



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Katowicach

LKA.410.017.05.2022

Pani Anna Hetman  
Prezydent Miasta Jastrzębia Zdrój  
Urząd Miasta w Jastrzębiu Zdroju  
Al. Józefa Piłsudskiego 60

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta w Jastrzębiu Zdroju <sup>1</sup> al. Józefa Piłsudskiego 60, 44-335 Jastrzębie Zdrój
Kierownik jednostki kontrolowanej	Anna Hetman, Prezydent Miasta <sup>2</sup> , od 2014 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Prawidłowość realizacji obowiązków w zakresie elektromobilności.
Okres objęty kontrolą	2018-2022 (I połowa)
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art.2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>3</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontroler	Piotr Jużków, starszy inspektor k.p., upoważnienie do kontroli nr LKA/125/2022 z 22 czerwca 2022 r.

(akta kontroli str.1)

---

<sup>1</sup> Zwany dalej: „Urzędem”.

<sup>2</sup> Zwana dalej: „Prezydentem”.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 623, zwana dalej: „ustawą o NIK”.

## II. Ocena ogólna<sup>4</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą w budżecie Jastrzębia-Zdroju nie zapewniono środków finansowych w wysokości umożliwiającej prawidłową realizację zadań z zakresu elektromobilności. W efekcie od 1 stycznia 2022 r. nie zapewniono wymaganego 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów Urzędu. Po wejściu w życie ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych<sup>5</sup> Prezydent poinformowała dyrektorów jednostek organizacyjnych i naczelników wydziałów Urzędu o konieczności jej stosowania oraz zapewniła finansowanie dla sporządzenia w 2018 roku *Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej na terenie Miasta autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych*<sup>6</sup> oraz jej aktualizacji w 2021 roku. Łączne koszty związane z tymi działaniami w tym okresie wyniosły 34,5 tys. zł.

W latach 2020-2022 Miasto terminowo, tj. do 31 stycznia danego roku, składało ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu informację o liczbie pojazdów oraz liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych na dzień 31 grudnia roku poprzedniego. Natomiast w 2019 r. informację tę złożono z 245 dniowym opóźnieniem, a zawarte w niej dane nie odnosiły się do stanu na 31 grudnia 2018 r., lecz do stanu na dzień jej wysłania, tj. 3 października 2019 r.

Miasto, ze względu na liczbę mieszkańców nie podlegało wymogom określonym w art. 60 ust. 1 uoe w zakresie obowiązku stworzenia odpowiedniej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania samochodów elektrycznych, w efekcie czego na jego terenie działały tylko dwie stacje umożliwiające tego typu usługę. Wprawdzie w 2018 r. Miasto wydzierżawiło przedsiębiorcy grunty pod budowę dwóch niekomercyjnych parkingów wraz ze stacjami ładowania samochodów elektrycznych, jednakże na tych terenach udało się utworzyć tylko jedną z nich. Druga taka stacja powstała na terenach należących do przedsiębiorcy.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego

### OBSZAR

Opis stanu faktycznego

### Prawidłowość realizacji zadań w zakresie elektromobilności

1. W okresie objętym kontrolą Urząd zaplanował na realizację zadań z zakresu elektromobilności środki w łącznej wysokości 34,5 tys. zł, w tym 22 tys. zł w 2018 r. z przeznaczeniem na opracowanie *„Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej na terenie Miasta autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych”* oraz 12,5 tys. zł w 2021 r. na jej aktualizację.

(akta kontroli str.112,150)

W okresie objętym kontrolą Miasto było członkiem MZK, któremu przekazało zadania z zakresu organizacji komunikacji autobusowej, obejmujące również zapewnienie odpowiedniej liczby autobusów zeroemisyjnych. Z tego względu Miasto nie występowało o dofinansowanie zadań z zakresu elektromobilności, w tym np. na zakup samochodów elektrycznych i autobusów zeroemisyjnych. Wprawdzie Miasto

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

<sup>5</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 1083 ze zm., zwana dalej: „uo”.

<sup>6</sup> Zwana dalej: „AKK”.

w 2021 roku zadeklarowało w piśmie<sup>7</sup> do Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodnej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska oraz w piśmie<sup>8</sup> do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, wsparcie MZK w staraniach o zakup pięciu autobusów zeroemisyjnych, deklarując między innymi podjęcie starań mających na celu zabezpieczenie środków na ten zakup, jednak ani w 2021 r. ani w 2022 r. do takiego zakupu nie doszło. Podkreślić przy tym należy, że w budżecie Miasta na rok 2022 nie zabezpieczono środków na ten cel.

(akta kontroli str.111,113-114,186)

2. W latach 2018-2022 (I półrocze) w ewidencji środków trwałych Urzędu znajdowało się od 9 do 19 pojazdów samochodowych<sup>9</sup>. Żaden z tych pojazdów nie posiadał jednak napędu elektrycznego lub gazowego. Sześć pojazdów wykorzystywała Straż Miejska<sup>10</sup>, a trzy pozostałe pojazdy wykorzystywał Wydział Organizacyjny Urzędu.

Tym samym Urząd nie zapewnił dziesięcioprocentowego udziału samochodów elektrycznych w posiadanej przez Urząd flocie, o którym mowa w art. 68 ust. 2 w zw. z art. 35 ust. 1 uoe. Zagadnienie to opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str.159)

3. W okresie objętym kontrolą Urząd nie dokonywał zakupu elektrycznych pojazdów samochodowych.

(akta kontroli str.162)

4. W okresie objętym kontrolą Miasto nie było zobowiązane do składania Ministrowi Infrastruktury Informacji na podstawie art. 68c uoe o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b uoe, tj. o pojazdach elektrycznych, napędzanych wodorem i innymi paliwami alternatywnymi, z uwagi na niedokonywanie ww. zamówień.

(akta kontroli str.112)

5. Urząd wprowadził w 2021 r. we wzorach dokumentów zamówień publicznych zapisy, zgodnie z którymi potencjalni wykonawcy mieli obowiązek złożenia zamawiającemu oświadczenia o dostosowaniu floty pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu umowy do wymagań art. 68 ust. 3 uoe, lub że używana do realizacji zamówienia liczba pojazdów nie wymaga zastosowania pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym. Zobowiązano też wykonawców do złożenia w tej sprawie oświadczeń przed zawarciem umowy, ale także w czasie jej trwania, każdorazowo po wystawieniu faktury. Wprowadzono także możliwość naliczania kar umownych z tytułu niespełnienia przez wykonawcę wymogów wynikających z art. 68 ust. 3 uoe. Pracownicy wydziałów odpowiedzialnych za nadzór nad realizacją danego zamówienia byli uprawnieni do kontroli wykonawcy pod kątem wywiązywania się przez niego z ww. obowiązków. Kary umowne z tego tytułu można było naliczyć w przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że wykonawca nie zapewnił wymaganego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem przy realizacji danego zadania lub w sytuacji nieprzedłożenia przez wykonawcę wraz z fakturą odpowiedniego oświadczenia w tym zakresie.

W okresie objętym kontrolą Urząd nie przeprowadzał jednak kontroli prawdziwości składanych przez wykonawców oświadczeń ani kontroli wypełniania przez

<sup>7</sup> Pismo Ob.-III.7242.6.2021 z 25 maja 2021 r.

<sup>8</sup> Pismo Ob.-III.7242.23.2021 z 14 grudnia 2021 r.

<sup>9</sup> Według stanu na 1 stycznia kolejnych lat odpowiednio: 16, 17, 19, 14 i 9. Według stanu na dzień 30 czerwca 2022 r. Urząd dysponował 9 samochodami.

<sup>10</sup> Straż Miejska była organizacyjnie jednym z wydziałów Urzędu.

wykonawców zobowiązań w opisanym wyżej zakresie. Nie wystąpił także przypadek niezłożenia ww. oświadczenia przez wykonawcę.

(akta kontroli str.151)

W 2022 r. Miasto zleciło, z zastosowaniem ustawy z 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych<sup>11</sup> realizację dwóch<sup>12</sup> zadań publicznych, przy wykonywaniu których wykonawca zobowiązał się do wykorzystywania pojazdów napędzanych gazem i złożył w tym zakresie stosowne oświadczenie. Prezydent wyjaśniła, iż na naradach z dyrektorami jednostek organizacyjnych i naczelnikami wydziałów informowała o obowiązku stosowania się do przepisów uoe, w tym do wymogów dotyczących postępowań przetargowych.

(akta kontroli str.151-155)

6. W 2018 r. Miasto zleciło<sup>13</sup> firmie zewnętrznej sporządzenie AKK, tj. analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywano wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powodował emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych.

Sporządzona w 2018 r. AKK, zawierała wszystkie elementy określone w art. 37 ust. 2 uoe, tj. analizę finansowo-ekonomiczną, oszacowanie efektów środowiskowych związanych z emisją substancji szkodliwych dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi oraz analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wycenę kosztów związanych z emisją szkodliwych substancji. Analiza ta wskazywała na korzyści wynikające z zastosowania autobusów zeroemisyjnych w zakresie oddziaływania na środowisko, jednak ze względu na uwarunkowania rynkowe oraz koszty zakupu i eksploatacji autobusów zeroemisyjnych, AKK wykazała, że działanie takie nie było uzasadnione ekonomicznie.

Aktualizacja AKK sporządzona w 2021 r., po ponownym przeliczeniu efektów i kosztów związanych z potencjalnym zakupem i wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych nie doprowadziła do zmiany wniosków dotyczących braku zasadności ekonomicznej takiej inwestycji.

Zarówno AKK z 2018 r., jak i jej aktualizacja z 2021 r., była - zgodnie z art. 37 ust. 3 uoe - przedmiotem konsultacji społecznych, o których Urząd informował na tablicach informacyjnych w siedzibie Urzędu w dniach 14 listopada do 4 grudnia 2018 r. oraz 29 listopada do 19 grudnia 2021 r., a także na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu. Ani do AKK, ani do jej aktualizacji nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski. Zarówno analizę, jak i jej aktualizację Urząd przesłał - zgodnie z art. 37 ust. 4 uoe - niezwłocznie po jej sporządzeniu ministrom właściwym do spraw energii, gospodarki i klimatu.

(akta kontroli str. 2-106)

7. Miasto było członkiem MZK, do którego zadań - jako organizatora komunikacji na terenie jego działalności - należało uchwalenie i aktualizacja *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*<sup>14</sup>. W okresie objętym kontrolą, obowiązywał plan przyjęty uchwałą nr 3/VI/2013 Zgromadzenia Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu Zdroju<sup>15</sup>, przy czym ze względu na nieplanowanie przez Miasto uruchomienia linii komunikacyjnych, na których przewidywano wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych

<sup>11</sup> Dz.U. z 2022 r. poz. 1710 ze zm.

<sup>12</sup> Zadanie w zakresie letniego i zimowego utrzymania dróg oraz odbieranie i zagospodarowanie odpadów komunalnych z nieruchomości

<sup>13</sup> W drodze przetargu.

<sup>14</sup> Zwany dalej: „Planem”.

<sup>15</sup> Dziennik Urzędowy Województwa Śląskiego z 2013 r., poz. 6338.

gazem ziemnym, plan ten nie wymagał aktualizacji ze względu na wejście w życie uoe. Sporządzone przez Miasto w 2018 r. AKK oraz jej aktualizacja z 2021 r. również nie wykazała konieczności dostosowania sporządzonego przez MZK Planu do jej wyników. Z tego też względu Miasto nie występowało do MZK o aktualizację ww. planu. Odnosząc się do tego stanu, Prezydent wskazała, że: *MZK - jako organizator komunikacji na terenie Miasta - nie zdecydował się na aktualizację planu transportowego, ponieważ zamierza zlecić opracowanie nowego planu transportowego dla MZK.*

(akta kontroli str.149, 186)

**8.** Miasto nie podjęło działań mających na celu zapewnienie, od 1 stycznia 2022 r. świadczenia usługi komunikacji miejskiej z wymaganym, co najmniej 10% udziałem autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem w użytkowanej flocie autobusów komunikacji miejskiej. Według stanu na 30 czerwca 2022 r. MZK dysponował 46 autobusami, przy czym wszystkie zasilane były olejem napędowym. Podkreślić jednak należy, że zgodnie z art. 37 ust. 5 uoe, w oparciu o wyniki AKK wskazujące na brak korzyści z wykorzystywania autobusów zeroemisyjnych, Miasto nie miało obowiązku podejmowania działań mających na celu zapewnienie przez MZK wymaganego art. 36 ust. 1 uoe udziału takich autobusów we flocie obsługującej komunikację miejską.

(akta kontroli str. 79-80, 162)

**9.** W 2019 r. Urząd przekazał z opóźnieniem ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu informacje, o której mowa w art. 38 uoe, w zakresie udziału procentowego pojazdów elektrycznych bądź napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów. Zagadnienie to opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. W pozostałych latach objętych kontrolą informację tę przekazano terminowo.

(akta kontroli str. 161)

**10.** W okresie objętym kontrolą na terenie Jastrzębia Zdroju nie ustanowiono stref czystego transportu oraz nie planowano podjęcia prac w tym zakresie. Prezydent wyjaśniła, że: *na terenie Jastrzębia Zdroju nie zostały utworzone strefy czystego transportu z uwagi na zaprojektowanie układu architektonicznego i komunikacyjnego miasta, w sposób zapobiegający tworzeniu się korków. Brak ściśle wyodrębnionego centrum, np. w postaci rynku czy też starej zabudowy miejskiej, nie powodowało konieczności ograniczenia emisji do powietrza w określonych częściach Miasta i tym samym ograniczenia ruchu samochodowego.*

W 2021 r. uchwałą Rady Miasta<sup>16</sup> wprowadzono zerową stawkę opłaty za parkowanie w strefach płatnego parkowania dla pojazdów elektrycznych, które zostały zaopatrzone w stosowną kartę parkingową.

(akta kontroli str.111,186)

**11.** W okresie objętym kontrolą liczba osób zamieszkałych na terenie Jastrzębia Zdroju nie przekraczała 100 000 mieszkańców<sup>17</sup> i z tego względu, Miasto nie było obowiązane do uruchomienia na swoim terenie odpowiedniej liczby punktów ładowania w ogólnodostępnych stacjach (art. 60 ust. 1 uoe). W efekcie na terenie Jastrzębia Zdroju znajdowały się dwie<sup>18</sup> należące do prywatnych firm ogólnodostępne stacje z łącznie pięcioma punktami ładowania. Jedna z nich znajdowała się przy ul. Piłsudskiego na terenie należącym do Miasta.

<sup>16</sup> Uchwała Nr XIII.162.2021 w sprawie parkowania samochodów na drogach publicznych oraz wysokość opłat pobieranych z tego tytułu na terenie Miasta Jastrzębie Zdrój.

<sup>17</sup> Wynosiła około 83 tys. osób.

<sup>18</sup> <http://elektromobilni.pl/stacje-ladowania/> Jedna przy Al. Jana Pawła II – 3 punkty ładowania, a druga przy ul. Wrocławskiej / Piłsudskiego – 2 punkty ładowania.

Dnia 27 lipca 2018 roku Miasto zawarło umowę z przedsiębiorcą, na podstawie której Miasto wydzierżawiło temu przedsiębiorcy dwie nieruchomości<sup>19</sup> z przeznaczeniem pod niekomercyjne parkingi wraz z ogólnodostępnymi stacjami ładowania, w rozumieniu art. 2 pkt 6 uoe. Przedsiębiorca nie zbudował jednak żadnej stacji ładowania, a ponadto nie płacił czynszu dzierżawnego w wyznaczonym w umowie terminie, w efekcie czego powstały zaległości. W związku z tym Miasto rozwiązało umowę dzierżawy i wezwało do zapłaty zaległych należności. Wszczęte też zostało postępowanie egzekucyjne, które zakończyło się 23 marca 2022 r. zajęciem wierzytelności z rachunku bankowego ww. przedsiębiorcy<sup>20</sup>.

W styczniu 2020 r. Miasto zawarło z kolejnym przedsiębiorcą umowę<sup>21</sup> dzierżawy jednej z ww. działek<sup>22</sup>, w efekcie czego udało się na niej utworzyć niekomercyjny parking wraz z ogólnodostępną stacją ładowania, w której zlokalizowano dwa punkty ładowania.

(akta kontroli str.111)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. W okresie od 1 stycznia 2022 r. do zakończenia kontroli we flocie pojazdów Urzędu znajdowało się 9 pojazdów samochodowych, przy czym żaden z tych pojazdów nie posiadał napędu elektrycznego. Tym samym, Urząd nie zapewnił określonego w art. 68 ust. 2 w zw. z art. 35 ust. 1 uoe, dziesięcioprocentowego udziału pojazdów samochodowych elektrycznych we flocie jaką dysponował.

Na pytanie skierowane do Prezydenta Miasta o przyczyny niezapewnienia ww. udziału pojazdów elektrycznych we flocie Urzędu, II Zastępca Prezydenta Miasta odpowiedział: „W wyniku przeprowadzonej analizy 3 samochodów służbowych będących na stanie Wydziału Organizacyjnego informuje, iż ich obecny stan techniczny oceniany jest jako dobry i bardzo dobry. Podczas oceny brano pod uwagę obecne koszty utrzymania, spalanie, ubezpieczenie a także częstotliwość wyjazdów samochodów w teren. Wydział Organizacyjny Referat Gospodarczy prowadzi tylko obsługę transportową w zakresie przewozu osób tj. pracowników i dokumentów na potrzeby Urzędu. Obecna ilość posiadanych pojazdów jest wystarczająca do realizacji określonych zadań. W związku z powyższym zasadnym jest utrzymanie obecnego stanu 3 samochodów bez konieczności wydatkowania środków publicznych na zakup pojazdu elektrycznego.

NIK nie podziela argumentacji zawartej w powyższych wyjaśnieniach. Wskazany powyżej przepis w żaden sposób nie uzależniał bowiem konieczności wprowadzenia odpowiedniego udziału samochodów elektrycznych we flocie Urzędu od tego, czy posiadana dotychczas flota pojazdów jest w dobrym, czy złym stanie technicznym. Zwłaszcza, że wskazana w wyjaśnieniach analiza powinna dotyczyć nie tylko trzech pojazdów wykorzystywanych przez Wydział Organizacyjny, lecz również sześciu pojazdów wykorzystywanych przez Straż Miejską. Za powyższą nieprawidłowość odpowiada Prezydent Miasta, bowiem to na nim - jako kierowniku Urzędu obsługującego jednostkę samorządu terytorialnego - należało zapewnienie zgodnego z art. 68 ust. 2 w zw. z art. 35 ust. 1 uoe udziału procentowego samochodów elektrycznych we flocie Urzędu.

(akta kontroli str.131-133,161)

2. W 2019 r. Urząd niezgodnie z art. 38 uoe sporządził i przekazał ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu

<sup>19</sup> Oznaczone w ewidencji gruntów i budynków jako działki 398/2 obręb Jastrzębie Miasto oraz 1745/81 obręb Jastrzębie Zdrój.

<sup>20</sup> 281,56 zł należności głównej i 61,42 zł odsetek.

<sup>21</sup> Umową nr M.6845/2020.D.U z 25 stycznia 2020 r

<sup>22</sup> Nr 398/2 obręb Jastrzębie Miasto.

informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie Urzędu, służących realizacji zadań publicznych gminy. Zgodnie z tym przepisem informacja taka powinna zostać sporządzona według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. i przekazana do 31 stycznia 2019 r. Tymczasem, informację tę sporządzono według stanu na 3 października 2019 r. i tego samego dnia – a więc 245 dni po terminie – przesłano do właściwych ministerstw. Podkreślić przy tym należy, że jej sporządzenie związane było bezpośrednio z koniecznością udzielenia przez Urząd odpowiedzi na pismo Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK<sup>23</sup> z dnia 27 września 2019 r., w którym przekazano zapytanie w tej sprawie.

Naczelnik Wydziału Spraw Obywatelskich i Komunikacji Urzędu, który podpisał się pod ww. informacją, wyjaśnił, że opóźnienie wynikało z przeoczenia tego obowiązku sprawozdawczego<sup>24</sup> oraz z natłoku innych obowiązków służbowych.

(akta kontroli str.164)

## IV. Wniosek

Wniosek

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK wnosi o podjęcie działań mających na celu zapewnienie odpowiedniego procentowego udziału pojazdów elektrycznych we flocie Urzędu.

## 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 Katowicach. 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  
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 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.

Katowice, dnia 14 października 2022 r.

**Kontroler**  
**Piotr Jużków**  
starszy inspektor kp.

**Najwyższa Izba Kontroli**  
**Delegatura w Katowicach**

<sup>23</sup> Pismo z dnia 27 września 2019 r., z terminem odpowiedzi 5 października 2019 r.

<sup>24</sup> Wprowadzono go od 2019 r.