



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

LLO.410.014.05.2022

Mariola Czechowska
Prezydent Miasta Bełchatowa
97-400 Bełchatów
ul. Kościuszki 1

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Bełchatowa ¹ , ul. Kościuszki 1, 97-400 Bełchatów
Kierownik jednostki kontrolowanej	Mariola Czechowska, Prezydent Miasta Bełchatowa, od 30 listopada 2014 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Prawidłowość realizacji obowiązków w zakresie elektromobilności.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018 – 2022 (I połowa), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie, dotyczących zakresu kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Łodzi
Kontroler	Renata Biskupska, Gł. specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr LLO/108/2022 z 22 czerwca 2022 r.

(akta kontroli str.1-7)

¹ NIP 7692166386, Regon 590648244, zwany dalej: Urząd lub Jednostka.

² Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Urząd Miasta Belchatowa zapewnił środki finansowe w wysokości umożliwiającej realizację zadań z zakresu elektromobilności i prawidłowo realizował zamówienia publiczne na dostawy pojazdów elektrycznych. Prawidłowo sporządzono analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usługi komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych lub innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych szkodliwych substancji. Pomimo, że z AKK nie wynikały korzyści związane z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych, zapewniono wymagany udział autobusów zeroemisyjnych we flocie autobusów komunikacji miejskiej. Wypełniano obowiązki informacyjne w zakresie elektromobilności, z wyjątkiem jednego przypadku przekroczenia terminu złożenia informacji za rok 2018 o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym właściwemu ministrowi do spraw klimatu i nie podania do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu Analizy kosztów i korzyści z roku 2018. Pomimo podejmowanych przez Urząd od roku 2018 działań z zakresu wdrażania zeroemisyjnego transportu publicznego Jednostka nie dokonała aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Belchatowa na lata 2016-2025.

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Prawidłowość realizacji obowiązków w zakresie elektromobilności

Opis stanu faktycznego

W Regulaminie Organizacyjnym Urzędu Miasta⁴ odpowiedzialność za sporządzanie dokumentów służących rozwojowi Miasta, a w szczególności dotyczących strategii rozwoju Miasta przypisano Zespołowi ds. Rozwoju Miasta.

Jednym z takich dokumentów była Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Bełchatowa na lata 2020-2036⁵, w Strukturze i schemacie organizacyjnym wdrożenia ww. strategii określono, iż: „Wiodącą rolę we wdrażaniu i monitorowaniu Strategii pełni Urząd Miasta Bełchatowa. Większość zadań związanych z wdrażaniem Strategii będzie koordynował Wydział Rozwoju Miasta, jednakże prace nad realizacją Strategii będą miały charakter międzywydziałowy i obejmą m.in. Wydział Inżynierii i Ochrony Środowiska, Wydział Inwestycji, Wydział Finansowy, Wydział Skarbu Miasta. Należy zaznaczyć, iż w celu osiągnięcia wszystkich założonych celów, wdrożenie Strategii elektromobilności wymaga zaangażowania także pozostałych funkcjonujących wydziałów w Urzędzie Miasta.”

Prowadzenie spraw w zakresie nadzoru właścicielskiego Miasta nad podmiotami gospodarczymi z jego udziałem, w tym nad spółką realizującą zadania z zakresu transportu publicznego, tj. Miejskim Zakładem Komunikacji Sp. z o.o. (MZK) zgodnie z ww. Regulaminem Organizacyjnym powierzone było Wydziałowi Skarbu Miasta (WSM).

(akta kontroli str.8-194)

1.1 Zapewnienie środków finansowych na realizację zadań z zakresu elektromobilności

1.1.1. Zgodnie z założeniami *Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Bełchatowie autobusów zeroemisyjnych* i zapisami w *Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Bełchatowa na lata 2020-2036* oszacowano środki finansowe potrzebne do realizacji wszystkich wymaganych zadań z zakresu elektromobilności, m.in.: wymiany najstarszego taboru komunikacji miejskiej napędzanych silnikami Diesla i zakup pojazdów o napędzie elektrycznym (w pierwszej fazie wymiana trzech autobusów z 18 autobusów stanowiących flotę komunikacji miejskiej w Bełchatowie, co stanowi 16,7% taboru).

W pierwotnych planach finansowych Jednostki na lata 2018 – 2022 na realizację ww. zadań oraz wykonanie planów rzeczowo finansowych z tego zakresu ujęto 11.320,0 tys. zł, w tym:

- pierwotną wersję planu na rok 2018 zakładającą wydatek 40,0 tys. zł⁶ (z tego: 35 tysięcy na opracowanie analizy kosztów i korzyści i 5,0 tys. zł na promocję elektromobilności, tj. na wykonanie tablic informacyjnych o zakupie autobusów

⁴ Wprowadzonym zarządzeniami nr 302/2017 z dnia 1 września 2017 r., nr 75/2018 z dnia 28 lutego 2018 r., nr 186/2018 z dnia 25 maja 2018 r., nr 41/2019 z dnia 31 stycznia 2019 r., nr 136/2019 z dnia 30 kwietnia 2019 r., nr 293/2019 z dnia 2 września 2019 r., nr 54/2020 z dnia 10 marca 2020 r., nr 181/2020 z dnia 26 sierpnia 2020 r., nr 207/2020 z dnia 29 września 2020 r., nr 288/2020 z dnia 28 grudnia 2020 r., nr 89/2021 z dnia 30 marca 2021 r., nr 132/2021 z dnia 27 maja 2021 r., nr 166/2021 z dnia 1 lipca 2021 r., nr 126/2022 z dnia 29 kwietnia 2022 r., nr 198/2022 z dnia 30 czerwca 2022 r.

⁵ Przyjęta Uchwałą Rady Miasta nr XXVI/182/20 z dnia 30 września 2020 r.

⁶ 2,4 tys. zł ze środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 i 37,6 tys. zł ze środków własnych.

zeroemisyjnych w ramach programu UE, wywieszonych w siedzibie Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego (MZK) i na każdym przystanku autobusowym. W trakcie roku plan zwiększono do kwoty 41,2 tys. zł⁷, z czego wydatkowano 18,2 tys. zł (z tego 17,0 tys. zł na opracowanie analizy kosztów i korzyści⁸ i 1,2 tys. zł na promocję elektromobilności⁹) co stanowiło 44,2% planu¹⁰;

- na rok 2019 zaplanowano wydatek 11.026,7 tys. zł (z tego: na promocję elektromobilności 6,2 tys. zł¹¹ i na zakup autobusów elektrycznych 11.020,5 tys. zł¹²), ze względu na zwrot odliczonego podatku VAT przy zakupie autobusów plan wydatków został obniżony do kwoty 9.042,8 tys. zł¹³ (z tego: na promocję elektromobilności zaplanowano 6,2 tys. zł¹⁴ i na zakup autobusów elektrycznych 9.036,6 tys. zł¹⁵), z czego wydatkowano 9.014,6 tys. zł (z tego: na promocję elektromobilności 1,2 tys. zł¹⁶ (tj. wykonanie tablicy informacyjnej na węzeł przesiadkowy i plakatów informacyjnych na akcje np. dzień bez samochodu) na zakup trzech autobusów elektrycznych wraz z konieczną infrastrukturą 9.013,4 tys. zł¹⁷), co stanowiło 99,7% planu;

- pierwotny plan wydatków na 2020 r. zakładał wydatek na opracowanie strategii rozwoju elektromobilności w wysokości 50 tys. zł¹⁸ i ze względu na niższą wartość podpisanej umowy z wykonawcą został obniżony do kwoty 16,8 tys. zł i zaplanowaną kwotę wydatkowano w 100%;

- na rok 2021 zaplanowano wydatek w wysokości 185,4 tys. zł¹⁹ (z tego: na zakup i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych²⁰ w kwocie 170,6 tys. zł²¹ i na opracowanie analizy kosztów i korzyści w kwocie 14,8 tys. zł²²) zaplanowane wydatki zrealizowano w 100%;

- plan na 2022 r. zakłada wydatek 18 tys. zł²³ na przeprowadzenie ekspertyz i do końca czerwca 2022 nie został jeszcze zrealizowany.

(akta kontroli str. 60-191, 212-345, 1148-1153)

⁷ 4,3 tys. zł ze środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 i 36,9 tys. zł ze środków własnych.

⁸ Całość ze środków własnych.

⁹ 0,8 tys. zł ze środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 i 0,4 tys. zł ze środków własnych.

¹⁰ Mniejsze wykonanie planu wynikało z niższych niż zakładano cen.

¹¹ 4,3 tys. zł ze środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 i 1,9 tys. zł ze środków własnych.

¹² 7.385,7 tys. zł ze środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 i 3.634,8 tys. zł ze środków własnych.

¹³ 7.407,0 tys. zł ze środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 i 1.635,8 tys. zł ze środków własnych.

¹⁴ 4,3 tys. zł ze środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 i 1,9 tys. zł ze środków własnych.

¹⁵ 7.402,8 tys. zł ze środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 i 1.633,8 tys. zł ze środków własnych.

¹⁶ 0,8 tys. zł ze środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 i 0,4 tys. zł ze środków własnych.

¹⁷ 7.392,4 tys. zł ze środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 i 1.621,0 tys. zł ze środków własnych.

¹⁸ Całość pokrywana z dotacji w ramach Programu priorytetowego nr 3.4 „Ochrona atmosfery 3.4. GEPARD II – transport niskoemisyjny”.

¹⁹ Całość pokrywana ze środków własnych.

²⁰ Jako części składowej większej inwestycji budowy węzła przesiadkowego.

²¹ Całość pokrywana ze środków własnych.

²² Całość pokrywana ze środków własnych.

²³ Całość do pokrycia ze środków własnych.

1.1.2. W okresie objętym kontrolą, Urząd trzykrotnie występował do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego o dofinansowanie z *Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020* na projekty z zakresu elektromobilności.

Na pierwszy projekt pn. *Zakup taboru niskoemisyjnego wraz z przebudową niezbędnej infrastruktury do obsługi pasażerów w Bełchatowie* wnioskowano o dofinansowanie w kwocie 7.496,1 tys. zł²⁴ co stanowiło 69,1% planowanej kwoty wydatków na ten projekt (10.847,3 tys. zł). Ze względu na wcześniejsze rozdysponowanie przez Urząd Marszałkowski dostępnych środków wniosek skorygowano²⁵ do kwoty 4.191,1 tys. zł (38,6% wydatków). Dofinansowanie zostało przyznane w całości i 31 października 2017 r. podpisano Umowę o dofinansowanie projektu Nr UDA-RPLD.03.01.02-10-0009/17/00. Po zmianach dokonanych w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Łódzkiego dotyczących zwiększenia alokacji środków w Poddziałaniu III.1.2. *Niskoemisyjny transport miejski* podwyższono wnioskowane dofinansowanie²⁶ do pierwotnej kwoty 7.496,1 tys. zł. i 27 kwietnia 2018 r. podpisano aneks Nr UDA-RPLD.03.01.02-10-0009/17-1 do wcześniejszej umowy zwiększający kwotę dofinansowania do 7.496,1 tys. zł (69,1% całości planowanych kosztów)²⁷.

W dniu 6 grudnia 2019 r. Jednostka złożyła wniosek²⁸ o dofinansowanie na drugi projekt pn. *Budowa budynku użyteczności publicznej na potrzeby węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą techniczną w Bełchatowie*. Częścią składową tego projektu był zakup i montaż stacji ładowania pojazdów elektrycznych za kwotę 170,6 tys. zł²⁹. Pierwotna kwota całego wniosku to 5.082,3 tys. zł, co stanowiło 71,9% planowanej kwoty wydatków na ten cel (7.072,4 tys. zł), po dokonaniu oceny formalnej wniosku przez Urząd Marszałkowski wniosek skorygowano do kwoty 4.857,2 tys. zł, a następnie do kwoty 4.782,8 tys. zł (67,6% całości planowanych wydatków). Dofinansowanie zostało przyznane w całości i 4 grudnia 2020 r. podpisano Umowę o dofinansowanie projektu Nr UDA-RPLD.03.01.02-10-0001/19/00³⁰.

W dniu 10 stycznia 2022 r. Miasto złożyło wniosek³¹ na trzeci projekt pn. *Zakup autobusu elektrycznego wraz z ładowarką dla potrzeb komunikacji zbiorowej w Bełchatowie* na kwotę 2.679,5 tys. zł (69,1% całości planowanych wydatków na ten cel - 3.877,5 tys. zł). Zarząd Województwa Łódzkiego Uchwałą nr 601/22 z dnia 27 czerwca 2022 r. wyłonił ww. wniosek do dofinansowania i dnia 12 sierpnia 2022 r. podpisano Umowę nr ODA.03.01.02-10-0002/22-00.

Ponadto w roku 2019 Miasto wystąpiło z wnioskiem³² o dofinansowanie w formie dotacji do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) w wysokości 50,0 tys. zł. na realizację przedsięwzięcia pn. *Strategia Rozwoju Elektromobilności Miasta Bełchatów na lata 2019-2035 w ramach Programu priorytetowego nr 3.4 „Ochrona atmosfery 3.4. GEPARD II –transport niskoemisyjny”*. Na podstawie uchwały Zarządu NFOŚiGW nr 145/2019

²⁴ Wniosek o nr WND-RPLD.03.01.02-10-0009/17 złożony 4 maja 2017 r.

²⁵ Korekta złożona 26 października 2017 r.

²⁶ Ostateczna wersja wniosku złożona 13 kwietnia 2018 r.

²⁷ Kolejne dwa aneksy z 11 grudnia 2019 r. i 21 lutego 2020 r. nie zmieniały kwoty dofinansowania.

²⁸ nr WND-RPLD.03.01.02-10-0001/19.

²⁹ W końcowym rozliczeniu projektu zakup ten zakwalifikowano jako wydatek pokrywany z udziału własnego

³⁰ Aneks do umowy z dnia 10 maja 2021 r. nie zmieniał kwoty dofinansowania.

³¹ nr WND-RPLD.03.01.02-10-02/22.

³² Wniosek nr 145/2019 z 4 lutego 2019 r.

z 26 września 2019 r. zawarto umowę nr 463/2019/Wn05/OA-IO/D o dofinansowanie w formie dotacji na wnioskowaną kwotę, tj. 50,0 tys. zł.

(akta kontroli str. 362-970)

1.1.3. W latach 2018-2021 plan wydatków w zakresie elektromobilności w ujęciu rzeczowym został wykonany w całości, natomiast w ujęciu finansowym w 99,5%, z czego w poszczególnych latach: 2018 - 44,2%, 2019 - 99,7%, 2020 - 100% i 2021 - 100%. Plan na rok 2022 jest w trakcie realizacji.

Środki otrzymane z Urzędu Marszałkowskiego w ramach dofinansowania zostały wykorzystane prawidłowo³³ i rozliczone w terminach przewidzianych w zawartych umowach. Natomiast środki otrzymane od NFOŚiGW w ramach dotacji zostały zweryfikowane pod względem osiągnięcia efektu rzeczowego i zaakceptowane przez NFOŚiGW w wysokości faktycznie poniesionych na ten cel wydatków, tj. w kwocie 17,0 tys. zł.

(akta kontroli str. 212-221, 572-586, 688-713, 890-904, 971)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1.2 Realizacja zadań określonych w ustawie o elektromobilności

Opis stanu
faktycznego

1.2.1. W okresie objętym kontrolą Urząd nie posiadał samochodów elektrycznych. Jednostka dysponowała dwoma pojazdami samochodowymi³⁴, w związku z powyższym nie była zobowiązana do zapewnienia 10% udziału samochodów elektrycznych w swojej flocie³⁵.

(akta kontroli str. 972-973)

1.2.2. Zamówienia publiczne realizowane przed 1 stycznia 2021 r., w przypadku zamówień o wartości przekraczającej 30 tys. euro netto, udzielano w oparciu o *Regulamin pracy komisji do przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia, którego wartość przekracza wyrażoną w złotych równowartość kwoty 30.000 euro, określenia jej organizacji, składu, trybu jej prac, zakresu obowiązku jej członków*³⁶.

Urząd przeprowadził jedno postępowanie w trybie przetargu nieograniczonego o udzielenie zamówienia publicznego na zakup pojazdów elektrycznych w kwocie przekraczającej równowartość 30 tys. euro netto. Zamówienie pn. *Zakup taboru niskoemisyjnego wraz z przebudową niezbędnej infrastruktury do obsługi pasażerów w Bełchatowie. Część I: Dostawa 3 sztuk fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych napędzanych silnikiem DIESLA spełniających normę emisji spalin EURO 6 dla Miasta Bełchatowa. Część II: dostawa 3 sztuk fabrycznie nowych autobusów o napędzie elektrycznym wraz ze stacjami ładowania pojazdów dla Miasta Bełchatowa* przeprowadzono w trybie przetargu nieograniczonego, z szacunkową wartością całego zamówienia 8.589,0 tys. zł netto (10.564,5 tys. zł brutto), w tym części I: odpowiednio 2.639,0 tys. zł (3.246,0 tys. zł) i części II:

³³ Po dwa protokoły pokontrolne Urzędu Marszałkowskiego z dwóch zakończonych projektów.

³⁴ Kolejne dwa samochody będące na stanie ewidencyjnym Urzędu zostały przekazane w użyczenie na czas nieokreślony, samochód osobowy do Środowiskowego Domu Samopomocy „Koniczynka” w Bełchatowie do przewozu osób niepełnosprawnych, a samochód ratowniczo – gaśniczy do Ochotniczej Straży Pożarnej w Bełchatowie do celów przeciwpożarowych.

³⁵ Zgodnie z art. 68 ust. 2 i art. 36a uoe.

³⁶ Wprowadzanym Zarządzeniami Prezydenta Miasta Bełchatowa nr 318/2017z 11 września 2017 r., nr 339/2018 z 2 października 2018 r., nr 35/2019 z 28 stycznia 2019 r., nr 222/2020 z 15 października 2020 r.

5.950,0 tys. zł (7.318,5 tys. zł). Postępowanie wszczęte 13 kwietnia 2018 r. zakończono podpisaniem dwóch umów z wybranym wykonawcą: obejmującą część I³⁷ na kwotę 2.775,0 tys. zł netto (3.413,3 tys. zł brutto) i część II³⁸ na kwotę 6.084,0 tys. zł netto (7.483,3 tys. zł brutto). Postępowanie przeprowadzono w oparciu o przepisy upzp (sprzed roku 2021) i zgodnie z zasadami i wewnętrznymi procedurami Jednostki.

(akta kontroli str. 974-1015)

1.2.3 Urząd nie realizował zamówień o których mowa w art. 68b³⁹ i w związku z tym nie przekazywał do Ministra Infrastruktury informacji o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o której mowa w art. 68c ustawy.

(akta kontroli str. 192-193)

1.2.4. Od 1 stycznia 2022 r. Jednostka zlecając wykonywanie zadań publicznych do których stosuje się ustawę Pzp zawierała w podpisywanych umowach zapis w obowiązku wykonawcy: *zapewnienie co najmniej 10% udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanym gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych używanych przy wykonaniu zamówienia.*

(akta kontroli str. 1132-1143)

1.2.5. Zgodnie z art. 37 i art. 72 uoe pierwszą *Analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Bełchatowie, autobusów zeroemisyjnych* sporządzono w 2018 r., kolejną w roku 2021⁴⁰. Opracowanie zarówno pierwszej jak i drugiej analizy zlecono podmiotom zewnętrznym wybranym w trybie zapytań ofertowych⁴¹, gdzie w przypadku analizy z 2018 r. jedynym kryterium wyboru była cena, a w przypadku analizy z 2021 r. kryterium ceny stanowiło 94%, a pozostałe 6% kryterium stanowiło doświadczenie i zasób kadrowy. Obydwe analizy zawierały wszystkie elementy wymagane art. 37 ust. 2 uoe. Ponadto, w obydwu przypadkach zgodnie z art. 37 ust. 3 ww. ustawy poprzez konsultacje społeczne⁴² zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w opracowaniu analizy oraz zgodnie z art. 37 ust. 4 uoe niezwłocznie po sporządzeniu analiz przekazano je właściwym ministrom⁴³. Z kolei, obowiązek podania do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu, o którym mowa w art. 43 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku⁴⁴ został spełniony tylko w odniesieniu do dokumentu z roku 2021 poprzez zamieszczenie na stronie internetowej Miasta Bełchatowa, w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Bełchatowa oraz na tablicy informacyjnej Urzędu informacji Prezydenta Miasta Bełchatowa o przyjęciu ww. dokumentu.

Według wniosków płynących z analizy z roku 2018 „realizacja inwestycji polegającej na wymianie taboru na zeroemisyjny nie jest uzasadniona ekonomicznie, czyli organizator nie musi zapewnić określonego udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie, ale należy zadbać o to aby tabor był niskoemisyjny, lub w miarę możliwości

³⁷ Umowa nr 543/18 z dnia 18 lipca 2018 r.

³⁸ Umowa nr 544/18 z dnia 18 lipca 2018 r.

³⁹ Informacja przekazywana na podstawie art. 68 c uoe. Zgodnie z art. 16 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie uoe (Dz.U. poz. 2269), pierwszej informacji należało dokonać w terminie do 31 stycznia 2022 r. za okres od 2 sierpnia do 31 grudnia 2021 r. (w przypadku realizacji takich zakupów).

⁴⁰ Protokoły odbioru po konsultacjach społecznych odpowiednio: 2 listopada 2018 r. i 18 listopada 2021 r.

⁴¹ Umowa nr 570/18 zawarta 1 sierpnia 2018 r. z International Management Services Sp. z o.o. na kwotę 17,0 tys. zł i umowa nr 0341/21 zawarta 18 sierpnia 2021 r. z Grupą CDE Sp. z o.o. na kwotę 14,8 tys. zł.

⁴² Protokoły z konsultacji z 29 października 2018 r. i z 17 listopada 2021 r.

⁴³ tj.: Ministrowi Środowiska, Ministrowi Przedsiębiorczości i Technologii i Ministrowi ds. Energii - 20 listopada 2018 r., oraz Ministrowi Klimatu i Środowiska, Ministrowi Rozwoju i Technologii oraz Ministrowi ds. Energii - 23 listopada 2021 r.

⁴⁴ Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.

finansowych zeroemisyjny”. Natomiast wg wniosków z analizy z roku 2021 „jest brak korzyści wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych, zatem Miasto może nie realizować obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie”.

(akta kontroli str. 232-361, 1147, 1154-1155)

1.2.6. *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Bełchatowa na lata 2016-2025* przyjęto Uchwałą Rady Miejskiej w Bełchatowie nr XXIII/203/16 z dnia 30 czerwca 2016 r. i do dnia zakończenia kontroli tj. do 7 września 2022 r nie był on aktualizowany.

(akta kontroli str.1016-1068. 129-131)

1.2.7. Na dzień 1 stycznia 2021 r. Miejski Zakład Komunikacyjny Spółka z o.o. przewoźnik, z którym Miasto Bełchatów ma podpisaną *Umowę nr 745/17 o świadczenie usług publicznych w komunikacji miejskiej autobusowej na terenie Miasta Bełchatowa w latach 2019-2028*⁴⁵ posiadał 17 autobusów, w tym trzy były zeroemisyjne co stanowiło 17,6% posiadanego taboru przewoźnika, spełniając tym samym kryteria wymaganego art. 68 ust. 4 pkt 1 uoe udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie autobusów komunikacji miejskiej, gdzie liczba mieszkańców przekracza 50 tys. Na dzień 30 czerwca 2022 r. udział autobusów zeroemisyjnych zwiększył się do 18,8% z uwagi na zmniejszenie floty przewoźnika do 16 autobusów komunikacji miejskiej.

(akta kontroli str.1069-1126)

1.2.8. W okresie objętym kontrolą, Urząd sporządzał i przekazywał ministrowi właściwemu ds. energii informacje o której mowa art. 38 uoe tj. informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub gazem ziemnym w poszczególnych flotach pojazdów, tj. w odniesieniu do pojazdów obsługujących urząd, realizacji zadań publicznych oraz świadczenia usługi komunikacji miejskiej w terminach określonych w uoe, z wyjątkiem pierwszego sprawozdania za rok 2018, który przekazano 4 października 2019 r., w sytuacji gdy taka informacja, zgodnie z art. 73 uoe, po raz pierwszy winna zostać przekazana właściwemu ministrowi w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy (22.02.2018 r.) tj. do dnia 22 maja 2018 r.

Przy agregacji danych do ww. informacji Urząd kierował się wytycznymi uoe oraz rozmowami w zakresie ustalania udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie z pracownikiem Ministerstwa Klimatu i Środowiska, informacjami zdobytymi podczas spotkania online poświęconego wspomnianej ustawie⁴⁶ i telefonicznymi konsultacjami pracownika Urzędu z pracownikiem departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej w Ministerstwie Klimatu.

(akta kontroli str.192-211, 1142-1143)

1.2.9 Na terenie Miasta Bełchatowa nie została ustanowiona strefa czystego transportu (SCT).

Prezydent Miasta wyjaśniła, iż przeprowadzona w latach 2009-2014 rewitalizacja obszaru centrum miasta doprowadziła do likwidacji jednej z ważniejszych ulic i utworzenia placu całkowicie wyłączzonego z ruchu drogowego (Plac Narutowicza). Utworzenie strefy czystego transportu w ścisłym centrum miasta przy specyficznym układzie komunikacyjnym i urbanistycznym wiązałoby się z koniecznością objęcia swym zasięgiem jednej lub wielu dróg, stanowiących główne ciągi komunikacyjne miasta, natomiast wjazd do strefy korzystających z wyłączeń na podstawie art. 39 ust. 4 ustawy o elektromobilności pod warunkiem uiszczenia opłaty, spowodowałby

⁴⁵ Zawartą 27 października 2017 r.

⁴⁶ Zorganizowanego i prowadzonego przez Ministerstwo Kultury 20 stycznia 2022 r.

opór przedsiębiorców, którzy prowadzą działalność gospodarczą w centrum bądź jakimkolwiek fragmencie miasta gdzie strefa miałaby zostać wyznaczona. Obszary poza centrum miasta to głównie zabudowa wielorodzinna lub jednorodzinna i zawsze związana z miejscem zamieszkania. Ze względu na powyższe argumenty Miasto Bełchatów w chwili obecnej nie pracuje nad możliwością stworzenia STC i nie planuje takich prac, natomiast podejmuje szereg działań, które mają doprowadzić do zwiększenia roli transportu zbiorowego kosztem ruchu samochodów prywatnych poprzez darmową komunikację autobusami elektrycznymi i autobusami spełniającymi normy EURO 6.

(akta kontroli str.192-193, 1127-1128)

1.2.10. Według Prezydenta Miasta prawidłową realizację obowiązków z zakresu elektromobilności utrudniają dzisiejsze realia finansowe firm biorących udział w przetargach ogłaszanych przez jst. Spełnianie zapisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych może spowodować brak ofert albo ze względu na konieczne inwestycje w nowe samochody składane oferty znacznie przekraczałyby wartość zamówień. W związku z powyższym gminy oczekują zmian w ustawie, które będą dostosowane do dzisiejszych realiów.

(akta kontroli str.1156-1158)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Urząd, wbrew obowiązkowi określonemu w art. 43 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku, nie podał do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu w dniu 2 listopada 2018 r. dokumentu AKK i o możliwościach zapoznania się z jego treścią wraz z uzasadnieniem zawierającym informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniach oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa.

Dyrektor Wydziału Skarbu Miasta wyjaśnił, iż w 2018 roku publikowany był dokument „Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Bełchatowie autobusów zeroemisyjnych” w wersji do konsultacji oraz protokół z przeprowadzonych konsultacji (bez uwag i wniosków), w związku z czym po przeprowadzonych konsultacjach społecznych, treść dokumentu nie została zmieniona i nie była już publikowana.

(akta kontroli str.1147, 1154-1155)

1. Urząd, wbrew obowiązkowi określonemu w art. 80 uoe nie dokonał aktualizacji w terminie do dnia 22 lutego 2019 r. Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Bełchatowa na lata 2016-2025 przyjęto Uchwałą Rady Miejskiej w Bełchatowie nr XXIII/203/16 z dnia 30 czerwca 2016 r w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a i 2a-2c ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, w brzmieniu nadanym ustawą o elektromobilności (art. 59 uoe) pomimo podejmowanych przez Urząd od roku 2018 działań z zakresu wdrażania zeroemisyjnego transportu publicznego.

Prezydent wyjaśniła, iż zasugerowanie się zapisem art. 11 uoptz „plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji” spowodowało taką interpretację przyjętą przez WliOŚ jako sugerowany podstawowy zapis do aktualizacji planu transportowego w zależności od uzasadnionych potrzeb.

Zdaniem NIK na mocy art. 80 uoe jst zobligowane zostały do zaktualizowania planów transportowych w terminie roku od dnia wejścia w życie ustawy o elektromobilności, tj. do 22.02.2019 r. planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a i 2a-2c ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zmienianej w art. 59. Należy przy tym wskazać, że zakup i wprowadzenie do użytkowania trzech autobusów elektrycznych do obsługi komunikacji miejskiej w Bełchatowie już w roku 2020 należy uznać za przesłankę uzasadniającą dokonanie aktualizacji Planu zrównoważonego transportu publicznego.

(akta kontroli str.1016-1068,1129-1131)

2. Urząd, wbrew obowiązki określonej w art. 38 uoe informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych wg stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. przekazał ministrowi właściwemu ds. energii dopiero w dniu 4 października 2019 r., tj. z opóźnieniem wynoszącym ponad osiem miesięcy w stosunku do terminu określonego w art. 38 uoe. Prezydent wyjaśniła, iż niedotrzymanie terminu ustawowego spowodowane było faktem, że informacje niezbędne do złożenia tego sprawozdania od jednostek podległych były pozyskiwane i przetwarzane po raz pierwszy.

(akta kontroli str.195-211, 1144-1146)

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujący wniosek:

Wniosek

Zaktualizowanie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Bełchatowa na lata 2016-2025.



V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

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

Łódź, 29 września 2022 r.

Kontroler
Renata Biskupska
Gł. Specjalista kp.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Łodzi
p.o. Dyrektora
Piotr Walczak


.....
podpis


.....
podpis