

URZĄD MIEJSKI W RADOMIU
BIURO KONTROLI

WPLYWNO
DNIA: 25.09.2019

L.dz. 1560

Podpis: *[signature]*



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Warszawie

koordynacja 25.09.2019

URZĄD MIEJSKI W RADOMIU
Sekretariat Prezydenta Miasta

WPLYWNO
DNIA: 2019-09-24

L.dz. 11914

Podpis: *[signature]*

LWA.410.015.02.2019

URZĄD MIEJSKI W RADOMIU
BIURO OBSŁUGI MIEZKAN...
WPLYWNO
DNIA: 2019-09-24

L.dz. 4588

Podpis: *[signature]*

Pan
Radosław Witkowski
Prezydent Miasta Radomia
Urząd Miejski w Radomiu
ul. Jana Kilińskiego 30, 26-600 Radom

*P.A. KAWIDA
R 24/09/19*

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/19/020 – Wsparcie rozwoju elektromobilności

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Warszawie
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 57 72, F +48 22 444 57 62
lwa@nik.gov.pl
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana

Urząd Miejski w Radomiu¹
ul. Jana Kilińskiego 30, 26-600 Radom

Kierownik jednostki kontrolowanej

Radosław Witkowski, Prezydent Miasta Radomia², od 9 grudnia 2014 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 Kontroli³

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie

Kontroler

Inga Piotrowska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWA/123/2019 z 24 lipca 2019 r.

(akta kontroli tom I str. 1-2)

¹ Dalej: Urząd.

² Dalej: Prezydent.

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

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

W latach 2016-2019 w Gminie Miasta Radom⁵ podejmowano działania na rzecz rozwoju elektromobilności, w tym zeroemisyjnego transportu publicznego. Zainicjonowano także działania promujące zeroemisyjny transport, współpracując ze spółkami energetycznymi w zakresie budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych. W 2015 r. ustanowiono preferencyjną stawkę opłat za parkowanie samochodów elektrycznych i hybrydowych w strefie płatnego parkowania. Analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej sporządzono terminowo i zgodnie z wymogami art. 37 ust. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁶, natomiast nie dokonano aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Radomia na lata 2013-2020, w zakresie i terminie określonym w art. 80 ww. ustawy.

Podejmowano również działania na rzecz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu zbiorowego na środowisko poprzez wymianę posiadanego taboru na pojazdy spełniające najwyższe normy czystości spalin.

W niewielkim stopniu podjęto działania mające na celu zapewnienie od 1 stycznia 2022 r. 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie Urzędu oraz wykorzystania pojazdów zero - i niskoemisyjnych do wykonywania zadań publicznych innych niż publiczny transport zbiorowy, stosownie do art. 68 ust. 2 i 3 ustawy o elektromobilności. Przy zlecaniu zadań publicznych w Gminie wymagano od wykonawców tych zadań spełnienia warunku w zakresie udziału co najmniej 10% pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych.

W 2019 r. przedłożono Ministrowi Energii sprawozdanie w zakresie liczby i udziału procentowego pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym użytkowanej floty pojazdów, po upływie 195 dni od terminu określonego w art. 38 ustawy o elektromobilności.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1. Zadania związane z rozwojem elektromobilności określono w przyjętych uchwałą Rady Miejskiej w Radomiu, następujących dokumentach:

- Planie gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Radomia⁷, w którym ustalono m.in. następujące cele: „Ograniczenie emisji CO₂ oraz emisji zanieczyszczeń z instalacji wykorzystywanych na terenie miasta, a także emisji pochodzącej z transportu, spełnienie norm w zakresie jakości powietrza” (nr 2) oraz „Promocja i realizacja wizji zrównoważonego transportu - z uwzględnieniem transportu publicznego i indywidualnego” (nr 10). Sposób realizacji powyższych celów określono w karcie przedsięwzięcia (nr RAD0025) jako zadanie pod nazwą „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym”. W ramach tego przedsięwzięcia przewidziano zakup 50 szt. autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową stacji zasilającej na terenie operatora komunalnego MPK Sp. z o.o. oraz budową niezbędnej infrastruktury

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

⁵ Dalej: Gmina.

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

⁷ Uchwała nr 193/2015 z dnia 5 października 2015 r., zmieniona uchwałą nr 282/2016 z dnia 29 lutego 2016 r., dalej: PGN.

zasilającej na 22 pętach końcowych i na około 20 przystankach pośrednich (węzłowych). Okres realizacji tego zadania wyznaczono na lata 2017-2020;

- Programie rewitalizacji Gminy Miasta Radomia na lata 2014-2023⁸, w którym wśród planowanych do realizacji zadań ujęto przedsięwzięcie „Poprawa układu komunikacyjnego oraz obniżenie niskiej emisji w Śródmieściu” (nr 20), w ramach którego przewidziano m.in. zakup 24 szt. pojazdów elektrycznych wraz z infrastrukturą oraz 16 szt. autobusów zasilanych CNG na potrzeby komunikacji miejskiej. Przyjęty okres realizacji tego przedsięwzięcia ustalono na lata 2016-2018.

(akta kontroli tom I str. 243-711, tom III str. 1, 3, 44, 72-73)

Odnosząc się do rozbieżnych założeń w zakresie planowanej liczby zakupu pojazdów elektrycznych (50 szt. - PGN i 24 szt. - Program rewitalizacji) i zakupie 10 szt. autobusów elektrycznych (dostawa w 2020 r.), Prezydent wyjaśnił, iż PGN uchwalono wcześniej (w 2015 r.) niż Program rewitalizacji (w 2016 r.), stąd zmieniono założenia co do liczby zakupu autobusów elektrycznych - z 50 na 24 szt. Główną przyczyną tych zmian był wysoki koszt zakupu takich pojazdów oraz ograniczone środki finansowe, jakimi dysponuje Gmina. Z uwagi na pozyskanie środków z Unii Europejskiej, najbliższe plany zakupowe dotyczą 10 szt. autobusów. Kolejne zakupy będą realizowane tylko w przypadku uzyskania dofinansowania zewnętrznego. Zakup w ramach projektu unijnego 10 szt. autobusów zeroemisyjnych poprzedzono analizą możliwości zastosowania taboru elektrycznego i stosownej infrastruktury towarzyszącej na konkretnych liniach autobusowych. Ustalono, że wyżej wskazana liczba autobusów elektrycznych będzie wystarczająca do obsługi ujętych w projekcie tras komunikacyjnych.

Ponadto Prezydent wyjaśnił, iż wartość dofinansowania, o które aplikowała Gmina, w znacznej części wyczerpywała dostępną w konkursie alokację. Stąd zwiększenie ilości planowanego do zakupu taboru było na etapie aplikowania niewskazane. Gmina uzyskała dofinansowanie dopiero po zwiększeniu alokacji dla przedmiotowego konkursu. Zarówno PGN, jak i Program Rewitalizacji są dokumentami wieloletnimi, stąd spełnienie założonych w nich wskaźników nie musiało nastąpić jednorazowo poprzez realizację jednego projektu unijnego. Ponadto o zakup kolejnych autobusów elektrycznych (9 szt.) ubiega się sama spółka MPK.

(akta kontroli tom III str. 524-525, 532)

W dniu 9 grudnia 2013 r. Rada Miejska w Radomiu uchwaliła⁹ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Radomia na lata 2013-2020¹⁰. Jego głównym celem było zapewnienie funkcjonowania transportu zbiorowego w przewozach według zasad zrównoważonego rozwoju transportu¹¹. Cele szczegółowe obejmowały: zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej; zidentyfikowanie potrzeb przewozowych; określenie zasad finansowania usług przewozowych; określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu; ustalenie zasad organizacji rynku przewozów; określenie standardów usług przewozowych użyteczności publicznej; organizację systemu informacji dla pasażerów.

Przyjęto założenie, iż organizator miejskiego transportu zbiorowego preferuje pojazdy proekologiczne, w szczególności z napędem: hybrydowym, elektrycznym, zasilanym biopaliwami, gazowym i innym napędem zapewniającym niskoemisyjność

⁸ Uchwała nr 346/2016 z dnia 29 sierpnia 2016 r., dalej: Program rewitalizacji.

⁹ Uchwałą nr 641/2013.

¹⁰ Dalej: Plan transportowy.

¹¹ Polegające na udziale transportu zbiorowego w przewozach na poziomie nie mniejszym niż 50%, wzrost udziału pojazdów w transporcie zbiorowym spełniających najwyższe normy czystości spalin.

(nowe autobusy miały spełniać normy czystości spalin EURO - 6). W ramach planowanych inwestycji taborowych przewidywano zakup przez Miasto 8 szt. autobusów zasilanych CNG (w ramach projektu „Poprawa systemu transportu publicznego w Radomiu przez zakup nowego taboru oraz rozbudowę infrastruktury towarzyszącej”) i 12 szt. hybrydowych autobusów zasilanych CNG (złożony wniosek aplikacyjny w Programie „Gazela”)¹².

(akta kontroli tom II str. 1-106, tom III str. 1, 4, 44)

2. Gmina nie współpracowała z Ministrem Energii w zakresie realizacji działań nr 3 i 4¹³ ujętych w załączniku nr 2 do Planu Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia przyszłości”¹⁴.

(akta kontroli tom III str. 184)

Jak wynika z wyjaśnień Prezydenta, przed wejściem w życie ustawy o elektromobilności Gmina zaaplikowała o środki z UE¹⁵ w zakresie obejmującym wsparcie, o którym mowa w działaniach nr 4 załącznika nr 2 do Planu Rozwoju Elektromobilności. W związku z tym, że przy realizacji umów z dofinansowaniem UE wymagany jest wkład własny, nie zdecydowano się na współpracę z Ministerstwem Energii, z uwagi na ograniczone środki finansowe, jakimi dysponuje Gmina. Nie nawiązano współpracy z Ministerstwem Energii w zakresie działań, o których mowa w załączniku nr 2 działanie 3 ww. Planu, ponieważ Miasto nie jest podmiotem odpowiedzialnym za budowę ogólnodostępnych punktów ładowania, o których mowa w art. 60 ustawy o elektromobilności. Podjęto współpracę w tym zakresie z PGE Dystrybucja S.A. oraz PGE Nowa Energia Sp. z o.o.

Ponadto Prezydent poinformował, iż Gmina złożyła 04.02.2019 r. do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wniosek o dofinansowanie w formie dotacji pn. „Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miasta Radomia” w ramach programu priorytetowego „Ochrona atmosfery GEPARD II – transport niskoemisyjny Część 2) Strategia rozwoju elektromobilności”¹⁶.

(akta kontroli tom III str. 182-185, 467-522)

3. W Gminie nie ma publicznych, dostępnych punktów ładowania samochodów elektrycznych. Liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych w Gminie¹⁷ (z wyłączeniem autobusów miejskich) wynosiła po 2 według stanu na 31 grudnia 2017 r. i 30 czerwca 2019 r. oraz 4 na 31 grudnia 2018 r. W 2016 r. nie było zarejestrowanych tego typu samochodów.

(akta kontroli tom II str. 616-623)

Gmina podjęła współpracę ze spółkami energetycznymi (PGE Dystrybucja S.A. i PGE Nowa Energia sp. z o.o.) w celu ustalenia liczby i lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania wraz z liczbą planowanych do zainstalowania w nich punktów ładowania z uwzględnieniem mocy każdego z tych punktów¹⁸.

¹² Opis realizacji podjętych działań ujęto w obszarze drugim wystąpienia.

¹³ Nazwa działań: nr 3 - Zastosowanie miękkich instrumentów wsparcia i nr 4 - Dopłaty do autobusów elektrycznych, ujętych w ramach realizacji celu – Stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności Polaków.

¹⁴ Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości”, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 marca 2017 r., dalej: Plan rozwoju elektromobilności.

¹⁵ O których mowa w wyjaśnieniach Prezydenta w pkt. 1 wystąpienia.

¹⁶ Pierwotnie przewidywany okres realizacji projektu to III kwartał 2019 r. Jednak ze względu na przedłużającą się ocenę konkursu, ulegnie zmianie okres realizacji na III kwartał 2020 r. Zadanie polega na stworzeniu kompleksowej strategii rozwoju elektromobilności w Gminie zawierającej diagnozę oraz wskazującą kluczowe działania w obszarze rozwoju transportu zeroemisyjnego. Strategia ta będzie zawierać możliwe do wdrożenia rozwiązania z zakresu technologii smart city, określać będzie strukturę organizacyjną planowania i wdrażania strategii, uwzględni dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych. Istotnym elementem dokumentu będą planowane działania edukacyjne i promocyjne.

¹⁷ Prezydent poinformował, iż w systemie CEP nie ma możliwości zaewidencjonowania źródła zasilania typu „plug-in”, w związku z powyższym nie można wskazać takich pojazdów.

¹⁸ W art. 60 ust. 1 pkt 3 ustawy o elektromobilności, określono, iż w gminie o liczbie mieszkańców wyższej niż 150 000, w których zostało zarejestrowanych, co najmniej 95 000 pojazdów samochodowych i na 1000

W czerwcu 2019 r. Urząd przesłał spółce PGE Dystrybucja S.A. listę 78 potencjalnych lokalizacji ogólnodostępnych punktów ładowania. Po dokonaniu oceny, przez spółkę pod kątem możliwości zapewnienia stosownej mocy przyłączeniowej wskazano, iż w przypadku 11 lokalizacji nie ma takiej możliwości, z uwagi na braki w infrastrukturze. W pozostałych lokalizacjach (67) wskazano, iż możliwa jest budowa tych stacji, tj. jedno lub dwustanowiskowych stacji ładowania o mocy przyłączeniowej w przedziale 75-150 kW (24 lokalizacje) oraz czterostanowiskowych stacji ładowania o mocy przyłączeniowej wynoszącej co najmniej 150 kW (43).

(akta kontroli tom III str. 534-543)

Prezydent wyjaśnił, iż w dniu 29 maja br. odbyło się spotkanie robocze pomiędzy władzami miasta a przedstawicielami powyższych spółek, w trakcie którego ustalono warunki współpracy w ramach wyznaczenia potencjalnych lokalizacji ogólnodostępnych punktów ładowania, które miałyby zostać zbudowane i następnie obsługiwane przez spółki należące do grupy kapitałowej PGE. Przedstawiciele spółek wyrazili wolę budowy 25-50 stacji ładowania, w których łącznie znajdowałoby się nie mniej niż 100 punktów (stanowisk) ładowania. Obecnie prowadzona jest analiza stanu prawnego nieruchomości, które PGE Dystrybucja określiła jako odpowiednie do budowy stacji ładowania. Po dokonaniu ww. analiz i ostatecznemu zatwierdzeniu tych uzgodnień, miasto planuje zawarcie umowy ze spółkami grupy kapitałowej PGE Nowa Energia sp. z o.o. na budowę stacji ładowań z instalacją punktów ładowania. Koszt budowy mają pokryć wymienione spółki. Obecnie nie jest możliwe dokładnie określenie terminu zarówno budowy tych punktów, jak i podpisania umów w tym zakresie.

(akta kontroli tom III str. 523, 526-527)

4. Gmina nie podejmowała działań w zakresie stworzenia w obrębie miasta Radomia „strefy czystego transportu”¹⁹ oraz nie przeprowadzała analiz pod kątem stworzenia takiej strefy.

(akta kontroli tom III str. 185)

Jak wyjaśnił Prezydent, z uwagi na małą liczbę zarejestrowanych samochodów nisko - i zeroemisyjnych w Radomiu, które mogłyby korzystać z bezpłatnego wjazdu w taką strefę, prowadzone są działania w kierunku rozszerzenia i uszczelnienia obecnie funkcjonującej w Radomiu strefy płatnego parkowania, której założenia częściowo są zbieżne z założeniami SCT, bowiem obie strefy mają na celu ograniczenie ruchu samochodowego w wybranych częściach miasta, a tym samym zmniejszenie ilości emisji spalin z transportu drogowego.

(akta kontroli tom III str. 182, 185)

5. Gmina, celem promocji użytkowania przez mieszkańców zero - i niskoemisyjnych środków transportu, w 2015 r. przy ustalaniu Strefy Płatnego Parkowania²⁰ wprowadziła tzw. abonament ECO.

(akta kontroli tom III str. 185-186, 192-200)

Prezydent poinformował, że Gmina prowadzi inne działania²¹, bardziej ukierunkowane na zwiększenie ekologicznej świadomości użytkowników pojazdów,

mieszkańców przypada, co najmniej 400 pojazdów samochodowych, minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych do dnia 31 grudnia 2020 r. w ogólnodostępnych stacjach ładowania, zlokalizowanych w gminie wynosi 100.

¹⁹ Dalej: SCT.

²⁰ Uchwała nr 180/2015 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 31 sierpnia 2015 r. w sprawie ustalenia Strefy Płatnego Parkowania, wysokości stawek opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w Strefie, wysokości opłaty dodatkowej oraz określenia sposobu pobierania tych opłat w mieście Radom, zmieniona uchwałą nr 316/2016 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 30 maja 2016 r.

²¹ W zakresie przygotowania i przeprowadzenia kampanii społecznych związanych z efektywnym i ekologicznym transportem poprzez promocję zachowań kierowców samochodów w zakresie oszczędnej jazdy samochodem dające korzyści m.in. ekologiczne. Zadanie realizowane było poprzez cykliczne kampanie informacyjne,

gdyż wysoka cena nabycia samochodów elektrycznych w stosunku do dochodów mieszkańców Radomia skutkuje małym zainteresowaniem ich zakupem. Ponadto nie jest rozwinięta sieć stacji doładowań pojazdów elektrycznych w mieście. Gmina podjęła współpracę w tym zakresie ze spółkami energetycznymi i jest na etapie uzgadniania lokalizacji takich punktów w mieście.

(akta kontroli tom III str. 182, 185-188)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

W dokumentach strategicznych, przyjętych przez Radę Miejską w Radomiu, zawarto cele dotyczące rozwoju elektromobilności na terenie Gminy polegające na wprowadzeniu w komunikacji miejskiej transportu zeroemisyjnego. W okresie objętym kontrolą Gmina podjęła działania na rzecz promowania zeroemisyjnego transportu w ramach współpracy ze spółkami energetycznymi w zakresie budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych, a także w 2015 r. wprowadziła tzw. abonament ECO za parkowanie dla użytkowników samochodów elektrycznych i hybrydowych.

OBSZAR

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

Opis stanu
faktycznego

1. Organizatorem radomskiej komunikacji miejskiej jest Prezydent. Zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego wykonuje Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu²². Przedmiotem działania MZDiK²³ jest m.in. planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym na terenie miasta oraz gmin, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne²⁴.

Zadania na świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w ramach sieci komunikacyjnej MZDiK realizowane są na podstawie zawartych przez Gminę umów z następującymi operatorami:

- wewnętrznym (z 100% udziałem Gminy w kapitale zakładowym spółki): Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Radomiu Sp. z o.o.²⁵,
- zewnętrznymi: Michalczewski Sp. z o.o. z/s w Radomiu²⁶ oraz konsorcjum firm pn. Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. (lider konsorcjum) i Irex-4 Sp. z o.o.²⁷.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2015 i 2018 r. liczba linii komunikacyjnych stałych dziennych wynosiła 25, o długości odpowiednio: 347,4 km i 354 km. Większość linii komunikacyjnych (17 o długości - 233,2 km w 2015 r. i 235 km w 2018 r.) obsługiwało MPK. Pozostałe 8 linii (o długości 114,2 km) na koniec 2015 r. obsługiwał jeden operator zewnętrzny. Od 2016 r. linie te obsługiwało dwóch

spotkania z mieszkańcami Radomia (festyny), rajdy rowerowe, plakaty promujące alternatywne rozwiązania (korzystanie z rowerów i autobusów komunikacji miejskiej w miejsce samochodów osobowych). Kolejnym działaniem w tym zakresie jest funkcjonowanie Karty Miejskiej, której celem jest zachęcenie mieszkańców Radomia do korzystania z komunikacji zbiorowej poprzez jej aspekty dostępności, ekonomiczne i ekologiczne. Innym zadaniem rozpoczętym w 2017 r. promującym zrównoważony transport jest tzw. Radomski Rower Miejski, w ramach którego mieszkańcy Radomia mają do dyspozycji 27 stacji i 270 rowerów.

²² Wyodrębniona jednostka organizacyjna Gminy Miasta Radomia, działająca w formie jednostki budżetowej. Dalej: MZDiK.

²³ Zgodnie ze statutem nadanym uchwałą nr 579/2013 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 26 sierpnia 2013 r.

²⁴ W sprawie powierzenia Gminnie Miasta Radomia zadań Gmin (Skaryszew, Gózd, Jedlnia-letnisko, Jastrzębia, Kowala i Zakrzew) w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

²⁵ Dalej: MPK. Umowa nr BI/7/2012 o świadczenie usług publicznych w zakresie komunikacji miejskiej z dnia 05.06.2012 r. zmieniona aneksami.

²⁶ Umowy: nr 12/2008 z dnia 28.02.2008 r. (zmieniona aneksami), nr 3/BI/2014 z dnia 28.02.2014 r. (zmieniona aneksami) i nr 050/BI/2017 z dnia 27.11.2017 r. (zmieniona aneksem).

²⁷ Umowa nr 6/BI/2016 z dnia 04.03.2016 r. (zmieniona aneksami).

operatorów. Według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. jeden z nich obsługiwał 5 linii o długości 72,6 km, a drugi - 3 linie (46,4 km).

Na koniec 2018 r. liczba eksploatowanych autobusów w Gminie wynosiła 183 i uległa zmniejszeniu o 15 autobusów w stosunku do końca 2015 r. (było 198 autobusów). MPK dysponował większością tych autobusów odpowiednio na koniec 2015 r. - 142 i 2018 r. - 126, z czego 38 autobusów zasilanych było gazem (CNG). Pozostałe należały do operatorów zewnętrznych i według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. było ich 57 (wszystkie zasilane olejem napędowym).

Na 31 grudnia 2018 r. normy emisji spalin EURO - 6 spełniało 36,6% autobusów (na koniec 2015 r. - 4,0%), a EURO 5 - 22,4% pojazdów (2015 r. - 19,6%), pozostałe spełniały normy emisji spalin EURO 2 - 4 (w 2015 r. również EURO 1).

W latach 2015-2018 w Radomiu nie użytkowano autobusów zeroemisyjnych i hybrydowych.

(akta kontroli tom II str. 629, 633, 644-677, tom III str. 59-60, 182, 188-189, 201-462)

2. Analiza kosztów i korzyści²⁸, o której mowa w art. 37 ust. 1 ustawy o elektromobilności, została sporządzona do dnia 31 grudnia 2018 r., zgodnie z art. 72 ww. ustawy. Analiza zawierała wszystkie elementy wymagane art. 37 ust. 2 ustawy o elektromobilności²⁹.

Gmina³⁰ zapewniła możliwość udziału społeczeństwa w opracowaniu Analizy na zasadach określonych w dziale III rozdziały 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko³¹. W okresie konsultacji społecznych³², w dniach od 15 listopada 2018 r. do 6 grudnia 2018 r., nie wpłynęły uwagi ani wnioski obywateli do projektu Analizy.

W dniu 31 grudnia 2018 r. Analizę przekazano Ministrowi Energii, Ministrowi Przedsiębiorczości i Technologii oraz Ministrowi Środowiska, zgodnie z art. 37 ust. 4 ustawy o elektromobilności.

(akta kontroli tom III str. 1, 4-5, 44-169)

3. Analiza zawierała wariant bazowy (wymiana taboru na używany) oraz dwa warianty zmian wyposażenia taboru komunikacji miejskiej w Radomiu:

- wariant konwencjonalny, w którym założono realizację polityki sukcesywnej wymiany taboru na nowe pojazdy zasilane olejem napędowym oraz CNG, a także na pojazdy elektryczne w zakresie przyjętym w realizowanym projekcie,
- wariant elektryczny, w którym założono sukcesywną wymianę na pojazdy elektryczne wszystkich posiadanych autobusów z napędem Diesla³³.

²⁸ Związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych dla Gminy Miasta Radomia, dalej: AKK lub Analiza.

²⁹ AKK sporządzono w oparciu o przewodnik Zasady opracowania wymaganej ustawą o elektromobilności paliwami alternatywnymi analizy korzyści i kosztów związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej. Praktyczny przewodnik dla samorządów, opracowany w czerwcu 2018 r. z inicjatywy Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, jako Partnera Merytorycznego Programu E-bus.

³⁰ Zgodnie z art. 37 ust. 4. ustawy o elektromobilności.

³¹ Dz.U. z 2018 r. poz. 2081, ze zm.

³² Przeprowadzonych na podstawie Zarządzenia Nr 3387/2018 Prezydenta Miasta Radomia z dnia 8 listopada 2018 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych na terenie miasta Radomia w celu zebrania propozycji, uwag i wniosków do projektu dokumentu: „Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych dla Gminy Miasta Radomia”.

³³ Po realizacji zakupu 10 autobusów elektrycznych (dostawa w 2020 r.) w ramach projektu inwestycyjnego, Gmina spełni limit określony w art. 68 ust. 4 pkt 1 ustawy o elektromobilności, tj. 5% udziału autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów (przy założeniu stanu taboru komunikacji miejskiej - 183 autobusy).

W wariantcie bazowym przyjęto założenie pełnej realizacji projektu inwestycyjnego „Rozwój infrastruktury w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie Gminy Miasta Radomia oraz Powiatu Radomskiego”.

Przyjęto 15-letni okres Analizy (2019-2033), odpowiadający okresowi podstawowej używalności (trwałości) pojazdów elektrycznych zasilanych energią bateryjną.

Przewidywane koszty zakupu jednostek taborowych przyjęto odpowiednio w wysokości (netto) za jeden autobus:

- w scenariuszu bazowym: 0,20 mln zł za używany z silnikiem na olej napędowy – klasy midi i maxi; 0,25 mln zł za używany z silnikiem na olej napędowy – klasy mega; 0,98 mln zł za nowy z silnikiem na olej napędowy (inni operatorzy) – klasy maxi; 1,10 mln zł za nowy z silnikiem CNG – klasy maxi; 1,40 mln zł za nowy z silnikiem CNG – klasy mega; 2,10 mln zł za nowy elektryczny – klasy maxi;
- w wariantcie konwencjonalnym i elektrycznym: 0,84 mln zł za nowy z silnikiem na olej napędowy – klasy midi; 0,98 mln zł za nowy z silnikiem na olej napędowy – klasy maxi; 1,30 mln zł za nowy z silnikiem na olej napędowy – klasy mega; 1,10 mln zł za nowy z silnikiem CNG – klasy maxi; 1,40 mln zł za nowy z silnikiem CNG – klasy mega; 2,10 mln zł za nowy elektryczny – klasy maxi; 2,70 mln zł za nowy elektryczny – klasy mega.

W Analizie przyjęto ponadto zastosowanie urządzeń typu plug-in, za pomocą których odbywać się będzie ładowanie pojazdów w zajezdni oraz ładowarek pantografowych odwróconych, zlokalizowanych na wybranych pętlach wraz z dedykowaną infrastrukturą zasilającą.

W wariantcie elektrycznym przyjęto następujące nakłady infrastrukturalne (netto):

- 0,15 mln zł za ładowarki zajezdniowe wolnego ładowania – na każdy zakupiony autobus elektryczny;
- 0,80 mln zł za ładowarki szybkie na przystankach krańcowych – jedna na każde 5 nabywanych autobusów elektrycznych.

Realna stopa dyskontowa przyjęta w Analizie to 4%, społeczna – 4,5%. Dla nowych autobusów z silnikiem Diesla (norma EURO - 6) założono 5% redukcję hałasu.

Wskaźniki finansowej bieżącej wartości inwestycji (FNPV/c) oraz finansowej wewnętrznej stopy zwrotu z inwestycji (FRR/c) nie osiągnęły dodatnich wartości w żadnym z dwóch rozpatrywanych wariantów inwestycyjnych. FNPV/c dla wariantu konwencjonalnego wyniósł (-) 54 742,8 tys. zł, zaś dla wariantu elektrycznego (-) 119 647,8 tys. zł. Realizacja każdego z wariantów wymaga więc udzielenia zewnętrznego wsparcia finansowego. Ujemne wartości osiągnęły także wskaźniki ekonomicznej bieżącej wartości netto (ENPV), odpowiednio dla wariantu konwencjonalnego (-) 38 055,1 tys. zł, a dla elektrycznego (-) 86 367,4 tys. zł.

Pozostałe wyniki finansowo-ekonomiczne dla wariantu konwencjonalnego i elektrycznego przedstawiały się następująco:

- koszty inwestycyjne (tys. zł): 71 390,0 i 156 980,0;
- infrastruktura i pozostałe koszty (tys. zł): 0 i 15 050,0;
- autobusy z wyposażeniem (tys. zł): 71 390,0 i 141 930,0;
- zmiany kosztów eksploatacyjnych (tys. zł/rok): 22 841,0 i (-) 735,8;
- zdyskontowane efekty zewnętrzne (tys. zł): 8 181,8 i 14 896,6;
- emisja lokalna-wartość zdyskontowana (tys. zł): 8 154,5 i 10 775,0;
- emisja CO₂ – wartość zdyskontowana (tys. zł) (-) 110,7 i (-) 87,9;
- redukcja hałasu (tys. zł): 138,0 i 4 209,6;
- wskaźnik przychód/koszty (BCR): 0,19 i 0,16.

Emisja zanieczyszczeń i jej koszt w poszczególnych wariantach przedstawiały się następująco (średniorocznie)³⁴:

- dla scenariusza bazowego: CO₂ – 9 110,3 ton, 1 827,7 tys. zł, NO_x – 53,6 tony, 4 455,1 tys. zł, PM – 0,8 tony, 1 099,8 tys. zł;
- dla wariantu konwencjonalnego: CO₂ – 9 164,3 ton, 1 840,4 tys. zł, NO_x – 49,3 tony, 4 065,8 tys. zł, PM – 0,8 tony, 1 064,2 tys. zł;
- dla wariantu elektrycznego: CO₂ – 9 155,0 ton, 1 838,6 tys. zł, NO_x – 49,0 tony, 4 039,6 tys. zł, PM – 0,8 tony, 1 116,8 tys. zł.

Analiza wykazała brak korzyści ze stosowania taboru zeroemisyjnego. Główne powody negatywnych wyników to wysokie ceny autobusów zeroemisyjnych wraz z infrastrukturą zasilającą. W AKK określono także lukę finansową w celu wskazania poziomu wsparcia z zewnętrznych instrumentów finansowych, niezbędnego do tego, aby wskaźniki analizy finansowej wskazywały na opłacalność inwestycji.

(akta kontroli tom III str. 44-135)

4. Analiza wykazała, iż niezbędna jest aktualizacja Planu transportowego³⁵. Jednak plan do dnia 22 lutego 2019 r. nie został zaktualizowany.

W sierpniu 2019 r. Gmina opracowała projekt aktualizacji Planu transportowego, polegający na dodaniu rozdziału pt. „Określenie linii komunikacyjnych na których eksploatowane będą pojazdy elektryczne lub napędzane gazem zmiennym”. Zakłada on sukcesywną obsługę 6 linii taborem zeroemisyjnym (z alternatywą o 3 linie więcej). Projekt ten poddano konsultacjom społecznym w 2019 r. (od 17 maja do 7 czerwca). W trakcie ich trwania nie wpłynęły uwagi ani wnioski do projektu.

Jednocześnie Gmina podjęła działania w zakresie wdrożenia zeroemisyjnego transportu publicznego, tj. zawarto umowę na zakup 10 szt. autobusów z napędem elektrycznym wraz z infrastrukturą ładującą.

(akta kontroli tom III str. 4, 55, 523-524, 527-528, 546-562)

5. Gmina opracowała w 2017 r. Studium wykonalności projektu pn. „Rozwój infrastruktury w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej na terenie Gminy Miasta Radomia oraz Powiatu Radomskiego”³⁶. W ramach tego projektu jednym z wielu planowanych działań był zakup 10 szt. autobusów zasilanych elektrycznie wraz z infrastrukturą (ujęte w zadaniu nr 3). Projekt ten jest zgodny z kierunkami działań niskoemisyjnych określonymi w ww. dokumentach strategicznych³⁷ Gminy oraz wpisuje się w założenia polityki mobilności miejskiej.

Gmina zawarła w dniu 27 września 2018 r. umowę o dofinansowanie Projektu współfinansowanego z EFRR w ramach Osi Priorytetowej IV „Przejście na gospodarkę niskoemisyjną” Działania 4.3 „Redukcja zanieczyszczeń powietrza”³⁸.

³⁴ Wskaźnik przeliczeniowy to 1 litr oleju napędowego=2,68 kg CO₂. Wielkość emisji gazów pomnożono przez współczynnik kosztu jednostkowego CO₂, co dało całkowity koszt zmian klimatycznych. Przyjęto koszt klimatyczny emisji 1 tony CO₂ na 25 euro – zgodnie z rekomendacjami CUPT. Indeksacja tego kosztu polega na dodaniu do wartości dla roku poprzedniego, wzrostu rocznego w wysokości 1 euro na 1 tonę CO₂. Kalkulacja ilości emisji CO₂ dla autobusów elektrycznych została oparta o zużycie energii elektrycznej oraz o wskaźnik emisyjności dla miksu energetycznego Polski.

³⁵ W zakresie: uwzględnienia wyników analizy w planie transportowym; wyznaczenia linii komunikacyjnych, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, wraz z planowanym terminem rozpoczęcia ich użytkowania (art. 12 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, dalej: uoptz); określenia geograficznego położenia stacji gazu ziemnego – wraz z miejscem jej przyłączenia do gazowej sieci dystrybucyjnej (art. 12 ust. 1a pkt. 1 i 3 uoptz); określenia geograficznego położenia infrastruktury ładowania – wraz z miejscem jej przyłączenia do sieci elektroenergetycznej (art. 12 ust. 1a pkt. 2 i 3 uoptz).

³⁶ Dalej: Projekt.

³⁷ PGN i Programie rewitalizacji.

³⁸ Zmieniona aneksem nr RPMA.04.03.01-14-9828/17-01 z dnia 27 września 2018 r. i nr RPMA.04.03.01-14-9828/17-02 z dnia 25 lipca 2019 r. Planowany całkowity koszt projektu wynosił 78 471,7 tys. zł, zakładana

Planowany całkowity koszt realizacji zadania nr 3 wynosił 25 990,2 tys. zł (netto), w tym dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej wynosiło 20 792,2 tys. zł. Koszt niekwalifikowalny wynosił 5 977,7 tys. zł.

W ramach finansowania ww. działania zabezpieczono środki w Wieloletniej Prognozie Finansowej Gminy Miasta Radomia na lata 2018-2040 i 2019-2040.

(akta kontroli tom II str. 107-350, 624)

Ogłoszenie o zamówieniu³⁹, którego przedmiotem była dostawa 10 szt. autobusów elektrycznych klasy maxi o dł. 12m +/- 5% wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładującej w postaci 2 stacji szybkiego ładowania o mocy min. 300 kW oraz 10 punktów mobilnych wolnego ładowania (4 ładowarki dwustanowiskowe o mocy 2x40 kW, tj. 8 punktów ładowania oraz 2 punkty jednostanowiskowe o mocy min. 40 kW) i systemem monitorowania infrastruktury ładowania, zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 14 lutego 2019 r. Szacunkową wartość zamówienia ustalono na kwotę 26 mln zł (netto), na podstawie cen za dostawę podobnych autobusów wraz z infrastrukturą ładującą oferowanych w przetargach w innych miastach w 2017 r. i 2018 r. W opisie przedmiotu zamówienia zamawiający dopuszczał różne rozwiązania dotyczące rodzaju napędu, tj. zastosowanie jednego lub wielu silników elektrycznych z zastrzeżeniem, że uzyskana moc zagwarantuje pełne funkcjonowanie pojazdu wraz z osprzętem i wyposażeniem w skrajnie niekorzystnych warunkach w ruchu miejskim. Założono, że układ napędowy powinien być wyposażony w system odzyskiwania energii oraz wykorzystywać ją do doładowania akumulatorów lub kondensatorów.

W przedmiotowym postępowaniu ofertę złożył jeden wykonawca - SOLARIS BUS&COACH S.A., oferując cenę 31 967,9 tys. zł brutto (cena jednego autobusu wynosiła 2 239,0 tys. zł netto), z którym w dniu 17 maja 2019 r. Gmina zawarła umowę⁴⁰ na dostawę 10 szt. autobusów z napędem elektrycznym wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładującej. Zgodnie z postanowieniami umowy określono:

- termin zakończenia przedmiotu umowy na 15 czerwca 2020 r., przy czym odbiór pierwszego autobusu (1 szt.) oraz dostawę i montaż infrastruktury w terminie 365 dni kalendarzowych od podpisania ww. umowy, a pozostałe 9 szt. autobusów - w terminie 375 kalendarzowych od dnia podpisania ww. umowy,
- termin płatności wynagrodzenia 30 dni,
- okres gwarancji na 3 lata lub 240 tys. km (liczona od pierwszego dnia następującego po pierwszej rejestracji autobusu).

Po zakończeniu realizacji zamówienia, użytkownikiem przedmiotu umowy będzie MPK, na podstawie odrębnej umowy.

(akta kontroli tom II str. 351-615, tom III str. 4, 7-8)

6. Gmina nie brała udziału w programie Bezemisyjny Transport Publiczny i nie zawarła porozumienia z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju.

(akta kontroli tom III str. 190)

7. Działania Gminy w zakresie rozwoju niskoemisyjności wynikały głównie z przyjętych do realizacji zadań ujętych w Planie transportowym, w którym założono m.in. sukcesywną, odtworzeniową wymianę taboru u operatora komunalnego (MPK). Zgodnie z umową zawartą z MPK o świadczenie usług publicznych w zakresie komunikacji miejskiej, obowiązkiem operatora jest realizacja Planu inwestycyjnego w zakresie wymiany taboru MPK w Radomiu na lata 2012-2022⁴¹,

³⁹ wartość wydatków kwalifikowalnych to 62 919,9 tys. zł, w tym dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej wynosiła 50 335,9 tys. zł i z budżetu państwa 3 323,6 tys. zł.

³⁹ Dyrektor MZDiK, na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez Prezydenta, przygotował i przeprowadził postępowanie przetargowe.

⁴⁰ Nr 021/IN/2019.

⁴¹ Dalej: Plan inwestycyjny.

stanowiącego załącznik do tej umowy. W odniesieniu do nowych postępowań planowano postawienie operatorom wymogu wykonywania usług fabrycznie nowymi pojazdami spełniającymi obowiązujące w momencie podpisywania umowy normy czystości spalin (EURO - 6).

(akta kontroli tom II str. 1, 67-68, 72-73, tom III str. 218-276)

Jak poinformował Prezydent, w latach 2016-2017 MPK, w ramach działań własnych oraz obowiązku wynikającego z Planu inwestycyjnego, dokonywał wymiany posiadanego taboru na pojazdy o wyższej normie emisji spalin. Z własnych środków wymienił 10 autobusów na pojazdy z klasą emisji spalin EURO - 5, a w 2018 r. spółka kupiła autobusy z klasą emisji spalin EURO-6 (w tym 6 - nowych i 1 - używane).

W wyniku tych działań zmieniła się struktura posiadanych przez MPK autobusów ze względu na klasę emisji spalin. I tak porównując stan na 31 grudnia 2018 r. w stosunku do stanu na dzień 31 grudnia 2015 r.:

- wycofano z użytkowania 8 autobusów z klasą emisji spalin EURO - 1,
- zmniejszyła się liczba autobusów z klasą emisji spalin EURO - 2 (z 55 na 16),
- zwiększyła się liczba autobusów z klasą emisji spalin EURO - 5 (z 30 na 40) oraz z EURO - 6 (z 8 na 15).

Ponadto jak poinformował Prezydent, innymi działaniami podjętymi przez Gminę celem obniżenia negatywnego oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko, przy wyłonieniu dwóch operatorów linii komunikacyjnych w ramach lokalnego transportu zbiorowego, było postawienie warunku obsługi linii autobusami fabrycznie nowymi, spełniającymi normy emisji spalin EURO - 6⁴².

I tak w ramach umów na świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego operatorzy zewnętrzni we własnym zakresie zakupili odpowiednio 28 i 24 autobusy spełniające normę emisji spalin EURO - 6.

(akta kontroli tom III str. 218-276, 524, 528-531, 563-566)

W 2014 r. Gmina zakupiła 8 nowych autobusów zasilanych gazem ziemnym (CNG), w ramach projektu „Poprawa systemu transportu publicznego w Radomiu poprzez zakup nowego taboru oraz rozbudowę infrastruktury towarzyszącej”, które wniosła aportem do miejskiej spółki MPK.

Planowany zakup 12 szt. hybrydowych autobusów zasilanych CNG, mimo złożonego przez Gminę wniosku aplikacyjnego w Programie „Gazela”, nie został zrealizowany.

(akta kontroli tom III str. 72, 528-529, 563)

Prezydent wyjaśnił, iż 29.03.2013 r. Gmina złożyła wniosek o dofinansowanie pn. „Zakup autobusów hybrydowych zasilanych CNG dla potrzeb Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Radomiu wraz ze szkoleniem kierowców” w ramach programu priorytetowego NFOŚiGW pn. „System zielonych inwestycji (GIS – Green Investment Scheme) Część 7) GAZELA - Niskoemisyjny transport miejski” na zakup 12 szt. autobusów miejskich. Po długotrwałej ocenie wniosek został umieszczony na pozycji 5 listy rankingowej rezerwowej (ocena pozytywna wniosku) i z powodu wykorzystania wszystkich środków na przedsięwzięcia w ramach I konkursu Programu priorytetowego GIS Gazela, nie otrzymał dofinansowania.

(akta kontroli tom III str. 524, 529)

Jak wyjaśnił Prezydent, zadanie ujęte w Programie rewitalizacji, który przewidywał zakup 16 autobusów zasilanych CNG dla potrzeb komunikacji miejskiej, nie zostało zrealizowane, z uwagi na brak środków w budżecie gminy.

(akta kontroli tom I str. 669, tom III str. 524, 529)

⁴² Obecnie jest to najwyższa norma emisji spalin dla autobusów (poza pojazdami zeroemisyjnymi).

8. Roczna emisja CO₂ ogółu autobusów obsługujących komunikację miejską w 2018r. wynosiła 1197,2 g/100 km i wzrosła w stosunku do 2015 r. o 17,9% (tj. o 214,2 g/100 km). Poziom emisji CO, azotków NO_x, oraz pyłów PM₁₀ i PM_{2,5} w kontrolowanym okresie, uległ obniżeniu odpowiednio:

- o 27,9% w 2018 r. (tj. o 0,219 g/100 km CO) w stosunku do 2015 r. (0,784 g/100 km),

- o 34,9% w 2018 r. (tj. o 0,127 g/100 km NO_x) w stosunku do 2015 r. (0,364 g/110 km),

- o 57,9% w 2018 r. (tj. o 0,044 g/100 km PM₁₀) w stosunku do 2015 r. (0,076 g/100 km),

- o 58,4% w 2018 r. (tj. o 0,042 g/100 km PM_{2,5}) w stosunku do 2015 r. (0,072 g/100 km).

(akta kontroli tom II str. 616-622, 625-636)

Odnosząc się do emisji hałasu użytkowanego taboru komunikacji transportu zbiorowego Prezydent poinformował, iż Gmina nie posiada danych w tym zakresie. Z mapy akustycznej Miasta Radomia wykonanej w 2017 r. wynika, że poziom hałasu drogowego w stosunku do poziomu hałasu z 2012 r. zmniejszył swoje oddziaływanie w 30%, w związku z realizacją zadań ujętych w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Radomia na lata 2013-2018. W szczególności dotyczyły one inwestycji drogowych, m.in. budowy obwodnicy południowej Radomia oraz budowy nowego odcinka drogi ekspresowej S7, co zmniejszyło natężenie ruchu na terenie Radomia.

(akta kontroli tom II str. 622, 625)

Prezydent wyjaśnił, iż emisja CO₂ pochodząca z autobusów obsługujących komunikację miejską wzrosła w 2018 r. w stosunku do 2015 r., z uwagi na wzrost zużycia oleju napędowego wykorzystywanego w taborze komunikacji miejskiej. Wzrost zużycia paliwa w 2018 r. zaistniał z uwagi na większe zapotrzebowanie energii wykorzystywanej dla funkcjonowania klimatyzacji, potrzeb układów hydraulicznych i zmiany tzw. wozokilometrów, wynoszących dla autobusów zasilanych olejem napędowym w 2015 r. i 2018 r. odpowiednio: 6 266 000 km i 7 282 000 km.

(akta kontroli tom III str. 524, 531-532)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Do dnia 22 lutego 2019 r. nie dokonano aktualizacji Planu transportowego, co było niezgodne z art. 80 ustawy o elektromobilności⁴³.

(akta kontroli tom III str. 4, 527)

Prezydent wyjaśnił, iż aktualizacja ww. dokumentu nie została zrealizowana w czasie określonym ustawą o elektromobilności, ze względu na zbyt krótki czas przewidziany na to zadanie w ustawie.

(akta kontroli tom III str. 523-524, 528)

OCENA CZĄSTKOWA

Gmina prawidłowo i w terminie sporządziła Analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej. Podjęła działania na rzecz rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego, polegające na zawarciu umowy na dostawę 10 autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, co pozwoli na osiągnięcie 5% udziału autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie. Gmina podejmowała również działania mające na celu

⁴³ Stanowi on, iż Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 9 uoptyz zmienianej w art. 59, podmiot obowiązany do jego opracowania aktualizuje w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a i 2a-2c ustawy zmienianej w art. 59 w brzmieniu nadanym ustawą o elektromobilności, w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

zmniejszenie negatywnego wpływu transportu zbiorowego na środowisko poprzez wymianę posiadanego taboru na pojazdy spełniającego wyższe normy czystości spalin. Nie dokonano natomiast aktualizacji Planu transportowego, w zakresie i terminie określonym w art. 80 ustawy o elektromobilności.

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

1. Zgodnie z art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności Gmina powinna zapewnić, od dnia 1 stycznia 2022r., udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, na poziomie co najmniej 10%. Flota samochodów Urzędu na dzień 30 czerwca 2019 r. wynosiła 6 pojazdów. Jak poinformował Prezydent, żaden z tych pojazdów nie był pojazdem zeroemisyjnym.

Gmina w latach 2016-2019 nie ogłaszała i nie przeprowadzała przetargów dotyczących nabycia samochodów zeroemisyjnych do floty Urzędu.

(akta kontroli tom III str. 5, 183, 190)

Jak wynika z wyjaśnień Prezydenta, nie podejmowano działań w celu zapewnienia osiągnięcia ustawowego limitu pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, ponieważ prace nad opracowaniem budżetu Miasta Radomia na 2020 r. dopiero się rozpoczęły, a także z uwagi na zmiany ustawy o elektromobilności, wprowadzone z dniem 29 sierpnia 2019 r. Nie mniej jednak w najbliższym czasie będą podejmowane działania celem zapewnienia ustawowo wymaganego limitu udziału tych pojazdów z dniem 1 stycznia 2022 r. W projekcie budżetu na 2020 r. planuje się umieszczenie wydatków na zawarcie umowy na najem (kupno) samochodu elektrycznego. Jeżeli projekt zaakceptuje Skarbnik Miasta Radomia, zostaną podjęte działania mające na celu wyłonienie podmiotu, z którym zawarta będzie przedmiotowa umowa.

(akta kontroli tom III str. 525, 532-533)

2. W latach 2016-2019 Miasto nie wykorzystywało do realizacji usług publicznych samochodów elektrycznych. Gmina nie oszacowała, kiedy osiągnie ustawowe minimum realizacji zadań zawartych w art. 35 i 68 ust. 3 i ustawy o elektromobilności, ani nie oszacowała kosztów działań, jakie powinny być podjęte w celu realizacji wyżej wymienionych wymogów ustawowych. Nie dokonano przeglądów umów, na podstawie których Gmina zleca wykonanie zadań publicznych, pod kątem zaistnienia przesłanki ich wygaśnięcia, w związku z art. 76 ustawy o elektromobilności.

(akta kontroli tom II str. 638-643, tom IV str. 1-5)

Odnosnie do nie podejmowania powyższych działań Prezydent wyjaśnił, iż na wniosek jednostek samorządu terytorialnego podjęto procedurę legislacyjną zmierzającą do zmiany ustawy o elektromobilności, przesuającej obowiązek zapewnienia 10% pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu zadań publicznych na okres od dnia 1 stycznia 2022 r. W dniu 14 sierpnia 2019 r. ukazała się zmiana przepisów, o których mowa wyżej. Biuro Nadzoru Właścicielskiego Urzędu, którego zadaniem jest m.in. koordynacja w zakresie prac wynikających z ustawy, będzie podejmowało działania mające na celu spełnieniu wymogu, o którym mowa w art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności.

Prezydent wyjaśnił ponadto, iż Gmina nie dokonywała kompleksowej analizy wszystkich obowiązujących umów na wykonanie zadań publicznych pod względem wygaśnięcia ich na podstawie art. 76 ustawy o elektromobilności. Niemniej jednak

analizy takie wykonywane są na bieżąco, w momencie przygotowywania zamówienia publicznego na wyłonienie wykonawców usług publicznych.

(akta kontroli tom IV str. 3-5)

Gmina ogłosiła przetargi⁴⁴, w których w SIWZ zawarto warunek wynikający z art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności w zakresie udziału co najmniej 10% pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem we flocie pojazdów użytkowanych przez Wykonawcę, wykorzystywanych do realizacji zamówienia.

Urząd nie oszacował, o ile wzrosną koszty umów dla Gminy i usług publicznych dla obywateli, związku z koniecznością dostosowania floty firm zewnętrznych do wymogów art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności.

(akta kontroli tom IV str. 3-5, 7-88)

Jak wynika z wyjaśnień Prezydenta trudno jest określić wzrost kosztów z ww. tytułu. Na wzrost kosztów ma wpływ np. zwiększenie zakresu przedmiotowego robót, obowiązek zatrudnienia pracowników na umowę o pracę, wzrost cen paliwa, a w przypadku usługi na odbiór i transport odpadów komunalnych dodatkowo ogólnopolska standaryzacja selektywnej zbiórki.

(akta kontroli tom IV str. 5-6)

Z prowadzonych ww. przetargów wynika, że w stosunku do poprzednich umów, nastąpił wzrost kosztów o około od 30% do 57%.

(akta kontroli tom IV str. 5-6)

3. W terminie określonym w art. 73 ustawy o elektromobilności przekazano do Ministra Energii pierwszą informację (o której mowa w art. 38 ww. ustawy) o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem w użytkowanej flocie pojazdów, obejmującą dane według stanu na dzień 31 grudnia 2017 r. W 2019 r. Gmina nie wypełniła tego obowiązku w terminie określonym w art. 38 ustawy o elektromobilności.

(akta kontroli tom III str. 463-466)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Urząd nie przekazał Ministrowi Energii informacji do 31 stycznia 2019 r., o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem w użytkowanej flocie pojazdów, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego, mimo takiego obowiązku, wynikającego z art. 38 ustawy o elektromobilności.

(akta kontroli tom III str. 190, 465-466)

Prezydent wyjaśnił, iż opóźnienie w przekazaniu przedmiotowej informacji w 2019 r. wynikało ze zmian organizacyjnych w Urzędzie, bowiem dopiero z dniem 1 marca 2019 r. przypisano do Biura Nadzoru Właścicielskiego zadanie realizacji, koordynacji i nadzoru nad obowiązkami i zadaniami Gminy wynikającymi z ustawy o elektromobilności. Wówczas Biuro Nadzoru Właścicielskiego, po zebraniu informacji niezbędnych do sporządzenia przedmiotowego sprawozdania z wydziałów i biur Urzędu, miejskich jednostek organizacyjnych i spółek z udziałem Gminy Miasta Radomia, sporządziło i przekazało wymaganą przepisami informację.

(akta kontroli tom III str. 183, 190)

W trakcie kontroli NIK, tj. w dniu 14 sierpnia 2019 r. (tj. 195 dni po terminie) Urząd przekazał do Ministra Energii, ww. informację obejmującą dane według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r.

(akta kontroli tom III str. 190, 465-466)

⁴⁴ Na usługę odbioru i transportu odpadów komunalnych z nieruchomości zamieszkałych położonych na obszarze Gminy Miasta Radomia (5 sektorów); na utrzymanie czystości przystanków lokalnego transportu zbiorowego w Radomiu - strefa I, II, III, IV; na utrzymanie czystości w pasach drogowych miasta Radomia - rejon południowe/północne (łącznie 5 przetargów w 2019 r.).

Do dnia zakończenia kontroli, tj. do 4 września 2019 r. Gmina w niewielkim zakresie podejmowała działania w celu zapewnienia od 1 stycznia 2022 r. 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie Urzędu oraz wykorzystania pojazdów zero – i niskoemisyjnych do wykonywania zadań publicznych innych niż publiczny transport zbiorowy, co wymagane jest zgodnie z art. 68 ust. 2 i 3 ustawy o elektromobilności. Przy zlecaniu zadań publicznych, Gmina wymagała od wykonawców tych zadań spełnienia warunku w zakresie udziału co najmniej 10% pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem we flocie pojazdów użytkowanych. Przy opracowywaniu projektu budżetu na 2020 r. Gmina planuje umieszczenie wydatków na realizację zadań wynikających z ustawy o elektromobilności.

Gmina po ustawowym terminie przekazała Ministrowi Energii informację w zakresie liczby i udziału procentowego pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym użytkowanej floty pojazdów.

III. Wniosek

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o dokonanie aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Radomia na lata 2013-2020.

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 Warszawie.

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 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.

Warszawa, 17 września 2019 r.

Kontroler

Inga Piotrowska

Główny specjalista kontroli państwowej

Inga Piotrowska

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Warszawie

p.o. WICEDYREKTOR
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Warszawie

Wojciech Wojciechowski
Wojciech Wojciechowski