



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA.410.017.04.2022

Pan
Jarosław Klimaszewski
Prezydent
Miasta Bielska-Białej
Urząd Miejski w Bielsku-Białej
Plac Ratuszowy 1
43-300 Bielsko-Biała

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/22/070 Finansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miejski w Bielsku-Białej ¹ , 43-300 Bielsko -Biała, Plac Ratuszowy 1
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jarosław Klimaszewski, Prezydent Miasta Bielska-Białej ² , od dnia 21 listopada 2018 r. do nadal. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił: Jacek Krywult, Prezydent Miasta Bielska-Białej, od dnia 19 listopada 2002 r. do dnia 21 listopada 2018 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Prawidłowość realizacji obowiązków w zakresie elektromobilności.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018 - 2022 (I połowa) z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie, dotyczących zakresu kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontroler	Wiesław Pietrzyk, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/136/2022 z 28 czerwca 2022 r. (akta kontroli str.1-4)

¹ REGON 072181741, zwany dalej „Urzędem”.

² Zwany dalej: „Prezydentem”.

³ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, zwana dalej: „ustawą o NIK”.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia podejmowane przez Prezydenta Miasta działania na rzecz rozwoju elektromobilności w Mieście.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Urząd zaplanował i pozyskał środki finansowe zapewniające realizację zadań z zakresu elektromobilności, w tym na wykonanie planów rzeczowo-finansowych. Pozyskane z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej⁵ na ten cel środki zostały wykorzystane i rozliczone prawidłowo.

Zapewniono wymagany przepisami ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁶ udział elektrycznych pojazdów samochodowych we flocie pojazdów samochodowych Miasta, który wynosił 13,33%.

W 2021 roku zakupiony został pojazd elektryczny po przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w 2020 r. zgodnie z zasadami określonymi w przepisach ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych⁷.

Miasto Bielsko-Biała⁸ powierzało wykonanie zadań publicznych podmiotom, które - w przypadku wykorzystywania do ich realizacji floty pojazdów samochodowych - zobowiązane były na podstawie zawartych umów do zapewniania 10% udziału w tej flocie pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem.

Miasto prawidłowo i w wymaganym terminie sporządziło w latach 2018 i 2021 analizy kosztów i korzyści wynikających z wykorzystania autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej na terenie Bielska-Białej⁹.

Urząd corocznie, prawidłowo i w wymaganych terminach sporządzał i przekazywał ministrom właściwym do spraw energii i klimatu informacje o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie samochodowej Miasta.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częstkowej¹⁰ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Prawidłowość realizacji obowiązków w zakresie elektromobilności

1. Zapewnienie środków finansowych na realizację zadań z zakresu elektromobilności

Opis stanu faktycznego

1.1. W latach 2018 i 2020-2021 Urząd oszacował i zaplanował wydatkowanie środków finansowych przewidzianych na działania z zakresu elektromobilności w łącznej wysokości 334,40 tys. zł, z czego w 2018 r. - 64,66 tys. zł na opracowanie *Analizy kosztów i korzyści z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej na terenie Bielska-Białej*, w 2020 r. - 100 tys. zł na opracowanie *Strategii rozwoju elektromobilności w Bielsku-Białej, E-moBBility 2020-2035*¹¹ i w 2021 r. - 169,74 tys. zł na opracowanie

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

⁵ Zwany dalej „NFOŚiGW”.

⁶ Dz.U. z 2022 r. poz. 1083, ze zm., zwana dalej „uoe”.

⁷ Dz.U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm., zwana dalej „Pzp” lub „ustawą Pzp”.

⁸ Zwane dalej: „Miastem”.

⁹ Zwane dalej: „AKK”.

¹⁰ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹¹ Zwana dalej: „Strategią elektromobilności”.

zaktualizowanego AKK oraz zakup i rejestrację samochodu elektrycznego¹². W latach 2019 i 2022 nie zaplanowano i nie wydatkowano środków finansowych na realizację działań w zakresie rozwoju elektromobilności.

(akta kontroli str.5, 16-17, 27-30, 181-187, 223-230, 263-274, 372-373, 407-412, 499-501, 537-540, 545-583)

Podmiot realizujący zadania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, tj. Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej¹³, zaplanował w latach 2020-2022 środki finansowe na działania z zakresu elektromobilności w łącznej wysokości 336 tys. zł, z czego w 2020 r. - 10 tys. zł na opracowanie *Wieloletniego programu działalności MZK w zakresie wymiany taboru autobusowego na bezemisyjny*, w 2021 r. - 46 tys. zł na sporządzenie projektu koncepcyjnego wprowadzenia do eksploatacji autobusów o napędzie wodorowym w MZK¹⁴ oraz wieloletniego planu ekonomiczno-finansowego MZK, uwzględniającego zakup autobusów z napędem wodorowym wraz z niezbędną infrastrukturą, a w 2022 r. - 280 tys. zł na zakup i montaż ładowarki dwustanowiskowej do ładowania dwóch autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą.

W latach 2020 i 2021 zaplanowane wydatki zostały zrealizowane w całości, a według stanu na 30 sierpnia 2022 r. - w 44%¹⁵. W latach 2018-2019 w MZK nie zaplanowano i nie wydatkowano środków finansowych na realizację działań w ww. zakresie

(akta kontroli str.6-8, 828-832)

1.2. W dniu 22 października 2019 r. Miasto zawarło umowę¹⁶ z NFOŚiGW o dofinansowanie w formie dotacji przedsięwzięcia¹⁷ pn.: *Przygotowanie strategii rozwoju elektromobilności służącej realizacji celów wynikających m.in. z Programu Rozwoju Elektromobilności, w ramach strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR)*¹⁸. W umowie określono, że całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia wyniesie 100 tys. zł (koszty kwalifikowane). Kwota przyznanej dotacji była zgodna z wysokością kwoty, o którą wnioskowało Miasto¹⁹.

W wyniku skierowania zaproszenia do złożenia oferty cenowej²⁰ Miasto zawarło w dniu 12 lutego 2020 r. umowę na wykonanie ww. zadania z przedsiębiorcą, który zaoferował najniższą cenę, tj. 18 994,89 zł²¹. Przedmiot umowy odebrano protokołem zdawczo-odbiorczym wykonanych prac w dniu 25 sierpnia 2020 r.

¹² Planowany wydatek w ramach postępowania dwuczłściowego wynosił 270 tys. zł i dotyczył zakupu samochodu elektrycznego oraz zakupu samochodu hybrydowego.

¹³ Zwany dalej „MZK”.

¹⁴ Opracowanie ma służyć jako wsparcie procesu decyzyjnego dotyczącego wdrożenia transportu zeroemisyjnego w Gminie Bielsko-Biała w oparciu o paliwo wodorowe lub zakup autobusów elektrycznych i wybudowanie przystosowanej do ich obsługi infrastruktury. Ponadto w grudniu 2021 r. Zakład Gospodarki Odpadami zlecił firmie zewnętrznej przeprowadzenie analizy koncepcyjnej potencjalnych możliwości pozyskania wodoru jako paliwa alternatywnego, które planowane jest do wykorzystania przez pojazdy administracji samorządowej oraz komunikacji miejskiej na terenie miasta Bielska-Białej. Celem analizy było określenie możliwości i zapotrzebowania dla produkcji wodoru w mieście na rzecz funkcjonowania transportu publicznego. W lutym 2022 r. Miasto opracowano raport z analizy możliwości produkcji wodoru na potrzeby MZK z wykorzystaniem energii pozyskiwanej z Instalacji Termicznego Przekształcania Osadów (ITPO).

¹⁵ Wydatkowano na ten cel 122 tys. zł.

¹⁶ Na wniosek nr 693/2018 z dnia 7 grudnia 2018 r. (aktualizacja wniosku z dnia 9 stycznia 2019 r..)

¹⁷ W ramach programu priorytetowego nr 3.4 „Ochrona atmosfery 3.4. GEPARD II – transport niskoemisyjny”.

¹⁸ W szczególności Planu Rozwoju Elektromobilności „Energia dla przyszłości” przyjętego przez Radę Ministrów (RM) w dniu 16 marca 2017 r. Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, przyjętych przez RM w dniu 29 marca 2017 r. Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

¹⁹ Wartość przedsięwzięcia ustalono na podstawie jej szacunku, w oparciu o konsultacje przeprowadzone z samorządami w Legnicy i w Przemyśle, które podobne przedsięwzięcia realizowały.

²⁰ Zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy Pzp zamówienia udzielono z wyłączeniem stosowania przepisów tej ustawy

²¹ Pozostałych pięciu wykonawców zaoferowało ceny za wykonanie przedmiotu zamówienia w przedziale od 28 410 zł do 94 710 zł.

W dniu 19 października 2020 r. Urząd dokonał prawidłowego rozliczenia końcowego dotacji w ramach ww. umowy z NFOŚiGW.

W sporządzonym dnia 31 stycznia 2022 r. raporcie z utrzymania trwałości efektów osiągniętych w wyniku realizacji *Strategii elektromobilności* stwierdzono, że (...) *W ramach wdrażania wymienionej strategii w 2021 r. zakupiono nowe pojazdy zeroemisyjne zarówno do floty UM oraz jego jednostek budżetowych, jak i do wykonywania zadań komunalnych. (...) Wdrażanie i realizacja strategii będą monitorowane zgodnie z zapisami przyjętej strategii, co dwa lata. Pierwsze szczegółowe wyniki postępu realizacji kluczowych działań zapisanych w strategii będą przedstawione w raporcie z jej monitoringu w styczniu 2023 r.*

(akta kontroli str.181-371)

W sprawie pozyskiwania środków zewnętrznych w celu rozwoju elektromobilności Prezydent wyjaśnił, że (...) *w dniu 20 grudnia 2021 r. sporządzony został list intencyjny pomiędzy Miastem Bielsko-Biała, MZK i Instytutem Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL, w którym strony deklarują współpracę dotyczącą występowania o środki i działań na rzecz rozwoju i innowacji niezbędnych do budowy nowoczesnego systemu transportowego w oparciu o technologie wg kompetencji Instytutu BOSMAL ze źródeł europejskiego programu Horyzont Europa i krajowych programów wspierających rozwój i wdrażanie innowacji transportowych.*

(akta kontroli str.828-832)

1.3. Opisany w pkt. 1.1. niniejszego wystąpienia plan wydatków Urzędu w zakresie działań na rzecz elektromobilności w ujęciu rzeczowym wykonany został w stosunku do wartości planowanych w 54,1% (wydatkowano ogółem kwotę 181 tys. zł), natomiast w ujęciu finansowym w 2018 r. plan wydatków wykonano w 57%²², w 2020 r. w 19%²³, a w 2021 r. w 74%²⁴.

Niższe niż oszacowano wydatki na realizację planowanych działań wynikały z uzyskania niższych cen w prowadzonych postępowaniach przetargowych.

(akta kontroli str. 9-180,181-371, 372-498, 499-540)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

2. Realizacja zadań określonych w ustawie o elektromobilności

Opis stanu
faktycznego

2.1. Według stanu na dzień 1 stycznia i 30 czerwca 2022 r., Urząd zapewnił wymagany art. 68 ust 2 uoe udział elektrycznych pojazdów samochodowych w posiadanej flocie pojazdów samochodowych²⁵, który wynosił w tym okresie niezmiennie 13,33 %. Urząd posiadał bowiem 15 pojazdów samochodowych, w tym dwa pojazdy elektryczne.

Natomiast według stanu na dzień 1 stycznia lat 2018-2021 flota Urzędu składała się odpowiednio z 10, 10, 11 i 14 pojazdów, przy czym w latach 2018-2020 Urząd nie posiadał żadnego pojazdu elektrycznego, a w 2021 r. Urząd posiadał jeden pojazd elektryczny, a jego udział we flocie pojazdów Urzędu stanowił wówczas 7,14%.

(akta kontroli str. 499-540, 541-544, 545-560, 561-583, 584-597)

²² Wydatkowano kwotę 37,15 tys. zł.

²³ Wydatkowano kwotę 18,99 tys. zł.

²⁴ Wydatkowano kwotę 124,9 tys. zł.

²⁵ Z uwagi na zmianę przepisów dane na 1 stycznia i 30 czerwca 2022 r. dotyczyły wyłącznie pojazdów samochodowych, natomiast dane za okres od 1 stycznia 2019 r. do 1 stycznia 2021 r. uwzględniały wszystkie pojazdy urzędu (w tym niebędące pojazdami samochodowymi).

2.2. W okresie objętym kontrolą Urząd zakupił jeden pojazd elektryczny, którym był samochód marki Skoda CITYGO iV. Zakupu tego pojazdu dokonano zgodnie z zasadami określonymi w Pzp, tj. po udzieleniu w 2020 r. zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na dostawę pojazdu elektrycznego. W trakcie prowadzonego postępowania wpłynęły dwie oferty z których jedna została odrzucona przez zamawiającego na podstawie art. 89 ust 1 pkt 2 ustawy Pzp, ponieważ jej treść nie odpowiadała warunkom określonym w *Specyfikacji istotnych warunków zamówienia* w zakresie wyposażenia pojazdu. Zgodnie z zawartą w dniu 7 stycznia 2021 r.²⁶ umową cena pojazdu wynosiła 87,9 tys. zł brutto, a pojazd został wydany nabywcy zgodnie 25 stycznia 2021 r.

(akta kontroli str. 499-540, 841-844)

2.3. Naczelnik Wydziału Zamówień Publicznych Urzędu wyjaśnił, że Urząd nie miał obowiązku informowania Ministra Infrastruktury o nabytych pojazdach elektrycznych, bowiem (...) w okresie od 2 sierpnia do 31 grudnia 2021 r. (okres objęty sprawozdawczością) nie dokonał zakupu żadnego pojazdu, a obowiązek sprawozdawczy dotyczył wyłącznie udzielonych zamówień publicznych zakupu, leasingu, wynajmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów samochodowych, świadczenia usług o określonych kodach CVP wskazanych w ustawie, o wartości równej lub przekraczającej progi unijne oraz usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o wartości przekraczającej wartość progową określoną w art. 5 ust. 4²⁷, zaś zgodnie z informacją Ministerstwa Infrastruktury²⁸ nie należało przysyłać sprawozdań zerowych.

(akta kontroli str. 835-840)

2.4. Stosownie do art. 68 ust. 3 uoe, od 1 stycznia 2022 r. Urząd wykonywał zadania publiczne, a także zlecał lub powierzał wykonanie takich zadań w trybie ustawy Pzp z wykorzystaniem co najmniej 10% łącznego udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flotach pojazdów samochodowych wykorzystywanych do realizacji każdego z takich zadań.

W 2022 r. Urząd zawarł osiem umów na wykonywanie takich zadań²⁹ i w umowach tych zobowiązał podmioty wykonujące zadania, że w razie

²⁶ Pojazd został wydany w dniu 25 stycznia 2021 r.

²⁷ Rozporządzenie nr. 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. (akt obowiązujący: wersja od: 24 grudnia 2017 r.), dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U.UE.L.2007.315.1).

²⁸ Informacja zamieszczona pod adresem <https://www.gov.pl/attachment/8655db5b-0e47-4ad6-90b7-27a18ef9e39c>.

²⁹ 1. Utrzymanie oświetlenia ulicznego, stanowiącego własność Gminy Bielsko-Biała, w pełnej sprawności technicznej, zapewniającej oświetlenie w okresie od zmroku do świtu [umowa z 04 maja 2022 r., nr GM.271.2.42.2022.AK, oświadczenie wykonawcy z 16 maja 2022r.];

2. Odbiór odpadów zbieranych w ramach prac społecznie użytecznych oraz prowadzenie interwencyjnych prac porządkowych na terenie Miasta Bielska-Białej przez okres do 240 dni [umowa z 12 kwietnia 2022 r., nr GM.272.13.2022, oświadczenie wykonawcy z 12 kwietnia 2022 r.];

3. Usługa zabezpieczenia czystościowo-porządkowego imprez i akcji porządkowych przez okres do 8 miesięcy lub do wyczerpania wszystkich środków finansowych, o których mowa w § 4 ust 1, jednak nie dłużej niż do 30 listopada 2022 r. [umowa z 1 kwietnia 2022 r., nr GM.272.8.2022.JB, oświadczenie wykonawcy z 13 kwietnia 2022r.];

4. Utrzymanie czystości w centrum miasta Bielska-Białej od 1 kwietnia 2022 r. przez okres do 265 dni [umowa z 1 kwietnia 2022 r., nr GM.272.9.2022.JB, oświadczenie wykonawcy z 1 kwietnia 2022 r.];

5. Realizacja usługi transportu dla osób niepełnosprawnych. Rozpoczęcie realizacji zamówienia: od 3 marca 2022 r. do 31 kwietnia 2023 r. [umowa z 3 marca 2022 r., nr PS.8412.13.2020.BR, oświadczenie wykonawcy z 1 marca 2022 r.];

6. Utrzymanie czystości w centrum miasta Bielska-Białej od 04 stycznia 2022 r. do 31 grudnia 2022 r. [umowa z 4 stycznia 2022 r., nr GM.271.89.2021.JB, oświadczenie wykonawcy z 4 stycznia 2022 r.];

7. Dowóz dzieci niepełnosprawnych do ośrodków rehabilitacyjnych wraz z zapewnieniem opieki w czasie przewozu -1 część niezwłocznie po podpisaniu umowy, jednak nie wcześniej niż od 01 lipca 2022 r. do 31 sierpnia 2023 r. [umowa z 24 czerwca 2022 r., nr ES.I.272.1.2022, oświadczenie wykonawcy z 27 czerwca 2022 r.];

konieczności wykorzystania przy realizacji umowy pojazdów samochodowych, obowiązane są do dostosowania się do wymagań wynikających z przepisów uoe, w tym:

- zagwarantowania, że udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu umowy będzie zgodny z art. 68 ust. 3 uoe;
- przedłożenie zamawiającemu z dniem zawarcia umowy, oświadczenia o dostosowaniu floty pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu umowy do wymagań uoe;
- dołączenie do protokołu dokumentującego wykonywanie przez niego czynności objętych umową w siedzibie zamawiającego oświadczenia o spełnieniu wymagań udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu umowy na poziomie określonym w art. 68 ust. 3 uoe.

W umowach zobowiązano wykonawców również do poddania się kontroli zamawiającego w zakresie spełniania przez niego wymogów wskazanych w uoe, w tym do sprawdzania czy wykonawcy rzeczywiście użytkują przy wykonywaniu umowy odpowiednią ilość pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, o ile powszechnie obowiązujące przepisy prawa obowiązujące w okresie realizacji umów nakładają na wykonawców powyższe obowiązki i nie stanowią inaczej.

We wszystkich ośmiu przypadkach wykonawcy złożyli stosowne oświadczenia z których wynikało, że przy realizacji siedmiu umów będących wykorzystywanych poniżej pięciu pojazdów samochodowych³⁰, a jeden przedsiębiorca będzie wykorzystywał pięć/sześć pojazdów samochodowych, w tym jeden pojazd napędzany gazem ziemnym dostosowanym do wymogów uoe, tj. sprężony gaz ziemny CNG, co stanowiło od 17% do 20% używanych pojazdów samochodów przy wykonywanym zadaniu.

W 2022 r. obowiązywały również cztery umowy tego typu, które zawarte były przed 1 stycznia 2022 r., gdy nie wymagano od wykonawców oświadczeń o dostosowaniu floty pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu umowy do wymagań uoe. Termin ich realizacji był określony najdalej na dzień 31 grudnia 2022 r.³¹ i w związku tym stosownie do art. 76 ust 2 uoe żadna z tych umów nie

8. Dowóz dzieci niepełnosprawnych do ośrodków rehabilitacyjnych wraz z zapewnieniem opieki w czasie przewozu - 2 część, niezwłocznie po podpisaniu umowy, jednak nie wcześniej niż od 1 lipca 2022 r do 31 sierpnia 2023 r, [umowa: 27 czerwca 2022 r., nr ES.I.272.2.2022.JB, oświadczenie wykonawcy z 28 czerwca 2022 r.].

³⁰ Interpretacja Ministerstwa Klimatu i Środowiska z dnia 28 stycznia 2022 r. o treści „(.) W nowelizacji uoe dodaliśmy art. 36a, jednoznacznie określający zasady zaokrąglania procentów podczas obliczania liczby wymaganych pojazdów przy realizacji zadania. Zakłada on, iż wskaźnik poniżej 0,5 zaokrągla się w dół, a wskaźnik 0,5 i powyżej w górę. W przypadku wykonawcy, który użytkuje jeden pojazd przy realizacji zadania publicznego, przy wymogu 10%, np. z art. 68 ust ust. 2, wskaźnik wyniesie 0,1 pojazdu ($1 \times 10\% = 0,1$). Wskaźnik 0,1 po zaokrągleniu w dół da nam zero. W takim przypadku nie trzeba wymieniać ani dokupywać samochodu. Dopiero przy pięciu użytkowanych pojazdach zaktualizuje się obowiązek z ustawy o elektromobilności ($5 \times 10\% = 0,5$ pojazdu i zaokrąglamy w górę do 1 pojazdu). W związku z powyższym, jeżeli łączna flota użytkowanych w urzędzie lub przy realizacji danego zadania publicznego pojazdów wynosi 4 lub mniej, nie ma potrzeby zapewnienia elektrycznych pojazdów. Należy równocześnie mieć na uwadze, że przy realizacji zadań publicznych należy uwzględnić i zsumować wszystkie pojazdy wykorzystywane do realizacji danego zadania, czyli przykładowo z kilku jednostek organizacyjnych”.

³¹ 1. Zorganizowanie, uruchomienie, zarządzanie kompleksowa eksploatacja Systemu bezobsługowych wypożyczalni rowerów w Bielsku-Białej [umowa obowiązuje do 31 października 2022 r.];

2. Utrzymanie oświetlenia ulicznego, stanowiącego własność Gminy Bielsko-Biała, w pełnej sprawności technicznej zapewniającej oświetlenie w okresie od zmroku do świtu [umowa obowiązywała do 10 kwietnia 2022 r.];

3. Realizacja tzw. usług dodatkowych świadczonych przez miasto Bielsko-Biała, o których mowa w art. 6r ust. 4 ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach [umowa obowiązywała do 30 kwietnia 2022 r.].

była zagrożona wygaśnięciem, w związku z możliwością niespełniania wymogu zapewniającego 10% udział samochodów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym.

(akta kontroli str.598-600a, 769-790, 811-813)

Pismem z dnia 6 kwietnia 2022 r., Minister Klimatu i Środowiska zwrócił się Prezydenta w sprawie udzielenia informacji dotyczącej realizacji obowiązku określonego w art. 68 ust. 3 uoe, a zwłaszcza jakie kroki podjęto w celu wypełnienia tych wymogów oraz trudności w ich realizacji przy wykonywaniu zadań publicznych, a także przyczyn problemów związanych z wywiązaniem się z tych obowiązków, w szczególności istnienia ryzyka wygaśnięcia jakiegokolwiek umowy na mocy art. 76 ust. 2. W piśmie ww. poprosił również o sugestie rozwiązań, które pomogłyby jednostkom wywiązać się z ww. obowiązku określonego w uoe.

W odpowiedzi na ww. pismo Prezydent w dniu 15 kwietnia 2022 r. poinformował Ministra, że Urząd posiada flotę składającą się z 15 pojazdów, w tym dwóch elektrycznych i wypełnia ustawowy obowiązek. W ocenie Prezydenta (...) *żadna z zawartych przez Urząd umów na realizację zadań publicznych nie jest zagrożona wygaśnięciem w trybie art. 76 ust 2 uoe.*

W sprawie sugestii rozwiązań Prezydent wskazał, że: *Ze względu na wysokie koszty zakupu pojazdów elektrycznych, brak ich dostępności na rynku oraz małą ilość stacji do tankowania pojazdów zasilanych gazem ziemnym w naszym regionie (co prowadzi do braku celowości zakupu pojazdów zasilanych gazem), proponujemy dopuścić do bilansowania i tym samym spełnienia warunków ustawowych pojazdy hybrydowe typu plug-in.*

(akta kontroli str.822-824)

2.5. Zgodnie z art. 37 i art. 72 uoe, Urząd sporządził AKK w wymaganych terminach³², tj. 14 grudnia 2018 r. i 20 grudnia 2021 r.

Wykonawcą ww. analiz był podmiot zewnętrzny, który został wyłoniony w wyniku zapytania cenowego o udzielenie zamówienia o wartości przekraczającej wyrażoną w złotych równowartość kwoty 7 tys. €, a nie przekraczającej wyrażonej w złotych równowartości kwoty 14 tys. €. Druga analiza została wykonana w wyniku zaproszenia do złożenia oferty dla postępowania, którego wartość zamówienia była równa lub przekraczała 30 tys. zł, ale nie przekraczała wartości 130 tys. zł. Koszty opracowania obydwu analiz wyniosły 37 146 zł i 39 000 zł.

Analizy zawierały wszystkie wymagane elementy określone w art. 37 ust. 2 uoe, w szczególności:

- analizę finansowo-ekonomiczną,
- oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją szkodliwych substancji dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi,
- analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji.

(akta kontroli str.26, 40-180, 406, 417-498)

W analizach nie uwzględniono korzyści z nowo powstających linii tramwajowych lub zelektryfikowanej kolei miejskiej, których utworzenie spowoduje wycofanie z tej samej trasy autobusów napędzanych silnikiem spalinowym (art. 37 ust. 6 uoe). Prezydent wyjaśnił w tej sprawie, że opracowana w 2019 r., w formie

4. Zapewnienie transportu dzieci i uczniów niepełnosprawnych do szkół i placówek na terenie Miasta Bielska-Białej [umowa obowiązuje do 31 grudnia 2022 r.].

³² Po raz pierwszy analiza powinna być sporządzona w terminie do 31 grudnia 2018 r., a aktualnie obowiązująca analiza powinna być więc sporządzona po upływie trzech lat w terminie do 31 grudnia 2021 r.

dokumentu wewnętrznego Urzędu, wstępna analiza zasadności budowy sieci tramwajowej na obszarze Miasta Bielska-Białej opierająca się na raporcie autorstwa Ł. Zaborowskiego pt. „Tramwaj dla polskich miast”, wskazała na znaczną kosztochłonność potencjalnej inwestycji tramwajowej dla Miasta Bielska-Białej oraz jej wysoce nieekonomiczny charakter. Analizie poddano model tramwaju dwusystemowego (na wspólnej sieci torowej) przy wykorzystaniu istniejącej sieci kolejowej, celem obniżenia kosztów potencjalnej inwestycji.

(akta kontroli str.825-827)

W AKK z 2021 r., w wyniku wyznaczenia ocen wyboru wariantów najwyżej ocenionym wariantem okazały się autobusy z napędem konwencjonalnym z oceną na poziomie 4,17 [W0 – wariant bazowy, oparty o odtwarzanie autobusów działających w oparciu o obecnie stosowane napędy]. Kolejnymi wariantami były:

- autobusy elektryczne akumulatorowe z ładowarkami plug-in i pantografowymi z oceną 4,01 [W1 wariant inwestycyjny, obejmujący wprowadzenie do floty użytkowanych pojazdów autobusów o napędzie elektrycznym, doładowywanych na krańcach energią z ładowarek pantografowych],
- autobusy elektryczne akumulatorowe z ładowarkami plug-in z oceną 3,91 [W2 wariant inwestycyjny, obejmujący wprowadzenie do floty użytkowanych pojazdów autobusów o napędzie elektrycznym, przystosowanych do ładowania wyłącznie z ładowarek typu plug - in],
- autobusy wodorowe - z wodorowymi ogniwami paliwowymi z łączną oceną 3,60 [W3 wariant inwestycyjny, obejmujący wprowadzenie do floty użytkowanych pojazdów autobusów z wodorowymi ogniwami paliwowymi, zakładający, że stacja tankowania wodoru w Bielsku-Białej zostanie zbudowana i sfinansowana przez Miasto lub MZK Bielsko-Biała Sp. z o.o.],
- trolejbusy z łączną oceną 3,14.

Według AKK, nakłady inwestycyjne na wymianę taboru w ilości 39 autobusów, w perspektywie lat 2023-2027 dla czterech wariantów wybranych do szczegółowej analizy wynosiły³³:

- W0 – 40,95 mln zł;
- W1 – 102,80 mln zł;
- W2 – 123,85 mln zł;
- W3 – 132,18 mln zł

W analizie stwierdzono, że: *Uwzględniając złożoność i czasochłonność przedsięwzięć dotyczących zakupu autobusów zeroemisyjnych, spełnienie minimalnego udziału 10% pojazdów tego typu w terminie od 01.01.2023 r. technicznie nie jest możliwe. W związku z tym na potrzeby niniejszej analizy kosztów i korzyści założono, że pierwsze autobusy zeroemisyjne zostaną wprowadzone do eksploatacji w 2024 r.*

W rekomendacji dotyczącej strategii wymiany taboru zapisano natomiast, że: *wraz z rozwojem technologii i spadkiem cen autobusów zeroemisyjnych wynik następczej AKK może wskazywać na zasadność wprowadzenia ich do eksploatacji, niezależnie od zastosowanych rozwiązań technicznych. Miasto Bielsko-Biała deklaruje gotowość do wprowadzenia do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych, przy uzyskaniu środków zewnętrznych na ten cel. Realizacja zakupu powinna zostać poprzedzona odpowiednią analizą wykonalności inwestycji, w tym np. analizą kosztów i korzyści sporządzoną wyłącznie*

³³ Wartości podano według cen stałych netto, bez uwzględnienia inflacji.

w zakresie np. zakresu rzeczowego projektu, w przeciwieństwie do niniejszego dokumentu, w którym analizowany jest kompleksowo cały system komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej.

(akta kontroli str.40-180, 417-498)

Projekty obydwóch AKK zostały - zgodnie z art. 37 ust. 3 uoe - poddane konsultacjom społecznym i opublikowane³⁴ w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej Urzędu, na tablicy ogłoszeń Urzędu oraz zostały wyłożone do wglądu w komórkach merytorycznych Urzędu³⁵. Ponadto, projekt AKK poddany konsultacjom w 2021 r. został opublikowany dodatkowo w Magazynie Samorządowym „Bielsko-Biała” (wersja online) oraz przesłany e-mailem do Rad Osiedli.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji nie zgłoszono żadnych uwag do ww. dokumentów.

(akta kontroli str.31-35, 398-405)

Sporządzoną w 2018 r., AKK - zgodnie z art. 37 ust 4 uoe - przekazano w dniu 16 stycznia 2019 r. właściwym ministrom, tj. Ministrowi Energii, Ministrowi Środowiska i Ministrowi Przedsiębiorczości i Technologii, zaś AKK sporządzoną w 2021 r. przekazano w dniu 29 grudnia 2021 r. Ministrowi Klimatu i Środowiska i Ministrowi Rozwoju Technologii.

(akta kontroli str.36-39, 413-416, 807-810)

- 2.6. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej na lata 2014-2023, został uchwalony przez Radę Miejską w dniu 4 lutego 2014 r. i w całym okresie objętym kontrolą nie był aktualizowany w związku z niewdrażaniem zeroemisyjnego transportu publicznego.

Naczelnik Wydziału Komunikacji wyjaśnił, że: *w zakresie problematyki elektromobilności dokumentem kierunkowym jest »Strategia rozwoju elektromobilności w Bielsku-Białej, E-moBBility 2020-2035«.*

(akta kontroli str.611-701, 806)

- 2.7. Według stanu na dzień 1 stycznia 2021 r. MZK wykorzystywał do świadczenia usług komunikacyjnych 128 autobusów, w tym 56 autobusów o normie spalania ON EURO 6, 20 pojazdów (ON EURO EEV), 25 pojazdów (ON EURO 5), 10 (ON EURO 4) i 17 pojazdów (ON EURO 3)³⁶. MZK nie posiadało w swojej flocie ani autobusów zeroemisyjnych ani autobusów napędzanych biometanem.

Miasto nie zapewniło świadczenia usługi komunikacji miejskiej z wymaganym, co najmniej 5% udziałem autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem w użytkowanej flocie autobusów komunikacji miejskiej. Prezydent wyjaśnił w tej sprawie, że: *Opracowane w latach 2018 oraz 2021 AKK wykazały, iż koszty z tytułu eksploatacji autobusów zeroemisyjnych zgodnie z zapisami uoe przewyższają poziom korzyści ekonomiczno-społecznych, zatem osiągnięcie progu udziału 5% floty pojazdów od 1 stycznia 2021 r. nie było wymagane.*

Dokument AKK został sporządzony zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, przede wszystkim na podstawie uoe. (...) Prace nad jej sporządzeniem zakończyły się w dniu 20 grudnia 2021 r., tj. 4 dni przed wejściem w życie ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, która zmieniła treść art. 36 ust. 1,

³⁴ Konsultacje przeprowadzono w terminie od 8 do 29 listopada 2018 r. i w terminie od 26 listopada do 16 grudnia 2021 r.

³⁵ W Biurze Zarządzania Energią, a następnie w Wydziale Ochrony Środowiska i Energii.

³⁶ W wyczerpieniu nie ujęto trzech autobusów klasy MINI marki Autosan Wetlina A*V, które nie były wykorzystywane do komunikacji publicznej, gdyż nie posiadały wyposażenia ITS.

przewidując, iż właściwe JST zobligowane zostały do osiągnięcia docelowego 30% udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie operatora, będą mogły spełnić tenże wymóg również poprzez autobusy napędzane biometanem.

W trakcie opracowywania AKK w 2021 r. przez Miasto Bielsko-Biała, wymogi w art. 36 ust. 1 odnosiły się wyłącznie do autobusów zeroemisyjnych i nie zezwalały na ich spełnienie poprzez wprowadzenie do eksploatacji autobusów napędzanych biometanem. Dlatego też, w nawiązaniu do definicji autobusu zeroemisyjnego w art. 4 pkt 1 uoe, w AKK analizie poddano eksploatację autobusów elektrycznych, autobusów z wodorowymi ogniwami paliwowymi oraz trolejbusów. Ponadto należy także zwrócić uwagę na fakt, iż w Polsce operatorzy i organizatorzy nie posiadają doświadczenia w eksploatacji autobusów na biometan, co istotne również paliwo to nie jest dostępne na rynku krajowym.

(akta kontroli str. 601, 825-827, 833-834)

- 2.8. Zgodnie z art. 38 uoe, w okresie objętym kontrolą Urząd przekazywał Ministrowi Klimatu informacje o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym³⁷ w poszczególnych flotach pojazdów, tj. w odniesieniu do: pojazdów obsługujących Urząd, realizacji zadań publicznych oraz świadczenia usługi komunikacji miejskiej. w zakresie pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym, a dane w nich zawarte były zgodne ze stanem faktycznym.

Ww. informacje były zawierane w tabelach sporządzonych według wzorów umieszczonych na stronie internetowej Ministerstwa Klimatu³⁸ i opracowywane w oparciu o wytyczne zamieszczone w formie prezentacji na tej stronie.

W latach 2018-2021 Urząd składał informacje w jednej tabeli, natomiast w 2022 r. w dwóch tabelach, odrębnie dla gminy i powiatu.

Informacje zawarte w tabelach na dany rok były wykazywane według stanu na 31 grudnia roku poprzedzającego rok przekazania tej informacji i przekazywane w wymaganych terminach³⁹.

(akta kontroli str.791-802, 821)

- 2.9. Na obszarze Bielska-Białej nie ustanowiono strefy czystego transportu⁴⁰, o której mowa w art. 39 ust 1 uoe. Prezydent wyjaśnił w tej sprawie, że: *na gruncie prawa krajowego uregulowanie działalności SCT nastąpiło w procesie wyraźnych trudności. Uoe z 2018 r. dała teoretyczną możliwość wdrażania przedmiotowych zmian, jednakże dopiero podpisanie nowelizacji uoe. w grudniu 2021 r. nakreśliło ramy w zakresie wprowadzenia możliwości ustanawiania SCT, a faktyczne przepisy - wprowadzające wygląd naklejki uprawniającej pojazdy do korzystania ze SCT przyjęte zostały w marcu 2022 r.*

Niedoskonałość legislacyjna w analizowanej materii sprawiła, iż obecnie nie funkcjonuje w Polsce jeszcze żadna SCT. Dopiero obecne środowisko prawne jest znacznie bardziej korzystne dla procesu wdrażania tego typu rozwiązań.

Wobec powyższego, w celu należytego przygotowania się do przyszłego wdrożenia SCT, Miasto Bielsko-Biała prowadzi szczegółowy monitoring działań legislacyjnych w przedmiotowej materii oraz działalności innych ośrodków miejskich (w tym także swoistego „falstartu” powoływania SCT w Krakowie i Warszawie). Jednakże brak dotychczasowych pozytywnych doświadczeń na

³⁷ Rodzaje gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów: sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG).

³⁸ <https://www.gov.pl/web/klimat/sprawozdania>.

³⁹ Pierwsze sprawozdanie w terminie do 23 maja 2018 r. wg stanu na 31 grudnia 2017 r. a kolejne do 31 stycznia każdego roku.

⁴⁰ Zwana dalej „SCT”.

gruncie krajowym sprawił, że Miasto Bielsko-Biała decyzje w sprawie tempa wprowadzenia SCT - czyli swoistej rewolucji w transporcie na swym obszarze - warunkuje kilkoma kluczowymi czynnikami, takimi jak ocena faktycznego kształtu wdrożeń SCT przez krajowe JST, czy rozwój rynku samochodów zeroemisyjnych. Należy także podkreślić, iż wprowadzanie SCT wywołuje polemiki, jakoby ten mechanizm nie mógł wpłynąć w sposób znaczący na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń na obszarach miejskich. Obecnie, w dobie kryzysu energetycznego w Polsce oraz w Europie, wywołanego reperkusjami prowadzonej wojny w Ukrainie, podejmowane są decyzje stojące w sprzeczności z wyznaczonymi celami ekologicznymi: 2 września 2022 r. Sejm RP zdecydował o zawieszeniu na 2 lata norm emisji paliw stałych. Możliwość obrotu gorszej jakości paliwem oznacza bowiem zwiększone emisje spalin z palenisk, a tym samym wyższe stężenia szkodliwych pyłów oraz rakotwórczego benzoapirenu na obszarach miejskich, na których wskazane jest ustanawianie SCT (zmniejszenie emisji spalin ze źródła - transport).

Jednakże przyjęcie przez Komisję Europejską w czerwcu 2022 r. Krajowego Planu Odbudowy dla Polski zakładającego, że w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, gdzie stwierdzone zostanie przekroczenia normy zanieczyszczeń powietrza mają powstać SCT, jak również intensyfikacja działań w zakresie merytorycznego wsparcia oraz współpracy - Kongresu Nowej Mobilności w połowie września br. podczas, którego samorządowcy wraz ekspertami będą wypracowywali optymalny sposób wdrażania SCT w polskich miastach - przybliży Miasto Bielsko-Biała do decyzji o podjęciu prac przygotowawczych nad mapą drogową dla wdrożenia SCT.

(akta kontroli str.803-805)

- 2.10. Według stanu na dzień 31 grudnia 2021 r. miasto Bielsko-Biała liczyło 170 tys. mieszkańców, zarejestrowanych było 155 tys. pojazdów samochodowych a liczba tych pojazdów przypadająca na jeden tys. mieszkańców wynosiła 924.

Zgodnie z powyższymi danymi oraz art. 60 ust. 1 pkt 3 uoe na terenie Miasta powinno być minimum 100 ogólnodostępnych punktów ładowania samochodów elektrycznych. Tymczasem, według stanu na 31 grudnia 2021 r. oraz 30 czerwca 2022 r. ich liczba wynosiła odpowiednio 18 i 28.

W związku z opóźnieniem realizacji Programu przyłączenia ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych w Bielsku-Białej⁴¹, o którym mowa w pkt. 2.12 nin. wystąpienia, spółka TAURON Dystrybucja S.A. przesłała 18 stycznia 2022 r. do Urzędu wyjaśnienia, w których stwierdzono, że opóźnienia w realizacji w 2021 r. ujętych w I grupie ww. programu stacji ładowania były spowodowane licznymi problemami natury formalno-prawnej, które uniemożliwiły uzyskanie dla nich kompletnych dokumentacji projektowych, a co za tym idzie ich wybudowanie. Stwierdzono w nich również, że: przewidujemy zakończenie prac projektowych w I kwartale 2022 roku i wybudowanie I grupy ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów w terminie do 30.06.2022 roku. Po wybudowaniu każdej ze stacji rozpoczną się czynności techniczno-formalno-prawne (m.in. zgłoszenie i przeprowadzenie badania UDT), które — jak wynika z naszego doświadczenia - mogą trwać do 3 miesięcy. Dlatego przekazanie ww. stacji do użytkowania mieszkańcom Miasta planujemy w III kwartale 2022 roku. Dalej TAURON Dystrybucja wyjaśniła, że: Obecne regulacje prawne uniemożliwiają nam, jako Operatorowi Systemu Dystrybucyjnego, budowę ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów, których termin przyłączenia, zgodnie z Programem

⁴¹ Zwany dalej „Programem przyłączenia stacji ładowania”.

przyłączenia był określony po 31.12.2021 roku. Dlatego wybudujemy tylko te stacje, które zostały przyporządkowane do I grupy stacji (19 lokalizacji).

*Prezydent wyjaśnił w tej sprawie, że w piśmie z 13 stycznia 2022 r. TAURON Dystrybucja S.A. planuje przekazać mieszkańcom Miasta 22 ogólnodostępne stacje ładowania samochodów elektrycznych z 44 punktami ładowania w 19 lokalizacjach. Stwierdził też, że do tej pory TAURON Nowe Technologie S.A. wybudował w Bielsku-Białej osiem ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych z 16 punktami ładowania w 7 lokalizacjach oraz, że: *jest w stałym kontakcie zarówno z przedstawicielami TAURON Dystrybucja jak i TAURON Nowe Technologie. Na ostatnim spotkaniu dotyczącym budowy stacji ładowania, które odbyło się 6 września 2022 r. (...) przedstawiciel TAURON Nowe Technologie zapewnił, że cały czas prowadzone są prace budowlane i przyłączeniowe, tak aby do końca września 2022 r. zakończona została budowa pozostałych 14 stacji przyporządkowanych do I grupy. W związku z tym, że deklarowany przez TAURON Dystrybucja termin zakończenia prac w III kwartale 2022 r. jeszcze nie upłynął Urząd Miejski w Bielsku-Białej nie miał powodu, aby podejmować dodatkowe działania w tej sprawie.**

*Prezydent wyjaśnił również, że: *nie poinformował Prezesa URE o odmowie realizacji budowy ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych na terenie naszej gminy przez TAURON Sprzedaż Sp. z o.o., ponieważ to nowe regulacje prawne zawarte w nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 2 grudnia 2021 r. wprowadziły zapisy, które umożliwiają Operatorom Systemów Dystrybucyjnych odstępowanie od obowiązku budowy ogólnodostępnych stacji ładowania. Ponadto (...) TAURON Dystrybucja (...) zobowiązał się jednak do wybudowania I części, czyli 44 punktów z zakładanych 82 ogólnodostępnych punktów ładowania do końca III kwartału 2022 r. Pod koniec 2022 r. nastąpi aktualizacja raportu dotyczącego liczby ogólnodostępnych punktów ładowania samochodów elektrycznych powstałych w naszym mieście uwzględniającego zarówno punkty powstałe w wyniku działań TAURON Dystrybucja, jak i podmiotów zewnętrznych. Niniejszy raport zostanie następnie przedstawiony na planowanym spotkaniu Zespołu ds. rozwoju elektromobilności w Bielsku-Białej, podczas którego zostaną również omówione kwestie dotyczące nowelizacji Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 2 grudnia 2021 r. Opisane wcześniej powody skomplikowały realizację celu, którym była wymagana ustawowo ilość 100 ogólnodostępnych punktów ładowania samochodów elektrycznych w naszym mieście. Na tym spotkaniu planuje się także przedyskutowanie propozycji działań zmierzających do zapewnienia wymaganej liczby zainstalowanych na terenie Miasta punktów ładowania.**

(akta kontroli str.602-610, 702-705, 745, 758-759, 806-806/a, 815-820)

- 2.11. Zgodnie z art. 61 ust. 1 uoe, Prezydent sporządził raport dotyczący punktów ładowania na obszarze miasta, zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania w wymaganym terminie, tj. 15 stycznia 2020 r.

Raport ten został sporządzony na podstawie ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych⁴², o której mowa w art. 42 i art. 69 uoe. Jak wyjaśnił Zastępca Naczelnika Wydziału Ochrony Środowiska i Energii Urzędu wobec stwierdzenia niezgodności informacji zawartych w tej ewidencji (...) ze *stanem faktycznym (niekompletność)*, ewidencja ta została uzupełniona o informacje pozyskane na podstawie przeprowadzonej w dniach od 13 do 17 stycznia 2020 r. inwentaryzacji ogólnodostępnych stacji ładowania na terenie miasta i informacji uzyskanych

⁴² Ewidencja zamieszczona na stronie Urzędu Dozoru Technicznego pod adresem: <https://eipa.udt.gov.pl/>

z Wydziału Urbanistyki i Architektury Urzędu, które nie wykazały żadnych planowanych stacji ładowania w perspektywie do końca 2020 r.

W raporcie:

- zamieszczono informację o liczbie i lokalizacji na terenie miasta istniejących ogólnodostępnych stacji ładowania zlokalizowanych (siedem stacji) wraz uwzględnieniem mocy punktów ładowania zainstalowanych w tych stacjach (15 punktów, w tym: jeden o mocy 7,4 kW; osiem o mocy 22 kW; dwa o mocy 43 kW; dwa o mocy 45 kW i dwa o mocy 50 kW);
- nie wskazano liczby i lokalizacji planowanych do wybudowania do 31 grudnia 2020 r. ogólnodostępnych stacji ładowania z uwzględnieniem mocy punktów ładowania planowanych do zainstalowania na stacjach, natomiast zapisano, że do dnia 15 marca 2020 r. sporządzony zostanie plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania (art. 62 uoe) oraz, że zgodnie z art. 64 uoe do wybudowania tych stacji zobowiązany był lokalny operator systemu dystrybucyjnego elektromagnetycznego, tj. TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Bielsku-Białej⁴³;
- wskazano, że aby osiągnąć – zgodnie z art. 60 ust.1 pkt 3 uoe - liczbę co najmniej 100 punktów ładowania, konieczne jest zainstalowanie dodatkowych 85 takich punktów.

(akta kontroli str. 702-705)

2.12. W związku z nieosiągnięciem minimalnej liczby punktów ładowania - Prezydent, zgodnie z art. 62 ust 3 uoe - sporządził i zatwierdził 15 lutego 2020 r., tj. w wymaganym przepisami terminie⁴⁴, projekt *Planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania na terenie gminy Bielska-Białej*⁴⁵.

Projekt ww. planu zawierał informacje, o których mowa w art. 62 ust. 2 uoe, tj.: liczbę i lokalizację planowanych 38 ogólnodostępnych stacji ładowania z zakładaną do zainstalowania w nich 82 punktów ładowania⁴⁶ oraz uwzględnieniem mocy każdego z tych punktów.

(akta kontroli str. 724-745)

Projekt ww. planu został poddany konsultacjom ze społeczeństwem poprzez zamieszczenie go w okresie od 4 do 29 maja 2020 r. na stronie internetowej Urzędu⁴⁷ (art. 62 ust 3 uoe) oraz w Magazynie Samorządowym „W Bielsku-Białej”, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie. W ramach konsultacji społecznych do planu zostało zgłoszonych pięć uwag merytorycznych przez przedsiębiorstwo TAURON Dystrybucja. Jedna uwaga, dotycząca naruszenia równoprawnego traktowania dla każdego posiadacza pojazdu elektrycznego lub hybrydowego (art. 2 ust. 6 uoe) poprzez pobieranie dodatkowych opłat za wjazd na teren parkingów celem skorzystania z punktu ładowania, nie została uwzględniona. Pozostałe cztery uwagi, dotyczące m.in. określenia obowiązków stron (miasta i operatora systemu dystrybucyjnego), lokalizacji stacji w miejscach nieistniejących parkingów, oraz doprecyzowania lokalizacji stacji (nr działek, mapy sytuacyjne), zostały uwzględnione na etapie uzgodnień projektu *Planu* przez TAURON Dystrybucję.

(akta kontroli str. 706-714, 760-765)

⁴³ Zwany dalej „TAURON Dystrybucja”, lub „Operator Sieci Dystrybucyjnej”.

⁴⁴ Wymagany termin do 15 marca 2020.

⁴⁵ Zwany dalej „Planem budowy stacji ładowania”.

⁴⁶ Różnica jednej stacji ładowania (trzech punktów ładowania) w porównaniu Planu do Raportu punktów ładowania wynikała z faktu uruchomienia w międzyczasie takiej stacji w C.H. AUCHAN w Bielsku-Białej.

⁴⁷ www.miastodobrejenergii.pl

Stosownie do art. 62 ust 4 uoe, Prezydent w dniu 24 września 2021 r. przekazał do uzgodnienia operatorowi TAURON Dystrybucja, na obszarze działania którego planowane było rozmieszczenie ogólnodostępnych stacji ładowania, projekt *Planu budowy stacji ładowania* do uzgodnienia w terminie 60 dni od daty otrzymania dokumentacji.

W wyniku uzgodnień, wskazano, że zmianie uległy lokalizacje niektórych stacji ładowania z Grup I i II na gruntach nie będących własnością Gminy lub Skarbu Państwa oraz wszystkie planowane lokalizacje ujęte w Grupie III z uwagi na fakt, iż nie posiadają one przygotowanej infrastruktury parkingowo-drogowej (są zbyt ryzykowne). Dostosowano również moc i liczbę punktów ładowania przypadających na jedną stację do wymagań przedstawionych przez TAURON Dystrybucja S.A. (...). Ponadto zmniejszono z 85 do 82 liczbę punktów ładowania samochodów elektrycznych, do wybudowania których nasza Gmina została zobowiązana przytoczoną powyżej ustawą. Liczba ta mogła ulec zmniejszeniu, ponieważ w 2020 roku na terenie naszego miasta powstały dodatkowe trzy nowe punkty ładowania samochodów elektrycznych z inicjatywy podmiotu prywatnego.

18 lutego 2021 r. operator TAURON Dystrybucja poinformował Prezydenta o uzgodnieniu ww. planu (art. 62 ust. 6 uoe) oraz przekazał Prezydentowi Program przyłączenia stacji ładowania. Program określał techniczne i ekonomiczne warunki przyłączenia ogólnodostępnych stacji ładowania wskazanych w projekcie *Planu budowy stacji ładowania* wraz z przewidywanymi terminami przyłączenia (art. 62 ust. 12 uoe), tj. w harmonogramie budowy ww. stacji podzielono realizację tego zadania na trzy grupy:

- grupa pierwsza obejmowała budowę 22 stacji z 44 punktami do ładowania, w terminie realizacji do 30 września 2021 r.,
- grupa druga obejmowała budowę 10 stacji z 20 punktami do ładowania, w terminie realizacji do 30 czerwca 2022 r.,
- grupa trzecia obejmowała budowę dziewięciu stacji z 18 punktami do ładowania, w terminie realizacji do 31 grudnia 2022 r.;

(akta kontroli str. 715-722, 724-745, 741-744, 769-792)

Plan budowy stacji ładowania został przyjęty przez Radę Miasta uchwałą z dnia 18 marca 2021 r.⁴⁸, zgodnie z art. 62 ust. 8 uoe.

(akta kontroli str. 723-745)

Dnia 30 marca 2021 r. Prezydent przekazał operatorowi systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych TAURON Dystrybucja przyjęty *Plan budowy stacji ładowania*. Dnia 24 marca 2021 r. Urząd opublikował go na swojej stronie internetowej, a 26 kwietnia 2021 r. poinformował o jego przyjęciu Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki⁴⁹. Na wniosek Prezydenta z 26 kwietnia 2021 r., Prezes URE decyzją z dnia 7 lipca 2021 r. wyznaczył TAURON Dystrybucja do pełnienia funkcji operatora ogólnodostępnych stacji ładowania oraz dostawcy usług ładowania na terenie Miasta (art. 65 ust. 1 uoe).

(akta kontroli str. 723-745, 746-757)

2.13. Na pytanie, co jest utrudnia prawidłową realizację określonych w uoe obowiązków z zakresu elektromobilności oraz jakich zmian należałoby dokonać w ustawie Prezydent wyjaśnił, że: *Największy praktyczny problem wywołała nowelizacja ustawy o elektromobilności z dnia 2 grudnia 2021 r. Przed nowelizacją niniejszej ustawy TAURON Sprzedaż Sp. z o.o. był zobowiązany do wybudowania w Mieście 82 ogólnodostępnych punktów ładowania samochodów*

⁴⁸ Uchwała nr XXX/710/2021

⁴⁹ Zwany dalej „URE”.

elektrycznych. Nowelizacja ustawy, która w praktyce zlikwidowała obowiązek ciążący na przedsiębiorstwie TAURON Sprzedaż Sp. z o.o. spowodowała, że wycofał się z budowy stacji ładowania. Skutkuje to opóźnieniami w realizacji planu osiągnięcia wymaganej ilości ogólnodostępnych punktów ładowania. Przeszkodę w kwestii lokalizacji stacji ładowania stanowią także: deficyt miejsc parkingowych w mieście oraz trudności w uzgodnieniach tras zasilania stacji w energię elektryczną.

W zakresie osiągnięcia minimalnego udziału autobusów zeroemisyjnych w taborze MZK podstawową trudność stanowią kwestie finansowe tj.:

- bardzo wysokie koszty inwestycyjne i operacyjne taboru oraz infrastruktury;
- niedostateczna dostępność pomocowych środków krajowych lub wspólnotowych na dofinansowanie;
- gwałtownie rosnące ceny energii elektrycznej i wodoru powodujące skokowe zwiększenie kosztów operacyjnych przewoźników;
- wzrosty stóp procentowych i oprocentowania kredytów w praktyce uniemożliwiające finansowanie inwestycji z tego źródła.

Dochodzą do tego kwestie pozafinansowe tj.:

- niedostateczny rozwój sieci energetycznej uniemożliwiający szybkie wdrożenie inwestycji w zakresie zabudowy ładowarek wysokich mocy na pętlach autobusowych;
- uwarunkowania związane z położeniem miasta powodujące wzrost zużycia energii w transporcie (duże różnice wysokości, liczne wzniesienia).

Między innymi te kwestie przyczyniały się na niekorzystne wyniki obliczeń w opracowaniach AKK. Niemniej jednak, uwzględniając potencjalne korzyści finansowe, ekonomiczne oraz społeczne dla mieszkańców Bielska-Białej, planowane jest przeprowadzenie modernizacji floty MZK w oparciu o autobusy zeroemisyjne, pod warunkiem uzyskania odpowiednio korzystnego zewnętrznego finansowania (fundusze krajowe i UE). Miasto pokłada nadzieję w szczególności w napędach wodorowych, które będą się lepiej sprawdzać w warunkach podgórskich i wyczekuje na postęp technologiczny w tym zakresie.

Zwiększenie udziału samochodów elektrycznych we flocie pojazdów użytkowanych przez Urząd Miasta ułatwiłoby dopuszczenie do bilansowania w ustawie pojazdów hybrydowych typu plug-in. Kwestia ta wynika z trudności jakie się pojawiają przy eksploatacji pojazdów elektrycznych BEV w praktyce. Mała ilość stacji ładowania wysokich mocy (krótkiego czasu ładowania) utrudnia eksploatację „elektryków” na dłuższych dystansach. W związku z tym pojazdy tego typu tracą walor uniwersalności i trzeba utrzymywać większą flotę pojazdów. „Elektryki” są przeznaczane do przejazdów lokalnych, a pojazdy tradycyjne do przejazdów na dłuższych trasach. Pojazdy hybrydowe typu plug in pozwoliłyby uniknąć tej wady.

Realizację obowiązków z zakresu elektromobilności dotyczących zamówień publicznych naszym zdaniem utrudnia niejasność w interpretacji przepisów (np. niejednoznaczne określenie pojęcia floty pojazdów) oraz trudności w określeniu zakresu i sposobu kontroli wykonawców w realizacji nałożonego na nich obowiązku wynikającego z ustawy. Ponadto, wprowadzony ustawą obowiązek nałożony na wykonawców wykorzystujących do realizacji zamówienia „flotę pojazdów”, może powodować mniejszą liczbę składanych ofert, ze względu na konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów przez wykonawców na zakup pojazdów elektrycznych.

(akta kontroli str.766-768)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Katowice, dnia 14 października 2022 r.

Kontroler

Wiesław Pietrzyk

Specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Katowicach

.....