NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA.410.022.05.2019
P/19/020

Pan
[redacted]
Prezydent Miasta
Urząd Miasta Tychy
al. Niepodległości 49
43-100 Tychy

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/19/020 – Wsparcie rozwoju elektromobilności

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach
ul. Powstańców 29, 40-039 Katowice
T +48 32 784 42 00, F +48 32 784 42 30
lka@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Tychy, al. Niepodległości 49; 43-100 Tychy
Kierownik jednostki kontrolowanej	[redacted] Prezydent Miasta Tychy od 2000 r. do nadal. (akta kontroli str. 3-4)
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[1]
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontroler	[redacted] specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr LKA/189/2019 z 2 sierpnia 2019 r. (akta kontroli str. 1-2)

[1] Dz. U. z 2019 r. poz. 489, zwana dalej: *ustawą o NIK*

II. Ocena ogólna[2] kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Gmina zapewniła realizację celów określonych w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych[3], zwłaszcza w zakresie działań dotyczących ograniczenia szkodliwej emisji spalin do atmosfery, choć w okresie objętym kontrolą na jej terenie nie obowiązywała strategia rozwoju elektromobilności. Problem ten został dostrzeżony przez Gminę dużo wcześniej, co znalazło odzwierciedlenie w opracowanych w latach 2014-2015 i odnoszących się do publicznego transportu zbiorowego dokumentach strategicznych Gminy, które zakładały jego oparcie na zeroemisyjnym transporcie trolejbusowym oraz na niskoemisyjnych autobusach zasilanych sprężonym gazem ziemnym.

Skuteczne i konsekwentne działania Gminy doprowadziły do tego, że na dzień 31 grudnia 2018 r. udział taboru zeroemisyjnego w komunikacji miejskiej wyniósł 13,6%, tj. o 3,6 p.p. więcej niż określone w art. 68 ust. 4 *uoe* wymogi, jakie zostały postawione jednostkom samorządu terytorialnego na dzień 1 stycznia 2023 r.

Na terenie Gminy funkcjonowały także cztery ogólnodostępne stanowiska ładowania pojazdów elektrycznych, które w ocenie Prezydenta Miasta na chwilę obecną zabezpieczały w stopniu wystarczającym potrzeby mieszkańców miasta. Niezależnie jednak od tego, Gmina podjęła działania mające na celu wybudowanie na jej terenie kolejnych stanowisk, tak aby w terminie przewidzianym w art. 60 ust. 1 *uoe*, tj. do 31 grudnia 2020 r., zabezpieczyć odpowiednią ich liczbę (60 szt.). Działania te polegały na wyznaczeniu na terenie Gminy i uzgodnieniu z dystrybutorem energii elektrycznej 34 lokalizacji dla dwustanowiskowych stacji ładowania oraz na wdrożeniu procedur mających na celu wydzierżawienie gruntu pod 11 z nich. Wprawdzie stopień zaawansowania tych działań jest na chwilę obecną niewielki, lecz biorąc pod uwagę zaangażowanie Gminy w tym zakresie oraz możliwości prawne wynikające z art. 61-67 *uoe*, NIK nie znajduje podstaw do kwestionowania stanowiska Zastępcy Prezydenta Miasta ds. Inwestycji, która nie dostrzega zagrożeń w realizacji - w terminie do 31 grudnia 2020 r. – brakujących stanowisk ładowania.

Gmina wywiązała się z określonego w art. 37 ust. 1 *uoe* obowiązku sporządzenia do 31 grudnia 2018 r. analizy kosztów i korzyści[4] związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych, a jej zawartość odpowiadała wymogom art. 37 ust 2 *uoe*[5]. Wykazała ona jednak, że zastąpienie dotychczas wykorzystywanego taboru autobusowego i oparcie publicznego transportu zbiorowego wyłącznie na zeroemisyjnych autobusach elektrycznych jest – biorąc pod uwagę podjęte dotychczas działania Gminy – nieuzasadnione ekonomicznie i społecznie.

Do czasu zakończenia czynności kontrolnych, Gmina nie podjęła żadnych działań mających na celu przygotowanie się do realizacji od dnia 1 stycznia 2022 r. obowiązków wynikających z art. 68 ust. 2 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.

---

[2] Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną, jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.
[3] Dz. U. z 2019 r. poz. 1124 ze zm., zwana w dalszej części *ustawą o elektromobilności* lub *„uoe"*
[4] Zwana dalej: *AKK*.
[5] Wprawdzie dokument ten nie uwzględniał skutków spadku emisji hałasu, lecz konieczność uwzględnienia tego parametru nie wynikała z treści art. 37 ust. 2 *uoe*, a wyłącznie z zalecanych w tym zakresie metodyk.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe[6] kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1. W badanym okresie na terenie Gminy zarejestrowano łącznie 13[7] samochodów elektrycznych oraz 205[8] samochodów hybrydowych[9]. Wprawdzie w okresie tym na terenie gminy Tychy nie obowiązywała strategia rozwoju elektromobilności, lecz Gmina podejmowała działania nakierowane na ograniczenie emisji spalin do atmosfery i zaspokojenie potrzeb posiadaczy samochodów elektrycznych. W ich efekcie na terenie miasta powstały cztery punkty ładowania samochodów elektrycznych[10], z czego dwa o dużej i dwa o normalnej mocy ładowania.

Działania takie realizowane były również w odniesieniu do transportu publicznego, a ich podstawą prawną były przyjęte przez Gminę przed wejściem w życie *uoe* dokumenty, które zakładały kierunki rozwoju transportu publicznego i wykonywanie usług transportu zbiorowego świadczonego taborem nisko i zeroemisyjnym. Do dokumentów tych należy zaliczyć:

- przyjęty w grudniu 2014 r. *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego – Gminy Tychy*[11], w którym określono kierunki tworzenia racjonalnego ekonomicznie systemu transportowego w zakresie powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, promowanie przyjaznych dla środowiska i wyposażonych w nowoczesne rozwiązania techniczne środków transportu, stanowiących alternatywę dla komunikacji indywidualnej oraz wprowadzających technologie ograniczające hałas i emisję zanieczyszczeń;
- przyjęty w czerwcu 2015 r. *Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Tychy na lata 2014-2020*[12], który w zakresie publicznego transportu zbiorowego zakładał dążenie do ograniczania zanieczyszczeń powietrza, w tym również emitowanych przez środki komunikacji miejskiej;
- przyjętą w kwietniu 2014 r. *Strategię Rozwoju Miasta Tychy 2020+*[13], która wskazywała na konieczność budowy systemu transportu publicznego opartego na nowoczesnej infrastrukturze i ekologicznych środkach transportu;
- opracowane z końcem 2016 r. studium wykonalności projektu pn. „*Zakup nowoczesnego taboru autobusowego z napędem ekologicznym na potrzeby rozwoju transportu publicznego w podregionie tyskim*" i opracowana dla ww. projektu „*Prognoza ruchu*"[14], w których dokonano uszczegółowienia celów[15]

---

[6] 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.

[7] Po cztery w 2017 r. i I połowie 2019 r. oraz pięć w roku 2018.

[8] Z czego 22 zarejestrowano w 2016 r., 29 w 2017 r., 108 w 2018 r., a 46 do końca I półrocza 2019 r.

[9] Ze względu na brak możliwości wyszczególnienia w systemie rejestrującym pojazdy pojazdów typu plug-in, Urząd podał całkowitą liczbę pojazdów hybrydowych zarejestrowanych w badanym okresie przez Wydział Komunikacji.

[10] Dwa punkty uruchomiono w 2018 r., a dwa w I półroczu 2019 r.

[11] Uchwała NR III/22/14 Rady Miasta Tychy z dnia 11 grudnia 2014 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego – Gminy Tychy.

[12] Uchwała Nr XII/175/15 Rady Miasta Tychy z dnia 25 czerwca 2015 r w sprawie przyjęcia *Planu Gospodarki Niskoemisyjnej miasta Tychy na lata 2014-2020.*

[13] Uchwała Nr XLI/847/14 Rady Miasta Tychy z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia *Strategii Rozwoju Miasta Tychy 2020+.*

[14] XI-XII 2016 r.

[15] Poprawa ogólnej sprawności i niezawodności systemu komunikacji publicznej; poprawa ogólnego wizerunku, atrakcyjności i komfortu systemu transportu publicznego dla podróżnych; stworzenie alternatywy dla komunikacji indywidualnej; poprawa dostępności dla osób niepełnosprawnych; ochrona środowiska poprzez wsparcie transportu niskoemisyjnego; poprawa stanu

i niezbędnych do podjęcia działań w sferze szeroko rozumianego publicznego transportu zbiorowego. W dokumentach tych podano rodzaje działań, horyzont czasowy ich realizacji, a także źródła i wielkość środków niezbędnych na sfinansowanie: zakupu 61 nowoczesnych autobusów i mikrobusów; zakupu dwóch elektrobusów i trzech trolejbusów; zakupu dwóch pojazdów serwisowych do obsługi taboru autobusowego oraz jednego pojazdu pogotowia technicznego do obsługi sieci trakcyjnej; przebudowy zaplecza technicznego zajezdni autobusowej PKM sp. z o.o. w Tychach[16]; budowy sieci trakcji trolejbusowej wraz z budową kontenerowej stacji zasilającej oraz modernizacji układów zasilających podstacje trakcyjne wraz z nadzorem inwestorskim i promocją ww. działań.

(akta kontroli str. 70; 218-229; 273-275; 290-461; 470-716)

2. Gmina nie współpracowała z Ministrem Energii[17] w realizacji działań nr 3[18] i 4[19] wynikających z załącznika nr 2 do *Planu Rozwoju Elektromobilności – Energia do przyszłości*, gdyż jak wyjaśnił Prezydent, nie zwracał się on do niej z propozycją takiej współpracy.

(akta kontroli str. 66-68)

3. Zgodnie z art. 60 ust. 1 pkt 4 *uoe*, do dnia 31 grudnia 2020 r. w gminach o liczbie mieszkańców przekraczającej 100.000, w której zarejestrowano co najmniej 60.000 pojazdów i w której na 1.000 mieszkańców przypada, co najmniej 400 pojazdów samochodowych[20], powinno się znajdować co najmniej 60 ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Aby wywiązać się z tego obowiązku w terminie ustawowym, Gmina przeanalizowała, zaplanowała i podjęła działania zmierzające do stworzenia sieci publicznych punktów ładowania. M.in. w tym celu, jak wyjaśnił Prezydent, w Urzędzie Miasta powołany został *Zespół ds. Elektromobilności i paliw alternatywnych*, który opracował mapę proponowanych lokalizacji dla kolejnych 34 dwustanowiskowych stacji ładowania pojazdów elektrycznych[21] na terenie Gminy. Przy wyborze ich rozmieszczenia kierowano się przede wszystkim równomiernym ich rozłożeniem na terenie Gminy, dostępnością działek pod ich budowę oraz możliwością ich przyłączenia do sieci. W ślad za wyznaczeniem miejsc pod budowę stacji ładowania, Gmina wystąpiła do firmy Tauron o wydanie warunków wykonania przyłączy energetycznych dla tych lokalizacji. W trakcie trwania kontroli, w stosunku do 11 spośród 34 przyjętych lokalizacji wszczęto przygotowania do publikacji ogłoszeń o dzierżawę gruntów pod ich budowę[22]. Odnosząc się do zagrożeń związanych z realizacją powyższych wymogów w terminie ustawowym, Zastępca Prezydenta ds. Infrastruktury wyjaśniła, że jej zdaniem *„nie istnieją przesłanki, które uniemożliwiałyby Gminie Tychy budowę wymaganych 60 punktów ładowania"* pojazdów elektrycznych w terminie przewidzianym ustawą, tj. do końca 2020 r. Wskazała też, że w ramach realizacji tego zadania, Gmina zamierza w 2020 r. podjąć działania przewidziane w art. 61-67 *uoe*, zobowiązując operatorów zewnętrznych do wybudowania brakującej liczby punktów ładowania. Wskazała również, ze ich aktualna liczba jest *„wystarczająca,*

---

zaplecza technicznego do obsługi i konserwacji taboru; rozwój społeczno-gospodarczy regionu i zwiększenie jego atrakcyjności m.in. dla potencjalnych inwestorów.

[15] Zwany dalej *PKM*.

[17] Zwany dalej *ME*.

[18] Zastosowanie miękkich instrumentów wsparcia rozwoju elektromobilności w latach 2017-2025, polegających na przedstawieniu szczegółowych propozycji wsparcia, rozwój punktów ładowania pojazdów elektrycznych w centrach miast, wzrost popularności pojazdów elektrycznych.

[19] Dopłaty do autobusów elektrycznych – na lata 2017-2025 poprzez przedstawienie szczegółowych propozycji wsparcia ze strony ME, wzrost popularności autobusów elektrycznych, ustanowienie obowiązku wymiany autobusów.

[20] Wg stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. Gminę Tychy zamieszkiwało 127.831 mieszkańców i było zarejestrowanych 99.700 pojazdów samochodowych. Wynika z tego, że na 1000 mieszkańców przypadało 780 pojazdów.

[21] Tj. łącznie 68 punktów ładowania pojedynczego pojazdu.

[22] W oparciu o Zarządzenie nr 0050/224/19 z dnia 17 lipca 2019 r. w sprawie wysokości stawki czynszu dzierżawnego pod lokalizację stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

a wręcz przewyższająca potrzeby mieszkańców (aktualnie w mieście zarejestrowanych jest 18 pojazdów elektrycznych".

(akta kontroli str. 5-6; 9-11; 68-69; 100-137)

4. W Gminie nie rozważano wprowadzenia stref czystego transportu, o których mowa w art. 39 ust. 1 *uoe*, gdyż jak wyjaśnił Prezydent, „*Tychy nie mają jednoznacznie zdefiniowanego centrum miasta, a zanieczyszczenia emitowane przez samochody stanowią zaledwie kilka procent całości zanieczyszczeń*".

(akta kontroli str. 72)

5. W okresie objętym kontrolą Gmina nie podejmowała działań promujących używanie samochodów elektrycznych, gdyż zdaniem Prezydenta, w pierwszej kolejności należy zapewnić infrastrukturę dla tego typu pojazdów.

(akta kontroli str. 68)

Stwierdzone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działania Gminy polegające na opracowaniu szeregu dokumentów strategicznych, w których określono cele zmierzające do całkowitego oparcia usług transportu publicznego na taborze zero i niskoemisyjnym[23] oraz konsekwentnej ich realizacji. Podobnie ocenić należy powołanie *Zespołu ds. Elektromobilności i paliw alternatywnych* i jego działania, których efektem było wyznaczenie i uzgodnienie z dystrybutorem energii elektrycznej 34 lokalizacji dla budowy dwustanowiskowych ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych i podjęcie działań związanych z przekazaniem w dzierżawę gruntów pod budowę 11 z nich.

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1. Do 31 grudnia 2018 r. organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie Miasta był Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach[24]. Od 1 stycznia 2019 r. zadanie dotyczące organizowania publicznego transportu zbiorowego na tym terenie przejęła Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia[25], a jednostkę budżetową MZK Tychy przekształcono w jednostkę budżetową GZM[26]. W okresie objętym kontrolą, przewoźnikami świadczącym usługi transportu publicznego na terenie Miasta było PKM i Tyskie Linie Trolejbusowe Spółka z o.o.[27], przy czym do dnia 31 grudnia 2018 r. usługi te realizowane były na zlecenie Gminy, a od 1 stycznia 2019 r. – na zlecenie GZM.

(akta kontroli str. 37-44; 59-65; 727-730; 780-785)

Według stanu na 31 grudnia 2018 r., usługi publicznego transportu zbiorowego świadczone były w Gminie z wykorzystaniem taboru złożonego z 21 trolejbusów (13,5%) i 134 autobusów niskoemisyjnych (86,5%), z których 74 (56,0%) napędzanych było gazem ziemnym[28].

(akta kontroli str. 78; 735; 769)

Komunikacja trolejbusowa na terenie Miasta oparta była w latach 2015-2018 na sześciu stałych zeroemisyjnych liniach komunikacyjnych o łącznej długości 81,2 km. Linie te obsługiwane były przez spółkę TLT, która w tych latach posiadała od 23 do

[23] Zwłaszcza trolejbusach i autobusach zasilanych sprężonym gazem ziemnym.
[24] Utworzony na mocy Uchwały Rady Miasta nr 0150/XXIV/528/08 z dnia 30 października 2008 r., zwany dalej *MZK*.
[25] Zwany dalej *GZM*.
[26] Uchwała Nr LII/871/18 Rady Miasta z dnia 15 października 2018 r.
[27] Zwany dalej *TLT*.
[28] Zwanym dalej CNG (Compressed Natural Gas).

21 trolejbusów. Według stanu na 30 czerwca 2019 r., tabor trolejbusowy stanowiły 24 pojazdy[29] marki Solaris o długości 12 m, z czego sześć wyprodukowanych w latach 2002-2008, 15 wyprodukowanych w latach 2012-2013 i trzy wyprodukowane w latach 2018-2019. Zużycie energii ww. transportu wyniosło: w 2015 r. - 2 341 MWh (23 trolejbusy, które przejechały łącznie 1 311 tys. km), w 2016 r. - 2 497 MWh (21 trolejbusów, które przejechały 1 308 tys. km), w 2017 r. - 2 471 MWh (21 trolejbusów, które przejechały 1 303 tys. km), a w 2018 r. - 2 488 MWh (przez 21 trolejbusów, które przejechały 1 297 tys. km).

(akta kontroli str. 76-79; 272; 745-746)

Według stanu na 31 grudnia 2018 r., komunikacja autobusowa na terenie Miasta oparta była na 55 stałych liniach komunikacyjnych[30] o łącznej długości 1 195,5 km[31]. Linie te obsługiwane były przez 134 autobusy[32], z czego 60[33] (44,8%) stanowiły autobusy napędzane olejem napędowym[34], a 74[35] CNG (54,2%). Na ww. tabor składało się 61 (45,5%) autobusów wyprodukowanych w latach 2006-2009[36]; 18 (13,4%) autobusów wyprodukowanych w latach 2010-2012[37] i 55 (tj. 41%) autobusów wyprodukowanych w latach 2013-2015[38]. Łączny przebieg tego taboru[39] w latach 2015-2018 wyniósł 37 242 tys. km[40], z czego 22 129 tys. km (średnio 59,4%) przypadało na komunikację autobusową napędzaną CNG, przy czym jej udział utrzymywał się stale na wysokim poziomie i wynosił:

- 57,0%[41] w 2015 r.;
- 61,2%[42] w 2016 r.;
- 58,1%[43] w 2017 r.;
- 61,0%[44] w 2018 r.

Jak wynika z danych przekazanych przez Urząd, pokonanie przez tabor autobusowy ww. liczby kilometrów w całym badanym okresie skutkowało zużyciem 4 849 Mg ON[45] i 10 921 937 m^3 CNG[46], a średnia emisja ze zużytych paliw na każde przejechane 100 km w kolejnych latach badanego okresu wyniosła:

- dwutlenku węgla CO_2: w 2015 r. – 96,14 kg, w 2016 r. – 96,66 kg, w 2017 r. – 96,58 kg i 96,01 kg w 2018 r.;
- tlenku węgla CO odpowiednio: 53,23 g, 51,33 g, 50,83 g i 50,64 g;
- tlenku azotu NO odpowiednio: 22,49 g, 18,54 g, 17,63 g i 17,02 g;
- pyłów PM $_{10 \text{ i } 25}$ odpowiednio: 1,56 g, 1,23 g, 1,07 g i 0,98 g.

(akta kontroli str. 153-159)

2. Według stanu na 31 grudnia 2018 r., Gmina świadczyła usługi publicznego transportu zbiorowego, wykorzystując do tego celu łącznie 155 pojazdów, z czego

---

[29] W tym trzy trolejbusy dostarczone dla TLT w dniach 24 i 28 grudnia 2018 r. oraz 22 lutego 2019 r. przez oferenta, z którym podpisano 22 stycznia 2018 r. umowę na dostawę trzech sztuk taboru w ramach przetargu nr PE/1/2017: (Pojazdy zarejestrowano 3 stycznia i 18 lutego 2019 r.).

[30] Na dzień 31 grudnia 2015 r. liczba stałych linii komunikacyjnych dziennych była niższa i wynosiła 52.

[31] Na dzień 31 grudnia 2015 r. długość linii komunikacyjnych wynosiła łącznie 1 257,8 km, tj. o 62,5 km więcej.

[32] Na dzień 31 grudnia 2015 r., 52 linie autobusowe obsługiwane były przez 132 autobusy, z czego 75 (56,8%) napędzanych było sprężonym gazem ziemnym, a 57 (43,1%) olejem napędowym. Tabor ten składał się z 12 (9,1%) pojazdów wyprodukowanych w latach 1996-1999, 55 (41,6%) pojazdów wyprodukowanych w latach 2007-2009; 12 (9,1%) pojazdów wyprodukowanych w latach 2010-2012 i 53 (40,1%) pojazdów wyprodukowanych w latach 2013-2015.

[33] Z czego: dwa o normie spalania EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle), siedem o normie spalania EURO 3, 22 o normie spalania EURO 4, 26 o normie spalania EURO 5 i cztery o normie spalania EURO 6.

[34] Zwany dalej: ON.

[35] Z czego: 31 o normie spalania EEV, sześć o normie spalania EURO 6 i 37 o normie spalania EURO 6.

[36] W tym 24 napędzane ON i 37 napędzanych CNG.

[37] W tym 17 napędzanych ON i jeden napędzany CNG.

[38] W tym 20 napędzanych ON i 36 napędzanych CNG.

[39] Przebieg ogólny w tys. wozokilometrów.

[40] Z czego: w 2015 r. - 7 927 tys. km., w 2016 r. – 9 465 tys. km., w 2017 r. – 9 985 tys. km. I w 2018 r. – 9 865 tys. km.

[41] 4 517 tys. km z ogółu 7 927 tys. km wykonanych w tym roku przez przewozy autobusowe.

[42] 5 792 tys. km z ogółu 9 465 tys. km wykonanych w tym roku przez przewozy autobusowe.

[43] 5 805 tys. km z ogółu 9 985 tys. km wykonanych w tym roku przez przewozy autobusowe.

[44] 6 015 tys. km z ogółu 9 865 tys. km wykonanych w tym roku przez przewozy autobusowe

[45] Z czego: 1 087 Mg w 2015 r., 1 333 Mg w 2016 r., 1 171 Mg w 2017 r. i 1 258 Mg w 2018 r.

[46] Z czego: 2 141 872 m^3 w 2015 r., 2 865 379 m^3 w 2016 r., 2 854 146 m^3 w 2017 r., i 3 060 540 m^3 w 2018 r.

48,4% stanowiły autobusy niskoemisyjne, napędzane CNG (74 szt.), a 13,5% stanowiły pojazdy zeroemisyjne (21 trolejbusów). Tym samym, już na koniec 2018 r. Gmina spełniała wymogi udziału taboru zeroemisyjnego w użytkowanej flocie pojazdów, przewidziane w art. 68 ust. 4 *uoe* do uzyskania na dzień 1 stycznia 2023 roku.

(akta kontroli str. 76, 157)

3. Opracowanie pn. *„Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystywaniem pojazdów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach"* sporządzone zostało przez MZK w terminie[47] określonym w art. 72 *uoe*, tj. do 31 grudnia 2018 r. Jego zawartość odpowiadała wymogom art. 37 ust. 2 *uoe*, zawierając analizę finansowo-ekonomiczną, oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją szkodliwych substancji dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi, a także analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji.

(akta kontroli str. 160-271; 284-285)

W trakcie przygotowania *AKK*, zgodnie z wymogami określonymi w art. 37 ust. 3 *uoe*, zapewniło możliwość udziału społeczeństwa w opracowaniu tego dokumentu na zasadach określonych w ustawie z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*[48], m.in. poprzez publikację jej projektu na stronie internetowej[49] MZK w dniu 4 grudnia 2018 r. oraz zapewnienie możliwości zgłaszania do niego uwag.

(akta kontroli str. 277; 283)

Jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora ds. Rozwoju Zarządu Transportu Metropolitalnego, do wyłożonego do konsultacji społecznych *AKK* nie wniesiono uwag czy wniosków, a w dniu 31 grudnia 2018 r., zgodnie z art. 37 ust. 4 *uoe*, ww. opracowanie przekazano ministrom właściwym ds. energii, gospodarki i środowiska.

(akta kontroli str. 286-287)

W *AKK*[50] przeprowadzono, analizę dwóch możliwych do wdrożenia wariantów elektromobilności na obszarze działania MZK. Wariantu W_0 zakładającego, że w Gminie nie zostaną wprowadzone żadne zmiany dotyczące taboru w stosunku do stanu istniejącego w 2020 r. (tj. po dostarczeniu PKM-owi Tychy pojazdów, których zakup został dofinansowany środkami finansowanymi pochodzącymi z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 w ramach projektu *„Zakup nowoczesnego taboru autobusowego z napędem ekologicznym na potrzeby rozwoju transportu publicznego w podregionie tyskim"*) i wariantu W_1, w którym założono zakup i całkowite zastąpienie dotychczasowych autobusów autobusami elektrycznymi zasilanymi metodą plug-in wraz z niezbędną do ich obsługi infrastrukturą.

Dokonane w *AKK* analizy: środowiskowa[51], finansowo-ekonomiczna[52] i wrażliwości oraz potencjalnych ryzyk wskazywały, że wdrożenie systemu komunikacji miejskiej,

---

[47] Potwierdzenie wykonania prac zgodnie z treścią zamieszczoną na rachunkach nr 1/2018 z dnia 3 grudnia 2018 r.

[48] Dz. U. 2018 r. poz. 2081, ze zm. zwana dalej: *ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku.*

[49] https://mzktychy.ssdip.bip.gov.pl/prawo-i-prace-legislacyjne/analiz-elektromobilnosci.html

[50] Analiza została ona sporządzona w oparciu m.in. o następujące poradniki metodyczne: *Niebieską Księgę – Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach* – dokument opracowany w ramach inicjatywy JASPERS (2015 r.), *Analizę kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej – Vademecum Beneficjenta* wydane przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (2016 r.) oraz *Najlepsze praktyki w analizach kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków unijnych* – wydane przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (2014 r.). Podkreślić jednak należy, że *AKK* – zgodnie zakresem określonym w art. 37 ust. 2 *uoe* - uwzględniała jedynie koszty związane z ograniczeniem emisji szkodliwych gazów do atmosfery i nie uwzględniono w niej oszacowania korzyści społecznych wynikających ze spadku emisji halasu przez pojazdy elektryczne, mimo że ww. metodyki tego typu szacunki zalecają.

[51] W zawartej w *AKK* analizie środowiskowej wskazano, że *„wdrożenie elektromobilności na obszarze działania MZK realizuje cele ochrony środowiska. Jednym z nich jest poprawa stanu powietrza poprzez zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych*

opartego częściowo na taborze napędzanym sprężonym CNG i zeroemisyjnym - elektrycznym – w wielkościach zapewniających realizację zapisów *ustawy o elektromobilności* – jest nieopłacalne, zarówno pod względem finansowym[53], jak i społeczno-ekonomicznym, a wskaźnik korzyści społecznych[54] pokazywał, że wariant W_1 generowałby więcej nakładów niż możliwych do osiągnięcia korzyści.

(akta kontroli str. 233-250; 254-271)

We wnioskach z *AKK* stwierdzono, że koszty wprowadzenia do użytku pojazdów zeroemisyjnych przewyższą potencjalne korzyści, a planowany do osiągnięcia udział taboru zeroemisyjnego (trolejbusów) i niskoemisyjnego, opartego na autobusach napędzanych GNG, pozwoli Gminie na spełnienie warunków *ustawy o elektromobilności* bez zakupu autobusów elektrycznych i niezbędnej dla nich infrastruktury. Zwrócono przy tym uwagę, że „*w Polsce podstawowym źródłem wytwarzania energii elektrycznej są paliwa kopalne*" i wprowadzenie autobusów elektrycznych nie wpłynie na redukcję emisji CO_2.

(akta kontroli str. 242; 250)

4. *Plan transportowy* dla obszaru właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego Gminy Tychy, po opracowaniu *AKK* nie został zaktualizowany w terminie, o którym mowa w art. 80 *uoe*, tj. do 22 lutego 2019 r.

Zobowiązany do opracowania aktualizacji tego dokumentu był Zarząd Transportu Metropolitalnego[55], który z dniem 1 stycznia 2019 r. przejął obowiązki Miasta Tychy w zakresie organizowania transportu zbiorowego. Zastępca Dyrektora ZTM wyjaśnił, że w związku z przejęciem tych obowiązków przez ZTM od MZK Tychy, Międzygminnego Związku Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach oraz Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, aktualizacja *Planu transportowego*, odrębnie dla każdego z obszarów działania tych podmiotów byłaby nielogiczna, a dla jednego zintegrowanego obszaru Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii[56] powstałyby trzy plany. Stąd też „*wystąpiła konieczność opracowania nowego dokumentu*", który jest w trakcie przygotowywania, a jego przyjęcie planowane jest do końca 2019 r.

(akta kontroli str. 778-785)

5. W okresie objętym kontrolą, Gmina kontynuowała rozpoczęte w 2007 r. i określone w dokumentach strategicznych[57] działania w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oparte na modernizacji taboru trolejbusowego

---

z *transportu publicznego*". Wskazano również, że realizacja tych zadań przyczynia się do osiągnięcia celów uwzględnionych w dokumentach strategicznych państwa.

[52] Analiza ta miała za zadanie odpowiedzieć, czy jest opłacalne finansowo dokonanie wdrożenia elektromobilności przez MZK w wariancie W_1. Wykonana ona została z zastosowaniem metody zdyskontowanych przepływów pieniężnych (DFC), która uwzględnia zmianę wartości pieniądza w czasie oraz sumowania przepływów finansowych wytworzonych w kolejnych latach realizacji i funkcjonowania projektu. Wynikiem analizy jest wskazanie wielkości wskaźnika **FNPV** – finansowej zaktualizowanej wartości netto projektu oraz wskaźnika **FRR** – finansowej wewnętrznej stopy zwrotu projektu.

[53] Analizę finansową w *AKK* opracowano przyjmując, że: jej przedmiotem były realne przepływy pieniężne związane z wprowadzeniem systemu elektromobilności, dane finansowe przedstawiono w złotych i w cenach netto, przyjęto stopę dyskontową na poziomie 4%, wielkość przepływów finansowych oparto na podejściu przyrostowym polegającym na porównaniu różnic wartości pomiędzy wariantem W_0 i W_1 wprowadzającym elektromobilność, przyjęto linową stawkę amortyzacyjną na poziomie 20% dla taboru i 10% dla infrastruktury, przyjęto stawkę podatku VAT w wysokości 23%, przyjęto rok bazowy do wyliczeń 2020, a okres odniesienia ustalono na lat 10.

[54] Ekonomiczna wartość bieżąca (**ENPV**) – suma zdyskontowanych przepływów kosztów i korzyści związanych z inwestycją w przypadku realizacji projektu wprowadzenia autobusów elektrycznych był ujemny i wynosił **(-) 56 073 155,00 zł**. Ekonomiczna stopa zwrotu (**EIRR**) – stopa dyskontowa określająca ekonomiczny zwrot projektu wynosiła **(-) 41%**. Stosunek zdyskontowanych korzyści ekonomicznych do sumy zdyskontowanych kosztów ekonomicznych generowanych w całym okresie objętym *AKK* wyniósł **0,35**, co oznaczało, że realizacja projektu wprowadzenia autobusów elektrycznych jest nieefektywna ekonomicznie, gdyż korzyści społeczne nie zbilansują poniesionych nakładów i kosztów operacyjnych.

[55] Zwany dalej: *ZTM*.

[56] Zwana dalej *GZM*.

[57] *AKK, Strategia Rozwoju Miasta Tychy 2020+, Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego – Gminy Tychy, Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Tychy na lata 2014-2020 – aktualizacja; Zakup nowoczesnego taboru autobusowego z napędem ekologicznym na potrzeby rozwoju transportu publicznego w podregionie tyskim.*

i autobusowego[58]. Ich wynikiem było zaangażowanie spółek gminnych TLT i PKM w projekt, współfinansowany w 60,97% w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 priorytet VI – Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach, działanie 6.1. – Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach, obejmujący dofinansowanie zakupu 51 nowoczesnych autobusów zasilanych CNG (EURO 6), 10 mikrobusów zasilanych CNG (EURO 6), dwóch nowoczesnych elektrobusów i trzech trolejbusów.

W latach 2017-2019, organizatorzy publicznego transportu na terenie Gminy, realizując cele określone w dokumentach strategicznych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego, ogłosili 11[59] przetargów na zakup zero i niskoemisyjnego taboru, przy czym cztery z nich zostały unieważnione. W wyniku rozstrzygnięcia siedmiu przetargów zakupiono łącznie 68 sztuk taboru[60], z czego pięć[61] dla TLT i 63 dla PKM za łączną kwotę 91 777, 8 tys. zł. Zakupy te były zgodne z wariantem zakupu taboru, jaki uznano za najbardziej optymalny do realizacji w studium wykonalności dla projektu opracowanego w 2016 r. pn. „*Zakup nowoczesnego taboru autobusowego z napędem ekologicznym na potrzeby rozwoju transportu publicznego w podregionie tyskim*".

Wprawdzie 20 lutego 2017 r. Gmina podpisała z Ministrem Rozwoju i Finansów, Ministrem Energii, Polskim Funduszem Rozwoju S.A., Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Narodowym Centrum Badań i Rozwoju w Warszawie[62] list intencyjny w sprawie współpracy w zakresie rozwoju elektromobilności, jednakże żaden z opisanych powyżej zakupów nie został dofinansowany ze środków zdefiniowanego w tym liście systemu wsparcia finansowego.

(akta kontroli str. 221-222; 373, 452-453; 523-524; 536-542; 573-578; 721-725; 745-753; 759-761)

6. Dnia 30 czerwca 2017 r. Gmina zawarła z NCBR porozumienie w sprawie jej udziału w programie „*Bezemisyjny Transport Publiczny*", a bezpośrednim partnerem, reprezentującym w nim Gminę była spółka TLT. Porozumienie to - jak wyjaśnił Prezydent Miasta - nadal obowiązuje, a jego przedmiotem jest m.in. ogłoszenie przetargu przez NCBR na dostawę wyspecyfikowanych przez TLT trzech pojazdów zeroemisyjnych. Prezes TLT wyjaśnił, że ww. postępowanie przetargowe zostało ogłoszone w dniu 15 lipca 2019 r. i jest drugim, po unieważnionym w dniu 10 czerwca 2019 r. przetargu na zadanie pn. „*Opracowanie i dostawa typoszeregu innowacyjnych pojazdów bezemisyjnego transportu publicznego*". Zaznaczył przy tym, że to przesunięcie w czasie nie miało istotnego wpływu na rozwój elektromobilności w Tychach.

(akta kontroli str. 721; 746; 748-753)

7. *Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Tychy na lata 2014-2020* wraz z jego aktualizacjami[63], będący kluczowym dokumentem strategicznym w zakresie działań

---

[58] W latach 2007-2013 z udziałem środków pochodzących z Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwój Regionalnego, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego Gmina zakupiła 15 nowoczesnych trolejbusów niskopodłogowych i wykonała przebudowę trolejbusowej sieci trakcyjnej. Wybudowała też parkingi „Park&Ride" w sąsiedztwie stacji kolejowych Tychy Lodowisko i Tychy Główne, a także zakupiła 36 sztuk niskopodłogowych autobusów marki MAN Lion's City (6 sztuk przegubowych klasy MEGA oraz 30 sztuk standardowych klasy MAXI) wyposażonych w ekologiczne silniki zasilane CNG, klasy EURO 6. Ponadto, w ramach zadania Szybka Kolej Regionalna Tychy – Dąbrowa Górnicza Eta I Tychy Miasto – Katowice, wybudowano trzy nowe przystanki kolejowe Tychy Lodowisko, Tychy Grota Roweckiego, Tychy Bielska oraz wykonano modernizację istniejącego Tychy Zachodnie wraz z budową infrastruktury (wiaty, monitoring, automaty biletowe), w tym dla osób niepełnosprawnych (windy pochylnie).

[59] Z czego: PKM – dziewięć, a TLT – dwa.

[60] W tym dwa pojazdy serwisowe.

[61] Z czego trzy trolejbusy i dwa elektrobusy.

[62] Zwane dalej NCBR.

[63] *Plan* przyjęto uchwałą Rady Miasta nr XII/175/15 z dnia 25 czerwca 2015 r. i aktualizowano: w dniu 31 marca 2016 r. – uchwałą Rady Miasta nr XIX/345/16, 19 grudnia 2016 r. uchwałą Rady Miasta nr XXIX/486/16, 25 maja 2017 r. uchwałą Rady Miasta nr XXXVII/573/17 oraz w dniu 22 listopada 2018 r. uchwałą Rady Miasta nr II/28/18.

zmierzających do ograniczania zanieczyszczeń powietrza pochodzenia antropogenicznego, w tym pochodzących z transportu, wraz ze sporządzonym w grudniu 2016 r. studium wykonalności dla projektu pn. „*Zakup nowoczesnego taboru autobusowego z napędem ekologicznym na potrzeby rozwoju transportu publicznego w podregionie tyskim*" stanowiły podstawę dla działań podejmowanych w Gminie na rzecz ograniczania zanieczyszczeń pochodzących z transportu, w tym zbiorowego transportu publicznego.

(akta kontroli str. 471-655)

W planie tym, w obszarze *Transport*, przewidziano 11 działań[64] obniżających oddziaływanie negatywnych skutków transportu miejskiego na środowisko, polegających m.in. na zakupie nowoczesnego taboru autobusowego z napędem ekologicznym na potrzeby rozwoju transportu publicznego w podregionie tyskim. Wskazano w nim również, że ich realizacja do 2020 r. wpłynie na ograniczenie zapotrzebowania na energię, a co za tym idzie również zmniejszenie emisji CO_2 do środowiska o odpowiednio 51 393 MWh/rok i 13 581 $MgCO_2$/rok, z czego zakup taboru ograniczy zużycie energii i emisję CO_2 o odpowiednio 639 MWh/rok (tj. o 1,2%) i 171 $MgCO_2$/rok (tj. o 1,3%).

W latach 2015-2019 (do końca I półrocza), realizacja priorytetowych działań w zakresie transportu publicznego pozwoliła na utrzymanie na wysokim poziomie udziału niskoemisyjnych autobusów napędzanych CNG w ogólnej liczbie taboru obsługującego linie autobusowe. Udział ten w poszczególnych latach wyniósł: w 2015 r. – 76/132 (57,6%), w 2016 r. – 74/133 (55,6%), w 2017 r. – 75/137 (54,7%), w 2018 r. – 75/134 (56,0%), a na dzień 30 czerwca 2019 r. – 86/145 (59,3%).

(akta kontroli str. 524; 766-767)

W efekcie tego, mimo wzrostu o 24,5% liczby przejechanych wozokilometrów z 7 927 tys. w 2015 r. do 9 865 w 2018 r., spadła, w przeliczeniu na przejechane każde 100 km, emisja do środowiska takich szkodliwych substancji jak:

- dwutlenku węgla z 96,14 kg/100 km na koniec 2015 r. do 96,01 kg/100 km na koniec 2018 r.;
- tlenku węgla z 53,23 g/100 km na koniec 2015 r. do 50,64 g/100 km na koniec 2018 r.,
- tlenku azotu z 22,49 g/100 km na koniec 2015 r. do 17,02 g/100 km na koniec 2018 r.;
- pyłów $PM_{10\ i\ 25}$ z 1,56 g/100 km na koniec 2015 r. do 0,98 g/100 km na koniec 2018 r.

(akta kontroli str. 155; 159)

Powyższe dane świadczą o tym, że podjęte przez Gminę działania przyczyniły się do spadku emisji szkodliwych gazów i zanieczyszczeń powietrza, jakie powstają w związku z realizacją zbiorowego transportu publicznego, co było głównym celem przyjętym w jej ww. dokumentach strategicznych.

Stwierdzone nieprawidłowości

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

---

[64] 1) Inteligentny System Zarządzania i Sterowania Ruchem w Tychach, 2) Przebudowa ciągu pieszego N-O – etap 1., 3) Utworzenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w Tychach, jako elementu systemu sterowania ruchem, 4) Budowa ścieżek z oświetleniem i zagospodarowanie zieleni w Parku Południowym, 5) Zakup nowoczesnego taboru autobusowego z napędem ekologicznym na potrzeby rozwoju transportu publicznego w podregionie tyskim, 6) Rozwój inteligentnych systemów transportowych – rozszerzenie Projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych o komunikację miejską organizowaną przez MZK w Tychach, 7) Budowa farmy fotowoltaicznej na potrzeby trakcji trolejbusowej, 8) Budowa bezkolizyjnego węzła drogowego w rejonie ul. Turyńskiej i ul. Oświęcimskiej wraz z przebudową ul. Oświęcimskiej w Tychach, 9) Realizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim, 10) Przebudowa transportu publicznego w Tychach – budowa parkingów wielopoziomowych, 11) Modernizacja infrastruktury drogowej na terenie Tychów.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia podejmowane przed i w okresie objętym kontrolą przez Gminę działania na rzecz rozwoju zero i niskoemisyjnej komunikacji miejskiej. Działania te przyczyniły się do redukcji do atmosfery szkodliwych związków emitowanych przez środki komunikacji miejskiej, co było jednym z priorytetów określonych w dokumentach strategicznych Gminy. Pozytywnie NIK ocenia również zapewnienie przez Gminę na dzień 31 grudnia 2018 r. udziału taboru zeroemisyjnego na poziomie 13,6% w komunikacji miejskiej, a tym samym przekroczenie oczekiwań ustawodawcy w tym zakresie, który w art. 68 ust. 4 *uoe* przyjął, że jednostka samorządu terytorialnego obowiązana jest do zapewnienia na dzień 1 stycznia 2023 r. udziału tego typu taboru na poziomie 10%.

Gmina wywiązała się również z określonego w art. 37 ust. 1 *uoe* obowiązku sporządzenia do 31 grudnia 2018 r. analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem - przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej - autobusów zeroemisyjnych. Opracowanie takie sporządzone zostało przez MZK, a jego zawartość odpowiadała wymogom art. 37 ust. 2 *uoe* i zawierała analizę finansowo-ekonomiczną, oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją szkodliwych substancji dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi, a także analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji.

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

1. Według stanu na dzień 30 czerwca 2019 r., Urząd posiadał dziewięć pojazdów samochodowych, przy czym żaden z nich nie był pojazdem elektrycznym. Jak wyjaśnił Prezydent, wielkość ww. floty nie ulegnie zmianie do 1 stycznia 2020 r., a Urząd nie będzie w najbliższym czasie dokonywał zakupu pojazdów elektrycznych ze względu na ich wysoką cenę oraz stosunkowo mały zasięg.

(akta kontroli str. 75)

2. Prezydent Miasta wyjaśnił, że analizy w zakresie potrzeb związanych z wypełnieniem obowiązku wykonywania przez Gminę zadań publicznych z użyciem pojazdów elektrycznych w sposób określony w art. 68 ust. 3 *uoe*, w związku ze zmianami ram czasowych ich wprowadzenia, zostaną przeprowadzone w 2021 r. Z tego też powodu nie dokonano przeglądu obowiązujących umów, w oparciu o które Gmina realizuje swoje zadania. Wynika to też z faktu, że zgodnie ze wspomnianą wyżej zmianą przepisów, ich wejście w życie spowoduje obligatoryjne wygaśniecie tych umów z dniem 31 grudnia 2021 r. w przypadkach, gdy podmiot świadczący usługi na rzecz Gminy nie zapewni ustawowego poziomu udziału pojazdów elektrycznych. Prezydent wyjaśnił też, że do chwili obecnej Gmina nie oszacowała wpływu realizacji ww. obowiązku na koszty wykonywania zadań publicznych w roku 2020 i latach następnych.

(akta kontroli str. 140-141)

Według stanu na 30 czerwca 2019 r. zadania publiczne[65] realizowane były przez Gminę samodzielnie lub w drodze zlecenia podmiotowi zewnętrznemu z wykorzystaniem łącznie 139 pojazdów samochodowych, z czego cztery napędzane były sprężonym gazem ziemnym (2,9%), a siedem było pojazdami elektrycznymi (5,0%).

(akta kontroli str. 142-144)

[65] Z wyjątkiem zbiorowego transportu publicznego.

3. Gmina dochowała obowiązku wynikającego z art. 38 *uoe* i terminowo przedłożyła ministrowi właściwemu ds. energii informacje za lata 2017 i 2018 o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów. Zgodnie z nimi, udział ten - według stanu na 31 grudnia 2017 r. wynosił: 0% we flocie samorządu terytorialnego i 60,38% we flocie pojazdów obsługujących komunikację zbiorową, natomiast na 31 grudnia 2018 r. odpowiednio: 0% i 61,25%.

(akta kontroli str. 7-8)

Stwierdzone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Gmina nie podjęła do czasu zakończenia czynności kontrolnych działań mających na celu przygotowanie się do realizacji od dnia 1 stycznia 2022 r. obowiązków wynikających z art. 68 ust. 2 i 3 *uoe* oraz 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 przeanalizowania zawartych przez Gminę umów na wykonywanie zadań publicznych pod kątem możliwości ich wygaśnięcia z dniem 31 grudnia 2021 r. oraz na zasadność oszacowania skutków finansowych wejścia w życie ww. regulacji, tak by mogły one zostać racjonalnie uwzględnione w założeniach budżetowych Gminy na lata następne.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Katowicach. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Katowice, 28 stycznia 2020 r.

Kontroler

[redacted]

Specjalista kontroli państwowej.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach

[redacted]