

**PROTOKÓŁ Nr LXX/2023**  
**z obrad LXX SESJI RADY MIASTA KONINA,**  
**w dniu 9 marca 2023 roku.**

Przewodniczący Rady Miasta Konina Tadeusz WOJDYŃSKI prowadził sesję z sali sesyjnej Urzędu Miejskiego w Koninie, przy ulicy Wiosny Ludów 6.

Sesja trwała od godz. 14.00 do godz. 15.20.

W sesji uczestniczyli: radni Rady Miasta Konina, zastępca Prezydenta Miasta Konina Paweł ADAMÓW, Skarbnik Miasta Konina Ewelina OSTAJEWSKA-SZWANKOWSKA, kierownicy wydziałów Urzędu Miejskiego, dyrektorzy podległych jednostek organizacyjnych miasta.

### **1. Otwarcie sesji i stwierdzenie kworum.**

Otwarcia LXX sesji Rady Miasta Konina na podstawie art. 20 ust. 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym oraz art. 15zzx ust. 1 i 2 ustawy z dnia 2 marca 2020 roku o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych - dokonał przewodniczący Rady Miasta Konina Tadeusz WOJDYŃSKI.

Dzisiejsza sesja zwołana została na wniosek Prezydenta Miasta Konina na podstawie art. 20 ust. 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 roku, poz. 40).

Stwierdzam, iż w sesji uczestniczy 20 radnych, co stanowi kworum do podejmowania uchwał, będę również pełnił funkcję sekretarza dzisiejszych obrad.

W zawiadomieniu o zwołaniu dzisiejszej sesji przekazałem państwu radnym ustalony porządek obrad wraz z materiałami.

Wszystkich uczestników sesji Rady Miasta Konina informuję, że zgodnie art. 20 ust. 1b ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym - obrady są transmitowane i utrwalane za pomocą urządzeń rejestrujących obraz i dźwięk. Nagrania obrad są udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej i na stronie [www.konin.pl](http://www.konin.pl).

Państwa uczestnictwo w obradach sesji Rady Miasta Konina jest w pełni dobrowolne. Podczas uczestniczenia w sesji mogą być przetwarzane Państwa dane osobowe, w tym

wizerunek, na co Prezydent Miasta Konina, będący administratorem danych osobowych nie musi uzyskiwać państwa zgody.

Przypominam, iż rada może wprowadzić zmiany w ustalonym porządku obrad – bezwzględną większością głosów ustawowego składu – o czym stanowi zapis artykułu 20 ustęp 1a i 4 ustawy o samorządzie gminnym.

Czy ktoś z państwa chce zabrać głos w sprawie porządku obrad?”

Do porządku obrad radni nie mieli uwag.

Przewodniczący rady poddał pod głosowanie porządek obrad.

W głosowaniu brało udział 20 radnych.

W jednogłosem głosowaniu: 20 radnych „za” - Rada Miasta Konina przyjęła porządek obrad.

Wobec powyższego przewodniczący rady stwierdził, że realizowany będzie następujący porządek obrad:

1. Otwarcie sesji i stwierdzenie kworum.

2. Podjęcie uchwał w sprawie:

zmian w budżecie miasta Konina na 2023 rok (druk nr 938),

zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Konina na lata 2023-2036 (druk nr 939).

3. Podjęcie uchwały w sprawie wymagań jakie powinien spełniać przedsiębiorca ubiegający się o uzyskanie zezwolenia na opróżnianie zbiorników bezodpływowych lub osadników w instalacjach przydomowych oczyszczalni ścieków i transport nieczystości ciekłych na terenie miasta Konina (druk nr 940).

4. Zamknięcie obrad LXX Sesji Rady Miasta Konina.

Obecnie przechodzimy do realizacji ustalonego porządku obrad.

## 2. Podjęcie uchwał w sprawie :

a) zmian w budżecie miasta Konina na 2023 rok (druk nr 938),

b) zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Konina na lata 2023-2036 (druk nr 939).

Przewodniczący rady, cytując: „Rozpatrujemy punkt porządku obrad dotyczący podjęcia uchwał w sprawie: zmian w budżecie miasta Konina na 2023 rok – druk nr 938 oraz zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej miasta Konina na lata 2023-2036 – druk nr 939. Proszę Prezydenta Miasta Konina i Skarbnika Miasta o przedstawienie projektów uchwał.”

Głos zabrała **skarbnik miasta Ewelina OSTAJEWSKA – SZWANKOWSKA**, cytując: „Zmiany zawarte w uchwale zmieniającej budżet bieżącego roku zakładają zwiększenie dochodów i wydatków ogółem o kwotę 3.294 mln zł, co nie wpływa na zmianę wyniku budżetu.

Zmiany w zakresie prognozy dochodów ograniczają się do zmian w części gminnej i dotyczą zmian w zakresie dochodów od osób prawnych, od osób fizycznych i innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz wydatki związane z ich poborem. Dotyczy to zwiększenia wpływów z dywidendy.

W zakresie realizacji wydatków wprowadza się zwiększenie planu wydatków na wydatki bieżące w ramach realizacji zadania „Organizacja transportu zbiorowego na terenie miasta Konina i gmin, z którymi zawarto porozumienie” w tym finansowanie bieżące na utrzymanie projektu pod nazwą: „Autobusy wodorowe dla Konina – zielonego miasta energii”.

Zmiany zachodzące w Wieloletniej Prognozie Finansowej dotyczą zmian również w zakresie zwiększenia dochodów i wydatków w ramach organizacji publicznego transportu zbiorowego w latach od 2023 roku do 2027 roku.

Pozostałe zmiany na pozostałe części Wieloletniej Prognozy Finansowej nie wpływają. Przychody i rozchody nie ulegają zmianie i nie wydłuża nam się perspektywa przedsięwzięć w WPF.”

Głos zabrał zastępca prezydenta **Paweł ADAMÓW**, cytując: „Chciałem tutaj państwu pokazać prezentację, która pokazuje stawkę za wozokilometr, która funkcjonuje w całej Polsce. One niestety nie mogły być tu przygotowane w oparciu o nazwę miasta, bo te stawki są objęte tajemnicą handlową można tak to nazwać, natomiast my rzeczywiście od kilku lat, odkąd powstała spółka MZK i przekształciła się z zakładu

budżetowego, mamy ciągle tą stawkę w umowie przewozowej najniższą i ona dwa lata temu była na poziomie 5,55 zł i z roku na rok coraz bardziej odstawała od tej realnej stawki, która wynosi ponad 10,50 zł za wozokilometr i to powodowało szereg problemów takiej natury zarządzania spółką. Gdzieś w połowie roku, od lipca zaczęły się pojawiać problemy z płynnością, bo jeżeli miasto w danym roku finansuje tylko w 60% każdy wozokilometr, to w pewnym momencie spółka miała coraz większe problemy w zarządzaniu płynnością i musiała się uciekać do kredytów obrotowych, do instrumentów dłużnych, które też kosztują i w dobie podwyższonych stóp procentowych kosztują jeszcze więcej.

My staraliśmy się zawsze poszukać w budżecie jakichkolwiek środków, aby móc tą stawkę za wozokilometr doprowadzić do wyższego poziomu. To wszystko odbywa się w ramach umowy powierzenia, czyli i tak w następnym roku budżetowym na podstawie audytu, spółce jest zwracana ta różnica czyli tak naprawdę 40% tych wszystkich środków, które miasto przez cały rok nie przelewało, natomiast jest to zawsze robione po czasie i to powoduje chociażby to, o czym mówiłem, że spółka w trakcie roku obrotowego musi zaciągać zobowiązania krótkoterminowe, żeby móc płacić za paliwo, pokrywać koszty kierowców.

I teraz mamy taką sytuację, że po pierwsze w połowie tego roku pewnie dopiero będziemy finalizować tą rekompensatę za poprzedni rok. Spółka też poczyniła pewne zobowiązania krótkoterminowe w poprzednim roku, aby tą płynność zachować i teraz przychodzi też moment spłaty pewnych zobowiązań tak że ta zmiana, którą my dzisiaj proponujemy, czyli podniesienie o trochę tej stawki za wozokilometr, bo ta kwota, o której mówiła pani skarbnik czyli te niecałe 4 mln zł pozwoli tą stawkę wywindować na poziom 7,05 zł, czyli to będzie o 0,90 zł co i tak powoduje, że wśród tych wszystkich stawek w miastach i tak ciągle będziemy mieli te niedoszacowania na największym poziomie, natomiast na ten moment nie jesteśmy w stanie w budżecie znaleźć więcej środków, natomiast to pozwoli po pierwsze zachować w lepszym stopniu płynność spółki, a po drugie spowoduje, że instytucje udzielające wsparcia zwrotnego lepiej będą oceniać finansowanie naszej spółki, bo właśnie umowa przewozowa i ta stawka za wozokilometr jest tą podstawą do przyznawania zdolności kredytowej spółce.

Przy okazji też wrzuciliśmy w uzasadnieniu projekt, na który spółka otrzymała dofinansowanie 85% do autobusu wodorowego ale też grantodawca powiedział, że nie da nam tej dotacji, jeżeli nie zwiększymy chociażby o te niecałe 4 mln zł tej stawki, bo uważa, że spółka z tak niską stawką za wozokilometr nie jest w stanie zapewnić trwałości projektu, więc chciałem powiedzieć, że te pieniądze, które my dzisiaj zabezpieczamy, one absolutnie nie są na ten autobus wodorowy, natomiast

poprawiają niejako kondycję spółki i jest to rekomendacja właśnie też tych wszystkich instytucji udzielających chociażby instrumentów zwrotnych czy chociaż grantów.

Jeżeli byśmy w przyszłości chcieli pozyskiwać kolejne środki zewnętrzne, chociażby z Unii Europejskiej czy z Funduszu Sprawiedliwej Transformacji na autobusy czy elektryczne, hybrydowe czy wodorowe, to musimy tą stawkę trochę podnieść, bo inaczej grantodawca stwierdza, że nie jesteśmy wiarygodnym wnioskodawcą. Tutaj oczywiście te rekomendacje też płynęłyby z Komisji Rewizyjnej, która kontrolowała swego czasu spółkę Miejski Zakład Komunikacji i nie pamiętam, chyba przewodniczący Szopa był szefem tej komisji jeśli dobrze pamiętam i rekomendacja tej komisji była właśnie taka, żeby tą stawkę zwiększyć. Rada nadzorcza, która kontroluje spółkę na bieżąco też rekomendowała miastu wielokrotnie, żeby tą stawkę zwiększyć do poziomu właśnie ponad 10 zł. My nie jesteśmy w stanie na dzisiaj, biorąc pod uwagę trudną sytuację miasta zwiększyć więcej niż o te niecałe 4 mln zł do tych 7,05 zł, natomiast ewidentnie spełnimy przynajmniej minimalne wymogi z punktu widzenia różnych instytucji, które albo będą wręczać dotacje dla MZK w przyszłości albo dla banków, dlatego poprosiliśmy o sesję nadzwyczajną, bo rozstrzygnięcie odnośnie tej dotacji ma nastąpić do 10 marca czyli do jutra, więc dzisiejsza decyzja tak naprawdę zdecyduje o tym, czy taka dotacja będzie nam przyznana czy nie i tutaj też służę odpowiedzią na pytania, chyba, że pani prezes albo pan kierownik chcieliby jeszcze coś uzupełnić, to służymy tutaj odpowiedzią na pytania."

Głos zabrał **radny Jakub ELTMAN**, cytując: „Chciałem doprecyzować, dopytać. Zgodnie z uzasadnieniem tej uchwały zmiany w budżecie, jaka część tej kwoty z tych 3,3 mln zł zostaje przeznaczona jednak na ten projekt autobusu wodorowego dla Konina - zielonego miasta energii, ponieważ z tej prezentacji i pana wyjaśnienia mówi pan o kwocie 4 mln zł, które są dopełnieniem tych wozokilometrów do podniesienia jej o 0,90 zł. Jednakże w uzasadnieniu projektu wyraźnie czytamy, że w tym finansowanie bieżące na otrzymanie projektu, a więc jakby prosiłbym o doprecyzowanie, jaka kwota z tego zwiększenia planu wydatków na to zadanie dotyczy bezpośrednio tego zadania autobusy wodorowe i w związku z tym, czego to tak naprawdę dotyczy, czy dotyczy to tylko wozokilometrów tego danego autobusu wodorowego czy również jakiś innych zadań realizowanych w ramach tego właśnie zadania."

Głos zabrał zastępca prezydenta **Paweł ADAMÓW**, cytując: „Powiem takimi kwotami ogólnymi, jeżeli pani prezes by miała dane szczegółowe. Generalnie dzisiaj cena autobusu wodorowego, który chcemy kupić w ramach przetargu kosztuje 3 mln zł. My otrzymując 85% dofinansowania, pozostaje te 15% wkładu własnego, czyli między 400 a 500 tys. zł, tak że ten cały wydatek inwestycyjny ze strony MZK na ten autobus to będzie 400 tys. zł, a tu mamy kwotę 4 mln zł rocznie i ona jest nie na autobus

wodorowy, tylko właśnie na bieżące funkcjonowanie, na zwiększenie stawki MZK na następne lata, bo inaczej nikt nie będzie chciał nam dać ani dotacji ani żadnego wsparcia obrotowego, jeżeli nie będziemy chociaż minimalnie tej stawki podnosić co jakiś czas."

Kontynuując radny **Marek CIEŚLAK**, cytuję: „Panie prezydencie jako przewodniczący Komisji Finansów powiem szczerze, że nie tak powinno to wyglądać. Temat, który dzisiaj mamy omawiać, jest to temat tak poważny, kwota jest poważna i przede wszystkim poważne są konsekwencje podniesienia ręki za przekazaniem ze środków publicznych, między innymi to, co powiedział pan prezydent, między innymi na funkcjonowanie MZK i zadania, jakie samorząd zleca firmie ale też na kontynuację. To co pan powiedział, kontynuację jednak projektu wodorowego. Te tematy są tak ważne, że dziwię się panie prezydencie, że można powiedzieć rzutem na taśmę, bo mówi pan, że do jutra musimy to nagle podjąć, w pewnym sensie zmusza nas pan do podjęcia bardzo ważnej decyzji. Właśnie między innymi finansowej, a ponieważ temat dotyczy też autobusu wodorowego, nie było okazji, bo nie było takiej widzę ze strony pana prezydenta potrzeby, żeby nawet poprosić i zwołać komisję, żeby na ten temat porozmawiać, a uważam, że oddzielna komisja w tym temacie by była jak najbardziej potrzebna z głęboką analizą. Dlaczego z głęboką analizą.

Szanowni państwo, chciałbym przypomnieć, że zgodnie z ustawą o elektromobilności miasto, które ma powyżej 50 tysięcy mieszkańców ma obowiązek stworzyć taki dokument jak analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych. Taki dokument mamy w mieście zatwierdzony w grudniu 2018 roku. Ustawa mówi, że taki dokument ma być co trzy lata aktualizowany. Przypominam, że jest rok 2023.

Koszty funkcjonowania przedsiębiorstwa MZK i między innymi kupione już zgodnie z ustawą, bo one narzucają w pewnym stopniu na samorządy pewną liczbę procentową autobusów zeroemisyjnych jakimi my mamy teraz, to są autobusy elektryczne, wymagają właśnie takiego dokumentu i z tego dokumentu wynika również, że jeżeli się tą analizę stworzy, przeliczy koszty zakupu, funkcjonowania i po stronie korzyści nie ma tych korzyści, to miasto nie jest zobowiązane, żeby kontynuować dalej zakup takich autobusów.

Z tego co wiem, w podsumowaniu tego dokumentu, można wrócić do tego dokumentu i przeczytać w podsumowaniu, stwierdzono, że jednak ze względu na lokalizację i zakup bardzo drogich autobusów elektrycznych, one są już ponad 2 mln zł, a wodorowe są jeszcze droższe, bo ponad 3 mln zł. Uzasadnienia ekonomicznego nie ma żadnego. Chciałbym przypomnieć, na ostatniej sesji zwróciłem

uwagę na ważny aspekt, jakim jest brak w Koninie stacji ładowania wodoru, który był zobowiązany tzn. tak się deklarował PAK, że tu powstanie. W tym dokumencie właśnie zwrócono na to uwagę, że ze względu na to, że nie ma takiej infrastruktury, zakup autobusów wodorowych jest nieuzasadniony, jest wręcz zagrożeniem dla funkcjonowania tego projektu, a widzę, że brniemy w ten projekt.

Następna rzecz panie prezydencie, to nie jest, ja wiem, że trzy, cztery lata temu miasto Konin wyszło naprzeciw można powiedzieć pewnemu trendowi, pewnej popularności, hasła, autobusy wodorowe zeroemisyjne ok, ale nikt nie przewidział po czterech latach, że sytuacja makroekonomiczna, finansowa, kosztów wytwarzania energii wzrośnie tak radykalnie, że ten projekt totalnie się już nie opłaci. Na zachodzie samorządy zaczynają rezygnować z projektów. Chciałbym przypomnieć panie prezydencie, bo nawet nasz autobus już od dłuższego czasu nawet nie jest eksploatowany, mało tego w zobowiązaniu i opinii pani prezes Przybyła w jednym z wywiadów ale nawet i w dokumentach jest zobowiązanie, że po to wypożyczyliśmy ten autobus wodorowy, aby go przeanalizować pod kątem kosztów funkcjonowania. Miało to trwać cztery lata i później podejmujemy decyzję, tu jeszcze roku nie było, nie ma żadnych kosztów przedstawionych na radzie, jak to funkcjonuje, chociaż jak przeanalizowałem koszty sam, to nie potrzeba tu jakiś wielkich dokumentów, żeby stwierdzić, że na dzień dzisiejszy wygląda to bardzo źle. Przypominam, że elektrownia zobowiązała się za 1kg wodoru do MZK dostarczyć wodór w cenie 70 zł. Proszę sprawdzić, ile kosztuje aktualnie kilogram wodoru na rynkach światowych, europejskich. To jest z listopada 2022 roku cena prawie 25\$ czyli ponad 120 zł. W Austrii ponad 130 zł. Przejechanie 100 km autobusem wodorowym, to jest 8 kg wodoru czyli przy cenach 120 zł, to już jest koszt prawie 1000 zł. Przypominam, że autobus z napędem tradycyjnym koszt ok. 170 zł. Czy w sytuacji takiej jaką mamy, to nie jest po prostu coś złego, że na tę chwilę odstąpimy od tego projektu ze względu na można powiedzieć zapaść funduszy naszych, funduszy bieżących, budżetu miasta, by wchodzić w luksus, który nie jest do końca sprawdzony, a kompletnie nie jest ogarnięty pod względem kosztów.

Szanowni państwo na wyprodukowanie 1 kg wodoru potrzeba 9 litrów wody i 50 kWh prądu. My na razie prąd mamy po 8%, za chwilę będzie odblokowany na kwotę 23% Vat. Koszt wzrośnie jeszcze bardziej, dlatego uważam, że co innego, ten zapis, dla mnie jest nieakceptowalny, bo otwiera drogę do jednak zakupu autobusu wodorowego, co uważam w dzisiejszych czasach można powiedzieć jest luksusem, na który nas nie stać, a nie może być tak, że jedynie kupujemy go dlatego, żeby jak ktoś powiedział czy mamy autobus wodorowy i owszem mamy, tak jak u Pani Solskiej,

jak ktoś zapytał, Pani Solska, a ma pani łazienkę, owszem mam, tylko z tym, że ona pusta jest. To tak na marginesie.

Szanowni państwo, skoro jest taki zapis, nie ma dyskusji, nie ma wcześniejszych analiz kosztów tego dokumentu, którym zobowiązany jest samorząd go mieć, nawet my nie przeanalizowaliśmy kosztów zakupu autobusów elektrycznych. Z dokumentów, nawet tego dokumentu z 2018 roku wynika, że nawet ten zakup nie do końca się spina chociaż z jednej strony mamy sprzeczność, bo z jednej strony ustawa o elektromobilności narzuca samorządom, które mają powyżej 50 tysięcy mieszkańców procentowy udział właśnie zeroemisyjnych autobusów ale to, co my już mamy, spełniamy na tą chwilę, a to, co chcemy osiągnąć, tak naprawdę z ustawy wynika, że możemy go zrobić do 1 stycznia 2028 roku, to jest za 5 lat. Czy nie będzie bardziej rozsądnym, byśmy jednak przeczekali ten moment trudny i podjęli decyzję naprawdę później. Spójrzmy, uczmy się na błędnych, jednak jak ktoś już wszedł do tej wody, popatrzmy jak oni w tej wodzie pływają, czy nie zatoną, czy my musimy być prekursorami w sytuacji, kiedy nas na to nie stać? Po prostu. Ja nie jestem przeciwko nowoczesności. Proszę nie oskarżać o takie coś, jak ktoś może i słucha moich wypowiedzi, oczywiście jest to dobry kierunek, chociaż jakby się zastanowić szanowni państwo, nie wiem, w jakim kierunku ten świat zmierza, bo zobaczcie wymyśla się technologie wodorowe. Jak przed chwilą powiedziałem, na wytworzenie jednego kilograma wodoru potrzeba wody i energii elektrycznej, którą później wodór w tym autobusie zamienia znów na prąd, tylko tu potrzeba włożyć 50 kWh prądu, a z tego 1 kg uzyskamy 33 kWh prądu. Jakaś nie wiem paranoja. Świat nie wiem w którym kierunku idzie. Tak jak ze wszystkim, bo to jest trendy.

Panie prezydencie, jeżeli chodzi o ten dokument, jeżeli nie rozbijemy i nie wykreślimy z tego zapisu elementu, że jednak część pieniędzy będzie szło na autobus wodorowy nie będę mógł poprzeć tego projektu, jedynie element, który wykaże się w dokumencie, że idzie stricte na wozokilometry jest z mojej strony do poparcia i jeżeli ktokolwiek zdroworozsądkowo myśli myślę, że tak należałoby postąpić."

Głos zabrał **zastępca prezydenta Paweł ADAMÓW**, cytując: „Nic, co pan powiedział, żaden argument nie jest prawdą i jest mi przykro i powiem, jak to teraz wygląda. Na ostatniej sesji pan przewodniczący mówił, że w kilku miastach w Polsce będzie budowana stacja ładowania wodorem, że będzie to dofinansowane, a w Koninie nie będzie, natomiast w Koninie ta stacja jest już wybudowana, jest wmontowany elektrolizer, jest wybudowana stacja, to będzie pierwsza stacja w Polsce, w połowie roku będzie uruchomiona i tam będą tankowane nasze autobusy, tak że to nie jest prawda, że ZE PAK rezygnuje w Koninie ze stacji. Nie, to będzie pierwsza stacja w Polsce ładowania wodorem, a obok będzie wielka fabryka produkująca wodór.



Powołuje się pan na ceny wodoru, że my mamy 70 zł za kg ceny wodoru i że gdzieś już są w Polsce i na świecie po 120 zł. My mamy 70 zł zagwarantowane do końca kontraktu i potem będziemy rozpisywać nowy przetarg, natomiast wszystkie nowe przetargi, które się teraz odbywają pokazują, że przy każdym kolejnym przetargu ta cena wodoru jest niższa. Poznań ma wodór za 46 zł, Jaworzno i miasta, które teraz mają po kilka, kilkanaście autobusów wodorowych, mają tę cenę na poziomie 30-40 zł. W ciągu jednego roku tak cena wodoru spadła, a co dopiero będzie za rok, jak my będziemy podchodzić do kolejnego przetargu. Pewnie gdybyśmy mieli tych autobusów wodorowych więcej, chociażby 4-5 przy pierwszym przetargu, to ta cena nie byłaby 70 zł za kilogram, tylko niższa, bo te koszty inwestycyjne są też jakoś wliczone w tą cenę.

Powołuje się pan na dokument, który jest dokumentem nieaktualnym. Opracowaliśmy nową analizę kosztów i korzyści. Została ona zgodnie z prawem, tak jak pan mówi, co trzy lata samorządy mają obowiązek je robić i my je wykonaliśmy i ewidentnie z tej analizy wynikają dwie rzeczy, po pierwsze trzeba natychmiast zmienić stawkę za wozokilometr i to nie jest tak, że my coś wrzucamy i państwo radni pierwszy raz się z tym spotykają, bo o tym, że trzeba zwiększyć stawkę za wozokilometr mówiliśmy wiele razy na komisji i sesji. To była główna rekomendacja Komisji Rewizyjnej. Państwo wysłaliście kontrolę do MZK, przedstawiciele radnych byli tam, przeszukali wszystkie możliwe dokumenty, zrobili wywiad i jedna główna rekomendacja była, miasto ma zwiększyć stawkę za wozokilometr. To samo mówi audytor, to samo mówi biegły, który sprawdza sprawozdania finansowe i tego domaga się rada nadzorcza i my tego nie robiliśmy jako miasto, bo mieliśmy zawsze trudną sytuację finansową ale to zawsze odbijało się czkawką w lipcu, w sierpniu, kiedy nie było już pieniędzy do wypłaty dla kierowców, kiedy nie było za co kupić paliwa i pani prezes musiała zaciągać zobowiązania, za które musieliśmy płacić sowe odsetki.

Panie przewodniczący, pan jest przewodniczącym Komisji Finansów i wie pan, że to nie jest racjonalne działanie, skoro można w inny sposób to załatwić. Niestety nie będzie już szanowni państwo dofinansowań z Unii Europejskiej ani na autobusy dieslowe ani hybrydy. Już jest zakaz, będzie tylko na elektryki i tylko na autobusy wodorowe i jeżeli chcemy kupować z dofinansowaniem 90%, to tylko właśnie na wodorowy i na elektryki i nie dostaniemy żadnego dofinansowania, jeżeli tej stawki nie podniesiemy. Ten autobus będzie nas kosztował de facto 400 tys. zł, bo resztę dostaniemy z CUPT. Wiele miast się na to zgłosiło, zabijały się miasta, o ten konkurs, bo rzadko kiedy jest takie duże dofinansowanie. Zazwyczaj te dofinansowania będą na poziomie 70% z Unii Europejskiej. To jest dofinansowanie z CUPT na poziomie 85% bardzo wysokie. Załapaliśmy się na jeden autobus wodorowy, wydamy na niego

400 tys. zł wkładu własnego. Jakbyśmy mieli kupić diesla za swoje własne pieniądze, wydalibyśmy pewnie 1,7 mln zł. Pytanie, co jest lepsze, wyrzucić z własnej kasy 1,7 mln zł czy jednak wydać na autobus wodorowy 400 tys. zł. Nie jest tak, że wodór jest nieatrakcyjny cenowo w dłuższym okresie. Jeżeli będziemy mieć tych autobusów kilka, po pierwsze ten przetarg, który się teraz odbył na autobus wodorowy spowodował, że ten autobus już jest tańszy o dobry milion złotych, natomiast kolejne przetargi w innych miastach pokazują, że ten wodór tanieje i my nie możemy się obrażać na wodór. Od kilku lat mówi się w Koninie, że idziemy w wodór. Mamy to w strategiach, w nowej strategii rozwoju miasta Konina za którą się też państwo opowiedzieliście. O wodorze mówi też prezydent Korytkowski. Pójdźmy zdecydowanie na ile nas stać na ten drugi autobus wodorowy, natomiast nie łączmy też podniesienia tych kosztów z tym autobusem wodorowym, bo wiemy dobrze, że to nie jest prawda. Oczywiście można dzisiaj podjąć decyzję na nie i będzie decyzja na nie i tyle, natomiast my tutaj uczciwie mówimy, że jest to korzystne rozwiązanie dla miasta i to też wynika z tych analiz, o których pan przewodniczący wspominał."

Kontynuując radny **Marek CIEŚLAK**, cytuje: „Muszę się odnieść panie prezydencie, z całym szacunkiem dla pana, proszę nie mówić, że wprowadzam osoby publiczne w błąd i proszę nie zaklinać rzeczywistości, bo ceny są takie, jakie są. I proszę wbić sobie w telefonie w google, jaki jest koszt 1 kg na rynku wodoru i nie mówić, że ceny spadają. Przed chwilą powiedziałem, elektrolizery które są, podstawowym elementem wytworzenia wodoru jest prąd elektryczny, który będzie tylko i wyłącznie droższy. Nie słyszałem, że jeżeli jeden z najważniejszych produktów, który jest użyty będzie drożał, to finalny produkt będzie jeszcze tańszy. Sorry ale nie wiem, z jakiej ekonomii to wynika.

Słuchajcie państwo, żeby nie było tak, jak z PWiK. Najpierw PWiK inwestował na potęgę, wszystko było pięknie, za chwilę teraz powiedzieliśmy, że przeinwestowane i koszty inwestycji, które były niezbędne, pieniądze poszły tam, bo to było rzeczywiście potrzebne, inwestycja była każda potrzebna, ale to było związane z kosztami, przerzuciliśmy niestety te koszty na mieszkańców. Teraz proszę mi nie mówić panie prezydencie, że w tej chwili tak naprawdę to już MZK nie stać na prowadzenie nawet tego autobusu wodorowego, który mamy na próbę, bo zapominamy o jednej rzeczy, on jest na razie na próbę. Idźmy jednak w elektryki dalej, jest już większe doświadczenie, żeby utrzymywać tabor, to trzeba mieć zaplecze techniczne, serwis, to wszystko, tego nie ma. Za chwilę jak kupimy autobus jeden czy drugi, to będzie słuchajcie państwo ale musimy dać pieniądze teraz, żeby pobudować całe zaplecze, bo ktoś musi te autobusy obsłużyć. One same się nie obsłużą. To jest następny duży koszt. Skoro mamy już elektryki nie kombinujemy. Po prosu kupmy więcej elektryków,

spełnimy warunki te, które narzuca nam ustawa o elektromobilności, ale co, mamy mieć tylko autobus, żeby go mieć i generować potężne koszty? To jest moje prywatne zdanie i uważam, że na tę chwilę powinniśmy odczekać, a mamy czas w postaci tego, że ustawa nam pozwala w dłuższej perspektywie do tego dojść. Nie teraz, nikt nas nie zmusza. Elektrykami możemy spełnić ten warunek. Mając już doświadczenia na bazie MZK, nawet funkcjonowania, dlaczego proszę mi powiedzieć, dlaczego autobusy elektryczne dwa lata temu były świetne, a teraz są niedobre. Mógłby pan odpowiedzieć panie prezydencie? Czym różni się autobus elektryczny od wodorowego? Żeby elektrykę zmienić na wodór, a wodór ma elektrykę i za to zapłacić. Kochani to, że my kupimy, to jest na zasadzie takiej, że jeżeli ja bym nawet kupił mercedesa klasy S i dał osobie, której nie stać, to nawet nie utrzyma samochodu, choćbym go dał za darmo. Taka jest prawda w życiu."

Głos zabrał zastępca prezydenta **Paweł ADAMÓW**, cytując: „Panie przewodniczący, czym się różni elektryk od wodorowego, tym, że przy autobusach elektrycznych trzeba wybudować całą infrastrukturę ładowania tych autobusów i rozmieszczoną na terenie całego miasta i jak byśmy mieli mieć większość autobusów elektrycznych w Koninie, to nie wiem, czy bylibyśmy w stanie zapewnić infrastrukturę ładowania, gdzie muszą się ładować całą noc. Autobus wodorowy tankuje się 15 minut i może jeździć cały dzień po mieście i pod tym kątem jeżeli chodzi o wydatki inwestycyjne jest tańszy."

Głos zabrał **radny Bartosz MAŁACZEK**, cytując: „Kolega Marek zakończył swoją wypowiedź taką analogią do samochodu i moje pierwsze skojarzenie, to do dyskusji, która też toczyła się całkiem niedawno i chyba nadal jest jeszcze jakby aktualna w przestrzeni miejskiej czyli inwestycje w PWiK i czy możemy sobie pozwolić na to, by jeździć mercedesem czy lepiej może porządnym oplem, natomiast mam kilka pytań, co do krótkiego uzasadnienia projektu budżetowego. Pierwsze pytanie do pani skarbnik.

Sesja budżetowa była całkiem niedawno, gdzie były przyjmowane pewne założenia, zarówno co do dochodów i wydatków, dlatego chciałem dopytać, w jaki sposób oszacowano wskazany tutaj dodatkowy dochód do budżetu miasta wynoszący dokładnie 3.293.973,98 zł. Czy ta kwota w jakiś sposób została wyliczona, oszacowana, czy wynika tylko i wyłącznie z punktu 2, a więc kwoty, jaką musimy wydatkować.

Drugie pytanie do pana prezydenta, pytanie dotyczące, bo tutaj właśnie chciałbym, żeby pan prezydent określił cel tej zmiany, ponieważ z pierwszej wypowiedzi zrozumiałem i właśnie nie do końca zrozumiałem, jaki jest ten jeden cel, ponieważ z wypowiedzi wybrzmiały dwa, pierwsze - bieżące utrzymanie spółki wynikające np. z jej słabej kondycji finansowej czy drugi cel - zwiększenie jakby rentowności spółki

tylko po to, żeby mogła ona się ubiegać czy była brana pod uwagę w rozstrzygnięciu tych dotacji na autobus wodorowy. Czy tu mamy dwa cele, czy może mamy jeden cel?

Jeżeli zaś chodzi o sytuację finansową spółki, to tutaj dwa pytania, nie wiem, czy pan prezydent dokładnie orientuje się, co do tej sytuacji ekonomicznej spółki, więc nie wiem, czy pytanie do pana prezydenta czy do pani prezes. Pierwsze, na ile wpłynęło na kondycję finansową zwiększenie ceny biletów dla osób mieszkających poza granicami Konina. I drugie pytanie, jak na koszty utrzymania spółki wpływa funkcjonowanie autobusu wodorowego?"

Głos zabrał **zastępca prezydenta Paweł ADAMÓW**, cytując: „Ja oczywiście zaraz oddam głos pani skarbnik, jeżeli pani prezes też będzie chciała uzupełnić, to zapraszam, natomiast pamiętajmy, jak funkcjonuje finansowanie MZK. To nie jest taka typowa spółka, która pobiera opłaty od mieszkańców i świadczy usługi czyli to nie jest tak, że kondycja finansowa spółki jest zła albo dobra. To jest kwestia skonstruowanej umowy i umowa wygląda tak, że dzisiaj założmy spółka jeździ zaokrąglając za 30 mln zł rocznie i my się umówiliśmy jeździć za te 30 mln zł rocznie ale płacimy 20 mln zł, skazując spółkę na to, że te pozostałe 10 mln zł albo nawet więcej musi sobie sama poradzić i my jej te pieniądze oddajemy w połowie następnego roku, w wyniku audytu, który wykazuje, miasto dało 10 mln zł za mało ale to powoduje, że w tym czasie spółka musi zaciągnąć zobowiązanie i wszyscy państwo, którzy prowadzą firmy wiedzą, że trzeba odsetki zapłacić, bo jeżeli ktoś nam pożycza pieniądze, to pożycza je po to, żeby zarobić i my chcemy przede wszystkim jako główny cel tej uchwały zmniejszyć trochę rozmiar tej dziury, żeby oddać 4 mln zł i spółka w ciągu roku miała więcej tych pieniędzy, żebyśmy w połowie następnego roku te 4 mln zł mniej spółce w wyniku rekompensaty po rozliczeniu roku przelewali i to jest główny cel.

Jest też drugi cel, o którym powiedziałem, bo gdyby tego drugiego celu nie było, to nie byłaby potrzeba sesja nadzwyczajna, tylko moglibyśmy to zrobić w normalnej sesji, to jest to, że uzyskaliśmy dotację na autobus wodorowy w kwocie 85% czyli te 2,5 mln zł i 400 tys. zł wkładu własnego, ale CUPT powiedział, że nie da nam tej dotacji, póki nie zwiększymy stawki za wozokilometr, bo jest ona zbyt mała, jest ryzyko płynności. Po zapytaniu, o ile trzeba ją minimalnie zwiększyć, żeby zadowalała grantodawcę jest odpowiedź, że niecałe 4 mln zł i w związku z tym proponujemy państwu takie rozwiązanie czyli poprawienie trochę trudnej sytuacji bieżącej spółki ale niewynikające z koszyków bóg wie jakich, tylko wynikające z tak skonstruowanej umowy powierzenia i to od początku zakładała dużą dziurę w tym zakresie każdego roku i ona się powiększała.”

Głos zabrała **skarbnik miasta Ewelina OSTAJEWSKA-SZWANKOWSKA**, cytując: „Jeśli chodzi o wniosek, który został przedłożony do struktur finansowych, jest on uzasadniony zwiększonymi kosztami na realizację zadania spowodowanego wzrostem cen zwłaszcza na rynku paliw i energii oraz wskaźnikami makroekonomicznymi. Dostosowując do potrzeb wydatkowych dostosowaliśmy również dochody, uwzględniając to, czym na ten moment jednostka samorządu terytorialnego dysponuje i jakie możemy wygenerować dodatkowe dochody, żeby zabezpieczyć zwiększenie tej stawki na wozokilometr, tak że tutaj na podstawie oszacowanych kosztów dostosowaliśmy do tego poziom dochodów tak, żeby przy zmianie budżetowej cała ta operacja wyszła nam bez wpływu na wynik budżetu.”

Głos zabrała **prezes MZK Magdalena PRZYBYŁA**, cytując: „Spółka ubiega się o dofinansowanie zakupu autobusu wodorowego, które tak jak wspomniał pan prezydent wynosi 85%. Jest to bardzo wysokie dofinansowanie i mamy szansę je uzyskać, ale tak jak to się dzieje w przypadku wszystkich projektów publicznych, musi być zapis w WPF wskazujący, że to zadanie będzie znajdowało dofinansowanie na funkcjonowanie bieżące, ponieważ jeśli chodzi o ten wkład własny w wysokości 15%, na to spółka zaciągnie kredyt inwestycyjny w wysokości ponad 400 tys. zł i oczywiście będziemy spłacać to, zakładam przez okres 10 lat i możemy również zdecydować się na krótszy okres np. na okres trwania umowy przewozowej czyli do końca roku 2027 i w tym momencie kosztem bieżącym zakupu tego autobusu wodorowego będzie kwota mniej więcej na dzień dzisiejszy, przy stopach procentowych, jakie są 3400 zł miesięcznie. Taka będzie kwota bieżąca, która będzie pokrywała jakby tą część inwestycyjną, natomiast kosztem bieżącym funkcjonowania autobusu wodorowego, którego będziemy w takiej sytuacji właścicielem, będą kwestie związane z zakupem wodoru, kwestie związane z ubezpieczeniem i z amortyzacją i szacujemy je na podstawie danych, które mamy z użytkownika dzierżawionego autobusu wodorowego, że przy pełnej pracy przewozowej będą one wyglądały mniej więcej na poziomie 40 tys. zł miesięcznie, natomiast na dzisiejszą sesję pozwoliłam sobie przygotować dla państwa takie porównanie, ile kosztuje 100 km przejechane różnym transportem, czyli autobus wodorowy, autobus elektryczny i autobus spalinowy, natomiast chciałabym jeszcze uzupełnić jedną rzecz. Ja państwu przygotowałam i zaraz przedstawię te dane na podstawie ceny paliwa, natomiast koszt utrzymania i koszt eksploatacji w przypadku autobusu wodorowego i autobusu elektrycznego jest bardzo istotny, jest tutaj bardzo istotna różnica, nie tylko wynikająca z operacyjności czyli tego, że autobus elektryczny jednak musi się kilka godzin ładować, żeby mógł wyjechać na miasto, a autobus wodorowy tankuje się 15 minut, czyli tyle co klasyczne tankowanie, więc pierwsza rzecz to jest zasięg. Autobus wodorowy jest w stanie na jednym tankowaniu przejechać całodzienną pracę na dwóch zmianach, a autobus

przecież zarabia wtedy, kiedy jeździ. I kolejna kwestia, to jest kwestia baterii. W przypadku autobusu elektrycznego nad każdym użytkownikiem ciąży konieczność wymiany baterii. Te baterie można, producenci dają gwarancję, że założymy pięć lat, cztery, trzy, inni mówią, że jeśli będzie pojazd elektryczny wykorzystywany w sposób nieoptymalny, to może dojść do wymiany tych baterii już nawet po 3 latach i teraz koszt wymiany kompletu baterii do autobusu elektrycznego na dzisiaj myślę, że będzie oscylował w granicach między 800 tys. zł a 1 mln zł. I to jest koszt, który należy wziąć i uwzględnić przy określaniu efektywności ekonomicznej danego przedsięwzięcia. W przypadku autobusu wodorowego takiego kosztu nie ma, więc to jest pierwsza istotna kwestia. i teraz jeszcze chcę państwu powiedzieć o jednej rzeczy czy autobus wodorowy jest efektywny ekonomicznie i się opłaca. Gdyby się nie opłacał, to Unia nie dawałaby do tego dofinansowania dlatego, że jednym z trzech dokumentów, które składamy do wniosku o dofinansowanie jest między innymi analiza finansowa, która musi wykazać, że finalnie ten autobus jest bardziej opłacalny niż użytkowanie autobusów spalinowych. To są dość skomplikowane wyliczenia, natomiast bardzo chętnie osobom zainteresowanym mogę je udostępnić, żeby zapoznać się z nimi. Gdyby nie wychodził wynik i rachunek finansowy na plus, na pewno takiego dofinansowania nie moglibyśmy uzyskać.

Natomiast było jeszcze pytanie w jaki sposób wpływają przychody ze sprzedaży biletów czyli rozumiem tutaj chodziło o nieobjętych kartą mieszkańca. Po pierwsze spółka realizuje dla miasta przychody związane ze sprzedażą biletów, natomiast to nie są przychody spółki, to są przychody budżetu miasta. One nie wpływają do budżetu spółki, więc z punktu widzenia bieżącej płynności finansowej są one dla spółki bez znaczenia. One nie są naszymi przychodami. Jeśli są jeszcze jakieś pytania, a jestem przy mikrofonie, to służę pomocą i odpowiem jeśli będę potrafiła."

Głos zabrał **radny Jakub ELTMAN**, cytując: „Jeżeli jest tak jak pan prezydent mówi, to troszeczkę nie rozumiem uzasadnienia do tej uchwały, ponieważ powiedział pan mniej więcej, że ta sytuacja księgową ma spowodować podniesienie tego wozokilometra i to w ogóle nie dotyczy tego autobusu wodorowego, więc nie rozumiem dlaczego w uzasadnieniu uchwały mamy: w tym realizacja projektu pod nazwą.... A z informacji pani prezes wynika, że wkład własny na zakup tego autobusu wodorowego będzie pochodził z kredytu inwestycyjnego, a więc jak mi nie mam nie z środków, które obecnie jakby rada decyduje się przenieść.

Podziwiam operację księgową wyjaśnioną przez panią skarbnik, jestem pełen zachwytu, że te kwoty co do grosza udało się ustalić i tyle brakuje, żałuję że nie dzieje się tak w przypadku wniosków radnych, że jest odpowiedź, że brak środków finansowych w każdej perspektywie. Skoro mamy stałą cenę z przetargu, mówię o tym

obecnym autobusie wodorowym, to jakie właśnie jest uzasadnienie zwiększenia tego finansowania bieżącego na te autobusy wodorowe, skoro jak miemam obowiązuje ta sama umowa czyli dalej mamy 70 zł za kg wodoru, mimo, że ten rynek cenowy wodoru się zmienia. I tym bardziej nie rozumiem dalej, dlaczego w uzasadnieniu do tej uchwały jest zapis, że również na zwiększenie finansowania tych bieżących wydatków w ramach projektu autobus wodorowy.

Moje kolejne pytanie dotyczy tego, co z wynajmem tego obecnie jeżdżącego autobusu wodorowego, choć jak wiemy jeżdżącego coraz rzadziej i dwa tygodnie temu na sesji w środę zadawałem pytanie dotyczące tego, dlaczego pojawiły się informacje, że ten autobus tak często nie wyjeżdża. Na dobrą sprawę wczoraj minęło 2 tygodnie od ostatniej sesji i nie otrzymałem odpowiedzi na piśmie od pana prezydenta na wnioski i zapytania, więc może to też jest dobry moment, żeby powtórzyć to zapytanie, z czego wynika ograniczenie kursów obecnie wynajmowanego autobusu wodorowego. Jeżeli dobrze pamiętam, ten autobus wynajmujemy za kwotę 45-49 tys. zł plus koszty związane z paliwem, które są kosztami dodatkowymi czyli należy przyznać, że czysto ekonomicznie według danych przedstawionych przez panią prezes, to 40 tys. zł jako koszt amortyzacji, tankowania, 3400 zł za pokrycie wkładu własnego czyli spłatę kredytu inwestycyjnego na przestrzeni 10 lat, to czysto ekonomicznie jest to bardziej opłacalne niż ten wynajem, dlatego znowu wracamy do tego wynajmu, że ok wynajmowaliśmy, bo nie byliśmy pewni, mieliśmy ku temu wątpliwości i teraz tak, czy kupując ten nowy autobus wodorowy ten wynajmowany dalej zostaje? Kupując nowy czy umowa, która obowiązuje z ZE PAK przejdzie na ten nowy zakup wodorowy czy będzie konieczność rozpisania nowego przetargu, co się wiąże prawdopodobnie z podniesieniem kosztów zakupu wodoru pod stawkę rynkową?"

Głos zabrał zastępca prezydenta **Paweł ADAMÓW**, cytując: „Ja bym poprosił za chwilę panią prezes, żeby o tym wynajmowanym autobusie powiedziała kilka słów, natomiast tutaj odpowiadając na to bardzo słuszne pytanie pana radnego Eltmana, dlaczego w uzasadnieniu w ogóle umieszczamy kwestię autobusu wodorowego, skoro tak naprawdę te koszty autobusy nie mają nic wspólnego z tą kwotą. Dlatego to robimy, ponieważ zwrócił się do nas CUPT ze stanowiskiem, że ta dotacja nie będzie nam przyznana, jeśli chociaż w minimalnym stopniu tej stawki nie poprawimy i coś, co zamierzaliśmy zrobić ale też nigdy nie było na to przestrzeni, stwierdziliśmy, że jesteśmy w stanie o te minimalne 4 mln zł tą stawkę poprawić, natomiast też to, co powiedziała pani skarbnik na samym początku, te 4 mln zł, to nie są dodatkowe pieniądze na transport publiczny, to jest przesunięcie w czasie pieniędzy, które byśmy wydali w przyszłym roku, bo my te 4 mln zł i tak byśmy zapłacili MZK w przyszłym roku

i tyle. Jedynie, że przesuwamy o pół roku wcześniej, poprawiając niejako bilansową sytuację spółki i jej pozycję w zakresie płynności i to jest główny cel.”

Głos zabrała **prezes MZK Magdalena PRZYBYŁA**, cytując: „Jeśli chodzi o autobus, który obecnie wynajmujemy, mamy umowę na dwa lata na dostawy wodoru i zgodnie z zapisami w tej umowie po roku czyli w lipcu będziemy mogli renegotjować cenę tego wodoru ale oczywiście renegotjować w dół. To sytuacja jest jasna i gdyśmy byli posiadaczami drugiego autobusu wodorowego, jestem absolutnie pewna, że ta cena byłaby zdecydowanie niższa, bo to, co wspominał pan prezydent Adamów, sytuacja na rynku wodoru wygląda tak, że w przetargu, który odbył się na dostawy wodoru w Poznaniu, ta cena została dla 20 autobusów ustalona na poziomie 45,90 zł.

Natomiast jeśli chodzi, chciałabym jeszcze odnieść się do tego, co powiedział pan radny Cieślak, tak oczywiście do produkcji wodoru potrzebna jest energia elektryczna ale energia elektryczna, która pochodzi z odnawialnych źródeł jest energią tanią i ona właśnie powoduje tę efektywność ekonomiczną całego projektu.

Autobus wodorowy dzierżawimy przez okres 4 lat, jeżeli pojawi się szansa i uzyskamy dofinansowanie, które umożliwi nam wykup tego autobusu wcześniej, to oczywiście z takiej szansy skorzystamy, natomiast to nie znaczy, że autobus po czterech latach użytkowania jeśli zdecydowalibyśmy się go wykupić będzie kosztował 3 mln zł, tylko przez ten okres jego użytkowania w jakiś sposób w formie raty dzierżawy my również powodujemy, że po 4 latach ten autobus jeśli będziemy tak chcieli, będzie można wykupić za tą przysłowiową złotówkę, tak jak to się dzieje w przypadku leasingów tylko to jest kwestia formy finansowania, która w mojej ocenie jako dzierżawa była korzystniejsza dla spółki na tamtym etapie niż leasingowanie go i korzystanie z tego instrumentu finansowego.”

Głos zabrał **radny Jarosław SIDOR**, cytując: „Najpierw odniosę się do jednej wypowiedzi, takiej dyskusji między kolegą Markiem Cieślakiem w sprawie samochodów elektrycznych i wypowiedzi pana prezydenta o tym, że nie ma stacji do ładowania. Jest to temat bardzo prosty panie prezydencie do załatwienia, porządna przyczepka, porządny generator prądotwórczy na diesel i takie samochody można ładować. To tak żartem ale tak się też robi.

Kolejna rzecz, pani prezes mówiła tutaj o kredytach, które musi spółka spłacić. Spółka, żeby spłacić kredyty musi mieć najpierw dochody, a utrzymuje się praktycznie z przewozu tutaj można powiedzieć mieszkańców i dużej dotacji miasta. Przypomnę tylko panie prezydencie to, co mówiłem na sesji Rady Miasta Konina 28 grudnia, że 27 czerwca 2018 roku został podpisany akt przekształcenia z zakładu budżetowego na spółkę z o.o. podpisany przez prezydenta Józefa Nowickiego. Mówiłem również,



że wielokrotnie również pan prezydent Korytkowski mówił, że za dużo dokładamy do zakładu budżetowego i ta spółka musi wreszcie zacząć na siebie zarabiać. Wymieniłem kwoty z roku 2017, była to kwota 15,693 mln zł. W 2018 – 15,896 mln zł, jak również kwotę zabezpieczoną w budżecie na rok 2023 – 22.092 mln zł. Dzisiaj mówimy o kolejnym dofinansowaniu z budżetu miasta, można powiedzieć w kwocie 3,293 mln zł. Panie prezydencie, kiedy spółka z o.o. zacznie normalnie funkcjonować, bo tak jak mówię, nie jest już zakładem budżetowym.

Kolejna rzecz, co do autobusu wodorowego, co do tego, o czym tutaj mówimy. Mówił pan tutaj o strategii miasta Konina, owszem możliwe, że zakup autobusu wodorowego jednego czy dwóch było tam zawarte ale panie prezydencie mamy sytuację jaką mamy i posłużę się takim sloganem, pewnie za chwilę pan powie, bo ja rozumiem, że jest dofinansowanie z tego, co pan tu powiedział 85%, wkładu własnego 15%, ale posłużę się takim sloganem, który często powtarzał mój ojciec, że zobacz Jarek, ludzie w kosmos latają, a my nie potrafimy najprostszycich spraw załatwić w mieście albo w Polsce i ten slogan mógłbym tutaj panie prezydencie przypiąć do wielu rzeczy, które do dnia dzisiejszego nie są załatwione np. to, o co pytałem na ostatniej sesji, w związku z dojazdem do MDK czy też pociągnę dalej, co dalej z mostami i wiaduktami na Trasie Warszawskiej, na które w ogóle nie mamy wkładów własnych. Panie prezydencie, ja rozumiem, że jest to w jakiś sposób okazja, ale za dużo tutaj jest pytań i za dużo wątpliwości, gdzie już tutaj między innymi radny Jakub Eltman wymienił czy również radny Marek Cieślak."

Przewodniczący rady, cytuję: „Kolejny jest radny Marek Cieślak ale przypomnę, że zgodnie ze statutem, można dwa razy zabierać głos w danej sprawie.”

Głos zabrał radny **Marek CIEŚLAK**, cytuję: „Ponieważ nie było potrzeby takiej, żeby spotkać się na komisji, to jest sesja nadzwyczajna, można potraktować ją jako komisyjną. Sesja jest sesją ale skoro nie było potrzeby spotkać się na komisji, to gdzie mamy przedyskutować panie przewodniczący temat?”

Przewodniczący rady, cytuję: „Prawdą jest to, co powiedział pan radny Wanjas sesja jest sesją i zapisy ustawowe dotyczące sesji w takim czy innym trybie są te same.”

Kontynuując **radny Marek CIEŚLAK**, cytuję: „Ponieważ chciałem nawiązać jeszcze, to, co poruszał pan radny Eltman i jeśli chodzi o uzasadnienie do tego projektu uchwały. Co jest tak najistotniejsze, to czy dokładamy pieniędzy do wozokilometrów, a to uważam, że naprawdę czy byśmy my zrobili teraz czy za tydzień czy za dwa, to nie ma znaczenia, panie prezydencie sam pan teraz widzę utwierdził mnie w przekonaniu, w swojej wypowiedzi, to data, którą pan wskazał dla tej firmy, która ma nam zapewnić dofinansowanie do wodoru, to jest najistotniejsze w całej tej uchwale, a nie mydlenie

oczu, że my musimy tutaj, nie musimy teraz tego robić, skoro nie musieliśmy przez dwa miesiące, to nie musimy akurat teraz w tym dniu. Istotną sprawą jest dać glejt, aby móc dalej rozmawiać o zakupie autobusu wodorowego.

I teraz następna rzecz do wypowiedzi pani prezes. Pani prezes, jeżeli pani się ubiega o pieniądze unijne, to dokument, analiza kosztów jest obowiązkowa. A pani ma ją? To dlaczego my tego nie widzimy i nie mamy?"

Odpowiadając **prezes MZK Magdalena PRZYBYŁA**, cytuję: „Zapraszam do gabinetu.”

Kontynuując **radny Marek CIEŚLAK**, cytuję: „A to nie zapraszam proszę pani. Teraz podejmujemy decyzję, a skoro pani jest nieprzygotowana do tej sesji, to przykro mi, czas minął. Albo będziemy rozmawiać w innym trybie z materiałami kompletnymi, a nie na zasadzie zapraszania do gabinetu i na rozmawianie przy kawie. To nie jest rozmowa przy kawie proszę pani i panie prezydencie, panie przewodniczący albo rozmawiamy teraz o wozokilometrach albo o zakupie autobusu wodorowego, albo rozbijamy tą uchwałę na wozkilomtery albo wyłączamy element kupna wodoru i kończmy tą dyskusję, bo zaczyna tu pani prezes manipulować kosztami mówiąc 40 tys. zł za wypożyczenie. Przepraszam, czy to jest cały koszt funkcjonowania i posiadania autobusu wodorowego? Dlaczego pani nie mówi o kosztach zakupu, całej eksploatacji, serwisu. Ma pani serwis czy pani wynajmuje serwis? Czy jak kupimy autobus, to będzie nadal korzystała z firm zewnętrznych, bo pani nie posiada tego na zakładzie. Trzeba będzie go stworzyć, a jeśli stworzyć, to za chwilę będzie znów dofinansowanie.

A druga rzecz, tak się tutaj fascynujemy, że będziemy mieć dofinansowanie 85%, a pozostałe 15% to mamy wolne środki panie prezydencie, pani skarbnik? Czy mamy 15% wolnych środków na zakup autobusu wodorowego? A kredyt kto będzie spłacał? Firma. Firma nie ma na funkcjonowanie, bo teraz prosi o wsparcie, a będzie miała na to? Wykorzystajmy bazę tą, którą mamy i będzie naprawdę świetnie. Nie komplikujmy sobie życia.”

Głos zabrał **radny Tadeusz PIGUŁA**, cytuję: „Jesteśmy fachowcami we wszystkim, na wszystkim się znamy ale jak słyszę, że PWiK źle był prowadzony, to we mnie się wszystko gotuje. Przecież wszyscy klaskaliśmy, chodziliśmy na otwarcie, że jest miasto przygotowane na 20 lat, panie przewodniczący, pan również jest biegły w tych sprawach. Mamy wodę, mamy kanalizację, proszę bardzo, niedawno było jak w Warszawie się stało, bo nic nie robili w Warszawie, co pasuje, tak się mówi. Teraz nie ma w Wejherowie chyba wody od tygodnia, bo nie inwestowali. Jak się nie inwestuje, to się stoi w miejscu, jak się stoi w miejscu to się cofa. To są pewne dziedziny życia, które będziemy zawsze dokładać. Zawsze i wszędzie, to nie ma chyba, że jak to się

mówi był wychodek za szopką z tyłu, ja pamiętam te czasy. Nie cofajmy się aż tak do tyłu, bo to bez sensu. To jest tak samo, po co budować salę następną sportową, przecież to tylko jest koszt, a tu walczymy, żeby ją budować. Są pewne koszty, które musimy dla społeczeństwa ponieść. Nie mówmy o PWiK-u źle, bo taki, jak my mamy PWiK, to rzadko który w Polsce i to nie jest żadne przeinwestowanie, tylko pijemy wodę z kranu, bo ja w tej chwili mam na sali pijemy z kranu, żadnych butelek, żadnych plastików. To też jest zysk.”

Głos zabrał zastępca prezydenta **Paweł ADAMÓW**, cytując: „Ja tylko chciałem się zwrócić do pana przewodniczącego Marka Cieślaka. Panie Marku bardzo cię proszę, żebyś nie obrażał moich współpracowników i mówił, że ktoś manipuluje.

My przygotowaliśmy dla państwa rzetelną informację i przedłożyliśmy państwu uchwałę od początku mówiąc, że robimy to w dwóch celach, po pierwsze, żeby poprawić płynność MZK i podjąć decyzję czy mamy wziąć tą dotację czy nie. Wyraziłeś już swoje zdanie trzykrotnie, że jesteś przeciw, tak że proszę nie obrażaj współpracowników ani pani prezes, ani pani skarbnik, ani mnie, bo nie jesteśmy manipulatorami, nie jesteśmy osobami niekompetentnymi, które nie potrafią przeanalizować sytuacji, nie jest tak, że nie znamy ceny wodoru, nie przeanalizowaliśmy wszystkich przetargów, wszystkich stawek za wozokilometr. Mamy ten temat bardzo dobrze przemyślany i proponujemy państwu to, co jest według nas jest najlepsze, a to jaką państwo podejmą decyzję, to państwa kwestia. Dzisiaj są dwie decyzje, tą jedną uchwałą, trochę polepszamy płynność finansową spółki i bierzemy 85% dofinansowania.

Panie Jarku, to już nie jest Konin, kiedy pana ojciec był młody, dzisiaj młodzi ludzie w Koninie jest dla nich bardzo ważna ekologia, jest dla nich bardzo ważny zeroemisyjny transport publiczny, oni się cieszą, jak mają autobusy wodorowe i elektryczne w Koninie i to nie jest tak, że dziś latamy z kosą czy będziemy jeździć na starych dieslach, bo mamy inne problemy do załatwienia, których od lat się nie dało załatwić. Bierzemy dotacje tam, gdzie są, mamy tutaj najwyższe dofinansowanie, które się już nie powtórzy i uczciwie proponujemy. Uważamy, że jest to najlepsze rozwiązanie, decyzja należy do radnych tak jak zawsze, nikt się tutaj nie będzie obrażał.”

Ad vocem głos zabrał radny **Jarosław SIDOR**, cytując: „Powiedziałem to, co ojciec powiedział i często mówił i to powtórzyłem słusznie, bo mógłbym do tego wiele przykładów wskazać. Wymieniłem jedną rzecz w swojej pierwszej wypowiedzi. Jeżeli nawet dzisiaj będzie podjęta ta uchwała, a nie będzie remontowanych mostów i wiaduktów, bo nie ma nawet wkładu własnego, to co nam to da. To było właśnie takie

porównanie, że chcemy latać w kosmos, a nie potrafimy bieżących i najważniejszych spraw załatwić. To było porównanie.”

Głos zabrał wiceprzewodniczący rady **Wiesław STEINKE**, cytując: „Spotkaliśmy się w trybie nadzwyczajnym dlatego, że mamy do rozpatrzenia projekt uchwały, który decyduje o tym czy pozyskamy dotację na zakup autobusu wodorowego czy też nie. Jedna rzecz jest bezsporna, co było przedstawione na wstępie naszej sesji, że dotacja do wozokilometra jest za niska i musimy ją podnieść. To jest poza dyskusją, można było to zrobić w innym trybie, a dzisiejsze spotkanie jest dlatego dzisiaj, bo mamy sobie odpowiedzieć na pytanie czy chcemy skorzystać z możliwości zakupu za 400 tys. zł wkładu naszego na zakup nowego autobusu wodorowego czy nie. Jedno jest bezsporne w perspektywie najbliższych lat, konieczność obniżenia emisyjności transportu publicznego, to jest poza dyskusją, tu się wszyscy zgadzamy, więc mamy do wyboru elektryka czy autobusy wodorowe. Tak naprawdę, co się bardziej ekonomicznie kalkulowało pokażą następne lata. Od razu nie odpowiemy sobie na to pytanie. Nikt nie zdaje sobie sprawy, jak kosztowne będą wymiany baterii do autobusów elektrycznych, jak długo one przeżyją, więc potrzeba dużo czasu, by porównać sobie, jak będą się kształtowały ceny wodoru. Suma summarum, co będzie się bardziej opłacało, ale musimy sobie odpowiedzieć, czy warto skorzystać i dostać autobus zupełnie nowy z dofinansowaniem 85% czy rezygnujemy z tego. Ja uważam, że byłoby to błędem dlatego, że inaczej nie porównamy sobie na własnym podwórku, co się bardziej opłaca, skorzystamy albo nie. Decyzję każdy musi podjąć sam. Jedna rzecz jest bezsporna, dotację trzeba podnieść, a że przy okazji wiąże się to z projektem autobusu wodorowego, to dlatego, że musimy odpowiedzieć dzisiaj, jeśli uchwały nie podejmiemy nie będzie dofinansowania. To jest tak samo bezsporne.”

Do projektów uchwał radni nie mieli innych pytań. Przystąpiono do głosowania.

#### **DRUK Nr 938**

Wynikiem głosowania – 10 radnych „za”, 6 „przeciw” i 4 „wstrzymujących się” - Rada Miasta Konina podjęła uchwałę w sprawie zmian w budżecie miasta Konina na 2023 rok.

Uchwała Nr 898 stanowi załącznik do niniejszego protokołu.

#### **DRUK Nr 939**

Wynikiem głosowania – 10 radnych „za”, 7 „przeciw” i 3 „wstrzymujących się” - Rada Miasta Konina podjęła uchwałę w sprawie zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej miasta Konina na lata 2023-2036.

Uchwała Nr 899 stanowi załącznik do niniejszego protokołu.

### **3. Podjęcie uchwały w sprawie wymagań jakie powinien spełniać przedsiębiorca ubiegający się o uzyskanie zezwolenia na opróżnianie zbiorników bezodpływowych lub osadników w instalacjach przydomowych oczyszczalni ścieków i transport nieczystości ciekłych na terenie miasta Konina (druk nr 940).**

Przewodniczący rady, cytując: „Kolejny punkt porządku obrad to podjęcie uchwały w sprawie wymagań jakie powinien spełniać przedsiębiorca ubiegający się o uzyskanie zezwolenia na opróżnianie zbiorników bezodpływowych lub osadników w instalacjach przydomowych oczyszczalni ścieków i transport nieczystości ciekłych na terenie miasta Konina – druk nr 940. Proszę Prezydenta Miasta Konina o przedstawienie projektu uchwały.”

Głos zabrał **kierownik wydziału Gospodarki Komunalnej Rafał Oblizajek**, cytując: „Uchwała określa wymagania dla podmiotów, które opróżniają zbiorniki bezodpływowe, osadniki w przydomowych oczyszczalniach ścieków oraz transportują nieczystości ciekłe na terenie miasta Konina. Wydział Gospodarki Komunalnej pracuje na tej uchwale, ponieważ dzięki tej uchwale wydajemy takim podmiotom zezwolenia a także kontrolujemy je. Dlaczego potrzebna jest zmiana uchwały, dlatego, że zostało uchylone rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska, poprzednie, na podstawie którego wydana była uchwała obowiązująca od 2014 roku. 16 lutego tego roku pojawiło się nowe rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska dlatego działamy od razu, bo tak jak powiedziałem, na tej uchwale działamy na bieżąco. Czym się różnią te dwie uchwały, ta z roku 2014 a ta bieżąca. Jeśli chodzi o te wymagania, które stawiamy podmiotom one się nie zmieniły, zmieniło się tylko to, że to rozporządzenie obejmuje dodatkowo podmioty, które opróżniają te osadniki w przydomowych oczyszczalniach ścieków. Wcześniej tego nie było. Zmiana ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach właśnie tym pojęciem nieczystości ciekłe objęła także te osadniki dlatego aktualizujemy tą uchwałę tak, aby móc dalej na bieżąco w pracy wydziału ją wykorzystywać.”

Przewodniczący otworzył dyskusję nad projektem uchwały. Do projektu uchwały nie było pytań. Przystąpiono do głosowania.

W jednomyślnym głosowaniu: 22 radnych „za” Rada Miasta Konina podjęła uchwałę w sprawie wymagań jakie powinien spełniać przedsiębiorca ubiegający się o uzyskanie zezwolenia na opróżnianie zbiorników bezodpływowych lub osadników w instalacjach przydomowych oczyszczalni ścieków i transport nieczystości ciekłych na terenie miasta Konina.

Uchwała Nr 900 stanowi załącznik do niniejszego protokołu.

#### **4. Zamknięcie obrad LXX Sesji Rady Miasta Konina.**

Przewodniczący rady, cytując: „Przypominam, że na skrzynki mailowe otrzymali państwo informację o rozpoczęciu procesu aktualizacji listy zadań w Strategii Rozwoju miasta Konina. Kluczem do osiągnięcia zawartych w niej celów jest bieżący monitoring realizacji i aktualizacja zaplanowanych przedsięwzięć.

Wydział Rozwoju i Inwestycji do 30 kwietnia 2023 r. czeka na pomysły na projekt, który wpisuje się w cele Strategii Rozwoju Miasta Konina Plan 2020-2030.

Porządek obrad został wyczerpany, stąd też zamykam LXX Sesję Rady Miasta Konina, dziękując wszystkim za udział w obradach.”

**Obradom przewodniczył**  
**Przewodniczący Rady Miasta Konina**  
***/-/ Tadeusz WOJDYŃSKI***

Protokołowało:  
Biuro Rady Miasta Konina