



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji

KGP.411.001.02.2019

Pan
Andrzej Sitnik
Prezydent Miasta Siedlce
Urząd Miasta Siedlce
Skwer Niepodległości 2, 08-110 Siedlce

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

R/19/001
Realizacja zadań w zakresie rozwoju elektromobilności

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Siedlce ¹ , 08-110 Siedlce, Skwer Niepodległości 2
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Sitnik, Prezydent Miasta Siedlce ² , od 23 listopada 2018 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił ponadto Wojciech Kudelski, Prezydent Miasta Siedlce od 4 grudnia 2006 r. do 23 listopada 2018 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1) Podejmowanie efektywnych działań na rzecz rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego.2) Zapewnienie wykonywania zadań publicznych przy wykorzystaniu pojazdów elektrycznych, napędzanych CNG/LNG lub wodorem.3) Działania na rzecz obniżania negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko.
Okres objęty kontrolą	Lata 2016–2019 (do czasu zakończenia kontroli) z uwzględnieniem zdarzeń powstałych przed 2016 r., o ile miały wpływ na kontrolowane zagadnienia.
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 – Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji ⁴
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1) Adam Zaborski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KGP/33/2019 z 26 marca 2019 r.2) Anna Pruszkowska, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KGP/35/2019 z 10 kwietnia 2019 r.

(akta kontroli str.1, 489)

¹ Dalej: UM lub Urząd.

² Dalej: Gmina lub Miasto.

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

⁴ Dalej: NIK.

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Prezydent Miasta Siedlce⁶ podejmował działania na rzecz rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego. Miasto przystąpiło do *Porozumienia w sprawie wspólnej realizacji programu bezemisyjnego transportu publicznego*⁷ w czerwcu 2017 r., czyli przed wejściem w życie ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁸ oraz przystąpiło do programu Bezemisyjny Transport Publiczny realizowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. *Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych dla Miasta Siedlce*⁹, sporządzona terminowo, wykazała brak efektywności dla obu rozpatrywanych w niej wariantów inwestycyjnych w tabor zeroemisyjny. Taki wynik analizy wskazywałby, że Miasto nie ma obowiązku, zgodnie z art. 37 ust. 5 ustawy o elektromobilności, osiągnięcia 5% poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów od 1 stycznia 2021 r. Jednak pominięcie w oszacowaniu efektów środowiskowych, w ramach sporządzonej analizy społeczno-ekonomicznej, niektórych istotnych szkodliwych substancji oraz czynnika hałasu spowodowało, że analiza ta nie stanowiła rzetelnej podstawy do zastosowania art. 37 ust. 5 ustawy o elektromobilności.

NIK pozytywnie ocenia zainicjowanie przez Miasto Siedlce działań na rzecz obniżenia negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko. Jednym z nich było nieodpłatne użyczenie spółce PGE Nowa Energia sp. z o.o. nieruchomości na cele budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz ich eksploatację. Ponadto, ustanowiono zerową stawkę opłaty za parkowanie na terenie Miasta dla użytkowników samochodów elektrycznych.

Natomiast negatywnie NIK ocenia działania związane z przygotowaniem Miasta do wykonywania zadań publicznych przy pomocy pojazdów zero- i niskoemisyjnych. Nie przeprowadzono kompleksowych analiz kosztów, skali i terminów zmian koniecznych do wykonania w celu spełnienia limitów określonych w tym zakresie przez *ustawę o elektromobilności*. Nie podejmowano aktywnych i efektywnych działań.

W związku z opóźnieniami związanymi z realizacją programu Bezemisyjny Transport Publiczny leżącymi po stronie Narodowego Centrum Badań i Rozwoju¹⁰ istnieje ryzyko, że Miasto może w przyszłości nie wypełnić obowiązku ustawowego w związku z wdrażaniem zeroemisyjnego transportu publicznego. W razie gdy wyniki *Analizy kosztów i korzyści* przeprowadzonej na koniec 2021 r. wykażą korzyści z wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych, Miasto może nie być przygotowane, aby wykonać obowiązek wynikający z art. 68 ust. 4 ustawy o elektromobilności, wymagający by jednostka samorządu terytorialnego zapewniła od 1 stycznia 2023 r. 10% udział autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie (według obecnego stanu oznaczałoby to obowiązek zakupu 5 autobusów zeroemisyjnych).

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁶ Dalej: Miasto.

⁷ Wrz z Aneksem z dnia 20 listopada 2017 r. Dalej: *Porozumienie*.

⁸ Dz.U. poz.317 ze zm. Dalej: *ustawa o elektromobilności*.

⁹ Dalej: *Analiza* lub *AKK*.

¹⁰ Dalej: NCBR.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe¹¹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Działania na rzecz rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego.

1.1 Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego

Opis stanu faktycznego

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w Mieście Siedlce wykonywał Prezydent Miasta Siedlce. Na podstawie porozumień międzygminnych Gminy Siedlce, Mokobody, Suchożebry, Mordy, Zbuczyn, Wiśniew, Skórzec oraz Kotuń, do zadań tych należało planowanie rozwoju transportu, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem publicznym. Zgodnie z art. 9 *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*¹² Urząd Miasta opracował plan organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej¹³.

*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2014 – 2022 dla Miasta Siedlce i gmin, z którymi Miasto Siedlce zawarło porozumienia w zakresie prowadzenia transportu publicznego, został uchwalony przez Radę Miasta Siedlce w dniu 29 sierpnia 2014 r.*¹⁴ i nie był aktualizowany. *Plan transportowy* nie określał celów odnośnie wdrożenia zeroemisyjnej komunikacji miejskiej.

(akta kontroli str.459-460,467)

Celem *Planu transportowego* w zakresie ochrony środowiska było bezwzględne eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń, zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO i charakteryzujących się mniejszym hałasem.

Urząd realizował zadania przewozowe komunikacji pasażerskiej autobusami o napędzie spalinowym. W okresie obowiązywania *Planu transportowego* (2014-2019) zrealizowano w Siedlcach kilka inwestycji, w tym MPK zakupiło 4 autobusy klasy Midi o długości 10,5 m marki MAN A47, przystosowane do zasilania ekologicznymi biopaliwami, spełniające normę emisji spalin EEV.

(akta kontroli str.136-309)

W dniu 17 lutego 2010 r. Miasto Siedlce zawarło z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Siedlcach sp. z o.o.¹⁵ (jednoosobowa spółka Miasta) umowę świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przedmiotem umowy było wykonywanie przez Spółkę powierzonych przez Miasto Siedlce zadań o charakterze użyteczności publicznej, na warunkach określonych przepisami *ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej*¹⁶, służących bieżącemu zaspokajaniu zbiorowych potrzeb mieszkańców Gminy, w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. MPK, świadcząc usługi lokalnego transportu zbiorowego, realizowało również zadania wynikające z zawartych porozumień międzygminnych. Umowa nakładała na strony obowiązek zapewnienia należytego funkcjonowania transportu publicznego, w tym jego infrastruktury, na określonym w umowie terenie. Plan eksploatacji w 2018 r. zakładał obsługę przewozową pasażerów przez MPK na 36 liniach komunikacyjnych, na dystansie 2 363 032 kilometrów, w tym w I strefie miejskiej – 1 609 278 km.

¹¹ 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.

¹² Dz. U. z 2018 r. poz.2016, ze zm.

¹³Liczba mieszkańców Siedlec na koniec 2018 r. wynosiła około 77 tys.

¹⁴ Uchwała Nr XLIV/801/2014. Dalej: *Plan transportowy*.

¹⁵ Dalej: MPK.

¹⁶ Dz. U. z 2019 r., poz. 712.

Za zakup nowego taboru autobusowego odpowiedzialne było MPK (właściciel całego taboru autobusowego). Zakupy dokonywane były ze środków własnych Spółki będących przychodem z realizacji powyższej umowy, a także ze środków pomocowych (Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013). W 2012 r. Miasto Siedlce, jako organizator publicznego transportu, zakupiło 11 nowych autobusów, które następnie wniosło w postaci aportu do MPK podwyższając tym samym kapitał zakładowy.

(akta kontroli str.310-431)

Według wyjaśnień Prezydenta Miasta Andrzeja Sitnika¹⁷, Miasto Siedlce jest zainteresowane wdrażaniem transportu niskoemisyjnego w miejskim transporcie zbiorowym. Miasto zostało stroną *Listu intencyjnego zawartego w dniu 20 lutego 2017 r. w sprawie współpracy w zakresie rozwoju elektromobilności*¹⁸. Stronami *Listu* byli także Minister Rozwoju i Finansów, Minister Energii, Polski Fundusz Rozwoju SA, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Strony wyraziły w *Liście* intencję nawiązania współpracy na rzecz tworzenia w Polsce warunków rozwoju branży elektromobilności. Urząd Miasta Siedlce wyraził między innymi wolę przyjęcia współpracy w rozwoju bezemisyjnego transportu we wszystkich dziedzinach funkcjonowania służb miejskich. *List* stanowił – zgodnie z §2 - wyłącznie deklarację podjęcia współpracy i nie pociągał za sobą jakichkolwiek zobowiązań, w tym finansowych. UM nie podejmował później żadnych działań w celu realizacji zapisów *Listu intencyjnego*.

(akta kontroli str.437, 441)

Miasto Siedlce, reprezentowane przez Prezydenta Miasta, MPK¹⁹ oraz NCBR, zawarły w dniu 30 czerwca 2017 r. *Porozumienie w sprawie wspólnej realizacji programu bezemisyjnego transportu publicznego*²⁰. Według wyjaśnień Prezydenta Miasta Siedlce²¹, podpisanie *Porozumienia* było konsekwencją *Listu intencyjnego*, a zarazem jedyną formą współpracy między Ministrem Energii a Miastem Siedlce w zakresie realizacji działania nr 4 wynikającego z załącznika nr 2 do *Planu Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości”*²². Przedmiotem *Porozumienia* była współpraca przy opracowaniu, testowaniu, wdrożeniu i sprzedaży nowych innowacyjnych technologii w obszarze bezemisyjnego transportu publicznego. Łączne zobowiązania Miasta Siedlce z tytułu zakupu pojazdów mają nie przekroczyć kwoty 19 200 tys. zł, przy czym w kwocie tej mieścić się będzie dofinansowanie ze środków publicznych państwa oraz unijnych środków pomocowych w wysokości co najmniej 60%.

Celem realizacji *Porozumienia* Strony ustaliły m.in., że:

- NCBR przeprowadzi zamówienie publiczne w trybie partnerstwa innowacyjnego na opracowanie bezemisyjnych pojazdów transportu publicznego, które posiadać będą określone przez NCBR cechy innowacyjne, wraz z infrastrukturą umożliwiającą przetestowanie pojazdów na co najmniej jednej linii;
- Miasto lub Jednostka wewnętrzna będzie współzamawiającym we wskazanym postępowaniu, ustanawia NCBR swoim pełnomocnikiem do przeprowadzenia tego postępowania;
- Jednostka wewnętrzna przeprowadzi testy pojazdów dostarczonych w ramach tego zamówienia, po ich przeprowadzeniu Miastu lub Jednostce wewnętrznej będzie przysługiwać prawo do skorzystania z prawa opcji na zakup pojazdów;

¹⁷ Pismo GK-RIF.7240.12.2019 z dnia 12 kwietnia 2019 r.

¹⁸ Dalej: *List*.

¹⁹ Zwane w umowie również Jednostką wewnętrzną.

²⁰ Dalej: *Porozumienie*.

²¹ Pismo z dnia 9 maja 2019 r.

²² Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 marca 2017 r.

- Cena jednostkowa pojazdu ma nie przekroczyć: 2 000 tys. zł netto za pojazd bezemisyjny o długości około 12 m oraz 1 800 tys. zł netto za pojazd o długości około 10 m;
- Miasto Siedlce lub Jednostka wewnętrzna zobowiąże się do nabycia pojazdów (6 sztuk o długości 12 m i 4 sztuk o długości 10 m) pod warunkami określonymi w *Porozumieniu* i Aneksie;
- Miasto lub Jednostka wewnętrzna uzyska bezzwrotne dofinansowanie na zakup pojazdów z dowolnych źródeł w wysokości co najmniej 60% wartości kwoty 19 200 tys. zł;
- W przypadku nieuzyskania dofinansowania Miasto lub Jednostka wewnętrzna nie będzie miało obowiązku nabycia pojazdów.

Zgodnie z *Porozumieniem* zostało wszczęte przez NCBR postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego prowadzone w trybie partnerstwa innowacyjnego Nr 44/17/PI na opracowanie i dostawę typoszeregu innowacyjnych pojazdów bezemisyjnego transportu publicznego. NCBR dokonało wyboru najkorzystniejszej oferty, którą była oferta Konsorcjum URSUS BUS. Według informacji przekazanej Miastu Siedlce przez NCBR drogą mailową z dnia 20 marca 2019 r., Krajowa Izba Odwoławcza wyrokiem z dnia 18 marca 2019 r. oddaliła odwołania w sprawie wyboru oferty, w wyniku czego wykonawcą realizującym zamówienie miało zostać Konsorcjum URSUS BUS²³. Harmonogram realizacji programu Bezemisyjny Transport Publiczny przewidywał, że budowa prototypów pojazdów rozpocznie się w III kwartale 2019 r., natomiast budowa serii testowych w III kwartale 2020 r. Testy w miastach miały być przeprowadzane od czerwca 2021 r. do maja 2022 r. Dostawa autobusów do miast (po uprzednim podpisaniu umów wdrożeniowych) zaplanowana została od sierpnia 2022 r. do grudnia 2023 r. Zgodnie z §1 ust. 11 pkt 11.5. *Porozumienia*, umowa o partnerstwo innowacyjne będzie gwarantowała dostawę pojazdów w terminie do 31 grudnia 2021 r.

(akta kontroli str. 434-435)

Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych dla miasta Siedlce została sporządzona w dniu 14 grudnia 2018 r.

Analiza zawierała: charakterystykę istniejącej w Siedlcach sieci komunikacyjnej, opis eksploatowanej floty operatora, przedstawienie przyjętych założeń, analizę finansową, społeczno-ekonomiczną, wrażliwości i ryzyka, analizę i porównanie wariantów inwestycyjnych oraz wyniki powyższych analiz.

Gmina zapewniła możliwość udziału społeczeństwa w opracowaniu *Analizy* na zasadach określonych w dziale III, rozdziałach 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko²⁴. Prezydent Miasta Siedlce zarządził przeprowadzenie konsultacji społecznych dotyczących projektu AKK²⁵ w dniach 8 – 29 listopada 2018 r. Ponadto, w tym terminie, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Siedlce zostało wywieszane ogłoszenie o przeprowadzeniu konsultacji. Projekt dokumentu znajdował się w Biurze Obsługi Interesanta UM Siedlce oraz na stronie www.siedlce.pl (zakładka

²³ W dniu 10 czerwca 2019 r. NCBR wykluczył Konsorcjum URSUS BUS z postępowania publicznego. W związku z wykluczeniem Konsorcjum URSUS BUS z postępowania oraz brakiem innych ważnych ofert NCBR unieważniło postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego nr 44/17/PI. W dniu 18 czerwca 2019 r. NCBR ponownie rozpoczął dialog techniczny.

²⁴ Dz.U. z 2018 r. poz. 2081, ze zm.

²⁵ Zarządzenie Nr 387/2018 z dnia 8 listopada 2018 r.

Konsultacje społeczne). W okresie konsultacji nie wpłynęły uwagi ani wnioski do dokumentu. W dniu 18 grudnia 2018 r. AKK, na podstawie art. 37 ust. 4 *ustawy o elektromobilności*, została przekazana Ministrowi Przedsiębiorczości i Technologii, Ministrowi Energii oraz Ministrowi Środowiska.

(akta kontroli str. 27-104, 451-453, 491-492)

Koszt opracowania *Analizy* wyniósł 26,9 tys. zł brutto. Wyboru wykonawcy dokonano w ramach procedury rozeznania rynku przeprowadzonej w dniach 5-19 lipca 2018 r. Zapytania ofertowe wysłano do sześciu wykonawców, umowę z wybranym wykonawcą (REFUNDA sp. z o.o.) zawarto w dniu 27 sierpnia 2018 r. Realizację przedmiotu zamówienia podzielono na 2 etapy: I – opracowanie *Analizy* w terminie do 31 października 2018 r. oraz etap II – konsultacje społeczne dokumentu w terminie do 14 grudnia 2018 r.

(akta kontroli str. 105-135, 454)

W 2018 r. MPK obsługiwało 14 linii autobusowych, świadcząc usługi na terenie miasta oraz 23 linie świadczące usługi na terenie podmiejskim ośmiu gmin.

Według stanu na początek 2018 r., MPK dysponowało 47 autobusami przeznaczonymi do przewozów miejskich i podmiejskich. Średni wiek eksploatowanego taboru wynosił w 2018 r. 12 lat, przy czym najwięcej było pojazdów w wieku 11-15 lat – 13 szt., pojazdów mających 6-10 lat było 12 szt., a pojazdów 16-19 letnich było 11 szt. W Mieście Siedlce eksploatowane były cztery autobusy, których wiek przekraczał 20 lat. W AKK wskazano, że planowana była sukcesywna wymiana taboru na nowszy, którego standard miał uwzględniać potrzeby przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej oraz aspekty związane z ochroną środowiska naturalnego.

W latach 2016-2018 r. MPK zakupiło dwa nowe niskopodłogowe autobusy marki Autosan. Według wyjaśnień Prezydenta Miasta²⁶, prowadzone było postępowanie przetargowe dotyczące zakupu pięciu sztuk autobusów z terminem dostawy do dnia 31 grudnia 2019 r. Zakupy te dokonywane będą ze środków finansowych MPK. W tym okresie nie były wycofywane z eksploatacji żadne pojazdy. Na początek 2020 r. zaplanowano wycofanie pięciu najstarszych pojazdów, które zostaną zastąpione przez nowe.

W 2018 r. normy emisji spalin EURO 6 spełniało 14,9% autobusów, a EURO 5 – 25,5% pojazdów, przy czym jeden autobus nie spełniał żadnych norm emisji zanieczyszczeń. MPK nie posiadało w swoim taborze pojazdów o napędzie zeroemisyjnym i hybrydowym. Średnie spalanie paliwa w okresie letnim było zróżnicowane ze względu na klasę pojazdu i wyniosło dla pojazdów klasy Mega (przegubowe o długości 15-18 metrów) 47,8 l/100 km, Maxi (11-13 metrów) 34,3 l/100 km, Midi (9-11 m) 33,0 l/100 km, Mini (6-9 m) 15,8 l/100 km. Dla tych samych pojazdów, zużycie paliwa w okresie letnim było niższe o około 3%.²⁷ Planowana ogólna ilość przejechanych kilometrów przez transport publiczny w 2018 r. wynosiła w mieście Siedlce 1 609 278 km, a poza miastem 753 754 km, co daje łącznie ilość 2 363 032 km. Wielkość ta była porównywalna z ilością przejechanych kilometrów w latach ubiegłych. W 2018 r. MPK poniosło koszty związane z utrzymaniem i funkcjonowaniem transportu zbiorowego w kwocie 3 639,4 tys. zł.

Ze względu na generowane wysokie koszty transportu z napędem spalinowym, Miasto zamierzało dokonać wymiany przestarzałego taboru posiadającego ponad 15 lat i tego spełniającego najniższe normy emisji spalin oraz zakup pojazdów niskoemisyjnych. Dokonano analizy kosztów i korzyści płynących z inwestycji w tabor zeroemisyjny, jednakże barierą dla działań w tym kierunku był brak środków finansowych w budżecie Gminy. Po uzyskaniu wsparcia finansowego ze środków

²⁶ Pismo nr GK-RIF.7240.12.2019 z dnia 13 maja 2019 r.

²⁷ Wynosiło odpowiednio 46,8, 33,1 32,0 i 15,5 l/100 km.

pomocowych UM rozpocznie przedsięwzięcia proekologiczne. Nie podejmowano jednak działań celem uzyskania środków finansowych z innych źródeł.

(akta kontroli str. 39–47, 467)

Zgodnie z *ustawą o elektromobilności*, od 1 stycznia 2028 r. podmiot świadczący usługi publicznego transportu zbiorowego będzie miał obowiązek posiadać co najmniej 30% autobusów zeroemisyjnych w całym eksploatowanym taborze. Wcześniej, od 1 stycznia 2021 r. wymagana będzie ilość 5% pojazdów zeroemisyjnych, od 1 stycznia 2023 r. 10%, a od 1 stycznia 2025 r. 20%²⁸. W związku z powyższym Urząd opracował dwa warianty opcji inwestycyjnych, by sprostać wymogom wyżej powołanej ustawy.

Wariant pierwszy zakładał zakup oraz eksploatację autobusów zeroemisyjnych napędzanych energią elektryczną i akumulatorów oraz infrastruktury potrzebnej do obsługi taboru. Plan przewidywał:

- Do 2021 r. zakup trzech autobusów elektrycznych klasy Maxi oraz dwóch ładowarek plug-in zlokalizowanych w zajezdni MPK. Szacunkowy planowany koszt łączny zakupu wyniesie 6 200 tys. zł, w tym 6 000 tys. zł zakup pojazdów.
- Do 2023 r. zakup autobusu elektrycznego klasy Maxi, zakup autobusu klasy Midi oraz ładowarki plug-in. Planowany koszt 3 900 tys. zł.
- Do 2025 r. zakup trzech autobusów elektrycznych klasy Maxi, zakup dwóch autobusów klasy Midi oraz dwóch ładowarek plug-in oraz ładowarki pantografowej. Planowany koszt 10 300 tys. zł.
- Do 2028 r. zakup pięciu autobusów elektrycznych klasy Maxi oraz trzech ładowarek plug-in. Planowany koszt 10 300 tys. zł

Łączny planowany koszt inwestycji w okresie do 2028 r. miał wynieść 30 700 tys. zł.²⁹

Wariant drugi zakładał zakup oraz eksploatację autobusów o napędzie elektrycznym opartym o ogniwa wodorowe oraz infrastruktury potrzebnej do obsługi taboru. Szacowano, że koszt jednego autobusu z napędem wodorowym wyniesie około 4 000 tys. zł, koszt przejazdu 100 km będzie kosztował 241 zł, a koszt budowy stacji tankowania wyniesie 2 500 tys. zł. Według *Analizy*, koszt zakupu autobusu o napędzie elektrycznym miał być dwa razy droższy, a autobusu napędzanego wodorem około cztery razy droższy, od zakupu autobusu spalinowego. Jednakże koszt eksploatacji autobusów zeroemisyjnych będzie niższy niż koszt eksploatacji autobusów o napędzie konwencjonalnym. Wynikać to będzie z faktu braku wykorzystania oleju silnikowego, niższego wykorzystania smarów, niższej temperatury silnika i trwalszej konstrukcji silnika elektrycznego.

Analiza finansowo-ekonomiczna jednoznacznie wykazała, że najbardziej zasadny byłby wybór wariantu pierwszego. Wydatki eksploatacyjne tego wariantu są mniejsze od wariantu drugiego o 27,3% w każdym roku. Ocena efektywności inwestycji do 2035 r. wykazała, że będą one nieopłacalne dla Miasta Siedlce. W przypadku wariantu pierwszego efektywność (NPV) wyniosła minus 13 815,8 tys. zł, a w przypadku wariantu drugiego minus 36 638,9 tys. zł. Przewidywane były jednakże pozytywne efekty środowiskowe związane z niską emisją szkodliwych substancji do środowiska naturalnego i dla zdrowia ludzi. W *Analizie* powołano się na badania Standarised On-Road Test (SORT), które pokazują, że przejechanie trasy z wykorzystaniem 100 kWh energii w postaci paliwa płynnego czy energii elektrycznej, pozwala pojazdom o napędzie konwencjonalnym na pokonanie około

²⁸ Art. 68 ust.4 *ustawy o elektromobilności*.

²⁹ W AKK przyjęto szacunkowy koszt jednostkowy autobusów elektrycznych w wysokości 2 000 tys. zł za autobus typu Maxi i 1 800 tys. zł za autobus elektryczny typu Midi. Cena jednostkowa pojazdu według umowy zawartej z NCBR miała nie przekroczyć: 2 000 tys. zł netto za pojazd bezemisyjny o długości około 12 m (Maxi) oraz 1 800 tys. zł netto za pojazd o długości około 10 m (Midi).

22 km, a autobusem o napędzie zeroemisyjnym w warunkach niekorzystnych około 40 km, a w przypadku korzystnych warunków nawet 80 km.

Z przeprowadzonej analizy ekonomiczno-społecznej wynika, że nadal po zmonetyzowaniu efektów środowiskowych, czyli oszczędności z tytułu ograniczenia emisji CO₂ i zanieczyszczeń NO_x, wartość NPV była ujemna i wynosiła minus 11 230,8 tys. zł dla wariantu pierwszego oraz minus 34 053,8 tys. zł dla wariantu drugiego. W analizie ekonomiczno-społecznej nie uwzględniono oszacowania efektów środowiskowych kosztów zanieczyszczenia powietrza przez pyły (PM₁₀ i PM_{2,5}), SO₂ oraz hałasu, pomimo wyszczególnienia ich w przyjętej metodyce przeprowadzania AKK.

Przeprowadzono także analizę efektywności inwestycji przy założeniu pozyskania dofinansowania ze środków Unii Europejskiej w wysokości 85% kosztów kwalifikowanych: dla wariantu pierwszego wartość NPV wyniosła 934,6 tys. zł, dla wariantu drugiego określono ten wskaźnik na poziomie minus 916,6 tys. zł. Ocena efektywności inwestycyjnej wariantu pierwszego z wykorzystaniem dotacji wykazała, że minimalny poziom dofinansowania dla przedmiotowej inwestycji, który spowoduje jej opłacalność wynosił 80%.

(akta kontroli str.27-94,450)

W dniu 28 grudnia 2018 r. Miasto Siedlce zawarło umowę z firmą zewnętrzną na opracowanie aktualizacji *Planu transportowego*. Termin realizacji umowy strony określiły do 28 czerwca 2019 r. Zgodnie z umową przy wykonywaniu *Planu transportowego* będą uwzględnione wyniki AKK, dokumentu sporządzonego w grudniu 2018 r. Ponieważ aktualizacja była na koniec kontroli na etapie opracowywania, zatem do tego momentu Urząd Miasta nie określił danych odnośnie przebiegu linii komunikacyjnych, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych, a także geograficznego położenia infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz miejsc przyłączenia do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej planowanej infrastruktury ładowania/sieci dystrybucyjnej gazowej planowanej stacji gazu ziemnego/magazynu energii. Nie odbyły się również konsultacje z operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, nie została zatem dokonana ocena operatora odnośnie technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia do sieci infrastruktury ładowania w miejscach wskazanych w projekcie obowiązującego *Planu transportowego*. Z tego powodu również nie określono możliwości dostawy energii elektrycznej do sieci z magazynu energii, który stanowi część infrastruktury transportu publicznego.

(akta kontroli str. 459-460)

Gmina nie podjęła działań w celu zwiększenia środków budżetowych na transport publiczny, ale – według wyjaśnień Prezydenta Miasta³⁰ - działania takie zostaną podjęte na etapie sporządzania budżetu na 2020 r. Nie dokonano również wstępnych analiz ekonomicznych odnośnie budżetu na 2020 r., które wskazywałyby konieczność poniesienia wyższych kosztów publicznych przez Gminę oraz obywateli.

Gmina nie opracowała harmonogramu postępowań przetargowych dotyczących zakupu autobusów zeroemisyjnych, gdyż w wyniku zawartego *Porozumienia* to NCBR przeprowadził postępowanie o zamówienie publiczne w trybie partnerstwa innowacyjnego na opracowanie bezemisyjnych pojazdów transportu publicznego wraz z infrastrukturą umożliwiającą przetestowanie pojazdów na co najmniej jednej linii. Pojazdy te będą posiadały określone przez NCBR cechy innowacyjne. Miasto, zgodnie z zawartym *Porozumieniem*, przekazało do NCBR w lipcu 2017 r. między innymi specyfikację techniczną autobusów bezemisyjnych oraz opis miejsc instalacji

³⁰ Pismo nr GK-RIF.7240.12.2019 z dnia 17 kwietnia 2019 r.

infrastruktury ładowania pojazdów i prawdopodobnego przebiegu linii komunikacyjnych. Urząd Miasta nie prowadził również rozmów z dostawcą urządzeń służących elektromobilności, gdyż na koniec kwietnia 2019 r. nie wykorzystywano autobusów miejskich o napędzie zeroemisyjnym.

(akta kontroli str.442-449, 468, 473, 504-544)

Roczna emisja CO₂ ogółu 47 autobusów obsługujących komunikację miejską była w kontrolowanym okresie na podobnym poziomie i wynosiła w 2015 r. łącznie 2 906 tys. g/100 km, a w 2018 r. 2 962 tys. g/100km. Poziom emisji azotków NO_x w tych latach wyniósł odpowiednio 126 4 tys. oraz 116,5 tys. g/100 km, a pyłu PM10 547,8 tys. oraz 535,7 tys. g/100 km.

Emisja hałasu użytkowanych pojazdów utrzymywała się na tym samym poziomie, w przedziale 80-96 db. Podany poziom hałasu dotyczył przedziału od najcichszych pojazdów do najgłośniejszych występujących w przedsiębiorstwie w odniesieniu do pojedynczych pojazdów. Wartości zostały określone na podstawie wyciągów z homologacji, gdyż MPK nie prowadziło badań hałasu autobusów na terenie Miasta Siedlce i nie mogło określić sumarycznej wartości hałasu.

(akta kontroli str.433)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Nieuwzględnienie w rezultatach analizy społeczno-ekonomicznej niektórych przyjętych w AKK założeń.

Zmonetyzowane rezultaty analizy społeczno-ekonomicznej ograniczono jedynie do efektów środowiskowych, pomijając w nich istotne z punktu widzenia wpływu transportu drogowego na zanieczyszczenie powietrza pyły PM_{2,5} i PM₁₀ oraz benzo(a)piren, a także emisję hałasu. Nie uwzględniono też w rezultatach zgeneralizowanych kosztów transportu. Z uwagi na liczbę i znaczenie nieuwzględnionych kategorii nie można uznać przygotowania AKK za rzetelne. Wyniki AKK decydują o tym, czy Miasto ma obowiązek uwzględnić w wykonywaniu transportu autobusowego autobusy zeroemisyjne. Zgodnie bowiem z art. 37 ust. 5 *ustawy o elektromobilności*, jeżeli wyniki analizy wskazują na brak korzyści z wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych, jednostka samorządu terytorialnego może nie realizować obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych. AKK sporządzona bez uwzględnienia w wyliczeniach wyżej wskazanych założeń nie stanowi wiarygodnej podstawy do oceny, czy taki obowiązek Miasto musi zrealizować.

2. Odebranie przez Miasto nierzetelnie wykonanej Analizy Kosztów i Korzyści.

Na podstawie umowy z dnia 27 sierpnia 2018 r. i *Opisu przedmiotu zamówienia* przedmiotowa AKK miała zostać wykonana zgodnie z wymogami ustawy o elektromobilności oraz Praktycznego Przewodnika dla Samorządów *Zasady opracowywania analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych – wymaganej ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (autor: Marcin Gromadzki, wydanie I, Warszawa, czerwiec 2018; wydawca: Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej). Zgodnie z wytycznymi Przewodnika, zawartymi na s. 58-59, w analizie społeczno-ekonomicznej należało zmonetyzować efekty zewnętrzne związane z emisją gazów cieplarnianych (CO₂), gazów innych niż cieplarniane (lokalne skutki zanieczyszczenia powietrza) oraz hałasu. Przedstawione w punkcie pierwszym nieprawidłowości wskazują, że odebrana w dniu 14 grudnia 2018 r. AKK nie zawierała istotnych elementów. W tej sytuacji odebranie zleconego opracowania bez uwag i wniosków o uzupełnienie było działaniem nierzetelnym.

OCENA CZĄSTKOWA

Miasto Siedlce podejmowało działania na rzecz rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego w sytuacji, gdy tabor wykorzystywany do tego transportu charakteryzował się niskimi normami spalania. Dotychczas nie przyniosły one efektów ze względu na ich wstępny etap. Miasto sporządziło terminowo analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych, o której mowa w art. 37 *ustawy o elektromobilności*. W analizie tej nierzetelnie określono rezultaty analizy społeczno-ekonomicznej, ze względu na pominięcie w nich wielu istotnych elementów, w tym kosztów większości zanieczyszczeń oraz kosztów hałasu.

NIK zwraca uwagę na opóźnienia związane z realizacją programu Bezemisyjny Transport Publiczny leżące po stronie NCBR. Zatem Miasto, bez podejmowania dodatkowych działań we własnym zakresie, w razie gdy wyniki *Analizy* przeprowadzonej na koniec 2021 r. wykażą korzyści z wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych, może nie wykonać obowiązku wynikającego z art. 68 ust. 4 *ustawy o elektromobilności* stanowiącego, że jednostka samorządu terytorialnego zapewnia udział autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów co najmniej 10% od 1 stycznia 2023 r. Dodatkowo NIK zauważa, że zakup autobusów zeroemisyjnych jest opłacalny ekonomicznie przy dofinansowaniu co najmniej 80%, a umowa z NCBR gwarantuje jedynie 60% dofinansowania. W sytuacji, gdy Miasto jest zadłużone, stwarza to ryzyko braku możliwości sfinansowania nabycia autobusów zeroemisyjnych ze środków budżetu Gminy. Wymaga to analizy możliwych źródeł pozyskania środków na zakup oraz opracowanie biznes planu tego przedsięwzięcia.

OBSZAR

2. Wykorzystywanie pojazdów zero- i niskoemisyjnych do wykonywania zadań publicznych

Opis stanu faktycznego

We flocie UM w latach 2016-2018 nie było pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym. UM nie oszacował budżetu realizacji wymogu ustawowego zawartego w art. 68 ust. 2 w związku z art. 35 ust. 1 *ustawy o elektromobilności*, określającego od 1 stycznia 2020 r. 10% udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów. Nie podejmowano również działań mających na celu zapewnienie w budżecie Gminy środków niezbędnych do wdrożenia zeroemisyjnego transportu we flocie UM.

Według wyjaśnień Prezydenta Miasta Siedlce³¹, oszacowanie kosztów niezbędnych do zrealizowania wymogów ustawowych zawartych w art. 68 ust. 2 *ustawy o elektromobilności* nastąpi na etapie sporządzania projektu budżetu na rok 2020.

UM Siedlce nie oszacował także ile pojazdów będzie potrzebnych do realizacji zadań oraz o ile wzrosną koszty umów dla gminy i usług publicznych dla obywateli w związku z koniecznością dostosowania floty firm zewnętrznych do wymogów art. 68 ust. 3 *ustawy o elektromobilności*. Wzrost tych kosztów, w porównaniu do kosztów umów obowiązujących, zdaniem składającego wyjaśnienia, będzie znany po złożeniu ofert przez wykonawców na etapie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie *ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych*³².

(akta kontroli str.434, ,460, 462-463, 467-468, 477, 548)

W Gminie obowiązujące umowy z podmiotami zewnętrznymi na świadczenie usług publicznych, przy realizacji których wykorzystywane były pojazdy samochodowe, wygasają z dniem 31 grudnia 2019 r. z powodu upływu okresu, na jaki zostały

³¹ Pismo nr GK-RIF.7240.12.2019 z dnia 9 maja 2019 r.

³² Dz.U. 2018 poz. 1986, ze zm.

zawarte. Według zapewnień Prezydenta Siedlec³³, żadna z realizowanych umów nie zostanie rozwiązana w związku z wejściem w życie *ustawy o elektromobilności*. Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na świadczenie usług publicznych, zadań publicznych zostaną wszczęte w trybie *ustawy Prawo zamówień publicznych* w III i IV kwartale 2019 r.³⁴

(akta kontroli str.467-469)

Miasto Siedlce wypełniło obowiązek ustawowy wynikający z art. 38 *ustawy o elektromobilności* w zakresie przekazywania sprawozdań do Ministra Energii o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego.

Sprawozdania do Ministra Energii przekazano pismem z dnia 14 maja 2018 r. oraz pismem z dnia 25 stycznia 2019 r.

(akta kontroli str.460,462-463)

W ostatnich latach Miasto Siedlce poniosło znaczące wydatki na inwestycje. Jednym ze skutków intensywnego inwestowania w infrastrukturę było wysokie zadłużenie z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek, wyemitowanych papierów wartościowych oraz umów nienazwanych, związanych z finansowaniem usług, dostaw i robót budowlanych, które na koniec roku 2018 wynosiło 329 341,4 tys. zł. Rok 2018 zakończył się deficytem budżetowym w wysokości 23 177,1 tys. zł, który został sfinansowany przychodami z emisji obligacji komunalnych Miasta Siedlce.

Kształtowanie się wskaźników w poszczególnych latach objętych *Wieloletnią Prognozą Finansową (2019-2035)* świadczyło o poważnym zadłużeniu jednostki samorządu terytorialnego. Indywidualny wskaźnik spłaty zobowiązań Miasta Siedlce w 2019 r. wynosił 3,89% i zbliżał się do dopuszczalnego wskaźnika określonego w art. 243 ust. 1 *ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych*³⁵ wynoszącego 4,57%. Indywidualny wskaźnik spłaty zobowiązań Gminy do 2026 r. różnił się od dopuszczalnego w przedziale od 0,64% do 2,0%. Sytuacja taka groziła utratą płynności finansowej jednostki i wprowadzeniem zarządu komisarycznego.

Z tych powodów, UM Siedlce drastycznie ograniczał wydatki i nie mógł przeznaczać ich na działania w zakresie elektromobilności. Gmina otwarta była na aktywne włączenie się do projektów rządowych, ale jedynie na warunkach współfinansowania projektów w granicach 40% ich rzeczywistej wartości. Miasto oczekiwało wsparcia państwa przy realizacji projektów służących elektromobilności. W piśmie z dnia 25 kwietnia 2019 r. Prezydent Miasta wyjaśnił, że nie istnieją w chwili obecnej po stronie Miasta Siedlce możliwości finansowe na realizację programu elektromobilności, jak również nie ma przesłanek technicznych do wymiany taboru. Niemniej jednak, Miasto deklaruje zainteresowanie wdrażaniem technologii niskoemisyjnych, proekologicznych i na bieżąco będzie śledzić wszelkie programy, projekty z których można byłoby pozyskać środki na ten cel.

(akta kontroli str.478-479,573-578)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Miasto Siedlce nie podejmowało wystarczających działań w celu przygotowania do realizacji przyszłych obowiązków wynikających z art. 35 ust. 1 w związku z art. 68 ust. 2 oraz z art. 35 ust. 2 w związku z art. 68 ust. 3 *ustawy o elektromobilności*, tj. w celu zapewnienia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów od 1 stycznia 2020 r. wynosił co najmniej 10% oraz w celu wykonywania lub zlecenia wykonywania zadania publicznego podmiotowi, którego udział

³³ Pismo nr GK-RIF.7240.12.2019 z dnia 17 kwietnia 2019 r.

³⁴ Tamże.

³⁵ Dz. U. z 2019 r. poz. 869.

pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10% - od 1 stycznia 2020 r. Nie został oszacowany termin realizacji przez Miasto założonych wskaźników, nie oszacowano kosztów, jakie ma ponieść Gmina na realizację powyższych obowiązków ustawowych. Według wyjaśnień Prezydenta Miasta Siedlce³⁶, jednym ze skutków intensywnego inwestowania w ostatnich latach było wysokie zadłużenie Miasta Siedlce z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek, wyemitowanych papierów wartościowych oraz umów nienazwanych związanych z finansowaniem usług, dostaw i robót budowlanych. W związku z tym brak było po stronie Miasta możliwości finansowych na realizację programu elektromobilności.

(akta kontroli str. 434, ,460, 462-463, 467-469, 477-479, 548, 573-578)

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK przygotowania Miasta do realizacji obowiązków wynikających z *ustawy o elektromobilności* w zakresie zapewnienia od 1 stycznia 2020 r. 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie Urzędu oraz w wykonywaniu zadań publicznych, były niewystarczające. Nie dokonano niezbędnych analiz, określających skalę wymaganych działań oraz koszty z tym związane. NIK zauważa, że zawarte w wyjaśnieniach Prezydenta Miasta stwierdzenie, iż w projekcie budżetu na 2020 r. zostaną przewidziane środki na realizację powyższych wymogów, nie jest wiarygodne. Bez oszacowania skali działań i wynikających z tego kosztów uwzględnienie w budżecie na 2020 r. środków na te cele może być bowiem nieadekwatne do potrzeb.

NIK ocenia pozytywnie wypełnienie przez Miasto obowiązków sprawozdawczych wynikające z art. 38 *ustawy o elektromobilności*.

OBSZAR

3. Działania na rzecz obniżenia negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko.

Opis stanu faktycznego

Minister Energii nie zwracał się do Miasta o współudział w realizacji działań w zakresie budowy infrastruktury służącej do ładowania samochodów. Wydział Dróg UM Siedlce nie prowadził korespondencji z Ministrem Energii w sprawie infrastruktury służącej do ładowania samochodów.

(akta kontroli str.470, 548)

Miasto Siedlce, jako jednostka samorządu terytorialnego, nie realizowało w latach 2016-2019 żadnych prac związanych z budową infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. W latach 2016-2019 nie było na terenie Miasta publicznie dostępnych punktów tankowania CNG, natomiast w przypadku punktów ładowania samochodów elektrycznych, nie było ich w latach 2016-2017.

W dniu 5 lutego 2018 r. Miasto Siedlce, Przedsiębiorstwo Energetyczne w Siedlcach oraz PGE Nowa Energia sp. z o.o. podpisały list intencyjny, którego celem było przygotowanie założeń do współpracy zmierzającej do uruchomienia w Siedlcach stacji ładowania samochodów elektrycznych, a także publicznego systemu carsharingu opartego na samochodach elektrycznych. W dniu 11 lutego 2019 r. PGE Nowa Energia sp. z o.o. uruchomiła pilotażowy program e-carsharing, w ramach którego będzie można wypożyczyć samochód elektryczny „na minuty” w strefie administracyjnej miasta Siedlce.

Na mocy umowy użyczenia, zawartej w dniu 3 kwietnia 2018 r. pomiędzy Miastem Siedlce a PGE Nowa Energia sp. z o.o. na okres 10 lat, Miasto nieodpłatnie użyczyło spółce części działek, stanowiących własność Miasta, w pięciu lokalizacjach na cele budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz ich eksploatację. Stacje ładowania wykonane zostały przez PGE Nowa Energia

³⁶ Pismo z dnia 25 kwietnia 2019 r.

sp. z o.o. w 2018 r., łącznie 10 punktów ładowania, w tym jeden o dużej mocy i dziewięć o normalnej mocy ładowania.

Plan transportowy, opracowany w 2014 r., nie ustalał liczby i miejsc instalowania punktów ładowania, w związku z czym Miasto Siedlce nie posiadało umów i ustaleń z operatorami sieci dystrybucyjnych elektroenergetycznych odnośnie budowy stacji ładowania.

(akta kontroli str. 459, 494-503, 549)

Miasto, celem promocji użytkowania przez mieszkańców zero- i niskoemisyjnych środków transportu, *uchwałą Nr XXI/419/2012 z dnia 28 czerwca 2012 r. Rady Miasta*³⁷, ustanowiło zerową stawkę opłaty za parkowanie w strefie płatnego parkowania dla kierujących pojazdami samochodowymi z napędem elektrycznym oraz hybrydowym (spalinowo elektrycznym), których emisja CO₂ nie przekracza 100 g/km i posiadających kartę „E” – kartę pojazdu samochodowego z napędem elektrycznym lub hybrydowym, wydawaną na pisemny wniosek uprawnionego użytkownika drogi.

(akta kontroli str.548)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Miasto Siedlce podejmowało działania w celu zmniejszenia negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko. Promowało zero- i niskoemisyjny transport między innymi poprzez użyczenie spółce PGE Nowa Energia sp. z o.o. działek na cele budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Ustanowiono także zerową stawkę opłaty za parkowanie dla użytkowników samochodów elektrycznych.

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

1. Zaktualizowanie AKK poprzez uwzględnienie w rezultatach analizy społeczno-ekonomicznej zgeneralizowanych kosztów transportu, a także kosztów związanych z emisją PM_{2,5}, PM₁₀, benzo(a)pirenu oraz emisją hałasu.
2. Przeprowadzenie rzetelnych analiz określających zakres działań niezbędnych dla osiągnięcia wymaganego minimalnego udziału pojazdów elektrycznych we flocie Urzędu Miasta oraz elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym w wykonywaniu zadań publicznych.

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 Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 *ustawy o NIK*,

³⁷ Uchwała w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Siedlce oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej oraz sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

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.

Warszawa, 05 lipca 2019 r.

Kontroler
Adam Zaborski
Gł. Specjalista kp.

/-/

.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Gospodarki,
Skarbu Państwa i Prywatyzacji
z up. Dariusz Szalkowski
Wicedyrektor

/-/

.....
podpis