromobilności, obejmującej m.in. raport o stanie rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. W 2016 r. wprowadzono na preferencyjnych warunkach abonament ekologiczny w strefie płatnego parkowania dla pojazdów elektrycznych i hybrydowych. Stwierdzono, że pomimo zmiany przepisów w tym zakresie abonament ten nadal obejmował pojazdy elektryczne ustawowo zwolnione z opłat.

¹⁹ Stref z ograniczonym dostępem dla pojazdów w celu zmniejszenia emisji substancji szkodliwych z pojazdów w rejonach newralgicznych - koszt wdrożenia 300 tys. zł.

²⁰ Np. jednorazowa opłata dzienna za parkowanie pojazdami napędzanymi paliwami ON oraz Pb w godzinach 8-17 wynosi 12 zł, tj. za miesiąc 360 zł.

²¹ Dz. U. z 2018 r. poz. 2068, ze zm. Niniejszy przepis wszedł w życie w dniu 22 lutego 2018 r. dalej: ustawa o drogach publicznych.

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

Opis stanu
faktycznego

Zadania organizatora plockiej komunikacji miejskiej wykonuje Prezydent Miasta Płocka. Jego obowiązki w zakresie publicznego transportu zbiorowego realizuje Komunikacja Miejska Płock Sp. z o. o. (jednoosobowa spółka Gminy Miasto Płock)²² na podstawie zawartej umowy wykonawczej²³. Przedmiotem działania KMP jest zaspokajanie potrzeb mieszkańców poprzez odpłatne świadczenie usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego oraz pasażerskich przewozów autobusowych na obszarze Miasta oraz dziesięciu gmin²⁴, które zawarły porozumienia międzygminne w sprawie realizacji transportu zbiorowego. Zgodnie z umową wykonawczą z KMP z 4 września 2018 r.²⁵ Miasto finansuje inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej. KMP jest zobowiązane przedłożyć Miastu do 30 września każdego roku program inwestycyjny na następny rok, obejmujący m.in. inwestycje w zakresie taboru. Zatwierdzenie ww. programu przez Miasto jest jednoznaczne z wyrażeniem zgody na sfinansowanie określonych w nim inwestycji, w tym podwyższenie kapitału Spółki lub jej dofinansowanie.

(akta kontroli str. 16-45, 322)

KMP nie posiada w swoim taborze pojazdów o napędzie zeroemisyjnym. W 2018 r. Spółka obsługiwała 39 linii autobusowych o łącznej długości 705,4 km wykorzystując 117 autobusów, w tym 92 autobusów na olej napędowy oraz 25 o napędzie hybrydowym. W 2018 r. normy emisji spalin EURO 6 spełniało 27,3 % autobusów (32 szt.), EURO 5 – (19,6 % (23 szt.), a pozostałe autobusy od EURO 2 do EURO 4 emisji zanieczyszczeń. Liczba przejechanych kilometrów przez pojazdy funkcjonujące w ramach transportu publicznego w latach 2016-2018 wahała się od 6,2 tys. do 6,4 tys. km rocznie, a zużycie oleju napędowego od 2,9 tys. ton do 3,1 tys. ton rocznie, przy czym jego zużycie w 2018 r. w porównaniu z rokiem 2016 było niższe o 147 ton (o 5,0 %).

(akta kontroli str. 299-303)

W dniu 8 maja 2018 r. KMP złożyła wnioski inwestycyjne do Urzędu na realizację zadania wymiany taboru autobusowego do roku 2027²⁶, w którym od roku 2020 przewidziana jest m.in. dostawa 44 autobusów elektrycznych²⁷ oraz budowa systemu ich ładowania, która ma obejmować stację ładowania zajezdniowego, budowę przyłącza elektroenergetycznego średniego napięcia wraz ze stacjami doładowania oraz dalszą jej rozbudowę. Spółka posiada warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej na terenie zajezdni autobusowej Przemysłowa 17 oraz pętli „Medyczna”²⁸.

(akta kontroli str. 228-253)

W dniu 29 czerwca 2017 r. pomiędzy Miastem Płock i KMP a NCBR zawarto Porozumienie w sprawie wspólnej realizacji programu bezemisyjnego transportu publicznego²⁹. Podpisanie Porozumienia związane było z realizacją działania

²² Dalej: KMP lub Spółka.

²³ Zgodnie z umową wykonawczą nr 8/ONW/Z/Z440/2009 z dnia 2 grudnia 2009 r. Obecnie obowiązuje umowa nr 80/PT/1/Z/2157/2018 z dnia 4 września 2018 r.

²⁴ Gminy: Stara Biała, Brudzeń Duży, Gozdowo, Bielsk, Gąbin, Nowy Duninów, Radzanowo, Słupno, Staroźreby i Łąck.

²⁵ Poprzednio obowiązywała umowa wykonawcza z dnia 2 grudnia 2009 r.

²⁶ Wymiana taboru autobusowego na autobusy spełniające normę emisji zanieczyszczeń, co najmniej EURO VI z preferencją dla taboru zasilanego paliwem alternatywnym do silników zasilanych wyłącznie olejem napędowym (elektrycznych, gazowych, hybrydowych, biopaliwa, napędzanych wodorem).

²⁷ Sześć sztuk w 2020 r., sześć sztuk w 2022 r., 12 sztuk w 2024 r., 10 sztuk w 2026 r., 10 sztuk w 2027 r.

²⁸ Informacja uzyskana na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit f ustawy o NIK

²⁹ Dalej: Porozumienie.

nr 4 wynikającego z załącznika nr 2 do Planu Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości”³⁰. Przedmiotem Porozumienia była współpraca przy opracowaniu, testowaniu, wdrożeniu i sprzedaży nowych innowacyjnych technologii w obszarze bezemisyjnego transportu publicznego. Łączne zobowiązania Miasta z tytułu zakupu pojazdów mają nie przekroczyć kwoty 22 000 tys. zł, przy czym w kwocie tej mieścić się będzie dofinansowanie ze środków publicznych państwa oraz unijnych środków pomocowych w wysokości, co najmniej 60%.

W Porozumieniu ustalono m.in., że:

- NCBR przeprowadzi zamówienie publiczne w trybie partnerstwa innowacyjnego na opracowanie bezemisyjnych pojazdów transportu publicznego, które posiadać będą określone przez NCBR cechy innowacyjne wraz z infrastrukturą umożliwiającą przetestowanie pojazdów, na co najmniej jednej linii;

- Miasto lub KMP będzie współzamawiającym we wskazanym postępowaniu, ustanawiając NCBR swoim pełnomocnikiem do przeprowadzenia tego postępowania;

- KMP przeprowadzi testy pojazdów dostarczonych w ramach tego zamówienia, po ich przeprowadzeniu Miastu lub Jednostce wewnętrznej będzie przysługiwać prawo do skorzystania z prawa opcji na zakup pojazdów;

cena jednostkowa pojazdu ma nie przekroczyć: 2 000 tys. zł netto za pojazd bezemisyjny o długości około 12 m oraz 2 200 tys. zł netto za pojazd o długości około 18 m;

- Miasto i KMP zobowiąże się do nabycia 11 sztuk pojazdów o długości 12 m;

Miasto lub KMP uzyska bezzwrotne dofinansowanie na zakup pojazdów z dowolnych źródeł w wysokości co najmniej 60% wartości kwoty 22 000 tys. zł;

- w przypadku niezyskania dofinansowania Miasto lub KMP nie będzie miało obowiązku nabycia pojazdów.

Zgodnie z §1 ust. 11 pkt 11.5. Porozumienia, umowa o partnerstwo innowacyjne będzie gwarantowała dostawę pojazdów w terminie do 31 grudnia 2021 r.

NCBR poinformowało Miasto³¹, że w związku z wykluczeniem jednej oferty oraz brakiem innych ważnych ofert, unieważniło postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego nr 44/17/PI pt. „Opracowanie i dostawa typoszeregu innowacyjnych pojazdów bezemisyjnego transportu publicznego”. Następny termin składania wniosków o dopuszczenie do udziału w ww. postępowaniu ustalono na 26 sierpnia 2019 r.

(akta kontroli str. 115-125, 392-393)

Miasto w 2017 r. przeprowadziło dwa postępowania na dostawę 25 autobusów habrydowych o wartości szacunkowej 43 070,0 tys. zł, w tym: 17 szt. autobusów modelu „Urbino 12 Hybrid” o wartości 25 670,0 tys. zł oraz 8 szt. „Urbino 18 Hybrid” o wartości 17 400,0 tys. zł. Oferty na dostarczenie modelu Urbino 12 Hybrid złożyło trzy podmioty, a modelu Urbino 18 Hybrid dwa podmioty. Zamówienia udzielono wyłącznie Solaris Bus&Coach na dostawę 8 autobusów hybrydowych o dł 18 m za kwotę 19 089,6 tys. zł oraz 17 autobusów hybrydowych o dł. 11,5 -12,5 m o wartości 28 437,6 tys. zł. W 2018 r. Miasto przeniosło na KMP tytułem wkładów niepieniężnych (aportów) za udziały w podwyższonym kapitale zakładowym własność wszystkich 25 autobusów hybrydowych³² o wartości ogółem 47 527,2 tys. zł³³.

(akta kontroli str. 184-228, 274-282, 302-303)

³⁰ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 marca 2017 r.

³¹ E-mail z dnia 12 czerwca 2019 r.

³² Osiem szt. modelu Urbino 18 Hybrid oraz 17 szt. Urbino 12 Hybrid.

³³ Umowami: nr 1/WWN/Z/2077/2018 z dnia 27 sierpnia 2018 r., nr 2/WWN/Z/2129/2018 z dnia 4 września 2018 r., nr 3/WWN/Z/2205/2018 z dnia 21 września 2018 r.

W dniu 13 grudnia 2018 r. Miasto przesłało ministrom: Energii, Przedsiębiorczości i Technologii oraz Środowiska „Analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej na terenie Płocka”³⁴. Zawierała ona wszystkie elementy określone w art. 37 ust. 2 ustawy o elektromobilności. Wskazano, które linie mogłyby być obsługiwane przez autobusy elektryczne oraz określono miejsca budowy infrastruktury ładowania. W Analizie dokonano m.in. oceny odnowy taboru komunikacji miejskiej (wymiana taboru – w oparciu o obecnie stosowane napędy), w tym: warianty wprowadzenia do eksploatacji autobusów zasilanych wodorem, gazem CNG lub LNG, zastosowania wariantu zeroemisyjnego poprzez wprowadzenie do eksploatacji trolejbusów oraz autobusów elektrycznych. Stwierdzono, że najlepszym wariantem są autobusy z napędem konwencjonalnym (na olej napędowy), a następnie autobusy elektryczne akumulatorowe z ładowarkami plug-in i pantografowymi.

W analizie podano, że w porównaniu do autobusów konwencjonalnych emisja w pojazdach elektrycznych jest niższa dzięki wyeliminowaniu procesu spalania paliw, ale wskazano, iż dwutlenek siarki emitowany w trakcie produkcji energii niezbędnej do eksploatacji autobusów elektrycznych negatywnie wpływa na zdrowie ludzkie.

Analiza nie wykazała korzyści ze stosowania taboru zeroemisyjnego, wskazując m.in. na wyższe koszty zakupu autobusów elektrycznych w porównaniu do autobusów spalinowych oraz opóźnienia w budowie ładowarek terenowych, a także niekorzystne wskaźniki emisji zanieczyszczeń emitowanych przy produkcji energii elektrycznej w kraju.³⁵ Stwierdzono, że koszty ich eksploatacji przewyższają poziom korzyści ekonomiczno-społecznych, a zatem osiągnięcie poziomów minimalnego udziału autobusów zeroemisyjnych zgodnie z zapisami ustawy o elektromobilności we flocie operatora płockiej komunikacji miejskiej nie jest wymagany³⁶. Ustalono jednocześnie, że wskaźnik ten osiągnie wartość dodatnią, jeśli cena autobusu elektrycznego akumulatorowego typu MAXI obniży się z zakładanego w analizie poziomu 2,2 mln zł do około 1,9 mln zł, a typu MEGA18 z 2,8 mln zł do około 2,4 mln zł.

Prezydent Miasta umożliwił konsultacje społeczne dotyczące projektu AKK.

W okresie, od 31 lipca do 30 października 2018 r. na tablicy ogłoszeń Urzędu było wywieszone ogłoszenie o ich przeprowadzeniu. Projekt AKK znajdował się na stronie BIP Urzędu.

W wyniku konsultacji społecznych wpłynęło 14 uwag, w tym: osiem zostało uwzględnionych w całości, cztery częściowo, a dwóch nie uwzględniono. Żadna z niniejszych uwag nie miała charakteru merytorycznego, tj. nie dotyczyła: realizowanych i planowanych zamierzeń inwestycyjnych, wskazań możliwych scenariuszy inwestycji taborowych, przedstawienia przyjętych założeń, analizy społeczno-ekonomicznej oraz analizy finansowej.

(akta kontroli str. 126-168)

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Płocka i gmin, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2014 – 2023”³⁷ (dalej Plan transportu), bezpośrednio nie obejmuje wdrożenia zeroemisyjnej komunikacji miejskiej, a jako

³⁴ AKK zostało sporządzone w listopadzie 2018 r. przez firmę „Trako Projekty Transportowe” z Wrocławia.

³⁵ Dwutlenku węgla.

³⁶ Zgodnie z art. 68 ust. 1 pkt 4 ustawy o elektromobilności, zapewnienie udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów – 5% od dnia 1 stycznia 2021 r. i 10% od dnia 1 stycznia 2023 r.

³⁷ Przyjęty Uchwałą Rady Miejskiej nr 761/XLV/2014 z dnia 25 marca 2014 r., opracowany zgodnie z art. 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Dalej Plan transportowy.

cel określa, m.in. ograniczenie negatywnego wpływu ruchu samochodowego na środowisko naturalne oraz warunki życia mieszkańców. Gmina zgodnie z art. 80 ustawy o elektromobilności zobowiązana jest w terminie roku od wejścia w życie ustawy do dnia 22 lutego 2019 r., do opracowania planu transportowego i wskazanie w nim linii komunikacyjnych, na których przewiduje się wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym oraz określenia planowanego rozpoczęcia ich użytkowania³⁸. Według AKK ww. Plan transportu nie wymaga aktualizacji³⁹.

(akta kontroli str. 47-83, 158-162)

Prezes KMP poinformował⁴⁰, że autobusy hybrydowe zostały włączone do eksploatacji w okresie od 30 sierpnia do 29 września 2018 r., zatem Spółka nie posiada danych w sprawie zużycia paliwa i energii elektrycznej za pełne okresy roczne. Prezes dodał, że ww. autobusy to hybrydy szeregowe z silnikami Diesla, spełniającymi normy emisji spalin EURO 6, a stopień wykorzystania ich silników elektrycznych wynosi 100%.

(akta kontroli str. 404)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Miasto podejmowało działania na rzecz rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego, jednak stan zaawansowania projektów nie pozwala na ocenę ich skuteczności. Do dnia zakończenia kontroli Miasto nie posiadało autobusów zeroemisyjnych. Terminowo sporządzono Analizę kosztów i korzyści wykorzystania w komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych oraz zlecono opracowanie „Strategii rozwoju elektromobilności w Płocku” obejmującej swym zakresem planowane wykorzystanie autobusów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym.

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

We flocie Urzędu Miasta w latach 2016 - 2019 (I półrocze) nie było pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym.

Urząd dysponuje czterema samochodami osobowymi (służbowymi) zakupionymi w latach 2016-2017⁴¹, napędzanymi paliwami ON oraz Pb.

Zgodnie z art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności (przed jej zmianą w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw)⁴², Urząd

³⁸ Podstawą do aktualizacji Planu transportowego była zmiana przepisów zawartych w art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowych (Dz.U. Z 2018 r. poz. 2016) dokonana na mocy art. 59 pkt 2 ustawy o elektromobilności oraz obowiązek wynikający wprost z art. 80 tejże ustawy.

³⁹ W art. 12 ust. 1 pkt 8 przywołanej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zobowiązano wszystkie jednostki samorządu terytorialnego zobligowane do opracowania planu transportowego do wskazania w tym dokumencie linii komunikacyjnych, na których przewiduje się wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym oraz określenia planowanego terminu rozpoczęcia ich użytkowania.

⁴⁰ W trybie art. 29 ust. 1 pkt 2, lit. f ustawy o NIK.

⁴¹ Są to: OPEL Vivaro combi - zakup: listopad 2016 r. (rodzaj paliwa: ON), SKODA Superb II - zakup: grudzień 2016 r. (ON) oraz dwa samochody SKODA Octavia combi - zakup: 2017 r. (Pb95).

⁴² Dz. U. z 2019 r. poz. 1527.

powinien zapewnić od 1 stycznia 2020 r. co najmniej 10% udział samochodów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów.

Ustalono, że Urząd nie przeprowadził analizy wymagań jakościowych i ilościowych dotyczących zakupu samochodów elektrycznych oraz nie wszczął postępowania w celu ich zakupu.

Prezydent wyjaśnił, że nie przeprowadzono analizy dotyczącej zakupu samochodów elektrycznych dla Urzędu z uwagi na brak takiej potrzeby oraz dodał, że zgodnie z ustawą o elektromobilności Urząd jest zobowiązany do zakupu 0,4 pojazdu lub ewentualnie jednego. Odnosząc się do braku wszczęcia postępowania w sprawie zakupu samochodu elektrycznego dla Urzędu Prezydent podał, że w czerwcu 2019 r. na spotkaniu delegacji miast Ministerstwo Energii, potwierdziło przyjęcie propozycji zmian ustawy o elektromobilności, w tym m.in. przesunięcie na dzień 1 stycznia 2022 r. terminu wejścia w życie obowiązku zakupu 10% pojazdów dla urzędów j.s.t. Prezydent dodał, iż w przypadku niedokonania zmiany terminu z 1 stycznia 2020 r. na 1 stycznia 2022 r. zostałaby podjęta decyzja w sprawie stosownych zmian w budżecie Miasta w zakresie zakupu samochodu elektrycznego dla Urzędu.

(akta kontroli str. 292, 298, 406)

Wg stanu na 30 czerwca 2019 r. Miasto wykorzystuje 178 pojazdów, w tym 1 pojazd elektryczny⁴³. Urząd nie przeprowadził analizy wymagań jakościowych i ilościowych dotyczących udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym do realizacji zadań publicznych Gminy.

Prezydent wyjaśnił, m.in., że skutki regulacji określonej w art. 76 ustawy o elektromobilności będą miały zastosowanie do umów dotyczących realizacji zadań publicznych po 31 grudnia 2019 r., zatem przedwcześnie są obawy o brak realizacji tych zadań od dnia 1 stycznia 2020. Stwierdził, że przegląd i analiza przedmiotowych umów zostanie dokonana w najbliższym czasie i ze stosownym wyprzedzeniem – w celu bezproblemowej i nieprzerwanej realizacji zadań publicznych. Wyjaśnił również, że w części dotyczącej odbioru odpadów komunalnych oraz utrzymania i konserwacji zieleni miejskich Miasto dokonało przeglądu obowiązujących umów o wykonanie zadań publicznych, które mogą wygasnąć na podstawie art. 76 ustawy o elektromobilności. W wyniku tego przeglądu firma odbierająca odpady komunalne (SUEZ Płocka Gospodarka Komunalna Sp. z o.o.), poinformowała, iż czyni przygotowania do świadczenia usług przy pomocy taboru dostosowanego do wymagań ustawy o elektromobilności⁴⁴.

W ogłaszanych zamówieniach publicznych i umowach dotyczących utrzymania i konserwacji zieleni miejskich zawarto postanowienia regulujące konieczność spełniania przez wykonawców wymogów określonych w art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności.

(akta kontroli str. 158-166, 169-170, 254-267, 307)

W ramach przygotowania do świadczenia usług przy pomocy taboru dostosowanego do wymagań ustawy o elektromobilności, Wydział Kształtowania Środowiska Urzędu w maju 2018 r. złożył wniosek inwestycyjny do Otwartego Katalogu Inwestycji Miejskich na zakup dwóch pojazdów elektrycznych na potrzeby Straży Miejskiej w Płocku o szacunkowej łącznej wartości 300,0 tys. brutto. Wg opisu zadania

⁴³ Według szacunku liczba pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, które podmioty zewnętrzne realizujące zadania publiczne będą zobowiązane posiadać wynosi 35 sztuk, przy założeniu, że jeden pojazd obsługuje nie więcej niż realizację jednego zadania.

⁴⁴ Wg stanu na dzień 30 czerwca 2019 r. firma dysponuje 32 pojazdami. Odbiór odpadów komunalnych przez firmę SUEZ odbywa się na podstawie umowy obowiązującej do 30 czerwca 2020 r.

inwestycyjnego, którego realizacja przewidziana jest na IV kw. 2019 r., pod uwagę brany jest zakup pojazdu, model: NISSAN e-N V200.

(akta kontroli str. 162, 172-183)

Miasto, zgodnie z art. 38 i 73 ustawy o elektromobilności, poinformowało Ministra Energii, iż w użytkowanej flocie pojazdów wg stanu na dzień 31 grudnia 2017 r.⁴⁵ brak jest pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych gazem ziemnym.

(akta kontroli str. 270)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Urząd nie przekazał Ministrowi Energii sprawozdania o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r., pomimo obowiązku wynikającego z art. 38 ustawy o elektromobilności, który stanowi, że do dnia 31 stycznia każdego roku j.s.t przekazują ministrowi właściwemu do spraw energii informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów, według stanu na dzień 31 grudnia rok poprzedzającego przekazanie informacji.

Prezydent wyjaśnił, że brak zmiany stanu faktycznego w ww. zakresie nie obliguje do sporządzania kolejnego sprawozdania

Zdaniem NIK, art. 38 ustawy o elektromobilności nie określa obowiązku przekazania przedmiotowej informacji jedynie w przypadku zmiany w liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów.

(akta kontroli str. 268-270)

OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą Miasto nie podjęło skutecznych działań w celu wykorzystywania pojazdów zero- i niskoemisyjnych do wykonywania zadań publicznych innych niż publiczny transport zbiorowy. Urząd nie przeprowadził analizy wymagań jakościowych i ilościowych dotyczących udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym do realizacji zadań publicznych Gminy. NIK zauważa, że gdyby nie wprowadzono zmiany przepisów w tym zakresie⁴⁶ Miasto nie byłoby gotowe do zrealizowania ustawowych obowiązków.

IV. Wnioski

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

Wnioski

1. Likwidację abonamentu ekologicznego dla pojazdów elektrycznych, o którym mowa w uchwale Rady Miasta Płocka nr 280/XV/2016 z dnia 26 stycznia 2016 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie Miasta Płocka oraz wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych i opłaty dodatkowej, sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej, w strefach płatnego parkowania.

⁴⁵ Pismo z dnia 21 maja 2018 r.

⁴⁶ Zmiana ustawy o elektromobilności weszła w życie z dniem 29 sierpnia 2019 r.

2. Przekazywanie Ministrowi Energii corocznych sprawozdań o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie, zgodnie z art. 38 ustawy o elektromobilności.

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 Warszawie. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, 28 października 2019 r.

Kontrolerzy
Zbigniew Dudzik

Główny Specjalista k. p.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie

.....

Paweł Piotrowski
Główny Specjalista k. p.

.....