NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Łodzi

LLO.410.014.07.2022

Pan
Marcin Witko
Prezydent Tomaszowa Mazowieckiego
Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim
ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 10/16
97-200 Tomaszów Mazowiecki

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Łodzi
ul. Kilińskiego 210, 93-106 Łódź
T + 48 42 239 32 00, F + 48 42 239 32 90
llo@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim[1], ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 10/16, 97-200 Tomaszów Mazowiecki.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Marcin Witko, Prezydent Tomaszowa Mazowieckiego[2], 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[3]
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Łodzi
Kontroler	Magdalena Walicka - Bąk, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr LLO/100/2022 z 9 czerwca 2022 r. (akta kontroli str.1-3)

[1] Dalej: Urząd lub UM.
[2] Dalej: Prezydent.
[3] Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna[4] kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W latach 2018-2022 (I połowa) Miasto Tomaszów Mazowiecki[5] zapewniło środki finansowe w wysokości umożliwiającej wykonanie dokumentacji analitycznej i planistycznej w zakresie elektromobilności, w tym dwóch analiz kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej[6], *Strategii rozwoju elektromobilności*[7] i aktualizacji *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim*[8]. Nie zapewniono natomiast środków na planowane przedsięwzięcia, w tym zakup autobusów zeroemisyjnych.

Miasto nie było zobligowane do zakupu autobusów elektrycznych, ponieważ przeprowadzone *AKK* wykazały przewagę kosztów nad korzyściami płynącymi z wymiany floty autobusowej na tabor zeroemisyjny. W okresie objętym kontrolą, podejmowano jednak działania w kierunku obniżenia negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko. Miasto ujęło w Wieloletniej Prognozie Finansowej środki na zakup nisko- i zeroemisyjnych pojazdów autobusowych, zawarło z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju porozumienie w sprawie wspólnej realizacji programu *Bezemisyjny Transport Publiczny*; złożyło wniosek do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego o dofinansowanie zakupu niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Pomimo podejmowanych działań, w okresie objętym kontrolą, nie udało się zrealizować żadnego z tych zadań. W ocenie NIK, istotne znaczenie dla działań inwestycyjnych związanych z wymianą taboru autobusów komunikacji miejskiej mogłoby mieć utworzenie, zgodnie z założeniami *Strategii* - *Zespołu ds. Elektromobilności*[9]. Pomimo upływu dwóch lat od momentu przyjęcia *Strategii*, Prezydent Miasta nie powołał *Zespołu*.

Miasto wywiązało się z obowiązku, o którym mowa w art. 37 ust. 1 *ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych*[10] tj. sporządzania co 36 miesięcy *analizy kosztów i korzyści*, jednak pierwszą *AKK* przyjęło z miesięcznym opóźnieniem, zaś drugą przekazało do Ministra Klimatu i Środowiska po ponad trzech miesiącach od jej przyjęcia. Ponadto nie podało do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu obu dokumentów i o możliwościach zapoznania się z ich 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 uwzględniono uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa.

Miasto realizowało obowiązki sprawozdawcze, o których mowa w art. 38 uoe ale przekazywane informacje o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych były wypełniane nierzetelnie, a za 2021 r. sprawozdanie zostało przekazane z 45 dniowym opóźnieniem.

Przy realizacji zadań publicznych zleconych lub powierzonych, do których stosuje się *ustawę z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych*[11], w okresie od 1 stycznia 2022 r. pomimo obowiązku, Urząd nie wymagał od wykonawców odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem

---

[4] Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.
[5] Dalej: Miasto lub Gmina.
[6] Dalej: AKK lub Analiza.
[7] Dalej również: Strategii.
[8] Dalej również: Plan transportowy.
[9] Dalej: Zespół.
[10] Dz. U. z 2022 r. poz. 1083 ze zm. Dalej: uoe.
[11] Dz. U. z 2021 r. poz. 1129 ze zm. Dalej również: pzp.

ziemnym we flocie pojazdów samochodowych, używanych przy wykonywaniu tych zadań.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Prawidłowość realizacji obowiązków w zakresie elektromobilności

1.1 Zapewnienie środków finansowych na realizację zadań z zakresu elektromobilności

Opis stanu faktycznego

1.1.1. W budżecie Miasta na lata 2018-2022 zaplanowano środki finansowe w wys. 238,8 tys. zł na opracowanie pięciu następujących dokumentów związanych z tematyką elektromobilności i transportu niskoemisyjnego:

1. *Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych dla Tomaszowa Mazowieckiego*[12] – na który w 2018 r. zaplanowano 70,0 tys. zł, a wydatkowano 69,5 tys. zł;
2. Studium wykonalności wraz z przygotowaniem wniosku o dofinansowanie do zakupu niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą – w 2019 r. zaplanowano i wydatkowano 30,6 tys. zł;
3. *Strategia Rozwoju Elektromobilności dla miasta Tomaszowa Mazowieckiego*[13] – na realizację zadania zaplanowano na 2020 r. 73,8 tys. zł. Opracowanie zostało częściowo dofinansowane ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej[14] w ramach programu priorytetowego nr 3.4 „Ochrona atmosfery 3.4 GEPART II – transport niskoemisyjny". Całkowity koszt opracowania wyniósł 72,5 tys. zł, w tym: dofinansowanie z NFOŚiGW - 49,1 tys. zł, a wkład własny Miasta – 23,4 tys. zł. Umowę[15] na sporządzenie Strategii zawarto 27 grudnia 2019 r. natomiast realizacja przedmiotu umowy nastąpiła w terminie do 22 czerwca 2020 r.[16].

   Strategia zakładała przeprowadzenie w latach 2020-2034 niezbędnych inwestycji dotyczących: wymiany taboru komunikacji miejskiej, zakupu ładowarek stacjonarnych oraz zajezdniowych, zakupu pojazdów spalinowych i zeroemisyjnych dla Urzędu i pozostałych gminnych jednostek, w tym spółek prawa handlowego. W okresie 2020-2022 zaplanowano zakup: czterech autobusów hybrydowych, dwóch elektrycznych, dwóch używanych[17], jednej ładowarki stacjonarnej, dwóch ładowarek zajezdniowych, dwóch pojazdów elektrycznych do spółek. Ponadto *Strategia* zakładała powołanie przez Prezydenta Miasta interdyscyplinarnego *Zespołu ds. Elektromobilności* oraz utworzenie w Zarządzie Dróg i Utrzymania Miasta[18] stanowiska ds. koordynacji i wdrażania elektromobilności w Tomaszowie Mazowieckim. *Zespół* miał

[12] Dalej: AKK 2019 lub Analiza 2019.
[13] Przyjęta uchwałą Nr XXXII/247/2020 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 23 września 2020 r.
[14] Dalej: NFOŚiGW.
[15] Nr NAG.272.2.26.2019.
[16] Data podpisania protokołu obioru przedmiotu umowy.
[17] Bez wskazania źródła napędu.
[18] Jednostka budżetowa utworzona na mocy uchwały Nr XI/97/15 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 28 maja 2015 roku. Dalej: ZDiUM.

być odpowiedzialny za kompleksowe wdrożenie przedmiotowej Strategii oraz monitorowanie realizacji jej postępów i osiągniętych efektów. Do zadań przypisanych do ww. stanowiska miało należeć gromadzenie niezbędnych danych i informacji o realizowanych inwestycjach, raportowanie do Prezydenta o wdrażaniu Strategii, a także koordynacja działań i wspieranie wydziałów merytorycznych, jednostek oraz spółek Miasta w realizacji zadań w zakresie elektromobilności. Do czasu zakończenia kontroli tj. do 5 sierpnia 2022 r. Prezydent nie powołał ww. *Zespołu* (więcej informacji w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

4. *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim* – zadanie zaplanowano i zrealizowano. Miasto wydatkowało na ten cel w 2020 r. 29,4 tys. zł. Powyższy dokument zastąpił wcześniej obowiązujący *Plan transportowy.*
5. *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 dla miasta Tomaszowa Mazowieckiego*[19] - na realizację zadania zaplanowano oraz wydatkowano w 2021 r. środki w wys. 35,0 tys. zł.

Łącznie, na ww. zadania Miasto wydatkowało w latach 2018-2022 (I połowa) – 237,0 tys. zł, z czego 187,9 tys. zł pochodziło z budżetu Miasta (co stanowiło 79,3% wydatków na ten cel), a 49,1 tys. zł ze środków w ramach dofinansowania z NFOŚiGW (20,7%).

Ponadto w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Tomaszowa Mazowieckiego[20] Miasto uwzględniło następujące zadania wraz z planowanymi środkami finansowymi na ich realizację :

- *Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą w ramach Programu Transportu Bezemisyjnego*[21] - zaplanowano nakłady w łącznej wys.12 800,0 tys. zł. z terminem realizacji zadania na 2021 r., w okresie od 2018-2020 nastąpiły zmiany wysokości nakładów planowanych do poniesienia na realizację zadania oraz terminu realizacji inwestycji, a ostatecznie 28 maja 2020 r. w związku z wypowiedzeniem przez Narodowego Centrum Badań i Rozwoju[22] porozumienia w sprawie wspólnej realizacji programu transportu bezemisyjnego Miasto zrezygnowało z realizacji zadania;
- *Rozwój publicznego transportu zbiorowego poprzez zakup nowych autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania oraz infrastrukturą towarzyszącą w Tomaszowie Maz.- zwiększenie wykorzystania transportu publicznego w Tomaszowie Maz.*[23] – zaplanowano nakłady na 2019 r. w wys. 50 tys. zł na przygotowanie studium wykonalności dla projektu w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś priorytetowa VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego

[19] Dalej: AKK 2021 lub Analiza 2021.
[20] Dalej: WPF.
[21] Zadanie przyjęte uchwałą nr LVI/497/2017 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 21 grudnia 2017 r. w sprawie uchwalenia WFP, a następnie zmienione uchwałami III/17/2018 z 13 grudnia 2018, XVII/133/2019 z 26.09.2019 i XXVIII/214/2020 z 28 maja 2020 r.
[22] Dalej: NCBiR.
[23] Zadanie przyjęte uchwałą nr LXX/615/2018 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia z 18 października 2018 r. o zmianie uchwały nr LVI/497/2017 w sprawie uchwalenia WFP, a następnie wykreślone uchwałą XIV/105/2019 z 27 czerwca 2019 r.

w miastach, Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach. Ostatecznie w dniu 27 czerwca 2019 r. w związku z rezygnacją z udziału w projekcie, zadanie wykreślono z WPF.

– *Zakup niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Tomaszowie Mazowieckim - Etap II - Zwiększenie wykorzystania transportu publicznego w Tomaszowie Maz.*[24] – zaplanowane na lata 2019-2021 nakłady w łącznej wysokości 10 957,6 tys. zł związane były z możliwością ubiegania się o środki finansowe z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego[25] na lata 2014-2020. Ostatecznie pomimo odrzucenia wniosku o dofinansowanie w swoim WPF Miasto pozostawiło środki finansowe w 3 330,6 tys. zł na sfinansowanie tego przedsięwzięcia w 2024 r.

W związku z nieuzyskaniem dofinansowania na realizację powyższych inwestycji, w okresie objętym kontrolą, Miasto nie wprowadziło wymienionych zadań do budżetu na poszczególne lata.

(akta kontroli str. 7-141, 196-409, 503-506, 624-627,1298-1301)

1.1.2. Miasto, w ramach działań związanych z pozyskaniem zewnętrznych źródeł finansowania zwróciło się z wnioskami o dofinansowanie bądź sfinansowanie przedsięwzięć związanych z elektromobilnością, do trzech podmiotów:

1. NFOŚiGW na dofinansowanie opracowania *Strategii Rozwoju Elektromobilności dla miasta Tomaszowa Mazowieckiego*. W dniu 30 września 2019 r. zawarto umowę[26], w ramach której NFOŚiGW zobowiązało się do udzielenia dofinansowania w wysokości 50,0 tys. zł tj. 67,75% łącznych zaplanowanych kosztów[27]. Przedmiot umowy został zrealizowany, a Miasto otrzymało dofinansowanie w wysokości 49,1 tys. zł tj. 67,75% faktycznie poniesionych kosztów.
2. NCBiR - z którym Miasto w dniu 29 czerwca 2017 r. zawarło porozumienie dotyczące współpracy przy opracowaniu, testowaniu, wdrożeniu i sprzedaży nowych, innowacyjnych technologii w obszarze bezemisyjnego transportu publicznego. W ramach porozumienia Miasto miało zakupić pięć bezemisyjnych pojazdów o długości 12 metrów wraz z infrastrukturą. Łączne zobowiązania Miasta z tytułu zakupu nie mogły przekroczyć 10 mln zł, przy czym w kwocie tej mieściło się bezzwrotne dofinansowanie z NCBiR w wysokości co najmniej 60% wartości kwoty wydatkowanej. W porozumieniu przewidziano dostawę pojazdów w terminie do 31 grudnia 2021 r. W sierpniu 2018 r. NCBiR ogłosiło, postępowanie prowadzone w trybie partnerstwa innowacyjnego na zaprojektowanie i dostawę autobusów zeroemisyjnych, które następnie w czerwcu 2019 r. zostało unieważnione z powodu odrzucenia z przyczyn formalnych wszystkich złożonych ofert. W lipcu 2019 r. NCBiR ogłosiło kolejne postępowanie, które w kwietniu 2020 r. również zostało unieważnione. W toku współpracy warunki porozumienia ulegały licznym

[24] Zadanie przyjęte uchwałą nr XIX/148/2019 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 31 października 2019 r. o zmianie uchwały nr IV/32/2019 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego w sprawie uchwalenia WFP, a następnie zmienione uchwałami nr XXI/177/2019 z 19 grudnia 2019 r. , XXXIII/245/2020 z 24 września 2020 r., XXXIX/282/2020 z 17 grudnia 2020 r., LII/395/2021 z 16 grudnia 2021 r.

[25] Dalej: RPO WŁ.

[26] Nr 462/2019/Wn05/OA-io/D.

[27] W wys. 73,8 tys. zł.

zmianom, w tym zmianom cen, ilości pojazdów oraz terminu dostawy. Ostatecznie, w dniu 3 lutego 2020 r. Miasto nie wyraziło zgody na zaproponowane przez NCBiR zmiany w umowie, głównie z powodu rezygnacji z ujęcia infrastruktury ładowania autobusów zeroemisyjnych w kosztach kwalifikowanych projektu. NCBiR ostatecznie w dniu 26 kwietnia 2020 r. rozwiązało porozumienia ze wszystkimi samorządami, które brały udział w ww. projekcie.

3. Fundacji Lepsza Jakość Życia - w dniu 21 stycznia 2022 r. Miasto złożyło wniosek o udział w konkursie „Ładowarka w każdej gminie". Program zakładał budowę i uruchomienie w wybranych gminach stacji ładowania o mocy co najmniej 22 kW bez udziału finansowego gminy. Wniosek otrzymał punktację kwalifikującą Gminę do wzięcia udziału w przedsięwzięciu. Do zakończenia kontroli Urząd nie otrzymał informacji o rozstrzygnięciu konkursu.

Ponadto Miasto w grudniu 2019 r. złożyło wniosek do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, o dofinansowanie w ramach RPO WŁ na lata 2014-2020, projektu[28] pn. „Zakup niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Tomaszowe Mazowieckim – Etap II". W ramach projektu przewidziano trzy zadania inwestycyjne: przygotowanie projektu do realizacji; zakup czterech niskoemisyjnych autobusów o napędzie hybrydowym elektryczno-spalinowym z normami spalin – EURO 6; zakup infrastruktury niezbędnej do obsługi autobusów. Całkowitą wartość projektu oszacowano na 10 957,6 tys. zł, przy czym Miasto ubiegało się o dofinansowanie w wysokości 7 551,2 tys. zł (85% kosztów kwalifikowanych). Wniosek został odrzucony z uwagi na niespełnienie kryterium formalnego tj. zgodności inwestycji z typem projektu. Regulamin konkursu nie przewidywał bowiem możliwości zakupu jakichkolwiek pojazdów z silnikiem diesla, w tym łączących napęd alternatywny z dieslowskim (napęd hybrydowy). W dniu 22 września 2020 r. Gmina złożyła protest w związku z negatywną oceną projektu, jednak nie został on uwzględniony przez Zarząd Województwa Łódzkiego[29].

(akta kontroli str.142-185, 358-409, 641-648, 669-779)

1.2 Realizacja zadań określonych w ustawie o elektromobilności

Opis stanu faktycznego

1.2.1. W ewidencji środków trwałych w poszczególnych latach 2018-2022 wykazywano wyższe stany ilościowe środków transportu niż liczba faktycznie użytkowanych przez Urząd pojazdów[30]. Wynikało to z faktu, że część posiadanych na stanie pojazdów, Miasto użyczyło podmiotom realizującym zadania publiczne, o których mowa w art. 7 ust. 1 *ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym*[31]. Na dzień 1 stycznia każdego roku objętego kontrolą, faktyczny stan pojazdów obsługujących UM liczył: pięć w 2018 r, cztery w 2019 r., trzy w 2020 r., dwa w 2021 r. oraz trzy w 2022 r. Wszystkie pojazdy wykazane we flocie Urzędu na 1 stycznia 2022 r. spełniały definicję pojazdu samochodowego. Na koniec czerwca 2022 r., UM dysponował dwoma pojazdami samochodowymi. Flota Urzędu składała się w całości z samochodów napędzanych spalinowo. Ze względu na małą liczbę

[28] Nr WND-RPLD.03.01.02-10-0004/19.
[29] Uchwała Nr 1044/20 z 14 października 2020 r.
[30] Wg stanu na 1 stycznia 2018 i 2019 r. ewidencja środków transportu UM wykazywała odpowiednio: 12, 10 pojazdów samochodowych oraz po dziewięć w latach 2020-2022.
[31] Dz. U. z 2022 r. poz. 559 ze zm. Dalej: uosg.

samochodów, Miasto nie było zobligowane[32] do zapewnienia na 1 stycznia 2022 r. pojazdów elektrycznych w swojej flocie.

(akta kontroli str.781-836)

1.2.2. W latach 2018-2022 (I polowa) Urząd Miasta nie dokonywał zakupu pojazdów zeroemisyjnych.

(akta kontroli str.780)

1.2.3. W związku z brakiem postępowań wymienionych w art. 68b uoe, Miasto nie było zobowiązane do przekazania Ministrowi Infrastruktury sprawozdawczości, o której mowa w art. 68c uoe tj. informacji za 2021 r. o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b uoe, w tym o pojazdach elektrycznych, pojazdach napędzanych wodorem i innymi paliwami alternatywnymi.

(akta kontroli str.1307-1316)

1.2.4. W ramach zadań własnych, określonych w art. 7 ust. 1 uosg, Urząd realizował zadania, polegające na: zaspokajaniu zbiorowych potrzeb wspólnoty w zakresie ładu przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska i przyrody oraz gospodarki wodnej; edukacji publicznej; utrzymania gminnych obiektów i urządzeń użyteczności publicznej oraz obiektów administracyjnych; promocji gminy; współpracy i działalności na rzecz organizacji pozarządowych oraz podmiotów wymienionych w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie; współpracy ze społecznościami lokalnymi i regionalnymi innych państw. Do realizacji wymienionych obowiązków, Urząd wykorzystywał dwa pojazdy samochodowe napędzane silnikami spalinowymi. Jednocześnie część z wymienionych zadań była zlecana lub powierzana zewnętrznym podmiotom gospodarczym. Pozostałe zadania określone w art. 7 ust. 1 uosg, realizowały inne tomaszowskie jednostki organizacyjne.

W wyniku analizy dokumentacji dotyczącej 10 postępowań przeprowadzonych w trybie *pzp* w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 30 czerwca 2022 r. na realizację zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 uoe, a realizacja których wymagała wykorzystania pojazdów samochodowych[33], ustalono, że Urząd nie wymagał od wykonawców min. 10% udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flotach pojazdów samochodowych wykorzystywanych przy wykonywaniu każdego z takich zadań, tj. udziału wymaganego przepisem art. 68 ust. 3 uoe (więcej informacji w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

W dniu 6 kwietnia 2022 r. do UM wpłynęło pismo[34] z Ministerstwa Klimatu i Środowiska Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodnej informujące o nałożonym na jednostki samorządu terytorialnego[35] obowiązku od 1 stycznia 2022 r. 10% udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym przy wykonywaniu zadań publicznych. W ww. piśmie poinformowano, że w przypadku niespełnienia powyższego obowiązku, umowy na wykonywanie zadań publicznych wygasną z dniem 31 grudnia

---

[32] Na podstawie art. 68 pkt 2 uoe.

[33] Zamówienia dotyczyły przebudowy ulic, budowy boiska wielofunkcyjnego, rozbudowy monitoringu miejskiego, budowy żłobka miejskiego, budowy sieci światłowodowych.

[34] Sygn. DEG-WE.0310.2.2022.JŚ (1917674.7291073.5832831).

[35] Dalej: JST.

2022 r.[36]. W tym samym piśmie zwrócono się do UM o przekazanie informacji w zakresie stanu realizacji powyższego obowiązku oraz przekazania do Ministerstwa informacji o podjętych działaniach oraz trudnościach pojawiających się przy jego realizacji.
W odpowiedzi na ww. pismo, w dniu 25 kwietnia 2022 r. Zastępca Prezydenta Miasta poinformował[37], że dwie miejskie jednostki organizacyjne ze względu na brak środków finansowych nie mogły spełnić obowiązku, o którym mowa powyżej (więcej informacji w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*). Pozostałe jednostki podległe Gminie, wykorzystują do realizacji swoich zadań mniej niż pięć pojazdów. W ww. piśmie Zastępca Prezydenta Miasta nie odniósł się do zlecania lub powierzania wykonania zadań do których stosuje się *pzp*.

(akta kontroli str.982-1016, 1317-1333, 1350)

1.2.5. W dniu 1 października 2018 r. zawarto umowę z podmiotem zewnętrznym na opracowanie *AKK 2019*. Wykonawcę analizy wyłoniono w drodze zapytania ofertowego zgodnie z wewnętrznymi procedurami dotyczącymi zamówień o wartości poniżej progu stosowania *pzp*[38]. Wyboru wykonawcy dokonano w oparciu o kryterium ceny.

Realizację przedmiotu zamówienia podzielono w umowie na trzy etapy: opracowanie projektu analizy w terminie do 14 grudnia 2018 r., konsultacje społeczne analizy oraz zatwierdzenie ostatecznej wersji analizy kosztów i korzyści. W dniu 14 grudnia 2018 r. na podstawie protokołu odbioru Miasto przyjęło projekt analizy, a następnie wypełniając obowiązki wynikające z art. 37 ust. 3 uoe na podstawie zarządzenia Nr 1/2019 Prezydenta Miasta Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 2 stycznia 2019 r. poddano go konsultacjom społecznym w terminie od 3 do 24 stycznia 2019 r. Konsultacje przeprowadzono w postaci zbierania uwag i wniosków w formie papierowej lub elektronicznej – z wykorzystaniem specjalnie opracowanego formularza konsultacyjnego. Zarówno Projekt analizy jak i druk formularza konsultacyjnego udostępniono w Biuletynie Informacji Publicznej UM na stronach internetowych www.tomaszów-maz.pl i www.zdum-tomaszowmaz.bip.eur.pl oraz w ZDiUM. W trakcie konsultacji wpłynęło pięć uwag od jednego wnioskodawcy. Cztery uwagi miały charakter redakcyjny i uwzględniono je w ostatecznej wersji dokumentu, piąta uwaga dotyczyła zamiany linii autobusowej nr 9 – jako przeznaczonej w pierwszej kolejności do ewentualnej elektryfikacji- na linię nr 1, uwagi tej nie uwzględniono ze względów techniczno-eksploatacyjnych.
W dniu 31 stycznia 2019 r. Miasto przyjęło od wykonawcy Analizę 2019, tj. po wymaganym terminie na jej opracowanie (więcej informacji w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*). W dniu 29 stycznia tj. dwa dni przed formalnym odbiorem analizy, została ona przekazana do Ministerstwa Przedsiębiorczości i Technologii, Ministerstwa Środowiska oraz Ministerstwa Energii.
W dniu 23 czerwca 2021 r. w celu realizacji obowiązku wynikającego z art. 37 ust. 1 uoe oraz w oparciu o obowiązujący w ZDiUM *Regulamin*[39] *udzielania zamówień publicznych o wartości nie przekraczającej wyrażonej w złotych*

[36] Na podstawie art. 76 ust. 2 uoe., od 29 czerwca 2022 na podstawie Ustawy z dnia 9 czerwca 2022 r. o zmianie ustawy - Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1260) termin został wydłużony do 31 grudnia 2025 r.
[37] Pismem sygn.. NKM.7240.60.2022.
[38] Regulamin Udzielania Zamówień Publicznych o wartości nieprzekraczającej wyrażonej w złotych równowartości kwoty, o której mowa w art. 4 pkt 8 pzp w ZDiUM wprowadzony w dniu 12 lipca 2018 r. zarządzeniem nr 45/2018 Dyrektora ZDiUM w Tomaszowie Mazowieckim.
[39] Wprowadzony 1 lutego 2021 r. Zarządzeniem nr 11/2021 Dyrektora ZDiUM w Tomaszowie Mazowieckim.

równowartości kwoty 130 000 zł, o której mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo Zamówień Publicznych wysłano do trzech firm zaproszenie do przedstawienia oferty cenowej na wykonanie ponownej analizy korzyści i kosztów. Żaden z oferentów nie odpowiedział na zaproszenie, wobec czego Dyrektor ZDIUM zwrócił się do wykonawcy Analizy 2019 z ofertą ponownej współpracy. W wyniku negocjacji cenowej w dniu 16 lipca 2021 r. podpisano umowę na wykonanie *Analizy 2021*.

W dniach od 7 do 28 października 2021 r. na podstawie zarządzenia nr 254/2021 Prezydenta Miasta Tomaszowa Mazowieckiego przeprowadzono konsultacje społeczne, których celem było zebranie uwag i wniosków dotyczących projektu analizy. W trakcie trwania konsultacji nie wpłynął żaden formularz. W dniu 5 listopada 2021 r. protokołem odbioru potwierdzono należycie wykonaną analizę, a w dniu 9 lutego 2022 r. tj. 3 miesiące 4 dni po jej odbiorze przekazano powyższy dokument do Ministerstwa Klimatu i Środowiska (więcej informacji w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

Ponadto Miasto nie podało do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu AKK 2019 i AKK 2021 oraz o możliwościach zapoznania się z ich treścią o czym mowa w art. 43 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*[40] (więcej informacji w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

Obie ww. AKK spełniały wymogi, o których mowa w art. 37 ust. 2 uoe i zawierały w szczególności: stan aktualnego taboru tomaszowskiej komunikacji miejskiej, planowane zamierzenia inwestycyjne, analizę finansowo-ekonomiczną, oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją szkodliwych substancji dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi, analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji, określenie luki w finansowaniu.

Analizy zawierały wariant bazowy (wymiana taboru na autobusy używane z silnikami na olej napędowy) oraz dwa warianty zmian wyposażenia taborowego tomaszowskiej komunikacji miejskiej:

- wariant pierwszy – konwencjonalny – w którym założono prowadzenie sukcesywnej wymiany taboru na nowe pojazdy zasilane olejem napędowym;
- wariant drugi – elektryczny – w którym założono sukcesywne wprowadzanie taboru z bateryjnym zasilaniem elektrycznym, w celu spełnienia wymogów określonych uoe.

Realizacja wariantu elektrycznego, poza zakupem autobusów elektrycznych zakładała również poniesienie przez Miasto odpowiednich nakładów finansowych na utworzenie niezbędnej infrastruktury zasilającej.

Analiza obu wariantów wskazała, że:

- każdy z wariantów wymagał udzielenia zewnętrznego wsparcia finansowego;
- podstawowym czynnikiem determinującym wskaźniki były nakłady inwestycyjne, tj. cena autobusu w danym wariancie;
- efekty finansowe wariantu konwencjonalnego wykazały zdecydowanie korzystniejsze wartości.

Dla przyjętych założeń wykazano brak korzyści z wykorzystania autobusów zeroemisyjnych. Zastosowanie autobusów elektrycznych z napędem

[40] Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm. Dalej: ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku.

bateryjnym wykazało wprawdzie mniejsze koszty eksploatacyjne, ale wysoka cena zakupu autobusów wraz z infrastrukturą zasilającą spowodowała brak korzyści społeczno-ekonomicznych.

AKK 2021 w stosunku do AKK 2019 różniła się m.in. wskazaniem kolejności linii autobusowych przewidzianych do ewentualnej elektryfikacji.

(akta kontroli str.410-640, 1304-1316)

1.2.6. Dnia 29 kwietnia 2015 r. Rada Miejska Tomaszowa Mazowieckiego podjęła uchwałę Nr IX/70/15 w sprawie *Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim*[41]. Stosownie do zapisów art. 80 uoe oraz w ślad za przyjętą *AKK 2019*, na podstawie *uchwały nr V/53/2019 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 14 lutego 2019 r.*[42] zaktualizowano ww. *Plan transportowy*. Wprowadzony do planu pkt 17a pn. *Określenie linii komunikacyjnych, na których eksploatowane będą pojazdy elektryczne lub napędzane gazem ziemnym* opisywał wnioski płynące z analizy kosztów i korzyści dotyczące braku korzyści dla Miasta przy wdrożeniu autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów komunikacji miejskiej oraz zawierał wskazania linii autobusowych, które Miasto przeznaczyłoby w pierwszej kolejności do ewentualnej elektryfikacji[43]. W przypadku wdrożenia komunikacji zeroemisyjnej wskazano lokalizację stacji do szybkiego ładowania autobusów. Aktualizacja *Planu transportowego*, nie została poddana konsultacjom społecznym (więcej informacji w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

W dniu 5 czerwca 2020 r. Gmina zleciła[44] podmiotowi zewnętrznemu opracowanie kolejnej aktualizacji *Planu transportowego*. Powyższy dokument został poddany na podstawie zarządzenia Prezydenta Miasta Tomaszowa Mazowieckiego nr 284/2020 z dnia 20 sierpnia 2020 r. konsultacjom społecznym przeprowadzonym w terminie od 24 sierpnia do 14 września 2020 r. Informacje o przygotowanym projekcie aktualizacji *Planu transportowego* oraz o szczegółach konsultacji społecznych przekazano do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie tych informacji m.in. na stronie Biuletynu Informacji Publicznej oraz na stronie ZDiUM. W wyniku przeprowadzonych konsultacji nie wniesiono uwag do przedłożonego dokumentu. W dniu 26 listopada 2020 r. *uchwałą nr XXXVI/261/2020*[45] Rada Miejska Tomaszowa Mazowieckiego zastąpiła dotychczas obowiązujący *Plan* nowym dokumentem. Nowy *Plan transportowy* został podany do publicznej wiadomości poprzez m. in. umieszczenie go na stronie http://zdum-tomaszowmaz.bip.eur.pl. Zawierał on nowe cele oraz determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego, charakterystykę istniejącej sieci komunikacyjnej, plany, źródła i formy finansowania oraz rozwiązania zawarte w sporządzonym w 2019 r. *AKK* dotyczące braku konieczności zakupu autobusów zeroemisyjnych z jednoczesnym wskazaniem planowanych zelektryfikowanych linii autobusowych oraz geograficznego położenia infrastruktury ładowania taboru elektrycznego gdyby Miasto zdecydowało się jednak na ich zakup.

---

[41] Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z 2015 r. poz. 2308.

[42] Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z 2019 r. poz. 1271.

[43] Zgodnie z AKK 2019 elektryfikacji podlegałyby: w pierwszej kolejności linie 8 i 9, z podstawową stacją ładowania szybkiego na pętli „Dworzec PKS/PKP" oraz uzupełniającą w zajezdni MZK w Tomaszowie Mazowieckim; w drugiej kolejności – linia 7, z ewentualnym dodatkowym stanowiskiem ładowania szybkiego na pętli „Dworzec PKS/PKP"; w trzeciej kolejności – linia 4, korzystająca z dodatkowego stanowiska ładowania na pętli „Zawadzka"; w czwartej kolejności – linia 1, korzystająca z wcześniej wybudowanej stacji ładowania na pętlach „ Dworzec PKS/PKP" i „Zawadzka".

[44] Na podstawie umowy nr NAG.272.2.10.2020.

[45] Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z 2020 r. poz. 7024.

Po przeprowadzonej ponownej *AKK* w 2021 r. Miasto nie zaktualizowało obowiązującego *Planu transportowego* w zakresie wskazania linii komunikacyjnych, które zgodnie z nową analizą zaplanowano do ewentualnej elektryfikacji[46].

Prezydent wyjaśnił, że aktualizacja *Planu transportowego* zaplanowana jest po zakończeniu remontu drogi wojewódzkiej nr 713 w odcinku ulic od Mireckiego, aż po ul. Opoczyńską i przeprowadzeniu badań przepływu pasażerów na rzeczywistych liniach komunikacji miejskiej i na tej podstawie wprowadzonego nowego rozkładu jazdy. Powyższe działania pokierowane są przestrzeganiem zasady wynikającej z przepisów o finansach publicznych, aby wydatkowanie środków publicznych następowało w sposób celowy.

(akta kontroli str. 1093-1330)

1.2.7. Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w Gminie – Miasto Tomaszów Mazowiecki, zgodnie z art. 8 *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*[47], wykonywał w badanym okresie Prezydent Miasta Tomaszowa Mazowieckiego, poprzez jednostkę budżetową Miasta – ZDiUM. Gmina – Miasto Tomaszów Mazowiecki była także organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze miasta i gminy Wolbórz w powiecie piotrkowskim, gmin Inowłódz, Lubochnia, Ujazd w powiecie tomaszowskim – w zakresie określonym w zawartych porozumieniach międzygminnych. W latach 2018-2022 (I połowa) usługi przewozowe w Tomaszowie Mazowieckim i w okolicznych gminach realizowane były przez jednego operatora – Miejski Zakład Komunikacyjny w Tomaszowie Mazowieckim Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością[48], realizującego przewozy na podstawie umowy wykonawczej[49] zawartej 31 grudnia 2013 r. na okres 15 lat, tj. do 31 grudnia 2028 r. Jedynym udziałowcem MZK była Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki.

W taborze komunikacji miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego nie było autobusów zeroemisyjnych[50].

W latach 2016-2017 Gmina oraz MZK zakupiły odpowiednio 20 i pięć szt. fabrycznie nowych niskoemisyjnych, niskopodłogowych, miejskich autobusów hybrydowych na potrzeby transportu w Tomaszowie Mazowieckim. Zakupy zrealizowane zostały w ramach dwóch projektów:

- *Zakup niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Tomaszowie Mazowieckim* – przez Miasto;
- *Niskoemisyjne autobusy hybrydowe wraz z zapleczem technicznym do ich obsługi elementami nowoczesnego systemu transportu zbiorowego w Tomaszowie Mazowieckim* – przez MZK.

Obydwa projekty pozyskały dofinansowanie ze środków pomocowych Unii Europejskiej w ramach RPO WŁ na lata 2014-2020. Zakupione przez Miasto

[46] Zgonie z nową analizą, do ewentualnej elektryfikacji zaplanowano: w pierwszej kolejności – linię 8, ze stacją ładowania na pętli Białobrzegi wraz z wskazaniem wydłużenia wszystkich kursów tej linii do pętli, aby umożliwić doładowanie każdego pojazdu; w drugiej kolejności linie uzupełniające 1, 7, 9, ze stacją ładowania szybkiego na pętli przy Dworcu PKS/PKP, w miarę potrzeb z dwoma stanowiskami do ładowania autobusów; w trzeciej kolejności – linia 4, korzystająca z stacji ładowania, zainstalowanej na jednej z pętli: Zawadzka, Brzustówka albo Modrzewskiego – Niebieskie Źródła, w zależności od możliwości instalacji urządzeń.

[47] Dz. U. z 2022 r. poz. 1343. Dalej: uoptz.

[48] Dalej: MZK lub Spółka.

[49] Nr WDG.272.1.3.2013, przedłużonej aneksem nr 9 z 22 grudnia2016 r.

[50] Obie AKK nie wykazały przewagi korzyści nad kosztami z tytułu wprowadzenia do eksploatacji pojazdów bezemisyjnych.

autobusy w dniu 20 grudnia 2017 r. zostały przekazane MZK w formie aportu[51] na podwyższenie kapitału zakładowego.
Wraz z włączeniem do ruchu z dniem 1 stycznia 2018 r. autobusów hybrydowych, Tomaszów Mazowiecki na podstawie *uchwały nr LI/455/2017 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 28 września 2017 r.*[52] *w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w Tomaszowie Mazowieckim*, wprowadził możliwość bezpłatnego podróżowania. Do darmowych przejazdów uprawnieni byli mieszkańcy Tomaszowa Mazowieckiego na postawie „Tomaszowskiej Karty Mieszkańca", a także osoby zamieszkujące teren gminy wiejskiej Tomaszowa Mazowieckiego posiadający „Tomaszowską Kartę Komunikacyjną". W wyniku powyższych zmian odnotowano ponad dwukrotny wzrost liczby pasażerów, porównując rok 2019 do 2015 r[53].
Na 1 stycznia 2018 r. MZK dysponował 58 autobusami, z czego w ciągu roku 22 najbardziej wyeksploatowane zlikwidowano, a pięć autobusów użytkowanych dotychczas na podstawie leasingu zakupiono i przyjęło do ewidencji środków trwałych. Ostatecznie na początku 2019 r. MZK posiadało 41 autobusów. W trakcie 2019 r. Spółka wycofała z eksploatacji kolejne trzy autobusy, a w kolejnym roku - jeden. W tym czasie MZK nie kupowało autobusów. Wg stanu na 1 stycznia 2022 r., park taborowy składał się z 37 autobusów wykorzystywanych do świadczenia przewozów na sieci tomaszowskiej komunikacji miejskiej. W 68% były to niskopodłogowe autobusy hybrydowe marki Solaris Urbino 12 Hybrid (25 szt.) wyprodukowane w 2017 r., a pozostałe 12 (32% taboru) stanowiły pojazdy z lat 1995-2006. Wszystkie autobusy wyposażone były w silniki spalinowe zasilane olejem napędowym. Średni wiek autobusów w 2022 r. wynosił 11 lat.

(akta kontroli str.837-981)

1.2.8. W latach 2018-2021 obowiązki Miasta w zakresie sprawozdawczości, o której mowa w art. 38 uoe realizował ZDiUM. W przekazywanych do Ministerstwa informacjach za lata 2017-2020, ZDiUM wykazywał wyłącznie dane dotyczące floty pojazdów w odniesieniu do realizowanych zadań własnych oraz pojazdów komunikacji miejskiej. W dniu 28 stycznia 2022 r. Ministerstwo Klimatu i Środowiska w odpowiedzi na przekazane przez ZDiUM sprawozdanie za 2021 r. wskazało, że sprawozdanie jest niekompletne i Gmina powinna przekazać łączną informację zebraną od wszystkich podmiotów realizujących zadania publiczne Gminy na formularzu przekazanym przez Ministerstwo w dniu 11 stycznia 2022 r.
UM zrealizował powyższy obowiązek sprawozdawczy w dniu 17 marca 2022 r., tj. po terminie określonym w art. 38 uoe. Przesłana informacja była jednak niekompletna oraz zawierała błędy w zakresie przypisania poszczególnych zadań do sposobu ich realizacji oraz w zakresie ilości użytkowanej floty pojazdów za 2021 r. przez poszczególne podmioty realizujące zadania. Więcej informacji w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str.1017-1092, 1304-1330)

---

[51] Na podstawie zarządzenia Nr 420/2017 Prezydenta Miasta Tomaszowa Mazowieckiego w sprawie wniesienia wkładu niepieniężnego (aportu) do MZK w TM Sp. z o.o.
[52] Łódzk. z 2017 r. poz. 4348; zm.: Łódzk. z 2018 r. poz. 180, z 2019 r. poz. 3279 oraz z 2020 r. poz. 6910, zastąpiona uchwałą Nr LII/397/2021 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 16 grudnia 2021 r. (Łódzk. z 2022 r. poz. 6).
[53] Dane uzyskane na podstawie opracowanego w 2020 r. „Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Tomaszowie Mazowieckim".

1.2.9. W okresie objętym kontrolą na terenie Gminy nie ustanowiono strefy czystego transportu, Urząd Miasta nie podejmował również prób jej utworzenia. Jak wyjaśnił Zastępca Prezydenta Miasta, wprowadzenie na terenie Gminy strefy czystego transportu wiązać się mogło z ingerencją w prawo własności. Na mocy postanowień ewentualnej uchwały wprowadza się ograniczenia w swobodzie poruszania się dopuszczonymi prawnie do ruchu pojazdami samochodowymi, których cechą charakterystyczną jest to, iż są napędzane "tradycyjnymi" paliwami. Jak wynika z przepisów, celem wprowadzenia strefy czystego transportu w gminie jest przeciwdziałanie niekorzystnemu oddziaływaniu emisji na zdrowie ludzi i środowisko. Przyjąć więc należy, że uchwała o jej ustanowieniu może zostać przyjęta wyłącznie w gminach, gdzie stwierdzone zostało zagrożenie dla zdrowia ludzi i środowiska np. wywołane natężeniem ruchu samochodowego.

(akta kontroli str.1317-1330)

1.2.10. Tomaszów Mazowiecki jako gmina licząca poniżej 100 tys. mieszkańców nie była zobligowana na podstawie art. 60 ust. uoe, do zapewnienia punktów ładowania samochodów elektrycznych czy też punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG). W okresie objętym kontrolą na terenie Miasta nie było takich punktów.

Pismem z dnia 13 października 2017 r. ZDiUM zwróciło się do PGE Dystrybucja S.A. Oddział Łódź (dalej: PGE) o informacje na temat lokalizacji sieci elektroenergetycznych pozwalających na przyłączenie punktów ładowania pojazdów transportu zbiorowego o mocy 200 kW, 400 kW oraz 800 kW. Miasto wskazało jako optymalne te sieci, które znajdują się w pobliżu pętli i zajezdni autobusowych MZK oraz na Placu Kościuszki. W odpowiedzi PGE poinformowało, że nie ma aktualnie możliwości przyłączeniowych z istniejących stacji transformatorowych znajdujących się w pobliżu wskazanych miejsc. PGE poinformowało również, że Miasto może złożyć wniosek o określenie warunków przyłączenia, a termin realizacji w przypadku rozbudowy istniejącej sieci elektroenergetycznej wyniesie 18 miesięcy. W okresie objętym kontrolą Miasto nie występowało do PGE z ww. wnioskiem.

Pismem z dnia 29 marca 2018 r. PGE Dystrybucja S.A. Oddział Łódź zwróciło się do UM z prośbą o zaplanowanie lokalizacji trzech ogólnodostępnych punktów (stacji) ładowania pojazdów energią elektryczną oraz ich mocy. W dniu 3 kwietnia 2018 r. Łódzki Urząd Wojewódzki przekazał m.in. Prezydentom Miast analogiczne pismo do powyższego jednak w tym przypadku nadawcą był PGE Dystrybucja S.A. Oddział Skarżysko-Kamienna. W odpowiedzi na obydwa pisma, UM wskazał trzy miejsca w Tomaszowie Mazowieckim na ulicach: Zachodniej[54], Dworcowej[55] oraz PCK[56] do umiejscowienia stacji o mocy 22 kW zasilających samochody elektryczne. Dla realizacji powyższych planów, w dniu 6 grudnia 2019 r. na podstawie zarządzenia nr 492/2019 Prezydent Miasta zarządził wydzierżawienie dwóch nieruchomości położonych przy Placu Kościuszki i ul. Strzeleckiej z przeznaczeniem na montaż urządzeń do ładowania pojazdów elektrycznych z towarzyszącymi miejscami postojowymi. Zmiana lokalizacji punktów ładowania wynikała ze zwiększenia dostępności infrastruktury parkingowej oraz możliwości mocy energetycznej ze strony PGE. W ślad za zarządzeniem Prezydenta, w dniu 6 marca 2020 r. Gmina zawarła z PGE

[54] Działka nr 255 obręb 9.
[55] Działka nr 1/7 obręb 3.
[56] Działka nr 662 obręb 13.

Nowa Energia Sp. z o.o. umowę dzierżawy[57] powyższych dwóch nieruchomości, w celu montażu urządzeń do ładowania pojazdów elektrycznych z towarzyszącymi miejscami postojowymi wraz z wykonaniem odpowiedniego dojazdu do stacji oraz wykonaniem przyłącza stacji do elektroenergetycznej sieci zasilającej poprzez realizację niezbędnych prac budowlano-przyłączeniowych oraz zarządzania stacją ładowania pojazdów elektrycznych. W dniu 27 sierpnia 2020 r. na prośbę PGE Nowa Energia Sp. z o.o. nastąpiło rozwiązanie zawartej umowy. Powyższe, Spółka tłumaczyła optymalizacją swojej działalności w obszarze elektromobilności, w ramach której zakończono procesy inwestycyjne związane z rozwojem sieci infrastruktury. Na wydzierżawionym terenie nie dokonano żadnych prac inwestycyjnych.

(akta kontroli str.649-668, 1304-1330)

W odniesieniu do problemów związanych z realizacją obowiązków dot. elektromobilności, Prezydent Miasta wskazał, że największą barierą były wysokie koszty zakupu i eksploatacji autobusów elektrycznych, które były niewspółmiernie wysokie do kosztów eksploatacji autobusów hybrydowych, w tym koszty ubezpieczenia takich pojazdów. Specyfiką działalności spółki komunikacyjnej jest to, iż autobusy są eksploatowane w godzinach, w których jest największa produkcja energii ze źródeł odnawialnych, ładowanie ich może nastąpić w godzinach nocnych, gdy produkcja energii z OZE jest minimalna. Wszystkie zwiększone koszty związane z eksploatacją autobusów elektrycznych Gmina zobowiązana byłaby pokryć z dochodów własnych, jak również środków mieszkańców. Zarówno w pierwszym, jak i drugim przypadku działanie takie w obecnej sytuacji gospodarczo-ekonomicznej jest nieuzasadnione. Uwagę należy zwrócić również na ograniczone możliwości eksploatacji autobusów elektrycznych w czasie dużych mrozów, gdzie w wielu miastach dochodziło do sytuacji, w których takie autobusy nie mogły być eksploatowane w tym czasie. Gmina będzie w stanie prowadzić inwestycje w szerokorozumianą elektromobilność dopiero, gdy czynniki ekonomiczne będą na tyle korzystne by proces ten nie spoczywał wyłącznie na barkach mieszkańców. Gmina w sposób ciągły analizuje rynek w zakresie oferty zakupu, m.in. śmieciarek elektrycznych, zamiatarek, czy pojazdów asenizacyjnych. Dostępność na rynku tego typu pojazdów jest znacząco ograniczona. Jednocześnie pojazdy oferowane na rynku nie spełniają w pełni funkcjonalności ze względu na krótki zasięg czy bardzo duże koszty eksploatacji. Wysokie koszty zakupu i bardzo wysokie koszty eksploatacji pojazdów mają szczególny wpływ na wysokość opłat za odpady komunalne wnoszonych przez mieszkańców, które już dzisiaj są znaczącym obciążeniem dla obywateli.

(akta kontroli str.1304-1330)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

1. Miasto, sporządziło pierwszą analizę, o której mowa w art. 37 ust. 1 uoe, tj. analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu (...) w dniu 31 stycznia 2019 r. tj. z opóźnieniem wynoszącym 31 dni w stosunku do terminu określonego w art. 72 uoe.
   Prezydent Miasta wyjaśnił, że podpisanie protokołu odbioru projektu *AKK* z wykonawcą tego dokumentu w dniu 14 grudnia 2018 r. było jednoznaczne z dopełnieniem obowiązku wynikającego z przywołanego artykułu. Umowa dotyczyła przygotowania i opracowania projektu *AKK*. W związku z okresem końca roku (okresem zamykającym rok budżetowy oraz okresem

[57] Nr WGN.6845.30.2019.

przedświątecznym), zamawiający, czyli ZDiUM, w porozumieniu z Prezydentem Miasta Tomaszowa Mazowieckiego, zdecydował się na przeprowadzenie konsultacji społecznych z początkiem 2019 roku. Przeprowadzenie konsultacji leżało w gestii zamawiającego, a nie wykonawcy. Po zakończeniu konsultacji, czyli po dniu 24 stycznia 2019 roku, wykonawca zdecydował się grzecznościowo na umieszczenie w *AKK* informacji o udziale społeczeństwa. Zamawiający mógł tego dokonać samodzielnie, jednakże wykonawca chciał być autorem całego dokumentu. Stąd w dokumentacji zamawiającego drugi protokół odbioru z dnia 31 stycznia 2019 roku potwierdzający uwzględnienie w *AKK* uwag wniesionych podczas konsultacji społecznych.

(akta kontroli str.410-515, 1304-1316)

NIK wskazuje, że zgodnie z treścią umowy zawartej z wykonawcą opracowanie będące jej przedmiotem, przyjęte protokołem w dniu 14 grudnia 2018 r. było jedynie projektem dokumentu. Projekt AKK uzyskał walor dokumentu o którym mowa wart. 37 ust. 1 uoe, najwcześniej po przeprowadzeniu konsultacji społecznych i rozpatrzeniu zgłoszonych uwag i wniosków, zgodnie z przepisami ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku, tj. w dniu 31 stycznia 2019 r. Z tym też momentem można było mówić o sporządzeniu dokumentu, o którym mowa w art. 37 uoe.

2. Gmina wbrew obowiązkowi określonemu w art. 37 ust. 4 uoe przekazała dokument AKK 2021, o którym mowa w art. 37 ust. 1 uoe, Ministrowi Klimatu i Środowiska w dniu 9 lutego 2022 r. tj. po upływie 3 miesięcy i 4 dni po jego przyjęciu (5 listopada 2021 r.), w sytuacji gdy dokument ten zgodnie z ww. przepisem winien zostać przekazany właściwemu Ministrowi niezwłocznie po jego sporządzeniu.

   Prezydent Miasta wyjaśnił, że listopad i grudzień 2021 roku były dla ZDiUM okresem wzmożonej pracy. Koniec roku jest okresem przeprowadzania dużej ilości postępowań na kolejny rok budżetowy, a styczeń był natomiast miesiącem sprawozdawczym. Nadmienił, że w Dziale Komunikacji i Targowisk Miejskich zatrudnione były dwie osoby, z czego jedna dodatkowo zajmowała się zamówieniami publicznymi w ZDiUM. Po wykonaniu przez pracowników wszystkich czynności terminowych przesłano do Ministerstwa informację o przyjęciu *AKK*. Przepisy uoe wskazują na obowiązek przekazania analizy niezwłocznie po jej sporządzeniu. Nie ma w ustawie terminu ostatecznego. Pracownicy działu wykonali przekazanie *AKK 2021* po zakończeniu działań określonych ścisłymi terminami.

   (akta kontroli str. 516-640, 1304-1316)

   NIK wskazuje, że zgodnie z orzecznictwem sądów, określenie "niezwłocznie" oznacza działanie bez zbędnej zwłoki, termin realny w okolicznościach danego miejsca i czasu. Dokonanie czynności przekazania *AKK* powinno nastąpić zatem w możliwie najkrótszym terminie od jego sporządzenia. Przekazanie ww. dokumentu po upływie ponad 3 miesięcy po jego sporządzeniu nie może być uznane za niezwłoczne w rozumieniu przepisu art. 37 ust. 4 uoe.

3. Gmina wbrew obowiązkowi wynikającemu z art. 43 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku nie podała do publicznej wiadomości informacji, o przyjęciu w dniu 31 stycznia 2019 r. oraz 5 listopada 2021 r. analiz *kosztów i* korzyści *związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych (...) dla miasta Tomaszowa Mazowieckiego* i o możliwościach zapoznania się z ich 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.

Prezydent Miasta wyjaśnił że, nie miał on obowiązku publikacji „przyjętej" analizy. AKK jest dokumentem tworzonym na potrzeby JST, zaś uoe jest w tym przypadku regulacją szczególną w stosunku do ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku.

(akta kontroli str.1304-1316)

NIK wskazuje, że odesłanie zawarte w art. 37 ust. 3 uoe dotyczyło wszystkich przepisów działu III rozdziału 1 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku w tym również do przepisu art. 43 nakładającego na jst obowiązek podania do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu analizy kosztów i korzyści (...).

4. Miasto, wbrew obowiązkowi określonemu w art. 10 w zw. z art. 14 uoptz, w związku z aktualizacją planu transportowego[58] nie ogłosiło ww. informacji w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty. W konsekwencji powyższego osoby zainteresowane nie posiadały informacji o miejscu wyłożenia projektu planu transportowego oraz formie, miejscu i terminie składania opinii dotyczących tego projektu i tym samym zostały pozbawione możliwości zgłoszenie opinii do ww. aktualizacji oraz ich rozpatrzenia w sposób przewidziany w art. 10 ust. 2 uoptz.

   Wyjaśniając przyczyny powyższego, Prezydent Miasta stwierdził, że aktualizacja *Planu transportowego*, dotyczyła zapisów objętych konsultacjami społecznymi w ramach *AKK 2019*. Wprowadzenie aktualizacji bez przeprowadzenia kolejnych konsultacji podyktowane było koniecznością przyjęcia *Planu transportowego* w terminie do 22 litego 2019 r. tj. zgodnie z wymogami wynikającymi z art. 80 w związku z art. 59 uoe. Ponadto aktualizacja *Planu transportowego* była niezbędna do pilnego przedłożenia wraz z dokumentacją w związku z aplikowaniem Gminy o środki z Unii Europejskiej.

   (akta kontroli str.1317-1330)

5. Miasto realizowało obowiązki informacyjne określone w art. 38 uoe, w nieprawidłowy sposób tj.:

   - w sprawozdaniach za lata 2017-2020 nie zawarto danych dot. liczby pojazdów wykorzystywanych przez jednostki podległe UM oraz pozostałe podmioty realizujące zadania publiczne w ramach zlecenia lub powierzenia ich przez Miasto. W ww. sprawozdaniu zawarto jedynie informacje o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów w odniesieniu do pojazdów użytkowanych wyłącznie w ZDiUM, zasobach MZK oraz Urzędzie Miasta w Tomaszowie Mazowieckim.
   - sprawozdanie za 2021 r. było niekompletne oraz zawierało błędy w zakresie przypisania poszczególnych zadań do sposobu ich realizacji oraz w ilości użytkowanej floty pojazdów przez poszczególne podmioty realizujące zadania. W sprawozdaniu w pozycji dotyczącej całkowitej liczby pojazdów samochodowych we flocie Urzędu wykazano dwa zamiast trzech samochodów, a przy realizacji zadań: ładu przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska i przyrody oraz gospodarki wodnej; edukacji publicznej; utrzymania gminnych obiektów i urządzeń użyteczności publicznej oraz obiektów administracyjnych; promocji gminy - nie wykazano pojazdów

[58] Przyjętego uchwałą nr V/53/2019 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 14 lutego 2019 r.

samochodowych podczas gdy do realizacji tych zadań użytkowane były dwa pojazdy samochodowe.

W trakcie trwania kontroli Urząd przekazał do Ministerstwa Klimatu i Środowiska skorygowane sprawozdanie za rok 2021;

– ww. sprawozdanie za 2021 r. przekazano Ministerstwu Klimatu i Środowiska dopiero w dniu 17 marca 2022 r. tj. z opóźnieniem wynoszącym 45 dni w stosunku do terminu określonego w ww. przepisie,

Prezydent wyjaśnił, że dotychczas obowiązki w zakresie ww. sprawozdań wypełniał ZDiUM. Nie mniej jednak z uwagi na rozbieżności w interpretacji przepisów ustawy i stanowisko wyrażone przez przedstawicieli Ministerstwa okazało się, iż przedmiotowe sprawozdanie winno zawierać w sobie skumulowane dane ze wszystkich jednostek zarówno podległych w sposób bezpośredni jak i pośredni Prezydentowi Miasta, ale także zewnętrznych podmiotów, którym powierzono lub zlecono realizację zadań własnych Gminy. Tymczasem ZDiUM w dotychczas przedkładanych sprawozdaniach przekazywał jedynie dane dotyczące floty pojazdów w odniesieniu do realizowanych zadań własnych oraz pojazdów komunikacji miejskiej. W związku z koniecznością skumulowania danych ze wszystkich jednostek podległych Gminie Miasto Tomaszów Mazowiecki, Wydział Rozwoju, Inwestycji i Klimatu UM wystąpił do wszystkich podległych podmiotów o przekazanie wymaganych danych niezbędnych dla opracowania ww. sprawozdania, a następnie niezwłocznie w formie zbiorczej przekazał je do Ministerstwa Energii drogą elektroniczną.

(akta kontroli str. 1017-1092, 1304-1330)

NIK wskazuje, że 11 stycznia 2022 r. Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska skierował do JST pismo[59] przypominające o obowiązku przekazania sprawozdawczości do 31 stycznia każdego roku wraz z załączonymi gotowymi formularzami. W tym samym piśmie Ministerstwo zachęcało do kontaktu w celu omówienia wszelkich wątpliwości w zakresie sprawozdawczości oraz w przypadku wystąpienia takiej potrzeby, wyrażało chęć zorganizowania spotkania lub cyklu spotkań dedykowanych sprawozdawczości z realizacji obowiązków wynikających z uoe. Ponadto, w dniu 20 stycznia 2022 r. Ministerstwo Klimatu i Środowiska opracowało oraz udostępniło na stronie internetowej www.gov.pl/web/klimat/sprawozdania Prezentację z webinarium, zawierającą m.in. odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania. Jedno z pytań brzmiało: *Czy Gmina składa jedno sprawozdanie całościowe za wszystkie jednostki podległe/spółki czy każdy podmiot składa odrębne sprawozdanie?* W swojej odpowiedzi Ministerstwo nie pozostawiło wątpliwości interpretacyjnych w zakresie składania łącznej sprawozdawczości. W dniu 28 stycznia 2022 r. pracownik Ministerstwa poinformował Kierownika Działu Komunikacji i Targowisk Miejskich ZDiUM, że sprawozdania, które ZDiUM składa nie spełniają obowiązku JST, o którym mowa w art. 38 uoe, a zatem Gmina miała możliwość przekazania łącznego sprawozdania w obowiązującym terminie.

6. Od dnia 1 stycznia 2022 r. wbrew obowiązkowi wynikającemu z art. 68 ust. 3 uoe:

   – Urząd nie wymagał, w ramach postępowań prowadzonych w trybie *pzp*, od wykonawców realizujących zadania publiczne, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 uoe - 10% udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca

[59] Sygn. DEG-ZWE.0310.2.2022.JD z 11 stycznia 2022 r.

1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, używanych przy wykonywaniu tych zadań.

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że powyższe wynikało w głównej mierze z problematycznej wykładni interpretacyjnej przepisów. Ponadto, w dobie ograniczeń finansowych budżetów samorządów, w tym Tomaszowa Mazowieckiego, które wynikają m in. z sytuacji pandemicznej i trudnych do przewidzenia skutków kryzysu gospodarczego, istnieje duże ryzyko niewywiązania się z nałożonych na samorządy wymogów związanych z przepisami wskazanej ustawy. Na uwadze należy mieć także trudną sytuację podmiotów realizujących ww. zadania. Dodatkowe obciążenia finansowe, które przedsiębiorstwa musiałyby ponieść, w celu wypełnienia wymogu określonego w ustawie, zdecydowanie pogorszyłyby ich sytuację finansową. Zastępca Prezydenta podkreślił w swoich wyjaśnieniach, że ani przepisy uoe ani też ustawa *pzp* czy akty wykonawcze, nie regulują i wskazują w jaki sposób zamawiający zobowiązani są weryfikować wykonawców pod kątem spełnienia wymogów. Nie wydaje się, aby stosownie do treści przepisów *pzp*, możliwe było ukształtowanie warunków udziału w postępowaniu w taki sposób, aby wykonawca posiadał odpowiedni procent pojazdów elektrycznych lub gazowych. Powyższe dotyczy także kryteriów oceny ofert. Innymi słowy trudno jednak znaleźć podstawę prawną do tego, aby ta okoliczność mogła zostać ustalona jeszcze na etapie przetargu, a co więcej – aby udział odpowiednich pojazdów we flocie wykonawcy mógł stanowić podstawę do tego, aby wybrać konkretnego wykonawcę. Szczególnego wymiaru nabiera powyższe w kontekście konieczności angażowania do realizacji inwestycji sprzętu specjalistycznego zarówno budowlanego jak i drogowego, który w zasadzie jest nieosiągalny na rynku pojazdów spełniających wymogi uoe. Zastępca Prezydenta wskazał, obowiązek ten będzie realizowany w ramach kolejnych planowanych postepowań, w których wymagany będzie udział pojazdów spełniających wymogi uoe.

– Prezydent Miasta nie podjął skutecznych działań w celu zapewnienia 10% udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym przy realizacji zadań publicznych przez ZDiUM będącym miejską jednostką organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, która do wykonywania zadań statutowych wykorzystywała 12 pojazdów napędzanych olejem napędowym, benzyną bezołowiową oraz gazem LPG.

Zastępca Prezydenta Miasta wyjaśnił, że dostępność pojazdów specjalistycznych elektrycznych, jak i innych zasilanych alternatywnymi paliwami na rynku krajowym była i w zasadzie do chwili obecnej jest znikoma, a czas oczekiwania na nowe pojazdy tego typu sięgał nawet 12 miesięcy. Z uwagi na sytuację makroekonomiczną, szalejąca inflację wzrost kosztów obsługi kredytów w wyniku wzrostu stóp procentowych i niepewność rynku w tym zakresie w chwili obecnej zakup elektrycznych pojazdów specjalistycznych mimo preferencyjnych warunków ich finansowania ze środków krajowych staje się ekonomicznie nieuzasadniony. Zastępca Prezydenta Miasta dodał, że w celu realizacji obowiązków wynikających z powyższych przepisów, w 2023 roku Miasto planuje zakup pojazdu elektrycznego na potrzeby ZDiUM.

(akta kontroli str. 982-1016, 1317-1333, 1350)

7. Prezydent Miasta nie powołał interdyscyplinarnego *Zespołu ds. Elektromobilności*, o którym mowa w pkt 6.1.7.przyjętej w dniu 22 czerwca 2020 r. *Strategii Rozwoju Elektromobilności dla miasta Tomaszowa Mazowieckiego.*
Zastępca Prezydenta wyjaśnił, że niepowołanie *Zespołu* zaraz po przyjęciu *Strategii* wynikało z niepewnej sytuacji w Polsce wynikającej z wprowadzenia stanu epidemii i przedłużającym się lockdownem. Powołanie *Zespołu* w tym czasie było więc utrudnione, gdyż powinien on stale współpracować w zakresie realizacji zadań z Urzędem, jednostkami organizacyjnymi oraz spółkami miejskimi oraz monitorować wdrażanie elektromobilności. Ponadto w 2021 r. przeprowadzono aktualizację *Analizy kosztów i korzyści*. W związku z podjętą przez Prezydenta Miasta decyzją o zleceniu wykonania badań marketingowych przepływu pasażerów komunikacji miejskiej w miesiącu wrześniu 2022 roku oraz na podstawie uzyskanych wyników opracowania nowego rozkładu jazdy powołanie interdyscyplinarnego *Zespołu* nastąpi w listopadzie 2022 r. W tym okresie również zostaną podjęte decyzje o przesunięciu środków finansowych koniecznych do realizacji zakładanych celów *Strategii*. W związku z powyższym wcześniejsze powołanie *Zespołu* nie byłoby skuteczne bez określenia zadań inwestycyjnych oraz planowanej przebudowy linii komunikacyjnych w Tomaszowie Mazowieckim.

(akta kontroli str.196-357, 1317-1330)

NIK wskazuje że Strategia określała zarówno działania inwestycyjne jak i lokalizację i wybór linii autobusowych transportu publicznego i punktów ładowania. Ponadto zdiagnozowano w niej ryzyka m.in. niedostatecznego poziomu finansów Miasta w procesie inwestycyjnym czy też wysokie ceny taboru elektrycznego i zasilającego. To właśnie zadaniem Zespołu, miało być przeciwdziałanie występującym rodzajom ryzyka poprzez działania korygujące i zapobiegawcze. Niepowołanie Zespołu stanowi brak realizacji obowiązku wynikającego z ww. dokumentu strategicznego Miasta, przyjętego uchwałą Rady Miejskiej.

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

NIK zwraca uwagę na konieczność:

1. Rzetelnej i terminowej realizacji obowiązków informacyjnych i sprawozdawczych w zakresie elektromobilności.
2. Wprowadzenia w ramach realizacji zadań publicznych wymogu wykorzystywania min. 10% udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych używanych przy wykonywaniu tych zadań, w zakresie wymaganym przepisem art. 68 ust. 3 uoe.

Wnioski

1. Podanie do publicznej wiadomości treści AKK 2019 i AKK 2021.
2. Realizacja zadania określonego w *Strategii rozwoju elektromobilności* w zakresie powołania Zespołu ds. Elektromobilności.

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 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i 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.

Łódź, 22 września 2022 r.

Kontroler
Magdalena Walicka - Bąk
gł. specjalista kontroli państwowej

podpis

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

podpis