



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.410.012.03.2022

Pani
Sabina Nowosielska
Prezydent Miasta Kędzierzyn-Koźle
Urząd Miasta Kędzierzyn-Koźle
ul. Grzegorza Piramowicza 32, 47-200 Kędzierzyn-Koźle

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Kędzierzyn-Koźle ¹ , ul. Grzegorza Piramowicza 32; 47-200 Kędzierzyn-Koźle
Kierownik jednostki kontrolowanej	Sabina Nowosielska, Prezydent Miasta Kędzierzyn-Koźle ² , od 8 grudnia 2014 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 Opolu
Kontroler	Marcin Blajda, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LOP/65/2022 z 9 czerwca 2022 r.

(akta kontroli str. 1)

¹ Dalej: Urząd.

² Dalej: Prezydent.

³ Dz. U. z 2022 r. poz. 623.; dalej: ustawa o NIK.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

W okresie objętym kontrolą nie zaplanowano w budżecie Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle środków finansowych w wysokości umożliwiającej prawidłową i skuteczną realizację wszystkich obligacyjnych zadań z zakresu elektromobilności wskazanych w przepisach ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁵. Skutkiem tego w szczególności nie zapewniono wymaganego udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów samochodowych używanych przez kontrolowaną jednostkę. Ponadto nie zaplanowano środków na realizację pozostałych zadań związanych z elektromobilnością, w tym o charakterze fakultatywnym (np. ustanowienie strefy czystego transportu, zainstalowanie punktów ładowania w ogólnodostępnych stacjach ładowania).

W budżecie Miasta Kędzierzyn-Koźle przewidziano natomiast środki na zakup dwóch autobusów elektrycznych oraz stacji ich ładowania. Na ten cel w 2022 r. wydatkowano ponad 5,5 mln zł⁶. W 2018 r. przeznaczono również blisko 25 tys. zł na sporządzenie analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej⁷. Podejmowano też działania mające na celu uzyskanie dofinansowania zakupu pozostałej infrastruktury służącej rozwojowi elektromobilności na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle, które jednak z przyczyn niezależnych od jednostki kontrolowanej do dnia zakończenia kontroli ostatecznie nie uzyskały wnioskowanego wsparcia.

W Urzędzie nie dokonano wymaganej aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2012-2022 w związku z wejściem w życie przepisów ustawy o elektromobilności. Opracowano jednak inną dokumentację strategiczną dotyczącą rozwoju elektromobilności na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle (tj. „Strategię rozwoju elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 r.”). Jako jeden z celów tej strategii przyjęto ograniczenie szkodliwej emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu, w tym publicznego (poprzez wprowadzenie przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Kędzierzynie-Koźlu Spółkę z o.o. do komunikacji miejskiej pojazdów zero i niskoemisyjnych) oraz rozpropagowania i popularyzacji komunikacji zbiorowej do poruszania się po mieście.

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

⁵ Dz. U. z 2022 r. poz. 1083, ze zm.; dalej: ustawa o elektromobilności.

⁶ Wraz z kosztami pośrednimi (opracowanie dokumentacji projektowej oraz promocją przedsięwzięcia).

⁷ Zakupu ww. autobusów elektrycznych dokonano pomimo tego, że powyższa analiza wskazywała na brak korzyści z ich wykorzystywania.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego kontrolowanej działalności

OBSZAR

Prawidłowość realizacji obowiązków w zakresie elektromobilności

Zapewnienie środków finansowych na realizację zadań z zakresu elektromobilności

Opis stanu faktycznego

1. W latach 2019-2021 Rada Miasta Kędzierzyn-Koźle przyjęła⁸ do realizacji przedsięwzięcie polegające na zakupie dwóch autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, którego koszt oszacowano w kwocie od 7 700 tys. zł do 7 900 tys. zł, co stanowiło zabezpieczenie środków finansowych na wkład własny umożliwiający realizację projektu „Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu”, opisanego w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

W celu realizacji tego przedsięwzięcia w uchwałach budżetowych Gminy Kędzierzyn-Koźle⁹ na lata 2018-2022 w wykazie zadań inwestycyjnych¹⁰ zaplanowano¹¹ zakup niskoemisyjnego taboru dla transportu publicznego w kwotach 5 160 tys. zł (w 2018 r.) oraz 4 966,2 tys. zł (w 2019 r.), a w ramach środków bieżących zaplanowano wydatki m.in. na opracowanie Studium Wykonalności Inwestycji¹² oraz na promocję¹³ ww. projektu.

Ponadto w grudniu 2020 r. Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Kędzierzynie-Koźlu Spółki z o. o. wyraziło¹⁴ zgodę na zaciągnięcie zobowiązania o wartości nieprzekraczającej 5 450 tys. zł w postaci przystąpienia do realizacji ww. projektu.

Środki finansowe na wykonanie *Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej Miasta Kędzierzyn-Koźle*, opisaney w dalszej części wystąpienia pokontrolnego zostały zaplanowane¹⁵ w uchwale budżetowej na 2018 r. w wysokości umożliwiającej realizację tego zadania. Wydatki w kwocie 20 tys. zł na opracowanie *Strategii rozwoju elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 r.*, również opisaney w dalszej części wystąpienia pokontrolnego, zostały poniesione w latach 2019-2020 ze środków bieżących¹⁶ Wydziału Strategii, Rozwoju i Środków Pomocowych Urzędu. Środki finansowe w kwocie 3 167,2 tys. zł¹⁷ na zabezpieczenie wkładu własnego w ramach

⁸ W uchwałach nr: XVII/173/19 z 19 grudnia 2019 r., XXXIX/313/20 z 17 grudnia 2020 r. oraz XLI/475/21 z 21 grudnia 2021 r. w sprawie uchwalenia wieloletniej prognozy finansowej na lata 2020-2035.

⁹ Dostępnych wraz z uchwałami w sprawie uchwalenia wieloletniej prognozy finansowej na stronie <https://bip.kedzierzynkozle.pl/artykuly/249/budzet-miasta>.

¹⁰ Stanowiących załącznik nr 8 do uchwał w sprawie uchwalenia budżetu miasta Kędzierzyn-Koźle.

¹¹ Dział 600 Transport i łączność, rozdział 60004 Lokalny transport zbiorowy.

¹² W latach 2018-2019 odpowiednio w dziale 750 Administracja publiczna, rozdziale 75023 Urzędy gmin (miast i miast na prawach powiatu) w § 4390 Zakup usług obejmujących wykonanie ekspertyz, analiz i opinii (20 tys. zł) oraz w dziale 600 Transport i łączność, rozdziale 60004 Lokalny transport zbiorowy w § 4300 Zakup usług pozostałych (21,1 tys. zł).

¹³ W latach 2020-2022 w dziale 750 Administracja publiczna, rozdziale 75075 Promocja jednostek samorządu terytorialnego, w § 4300 Zakup usług pozostałych.

¹⁴ Uchwała nr 1/NZW/2020 z 1 grudnia 2020 r. zmieniająca uchwałę w sprawie wyrażenia zgody na zaciągnięcie zobowiązania (...).

¹⁵ Dział 600 Transport i łączność, rozdział 60004 Lokalny transport zbiorowy, § 4300 Zakup usług pozostałych.

¹⁶ Dział 750 Administracja publiczna, rozdział 75023 Urzędy gmin (miast i miast na prawach powiatu), § 4390 Zakup usług obejmujących wykonanie ekspertyz, analiz i opinii.

¹⁷ W ramach uchwały XL/471/21 z 30 listopada 2021 r. zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia wieloletniej prognozy finansowej na lata 2021-2035.

nw. projektu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, miały zostać uruchomione nie później niż przed podpisaniem umowy o dofinansowanie.

(akta kontroli str. 24-29, 31-63)

2. W okresie objętym kontrolą Gmina Kędzierzyn-Koźle składała wnioski o dofinansowanie zadań z zakresu elektromobilności do:

– Centrum Unijnych Projektów Transportowych¹⁸ – projekt¹⁹ „Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu”²⁰, którego koszt całkowity przewidziano na 6 760,1 tys. zł, a dofinansowanie środkami europejskimi 4 671,6 tys. zł²¹, w tym na zadanie: 1/ opracowanie Studium Wykonalności Inwestycji wraz z informacją niezbędną do wypełnienia wniosku o dofinansowanie i wymaganymi załącznikami (41,1 tys. zł wydatki ogółem; 28,4 tys. zł dofinansowanie), 2/ zakup dwóch autobusów elektrycznych (odpowiednio 6 703,5 tys. zł oraz 4 632,5 tys. zł) oraz 3/ działania promocyjne i informacyjne (odpowiednio 15,5 tys. zł oraz 10,7 tys. zł);

– Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej²² – wniosek²³ o dofinansowanie w kwocie 5 319,7 tys. zł w formie dotacji do realizacji przedsięwzięcia „Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu – etap II”²⁴, którego zakres przedmiotowy obejmował utworzenie innych niż ogólnodostępne punktów ładowania pojazdów elektrycznych prądem stałym i mocy od 50 kW do mniej niż 150 kW (1 szt.) i mocy od 150 kW (2 szt.) oraz zeroemisyjnych elektrycznych, zasilanych z baterii pojazdów kategorii M3-BEV (Battery Electric Vehicle) (2 szt.),

– Banku Gospodarstwa Krajowego w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład na pokrycie części wkładu własnego (w kwocie 2 000 tys. zł) związanego z realizacją projektu NFOŚiGW²⁵.

(akta kontroli str. 302-378, 653-768)

Projekty uzyskały dofinansowanie w wysokości wykazanej we wnioskach, przy czym w przypadku:

– projektu POIŚ²⁶ w wyniku dokonanych zmian²⁷ spowodowanych aktualizacją jego wartości po rozstrzygniętym postępowaniu przetargowym²⁸, całkowity koszt oraz przyznane dofinansowanie zmniejszono odpowiednio do kwoty 5 586,6 tys. zł²⁹ oraz 3 860,7 tys. zł;

– projektu NFOŚiGW pomimo uzyskania w marcu 2022 r. pozytywnej oceny³⁰ i przyznanej dotacji w kwocie 5 319,7 tys. zł, do dnia zakończenia czynności

¹⁸ Instytucja Pośrednicząca dla osi priorytetowej VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Dalej: CUPT.

¹⁹ Wniosek z 31 stycznia 2019 r.

²⁰ W ramach priorytetu VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Dalej: projekt POIŚ.

²¹ Co stanowiło 85% wydatków kwalifikowalnych w kwocie 5 496 tys. zł.

²² Dalej: NFOŚiGW.

²³ Wniosek z 16 grudnia 2021 r.

²⁴ W ramach programu priorytetowego nr 6.3 Zeroemisyjny transport zielony transport publiczny. Dalej: projekt NFOŚiGW.

²⁵ Wniosek z 25 lutego 2022 r.

²⁶ Umowa nr POIS.06.01.00-00-0061/19-00 z 30 stycznia 2020 r.

²⁷ Aneks nr POIS.06.01.00-00-061/19-01 z 31 marca 2021 r.

²⁸ Podpisanie umowy nr 272.1.80.2020/2021 z MAN Truck&Bus Polska sp. z o.o. z dnia 1 marca 2021 r. na kwotę 5 530 tys. zł (brutto); 4 495,9 tys. zł (netto).

²⁹ W tym 41,1 tys. zł na zadanie polegające na opracowaniu Studium Wykonalności Inwestycji, 5 530 tys. zł na zakup dwóch autobusów oraz 15,5 tys. zł na działania promocyjne i informacyjne.

³⁰ Zakwalifikowanie na 53 pozycję listy rankingowej.

kontrolnych³¹ nie została podpisana umowa o dofinansowanie, z przyczyn niezależnych od NFOŚiGW (tj. z uwagi na trwające negocjacje z Ministerstwem Klimatu i Środowiska dotyczące m.in. trybu i terminu podpisywania umów). Bank Gospodarstwa Krajowego odmówił przyznania wnioskowanego dofinansowania nie wskazując uzasadnienia takiej decyzji.

(akta kontroli str. 268-278, 653-659, 768)

3. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych Gmina Kędzierzyn-Koźle zrealizowała projekt POiŚ w wyniku, którego poniesiono wydatki w łącznej kwocie 5 575,2 tys. zł, w tym na zadania polegające na:

- opracowaniu Studium Wykonalności Inwestycji wraz z informacją niezbędną do wypełnienia wniosku o dofinansowanie projektu i wymaganymi załącznikami w łącznej kwocie 41,1 tys. zł³² (28,4 tys. zł dofinansowanie środkami europejskimi);
- zakupie dwóch autobusów miejskich model Lion's City 12 w łącznej kwocie 5 362,8 tys. zł³³, w tym 3 706 tys. zł stanowiło dofinansowanie (odpowiednio po 2 681,4 tys. zł oraz 1 853 tys. zł na jeden autobus);
- zakupie stacji ładowania Plug Charge 80 kW w kwocie 167,2 tys. zł³⁴, w tym 115,6 tys. zł stanowiło dofinansowanie;
- podejmowaniu działań promocyjnych i informacyjnych, których koszt wyniósł łącznie 4,1 tys. zł, (2,8 tys. zł stanowiło dofinansowanie), w tym m.in. 1,8 tys. zł na zakup power banków (10 szt.), 1 tys. zł na wydruk naklejek (6 szt.) i nalepek (2 szt.).

Tym samym w przypadku zadania nr 1 i nr 2 projekt POiŚ w aspekcie rzeczowym i finansowym został zrealizowany w całości (poniesiono 100% zaplanowanych wydatków na poszczególne cele), a w przypadku zadania nr 3 poniesiono 26,4% zaplanowanych wydatków (4,1 tys. zł spośród 15,5 tys. zł zaplanowanych).

(akta kontroli str. 483-550)

CUPT zweryfikował i zatwierdził każdy z wniosków sprawozdawczych składanych w trakcie realizacji projektu POiŚ, w tym wniosek końcowy³⁵, w którym wykazano do rozliczenia wydatki w łącznej kwocie 3,2 tys. zł (2,2 tys. zł dofinansowania) poniesione tytułem podjętych działań promocyjnych i informacyjnych.

(akta kontroli str. 419-482)

Gmina Kędzierzyn-Koźle w listopadzie 2018 r. poniosła również wydatek w kwocie 24,9 tys. zł³⁶ tytułem opracowania *Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej Miasta Kędzierzyn-Koźle*, opisaney w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 133-134)

³¹ Na dzień 14 września 2022 r.

³² Faktura 7/12/2018 z 20 grudnia 2018 r. na kwotę 20 tys. zł (13,8 tys. zł dofinansowania) oraz 7/01/2019 z 31 stycznia 2019 r. na kwotę 21,1 tys. zł (14,6 tys. zł dofinansowanie). Wydatki poniesione w ramach odpowiednio działu 750 *Administracja publiczna*, rozdziału 75023 *Urzędy gmin (miast i miast na prawach powiatu)*, § 4390 *Zakup usług obejmujących wykonanie ekspertyz, analiz i opinii* oraz działu 600 *Transport i łączność*, rozdziału 60004 *Lokalny transport zbiorowy*, § 4300 *Zakup usług pozostałych*.

³³ Faktury 4030102500 oraz 4030102499 z 25 lutego 2022 r.

³⁴ Faktura 2022/010/BUS z 25 lutego 2022 r.

³⁵ Wniosek o refundację/sprawozdawczy/końcowy za okres od 1 kwietnia do 31 maja 2022 r. został złożony do CUPT 29 czerwca 2022 r. i został zatwierdzony 22 sierpnia 2022 r.

³⁶ Faktura 210/11/2018 z 13 listopada 2018 r.

Realizacja zadań określonych w ustawie o elektromobilności

1. W latach 2019-2022³⁷ flota obsługująca Urząd liczyła siedem pojazdów samochodowych, przy czym żaden z nich nie był pojazdem elektrycznym. Tym samym od 1 stycznia 2022 r. nie został osiągnięty wskaźnik, co najmniej 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów samochodowych kontrolowanej jednostki, o którym mowa w art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 6-7, 10-23)

2. Urząd w okresie od września 2020 r.³⁸ do marca 2021 r. przeprowadził postępowanie w postaci przetargu nieograniczonego na zakup dwóch autobusów w ramach projektu POIŚ zgodnie z przepisami ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych³⁹. W trakcie kontroli ustalano, że: a/ dokumentacja związana z przetargiem (w tym ogłoszenie o zamówieniu, Specyfikacja Warunków Zamówienia, informacja z otwarcia ofert) została opublikowana na stronie internetowej⁴⁰, b/ została powołana co najmniej 3-osobowa komisja do przeprowadzenia postępowania⁴¹, dla której określono jej organizację, skład, tryb pracy oraz zakres obowiązków⁴², c/ zamawiający wyznaczył prawidłowy termin składania ofert oraz określił kryteria ich oceny⁴³. W postępowaniu wpłynęły cztery oferty, z których została wybrana najkorzystniejsza⁴⁴, zgodnie z kryteriami oceny, a umowę z wykonawcą zawarto 1 marca 2021 r.

(akta kontroli str. 551-641)

Zgodność przeprowadzonego postępowania przetargowego na zakup dwóch autobusów elektrycznych z przepisami o zamówieniach publicznych oraz regulacjami prawa unijnego w tym zakresie była ponadto przedmiotem dwóch kontroli CUPT (*ex-ante*⁴⁵ oraz *ex-post*⁴⁶). Po przeanalizowaniu otrzymanej dokumentacji (m.in. Specyfikacji Warunków Zamówienia wraz z opisem przedmiotu zamówienia, umowy zawartej z dostawcą autobusów) nie sformułowano⁴⁷ żadnych zastrzeżeń. Również postępowanie przetargowe na opracowanie Studium Wykonalności Inwestycji stanowiło przedmiot kontroli⁴⁸ CUPT, w wyniku której sformułowano⁴⁹ mniej istotne zastrzeżenia⁵⁰.

(akta kontroli str. 642-652)

3. Urząd do 31 stycznia 2022 r. nie przekazał ministrowi właściwemu do spraw transportu informacji o dwóch autobusach elektrycznych objętych zamówieniem w ramach projektu POIŚ, o której mowa w art. 68c ustawy o elektromobilności. W powyższej sprawie Prezydent wyjaśniła, że *zgodnie z art. 68c ustawy o elektromobilności zamawiający, do 31 stycznia każdego roku, przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu informację za poprzedni rok o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, w tym o pojazdach*

³⁷ Według stanu na 1 stycznia 2019 r., 2020 r., 2021 r. 2022 r. oraz 30 czerwca 2022 r.

³⁸ Publikacja ogłoszenia o zamówieniu 23 września 2020 r.

³⁹ Dz. U. z 2022 r. poz. 1710.

⁴⁰ <https://e-propublico.pl/Ogloszenia/DokumentyZamowienia?przetargId=e8a5395d-daf3-433b-ac74-6963e70ad516>.

⁴¹ Przy piśmie ZP.271.1.80.2020.DM z 5 października 2020 r.

⁴² Regulamin Komisji Przetargowej stanowiący załącznik nr 4 do zarządzenia nr 1795/2P/2017 Prezydenta z dnia 9 listopada 2017 r. w sprawie nadania Regulaminu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego (...).

⁴³ Cena (60%), ocena techniczno-eksploatacyjna autobusów (35%) oraz okres udzielonej gwarancji (5%).

⁴⁴ Najkorzystniejsza oferta uzyskała 90 pkt, a kolejne odpowiednio 87,70 pkt, 80,20 pkt oraz 70,80 pkt

⁴⁵ Kontrola doraźna (5201/182) wszczęta 3 września 2020 r.

⁴⁶ Kontrola doraźna (5201/29/2021) wszczęta 23 marca 2021 r.

⁴⁷ Informacje pokontrolne z 16 września 2020 r. (kontrola *ex-ante*) oraz z 9 kwietnia 2021 r. (kontrola *ex-post*).

⁴⁸ Kontrola doraźna *ex-post* (5201/80) wszczęta 6 kwietnia 2020 r.

⁴⁹ Informacja pokontrolna z 30 kwietnia 2020 r.

⁵⁰ Żądanie referencji dla osób ujętych w wykazie osób zdolnych do wykonywania zamówienia, a nie dla firm.

elektrycznych, pojazdach napędzanych wodorem oraz pojazdach napędzanych innymi paliwami alternatywnymi. W myśl art. 16 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, informację, o której mowa w art. 68c ustawy zmienianej w art. 1, podmioty obowiązane do jej przekazania po raz pierwszy przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do 31 stycznia 2022 r. Informacja ta obejmuje dane za okres od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r. Wobec faktu zawarcia 1 marca 2021 r. – tj. przed datą 2 sierpnia 2021 r. – umowy na „Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu”, konieczność wykonania obowiązku informacyjnego z ww. przepisu nie powstała.

(akta kontroli str. 759-760)

4. W okresie od 1 stycznia 2022 r. Urząd zlecił lub powierzył, na podstawie przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych, wykonywanie 12 zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym⁵¹, tj.:

- prace pielęgnacyjne skwerów, plewienie, przycinanie, formowanie i podlewanie roślin⁵² (termin realizacji zadania do 26 listopada 2022 r.);
- remont urządzeń zabawowych na gminnych placach zabaw, remont, montaż i demontaż urządzeń technicznych (mała architektura) oraz utrzymanie fontanny, źródeł ulicznych oraz tężni solankowych⁵³ (do 5 kwietnia 2024 r.);
- budowa kolumbarium na cmentarzu komunalnym na osiedlu Kuźniczka⁵⁴ (do 5 maja 2023 r.);
- naprawa, konserwacja i utrzymanie wiat przystankowych⁵⁵ (do 16 maja 2024 r.);
- wykonanie instalacji elektrycznej oraz sygnalizacji przeciwpożarowej w żłobku nr 6⁵⁶ (do 2 października 2022 r.);
- rozbudowa oświetlenia drogowego oraz przejść dla pieszych⁵⁷ (do 4 marca 2023 r.);
- przebudowa ul. Pamięci Sybiraków (część I) oraz przebudowa ul. Marii Skłodowskiej-Curie (część II)⁵⁸ (do 16 listopada 2022 r.);
- wykonanie nasadzeń drzew w zamian wyciętych na podstawie decyzji Starosty Kędzierzyńsko-Kozielskiego zezwalającej na usunięcie⁵⁹ (do 1 listopada 2022 r.);
- budowa przedszkola na osiedlu Cisowa⁶⁰ (do 30 czerwca 2023 r.);
- likwidacja dzikich wysypisk śmieci powstałych na terenach będących własnością gminy, a nieposiadających zarządcy⁶¹ (do 23 maja 2023 r.);

⁵¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 559, ze zm.

⁵² <https://e-propublico.pl/Ogloszenia/DokumentyZamowienia?przetargId=7a9adb95-6519-41b4-839b-d16705fe3e4f>.

⁵³ <https://e-propublico.pl/Ogloszenia/DokumentyZamowienia?przetargId=1a1c1b33-bc93-45a0-b206-6de10ffb9dc>.

⁵⁴ <https://e-propublico.pl/Ogloszenia/DokumentyZamowienia?przetargId=b3dd8b8a-37eb-489b-8caa-3e50df7c98db>.

⁵⁵ <https://e-propublico.pl/Ogloszenia/DokumentyZamowienia?przetargId=ddf5bdb0-7087-4f7e-9476-eed1bf062e5b>.

⁵⁶ <https://e-propublico.pl/Ogloszenia/DokumentyZamowienia?przetargId=5446b08f-0d34-4905-bdc3-1564e78307d7>.

⁵⁷ <https://e-propublico.pl/Ogloszenia/DokumentyZamowienia?przetargId=2077c1db-9f73-4293-b52a-a510907f540b>.

⁵⁸ <https://e-propublico.pl/Ogloszenia/DokumentyZamowienia?przetargId=913ec466-0bde-45ea-b19a-5d9b19cf188e>.

⁵⁹ <https://e-propublico.pl/Ogloszenia/DokumentyZamowienia?przetargId=3d1af0c2-ecd9-46b6-8ffe-924fd20062f7>.

⁶⁰ <https://e-propublico.pl/Ogloszenia/DokumentyZamowienia?przetargId=c97a792a-b9a9-4b8f-9ed5-fab0e0b0e0fa>.

⁶¹ <https://e-propublico.pl/Ogloszenia/DokumentyZamowienia?przetargId=2484d2b5-f383-434e-ad96-b2f79d62eb5c>.

- budowa mini tężni solankowej dla wszystkich mieszkańców osiedla Południe, Stare Miasto i Zachód⁶² (do 31 października 2022 r.);
- nasadzenie kwiatów ozdobnych w koszach w konstrukcjach i wieżach kwietnikowych oraz na skwerach zieleni miejskiej wraz z utrzymaniem⁶³ (do 23 listopada 2022 r.).

(akta kontroli str. 7-9)

Trzy zadania wykonywane były z co najmniej 10% udziałem elektrycznych pojazdów samochodowych, tj. wykonanie instalacji elektrycznej oraz sygnalizacji przeciwpożarowej w żłobku nr 6 (14,29%⁶⁴), budowa przedszkola na osiedlu Cisowa (14,29%⁶⁵) oraz rozbudowa oświetlenia drogowego oraz przejść dla pieszych (25%⁶⁶). Przy realizacji pozostałych ośmiu zadań nie były wykorzystywane pojazdy elektryczne, przy czym wymagano od wykonawców realizacji zadania z co najmniej 10% udziałem elektrycznych pojazdów samochodowych, co dokumentowano poprzez złożenie przez wykonawców stosownych oświadczeń⁶⁷ stanowiących załączniki do składanych ofert przetargowych.

W przypadku zamówienia na wykonanie nasadzeń drzew w zamian wyciętych na podstawie decyzji Starosty Kędzierzyńsko-Kozielskiego zezwalającej na usunięcie, Prezydent wyjaśniła, że *zważywszy na zakres rzeczowy takiego zamówienia, jak również jego wartość, zamawiający nie wymagał od wykonawców w toku prowadzonego postępowania złożenia rzeczowego oświadczenia – wychodząc z założenia, iż taki wymóg mógłby zostać oceniony jako nadmierne żądanie, a więc jako nieuzasadnione i sprzeczne z prawem ograniczenie kręgu wykonawców dopuszczonych do postępowania.*

Ponadto w sprawie kontroli zadań publicznych przez zewnętrznych wykonawców w zakresie wymaganego udziału elektrycznych pojazdów Prezydent wyjaśniła, że *zgodnie z zapisami (...) umów dotyczących realizacji wskazanych zadań publicznych (...), wykonawcy byli zobowiązani do przedłożenia oświadczeniu o spełnieniu warunku określonego w art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności w zakresie zapewnienia udziału przy wykonywaniu zamówienia pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym na poziomie co najmniej 10%. Zamawiający poprzestaje na oświadczeniach Wykonawców dotyczących spełnienia tego warunku, składanych w trakcie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy – albowiem nie ma prawnego obowiązku dokonywania kontroli prawdziwości takich oświadczeń, a nie ma też podstaw prawnych do zakładania, jakoby wykonawca miał składać oświadczenia fałszywe.*

Urząd przy realizacji we własnym zakresie zadań publicznych⁶⁸ określonych w art. 7 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym, nie wykorzystywał pojazdów elektrycznych.

(akta kontroli str. 7-9, 31-34, 730-758)

W okresie objętym kontrolą, spośród podległych i nadzorowanych przez Prezydent gminnych jednostkach organizacyjnych⁶⁹, jedynie Miejski Zakład Cementarny w Kędzierzynie-Koźlu przy realizacji zadań publicznych zapewnił udział pojazdów

⁶² <https://e-propublico.pl/Ogloszenia/DokumentyZamowienia?przetargId=b952a0a8-21cf-4f60-9436-0496dc757a28>.

⁶³ <https://e-propublico.pl/Ogloszenia/DokumentyZamowienia?przetargId=c90baa8e-c89a-40b7-96c4-174131327caa>.

⁶⁴ Siedem pojazdów samochodowych przewidzianych do realizacji zadania, w tym jeden pojazd elektryczny.

⁶⁵ Siedem pojazdów samochodowych przewidzianych do realizacji zadania, w tym jeden pojazd elektryczny.

⁶⁶ Cztery pojazdy samochodowe przewidziane do realizacji zadania, w tym jeden pojazd elektryczny.

⁶⁷ Zgodnie z oświadczeniami poszczególnych wykonawców, liczba pojazdów samochodowych w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym, przy wykonywaniu zamówienia wynosiła poniżej 5 szt.

⁶⁸ Przykładowo: porządek publiczny i bezpieczeństwo obywateli (Straż Miejska), ochrona przeciwpożarowa i przeciwpowodziowa, utrzymanie gminnych obiektów i urządzeń użyteczności publicznej oraz obiektów administracyjnych.

⁶⁹ Posiadające we flocie pięć i więcej pojazdów samochodowych.

elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym (CNG lub LNG) na poziomie wyższym niż 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów samochodowych⁷⁰. Pozostałe jednostki będące spółkami komunalnymi⁷¹ nie posiadały we flocie takich pojazdów.

(akta kontroli str. 716-721)

5. W okresie objętym kontrolą, Gmina Kędzierzyn-Koźle zobowiązana była do sporządzenia analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, o której mowa w art. 37 ust. 1 ustawy o elektromobilności, gdyż udział takich autobusów we flocie użytkowanych pojazdów kształtował się na niższym poziomie niż określony w art. 36 lub w art. 68 ust. 4 ww. ustawy.

(akta kontroli str. 9)

W październiku 2018 r. oraz sierpniu 2021 r. sporządzono projekt *Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej Miasta Kędzierzyn-Koźle*⁷², przy czym pierwsza została opracowana przez podmiot zewnętrzny, a druga przez Wydział Działalności Gospodarczej Urzędu. Wyboru wykonawcy AKK z 2018 r. dokonano na podstawie zapytania ofertowego skierowanego do ośmiu potencjalnych wykonawców, a jedynym kryterium oceny oferty była wartość wykonania takiej usługi.

(akta kontroli str. 65-176)

Obie AKK zawierały analizę finansowo-ekonomiczną, oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją szkodliwych substancji dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi oraz analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji, tj. obligatoryjne elementy określone w art. 37 ust. 2 ustawy o elektromobilności. W obu AKK nie uwzględniono korzyści z nowo powstających linii tramwajowych lub zelektryfikowanej kolei miejskiej, których utworzenie spowoduje wycofanie z tej samej trasy autobusów napędzanych silnikiem spalinowym, z uwagi na fakultatywny charakter takiej analizy.

(akta kontroli str. 65-176)

W przypadku AKK z 2018 r. analizę finansową i oszacowanie kosztów środowiskowych dokonano dla wariantu bazowego (pojazdy zasilane olejem napędowym) oraz alternatywnych (CNG, elektryczny, wodorowy), a AKK z 2021 r. dla wariantu bazowego (pojazdy zasilane olejem napędowym spełniające normę EURO6 w klasach midi lub maxi) oraz elektrycznego (odstąpiono od wariantu CNG oraz wodorowego).

AKK z 2018 r. wykazała, że najbardziej opłacalnym kosztowo jest wariant bazowy, który jednak wraz z wariantem CNG dają gorsze parametry ekologiczne. W przypadku wariantu elektrycznego zwrócono uwagę, że klimatyzacja oraz ogrzewanie autobusu elektrycznego nadal jest realizowane olejem napędowym, co powoduje spalanie na poziomie samochodu osobowego. W podsumowaniu tej AKK wskazano, że Gmina Kędzierzyn-Koźle nie musi podejmować żadnych działań odnośnie taboru niskoemisyjnego, a jedynie opcjonalnie może rozważyć w najbliższej przyszłości wprowadzenie takiego taboru na linii nr 3 (krótkie dystanse pomiędzy przystankami, krótka trasa jest kompatybilna z pojemnością baterii, centrum miasta jest najlepszą opcją dla pojazdu elektrycznego ponieważ wymagają cichego i ekologicznego taboru).

⁷⁰ Według stanu na 31 grudnia lat 2019-2020 flota pojazdów samochodowych liczyła odpowiednio 8 i 7 pojazdów, w tym trzy elektryczne, co stanowiło odpowiednio 38% oraz 43%.

⁷¹ Przykładowo: Miejski Zakład Komunikacyjny w Kędzierzynie-Koźlu Spółka z o. o., Miejski Zakład Energetyki Ciepłej Spółka z o. o. w Kędzierzynie-Koźlu oraz Miejskie Wodociągi i Kanalizacja w Kędzierzynie-Koźlu Spółka z o. o.

⁷² Dalej: AKK.

AKK z 2021 r. wykazała, że realizacja wariantu elektrycznego jest nieefektywna bez wsparcia ze środków zewnętrznych, z uwagi na inwestycje infrastrukturalne (budowa stacji ładowania), jak również wysokie nakłady odtworzeniowe w odniesieniu do magazynów energii. W podsumowaniu tej AKK wskazano, że Gmina Kędzierzyn-Koźle, pomimo uzyskania wyników wskazujących na brak korzyści z wykorzystania autobusów zeroemisyjnych, planuje realizować projekty pozwalające na osiągnięcie zakładanych ustawowo poziomów udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie obsługującej transport zbiorowy.

(akta kontroli str. 104-106, 166-167)

Udział społeczeństwa w opracowaniu AKK z 2018 r. oraz 2021 r. został zapewniony poprzez możliwość składania uwag i wniosków do tych dokumentów odpowiednio w okresie od 19 października do 9 listopada 2018 r. oraz od 1 do 30 września 2021 r. udostępnionych w siedzibie Urzędu i jego stronie internetowej⁷³, przy czym do żadnej nie złożono uwag. Urząd podał do publicznej wiadomości, zgodnie z art. 43 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 środowisko⁷⁴, informacje o przyjęciu ww. dokumentów. Zgodnie z wyjaśnieniami Prezydent nastąpiło to poprzez ogłoszenie informacji, w sposób zwyczajowo przyjęty w siedzibie Urzędu (w odniesieniu do AKK z 2018 r.) oraz udostępnienie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu (w odniesieniu do AKK z 2021 r.).

AKK z 2018 r. przekazano 19 listopada 2018 r. do Ministerstwa Energii⁷⁵, Środowiska⁷⁶ oraz do Ministerstwa Przedsiębiorczości i Technologii⁷⁷, a AKK z 2021 r. 6 października 2021 r. przekazano do Ministerstwa: Rozwoju i Technologii⁷⁸ oraz do Ministerstwa Środowiska⁷⁹.

(akta kontroli str. 127-132, 136, 177-185, 775-776)

6. W okresie objętym kontrolą obowiązywał *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2012-2022* przyjęty⁸⁰ w czerwcu 2013 r. Do dnia zakończenia kontroli⁸¹ nie był on aktualizowany, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 727-729)

W zakresie wdrażania zeroemisyjnego transportu publicznego na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle obowiązywały: *Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Kędzierzyn-Koźle* przyjęty⁸² w maju 2016 r. oraz *Strategia rozwoju elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 r.* przyjęta w sierpniu⁸³ 2020 r.

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej był dokumentem strategicznym, który wyznaczał dla miasta Kędzierzyn-Koźle kierunki do roku 2020 w zakresie działań inwestycyjnych

⁷³ <https://bip.kedzierzynkozle.pl/artykuly/83/dzialalnosc-gospodarcza>.

⁷⁴ Dz. U. z 2022 r. poz. 1029, ze zm.; dalej: ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku.

⁷⁵ Departament Energii Odnawialnej i Rozproszonej.

⁷⁶ Departament Ochrony Powietrza i Klimatu.

⁷⁷ Departament Gospodarki Niskoemisyjnej.

⁷⁸ Departament Gospodarki Niskoemisyjnej.

⁷⁹ Departament Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej oraz Departament Ochrony Powietrza i Polityki Miejskiej.

⁸⁰ Uchwała Nr XXXVIII/475/13 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z 28 czerwca 2013 r. w sprawie uchwalenia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2013 – 2022” dostępna wraz z tym planem na stronie <https://bip.kedzierzynkozle.pl/uchwala/18514/uchwala-nr-xxxviii-475-13>. Dalej: Plan Transportu Publicznego.

⁸¹ Na dzień 14 września 2022 r.

⁸² Uchwała Nr XXXI/245/16 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z 31 maja 2016 r. *zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia do realizacji „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Kędzierzyn-Koźle”* dostępna wraz z tym planem na stronie <https://bip.kedzierzynkozle.pl/uchwala/165/uchwala-nr-xxx-245-16>.

⁸³ Uchwała Nr XXIV/258/20 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z 27 sierpnia 2020 r. w sprawie przyjęcia *Strategii rozwoju elektromobilności Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2035 r.* dostępna wraz z tą strategią na stronie <https://bip.kedzierzynkozle.pl/uchwala/12736/uchwala-nr-xxiv-258-20>.

i nieinwestycyjnych w obszarach związanych z użytkowaniem energii w budownictwie, transporcie i gospodarce komunalnej. Jako jeden z celów strategicznych w tym planie przyjęto poprawę jakości powietrza, który będzie realizowany poprzez następujące cele szczegółowe: 1/ Ograniczenie emisji powierzchniowej, 2/ Ograniczenie emisji z transportu, 3/ Niskoemisyjne zarządzanie miastem. Przyjęta strategia miała być realizowana poprzez redukcję emisji, ograniczenie zużycia energii i surowców oraz zwiększenie udziału energii ze źródeł odnawialnych, w perspektywie do roku 2050.

Strategia rozwoju elektromobilności przedstawia kierunek oczekiwanych zmian w zakresie popularyzacji pojazdów zero i niskoemisyjnych na terenie miasta. Celem głównym strategii jest stopniowe wdrożenie elektromobilności, czego rezultatem będzie poprawa warunków elektromobilności z SMART CITY⁸⁴ w Kędzierzynie-Koźlu oraz ograniczenie szkodliwej emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu. Jako jeden z celów strategicznych wskazano na zeroemisyjną komunikację miejską polegającą na wprowadzeniu do komunikacji miejskiej pojazdów zero i niskoemisyjnych do obsługi zbiorowego transportu publicznego przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Kędzierzynie-Koźlu Spółkę z o. o. Ponadto całe przedsięwzięcie miało również być skierowane na budowę niezbędnej infrastruktury obsługującej takiego typu autobusy. Działania zmierzały będą do rozpropagowania i popularyzacji komunikacji zbiorowej do poruszania się po mieście.

(akta kontroli str. 768-772)

7. W latach 2018-2022⁸⁵ flota komunikacji miejskiej liczyła od 45 do 48 autobusów, przy czym dopiero od I kwartału 2022 r. składała się dodatkowo z dwóch autobusów elektrycznych zakupionych w ramach projektu POIŚ. Tym samym od 1 stycznia 2021 r. nie został osiągnięty wskaźnik⁸⁶ co najmniej 5% udziału autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem w użytkowanej flocie pojazdów, o którym mowa w art. 68 ust. 4 pkt 1 ustawy o elektromobilności. Jednak AKK z 2018 r. oraz z 2021 r. wskazywały na brak korzyści z wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych, tym samym zgodnie z art. 37 ust. 5 ww. ustawy, Gmina Kędzierzyn-Koźle mogła nie realizować obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych.

(akta kontroli str. 9, 104-106, 166-167)

8. W okresie objętym kontrolą Urząd, za wyjątkiem 2018 r., zgodnie z art. 38 ustawy o elektromobilności, przekazywał⁸⁷ do 31 stycznia każdego roku informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji: ministrowi właściwemu do spraw energii za okres 2019-2020⁸⁸ oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu za 2021 r.⁸⁹.

W sprawie przekazania informacji za 2021 r. ministrowi właściwemu do spraw energii Prezydent wyjaśniła, że zgodnie z art. 38 ustawy o elektromobilności, przekazano⁹⁰ ministrowi właściwemu do spraw energii (obecnie Ministra Klimatu i Środowiska) informację (...). Przygotowując ww. informację wg stanu koniec danego roku

⁸⁴ Pojęcie SMART CITY określa miasto, które wykorzystuje technologie informacyjno-komunikacyjne w celu zwiększenia interaktywności i wydajności infrastruktury miejskiej, integracji jej komponentów składowych oraz podniesienia świadomości mieszkańców.

⁸⁵ Według stanu na 1 stycznia w latach 2018-2022, oraz 30 czerwca 2022 r.

⁸⁶ Według stanu na 30 czerwca 2022 r. flota autobusów komunikacji miejskiej liczyła 48 autobusów, w tym dwa elektryczne, co stanowiło 4,17%.

⁸⁷ Na podstawie m.in. informacji uzyskiwanych od jednostek podległych.

⁸⁸ Przy pismach: DG.7241.1.2020 z 3 stycznia 2020 r. oraz DG.7241.1.2021 z 5 stycznia 2021 r.

⁸⁹ Przy piśmie DG.0057.3.2022 z 31 stycznia 2022 r.

⁹⁰ Przy piśmie z 31 stycznia 2022 r. znak DG.0057.3.2022.

kierowano się wytycznymi Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska.

Urząd informację za 2018 r. przekazał ministrowi właściwemu do spraw energii dopiero 30 września 2019 r., co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 709-724, 759-760)

9. W okresie objętym kontrolą, na terenie miasta Kędzierzyn-Koźle nie ustanowiono strefy czystego transportu, o której mowa w art. 39 ustawy o elektromobilności. Prezydent w powyższej sprawie wyjaśniła, że do końca 2022 r. zostanie opracowany „Miejski plan adaptacji do zmian klimatu”, którego część opisowo-diagnostyczna będzie zawierała analizy pozwalające rozważyć celowość ustanowienia takiej strefy.

(akta kontroli str. 727-729)

10. W latach 2018-2019 Gmina Kędzierzyn-Koźle liczyła poniżej 100 tys. mieszkańców⁹¹, tym samym nie zostały spełnione minimalne warunki do zainstalowania punktów ładowania w ogólnodostępnych stacjach ładowania, o których mowa w art. 60 ust. 1 ustawy o elektromobilności.

Na terenie Gminy Kędzierzyn-Koźle, przy Galerii Odrzańskie Ogrody, zlokalizowane były dwa ogólnodostępne punkty ładowania pojazdów elektrycznych⁹².

(akta kontroli str. 34, 773-774)

11. Pomimo braku spełnienia minimalnych warunków do zainstalowania punktów ładowania w ogólnodostępnych stacjach ładowania, Urząd sporządził raport dotyczący punktów ładowania na obszarze Gminy Kędzierzyn-Koźle zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, który następnie przekazał 15 stycznia 2020 r. do Ministerstwa Aktywów Państwowych⁹³. Raport ten zawierał informacje, o których mowa w art. 61 ust. 2 ustawy o elektromobilności, tj. o: a/ liczbie i lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania, z uwzględnieniem mocy punktów ładowania zainstalowanych w tych stacjach (0 szt.); b/ liczbie i lokalizacji planowanych do wybudowania do 31 grudnia 2020 r. ogólnodostępnych stacji ładowania, z uwzględnieniem mocy punktów ładowania planowanych do zainstalowania w tych stacjach (0 szt.) oraz c/ liczbie punktów ładowania brakującej do osiągnięcia minimalnej liczby punktów ładowania wskazanej w art. 60 ust. 1 ww. ustawy, na dzień 31 grudnia 2020 r., przy uwzględnieniu punktów ładowania, o których mowa w art. 61 ust. 2 pkt 2 (0 szt.).

(akta kontroli str. 725)

12. W związku z brakiem spełnienia minimalnych warunków do zainstalowania punktów ładowania w ogólnodostępnych stacjach ładowania, Prezydent nie była zobowiązana do sporządzenia planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, o którym mowa w art. 62 ustawy o elektromobilności.

(akta kontroli str. 773)

13. Prezydent wskazała, że czynnikami utrudniającymi realizację obowiązków z zakresu elektromobilności są (...): *długotrwały proces budowy linii przesyłowych do stacji ładowania (...), utrudniony dostęp lub brak dostępu do wodoru do zasilania ogniw elektrycznych, co wyklucza pojazdy napędzane tym typem paliwa, niewielka rentowość lub całkowita nieopłacalność budowy stacji paliw/ładowarek elektrycznych jedynie dla sektora komunalnego (...) wysokie ceny pojazdów elektrycznych oraz wykorzystujących paliwa alternatywne, utrudniona dostępność i długi czas oczekiwania na dostawę pojazdów elektrycznych (...)* Postulowane zmiany przepisów ustawy o elektromobilności: *umożliwienie gminom odpłatnego udostępniania stacji*

⁹¹ https://opole.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_opolskie/portrety_gmin/k-kozielski/gmina_KKozle.pdf.

⁹² Gmina Kędzierzyn-Koźle nie będąc inwestorem budowy dwóch ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych nie posiada informacji o dacie ich uruchomienia.

⁹³ Departament Innowacji i Rozwoju Technologii.

ładowania pojazdów elektrycznych mieszkańcom, zapewnienie dopłat do zakupu pojazdów elektrycznych, uwzględnienie w ustawie szeregu wyłączeń od konieczności zakupu wymagających zaangażowania większych środków finansowych i często niedostępnych pojazdów zeroemisyjnych, w przypadku gdy gminy dokonały zakupu pojazdów o wysokiej dopuszczalnej wartości emisji spalin, zgodnie z normą EURO (...), wprowadzenie systemu motywacyjnego, polegającego na zachęcaniu mieszkańców do wymiany starych pojazdów, powodujących najwięcej zanieczyszczeń, na nowe, mniej emisyjne, wyłączenie normy prawnej skutkującej wygaśnięciem umów zawartych przed wejściem w życie przepisów ustawy w przypadku niespełniania ustawowych wymagań wchodzących w życie po podpisaniu tych umów (...).

(akta kontroli str. 761-762)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Od 1 stycznia 2022 r. w skład floty obsługującej Urząd⁹⁴ nie wchodził żaden pojazd elektryczny, co było niezgodne z wymogiem wynikającym z art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności. W myśl tego przepisu jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 1 ww. ustawy (tj. której liczba mieszkańców przekracza 50 tys. osób), zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych⁹⁵ od 1 stycznia 2022 r. wynosił co najmniej 10%.

Ponadto NIK zwraca uwagę, że z przepisu art. 36a ustawy o elektromobilności wynika, że jeżeli flotę Urzędu będzie stanowiło mniej niż pięć pojazdów, to nie ma obowiązku zapewnienia udziału samochodów elektrycznych (wielkość udziału poniżej 0,5 zaokrągla się w dół). Jeżeli natomiast flota będzie składała się z pięciu lub więcej pojazdów, to obowiązek taki istnieje, ponieważ wielkość udziału 0,5 i powyżej zaokrągla się w górę.

W powyższej sprawie Prezydent wyjaśniła, że językowa wykładnia art. 68 ustawy o elektromobilności wskazuje, że *nie nakłada on obecnie obowiązków na żadną gminę – gdy w porządku prawnym brak jest obecnie gmin, o których mowa w art. 35 i 36 ww. ustawy, skoro przepisy te obecnie nie obowiązują*, przedkładając jednocześnie opinię prawną w tym zakresie. W przedłożonej opinii prawnej wskazano ponadto, że ustawa o elektromobilności nakłada ograniczenia na gminy przy wykonywaniu zadań publicznych. Z uwagi na zasadę, iż gmina wykonuje zadania publiczne we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność – wyrażoną w art. 2 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym i wynikającą z przepisów art. 165 ust. 2 i art. 166 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.⁹⁶ – owe ograniczenia muszą być interpretowane ściśle i niedopuszczalna jest ich wykładnia rozszerzająca. W tym kontekście wskazano, że wszystkie obowiązki gmin, określone w art. 68 ustawy o elektromobilności dotyczą *verba legis* gmin, o których mowa w art. 35 i art. 36 ww. ustawy. Równocześnie art. 86 pkt 3 ww. ustawy stanowi, że jej art. 34 i art. 35 wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r., zaś art. 86 pkt 4 wskazuje, że art. 36 wchodzi w życie jeszcze później, tj. 1 stycznia 2028 r. Podkreślenia wymaga, że choć art. 34-36 ww. ustawy były nowelizowane ustawą z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw⁹⁷ i także ta nowelizacja nie zmieniła daty ich wejścia w życie (o czym upewnia art. 41 pkt 3 i 5 ustawy nowelizującej). Zgodnie z zasadami wykładni aktów prawnych, jeśli wykładnia literalna (językowa) prowadzi do uznania przepisu za

⁹⁴ Łącznie siedem pojazdów.

⁹⁵ W rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, ze zm.).

⁹⁶ Dz. U. Nr 78, poz. 483, ze zm.

⁹⁷ Dz. U. poz. 2269.

wadliwy, należy stosować wykładnie innego rodzaju (systemową lub funkcjonalną), ale w odniesieniu do obowiązków gmin wynikających z art. 68 ustawy o elektromobilności jest to wykluczone, z uwagi na powołane normy rangi konstytucyjnej oraz ustawowej. Reasumując wskazano, że obecnie przepis art. 68 ustawy o elektromobilności nie dotyczy żadnej z gmin.

(akta kontroli str. 6-7, 10-23, 26-30)

Odnosząc się do powyższych wyjaśnień NIK zwraca uwagę, że ustawodawca w art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności nałożył na jednostki samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 35 ust. 1 ww. ustawy (tj. o ilości mieszkańców przekraczającej 50 tys. osób), obowiązek zapewnienia w terminie do 1 stycznia 2022 r., co najmniej 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów. W art. 68 ust. 2 ww. ustawy zamieszczono odesłanie do pojęcia jednostki samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 1 ww. ustawy. We wskazanym przepisie jest mowa o jednostce samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000. Wskazuje się w nim również, iż taka jednostka ma obowiązek zapewnienia udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym ją urzędzie na poziomie 30%, począwszy od daty wejścia w życie tego przepisu, tj. począwszy od dnia 1 stycznia 2025 r. Tym samym celem przepisu epizodycznego, którym jest art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności, jest zapewnienie stopniowej realizacji celu wynikającego z art. 35 ust. 1 ww. ustawy tak aby uniknąć kumulacji wydatków związanych z osiągnięciem wymaganego przez ustawodawcę udziału. Ponadto NIK wskazuje, że kontrolowana jednostka realizowała inne zadania wynikające z przepisów ustawy o elektromobilności, które odnosiły się do definicji jednostki samorządu terytorialnego wynikającej z art. 35 ust. 1 tej ustawy.

2. W Urzędzie nie dokonano wymaganej przepisami o elektromobilności aktualizacji obowiązującego od czerwca 2013 r. *Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2012-2022*. Zgodnie z art. 80 ustawy o elektromobilności *plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 9 ustawy 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 niniejszą ustawą, w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy*.

Tym samym w obowiązującym w okresie objętym kontrolą *Planie Transportu Publicznego* nie określono linii komunikacyjnych, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania, tj. elementów wskazanych w art. 12 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym⁹⁸. Plan ten nie przewidywał również wykorzystania autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych gazem ziemnym, a w konsekwencji tego nie określono w nim także: geograficznego położenia stacji gazu ziemnego lub infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy o elektromobilności, miejsca przyłączenia do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej planowanej infrastruktury ładowania lub miejsca przyłączenia do sieci dystrybucyjnej gazowej planowanej stacji gazu ziemnego, lub magazynu energii, tj. elementów wskazanych w art. 12 ust. 1a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

⁹⁸ Dz. U. z 2022 r. poz. 1343.

W powyższej sprawie Prezydent wyjaśniła, że w związku z podejmowanymi działaniami z zakresu wdrażania zeroemisyjnego transportu publicznego dokonywanie takich działań nie jest wymagane przepisami prawa.

(akta kontroli str. 727-729)

Odnosząc się do powyższych wyjaśnień NIK zwraca uwagę, że ustawodawca w art. 80 ustawy o elektromobilności nałożył wprost obowiązek aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w związku z wejściem w życie przepisów ustawy o elektromobilności.

3. W Urzędzie nie zapewniono terminowego przekazania ministrowi właściwemu do spraw energii informacji o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych za 2018 r. Zgodnie z art. 38 ustawy o elektromobilności, podmioty o których mowa w art. 34-36, tej ustawy do dnia 31 stycznia każdego roku przekazują ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji. Ww. informacja została przekazana 30 września 2019 r.

Zastępca Prezydenta, wyjaśnił taki stan faktyczny analogicznie jak w przypadku odpowiedzi⁹⁹ na pismo¹⁰⁰ Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK, krótkotrwałą niesprawnością aplikacji obsługującej pocztę elektroniczną połączonej z brakiem weryfikacji ze strony pracownika odpowiedzialnego za jej przesłanie.

Ponadto wskazał, że w celu zapobieżenia występowania podobnych uchybień, powierzono ścisły nadzór nad realizacją przedmiotowego obowiązku kierownikowi właściwej komórki organizacyjnej Urzędu (...).

(akta kontroli str. 34, 709-715)

IV. Uwagi i wnioski

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

- Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.
- Wnioski Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

1. Podjęcie działań zmierzających do zapewnienia co najmniej 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów użytkowanych przez kontrolowaną jednostkę.
2. Podjęcie działań zmierzających do zapewnienia zgodności planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z wymogami wynikającymi z przepisów o elektromobilności.
3. Podjęcie działań mających na celu zwiększenie nadzoru nad realizacją zadań informacyjnych wynikających z ustawy o elektromobilności.

⁹⁹ Przy piśmie DG.0643.3.2.2019 z 30 września 2019 r.

¹⁰⁰ Przy piśmie KGP.410.008.01.2019.IB.65 z 27 września 2019 r. skierowanym do Urzędu w związku z kontrolą P/19/020 Wsparcie rozwoju elektromobilności przeprowadzaną w Ministerstwie Energii.

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

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

Opole, 27 września 2022 r.

Kontroler
Marcin Blajda
doradca ekonomiczny

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu
Dyrektor


.....
podpis


.....
podpis
Marek Zyman

