



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA.410.017.01.2022

Pan
Tomasz Bednarek
Prezes Zarządu
Wojewódzkiego Funduszu
Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
w Katowicach
ul. Plebiscytowa nr 19
40- 035 Katowice

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

PI/22/070 Finansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach ¹ , ul. Plebiscytowa nr 19, 40-035 Katowice.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Tomasz Bednarek – Prezes Zarządu Funduszu od 17 kwietnia 2018 r. ²
Zakres przedmiotowy kontroli	Zapewnienie właściwego wsparcia finansowego przedsięwzięć z zakresu elektromobilności.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2022 (I połowa), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresem, 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 Katowicach
Kontroler	Andrzej Pakuła - główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/164/2022 z 4 sierpnia 2022 r.

(akta kontroli str.1 i 8)

¹ Zwanym dalej „Funduszem” lub „WFOŚiGW”.

² Poprzednio w okresie objętym kontrolą Prezesem Zarządu był od 18 grudnia 2014 r. do 16 kwietnia 2018 r. Andrzej Pilot.

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

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia zapewnienie przez Fundusz w latach 2018-2022 (I półrocze) wsparcia finansowego przedsięwzięć z zakresu elektromobilności.

W badanym okresie przedsięwzięcia takie realizowane były przez Fundusz w ramach działalności przeznaczonej na ochronę atmosfery i skupiały się na dofinansowaniu zakupu przez Policję i Wojewódzką Inspekcję Transportu Drogowego oznakowanych pojazdów służących przeprowadzaniu kontroli bezpieczeństwa z napędem hybrydowym lub elektrycznych. W wyniku realizacji tego programu Fundusz dofinansował zakup 115 takich pojazdów, w tym 114 z napędem hybrydowym i jednego z napędem elektrycznym oraz przyznał w 2022 r. dofinansowanie na zakup kolejnych 30 pojazdów hybrydowych dla Wojewódzkiej Komendy Policji w Katowicach.

Składane wnioski o dofinansowanie zadań z zakresu elektromobilności Fundusz rozpatrywał zgodnie z przyjętymi w WFOŚiGW zasadami, a w zawieranych z beneficjentami umowach prawidłowo zabezpieczał interes Funduszu. WFOŚiGW w okresie objętym kontrolą prowadził rzetelny nadzór nad realizacją dofinansowania oraz - rzetelnie weryfikował osiągnięcie przez beneficjentów zakładanych efektów ekologicznych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Prawidłowość planowania, rozdysponowania i przyznawania środków na zadania z zakresu elektromobilności

Opis stanu faktycznego

1. W okresie objętym kontrolą Fundusz finansował realizację czterech programów priorytetowych z zakresu elektromobilności⁵:

1. w latach 2018-2022 *Wymianę autobusów komunikacji miejskiej na autobusy zeroemisyjne oraz pojazdów używanych jako pojazdy uprzywilejowane lub pojazdów służących przeprowadzaniu kontroli bezpieczeństwa, z wprowadzeniem do eksploatacji pojazdów z napędem hybrydowym lub elektrycznym*⁶;
2. w latach 2019-2021 *Budowę infrastruktury ładowania drogowego transportu samochodowego oraz wymianę przez osoby prawne pojazdów samochodowych na pojazdy elektryczne*⁷;
3. *Budowę infrastruktury ładowania drogowego transportu samochodowego*⁸
4. *Zakup samochodów elektrycznych*⁹.

Wnioski o dofinansowanie w formie dotacji lub preferowanych pożyczek w ramach ww. programów priorytetowych mogły składać wszelkie podmioty, za wyjątkiem osób

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

⁵ Zgodnie z zatwierdzonymi przez Radę Nadzorczą WFOŚiGW na poszczególne lata w badanym okresie Listami przedsięwzięć priorytetowych planowanych do dofinansowania ze środków Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach, zwanych dalej „Listami priorytetowymi”.

⁶ Kierunek OA 1.7 na Listach priorytetowych na lata 2018-2022.

⁷ Kierunki OA 1.10 na Liście priorytetowym na 2019 r. i OA 1.9 na Listach priorytetowych na 2020 r. i 2021 r.

⁸ Kierunek OA 1.9 na Liście priorytetowym na 2022 r.

⁹ Kierunek OA 1.10 na Liście priorytetowym na 2022 r.

fizycznych, chyba że zadanie było związane z prowadzoną przez te osoby działalnością gospodarczą.

Powyższe programy przewidziane były do realizacji przez Fundusz w ramach działalności przeznaczonej na ochronę atmosfery. Na ich realizację zaplanowano wydatkowanie ze środków statutowych w latach 2018-2022¹⁰ łącznej kwoty 1 222 304 tys. zł, z czego 264 706 tys. zł na 2018 r., 218 056 tys. zł na 2019 r., 265 089 tys. zł na 2020 r., 214 537 tys. zł na 2021 r. i 259 916 tys. zł na 2022 r.

W ramach ww. kwoty przyjęto, że 1 146 300 tys. zł¹¹ stanowiąc będą pożyczki, 64 522 tys. zł¹² stanowiąc będą dotacje, a 11 482 tys. zł¹³ wynosić będzie kwota przekazana państwowym jednostkom budżetowym¹⁴, która w całości miała pochodzić z rezerwy celowej budżetu państwa. Grupami docelowymi beneficjentów tych środków, w ramach ww. przedsięwzięć, były PJB i podmioty gospodarcze¹⁵.

W związku z brakiem wniosków lub rezygnacją podmiotów z zawarcia umowy na pożyczki ze środków Funduszu w okresie objętym kontrolą całość przekazywanego przez Fundusz dofinansowania w ramach realizowanych programów priorytetowych z zakresu elektromobilności, przekazywanych była ze środków z rezerwy celowej budżetu państwa.

(akta kontroli str. 29 i 54-71)

Dyrektor Biura i Dyrektor Ekonomiczny Funduszu wyjaśnili, że: *rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2010 r. w sprawie gospodarki finansowej Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej (Dz. U z 2010 r. Nr 226, poz. 1479) nie obliuguje do rozdzielania wydatków na poszczególne kierunki, czy szczegółowe cele w ramach tych kierunków (wymagające jedynie wykazania wysokości środków stanowiących nieprzekraczalny limit wydatkowania w różnych formach bezzwrotnego dofinansowania).*

Wskazali też, że: *Fundusz określił jednak wysokości i formy dofinansowania na poszczególne kierunki swojej działalności w danym roku¹⁶, w tym m.in. na ochronę atmosfery (w ramach której realizowane były zadania związane z elektromobilnością).*

Brak wprowadzenia bardziej szczegółowego podziału planowanych do wydatkowania środków na poszczególne cele w ramach danego kierunku działalności Funduszu, ww. dyrektorzy wyjaśnili potrzebą elastycznego reagowania Funduszu na potrzeby podmiotów z województwa śląskiego w zakresie korzystania ze środków Funduszu w ramach poszczególnych kierunków. Powyższe uzasadnili brakiem konieczności zmian *Planu działalności Funduszu* na dany rok, w przypadku zmiany w trakcie roku wysokości łącznych kwot wnioskowanych dofinansowań na poszczególne cele, w ramach przyjętych kierunków działalności Funduszu.

(akta kontroli str. 30-32)

Nabór wniosków do realizacji w ramach czterech ww. przedsięwzięć z zakresu elektromobilności realizowany był - tak jak dla wszystkich innych przedsięwzięć realizowanych przez WFOŚiGW z zakresu ochrony atmosfery - w sposób ciągły.

¹⁰ Bez środków przeznaczonych na programy SMOG STOP i Czyste powietrze dedykowane dla osób fizycznych.

¹¹ Odpowiednio: 240 000 tys. zł w 2018 r., 196 000 tys. zł w 2019 r., 250 100 tys. zł w 2020 r., 210 100 tys. zł w 2021 r. i 250 100 tys. zł w 2022 r.

¹² Odpowiednio: 20 895 tys. zł w 2018 r., 19 850 tys. zł w 2019 r., 13 000 tys. zł w 2020 r., 3 500 tys. zł w 2021 r. i 7 277 tys. zł w 2022 r.

¹³ Odpowiednio: 3 811 tys. zł w 2018 r., 2 206 tys. zł w 2019 r., 1 989 tys. zł w 2020 r., 937 tys. zł w 2021 r. i 2 539 tys. zł w 2022 r.

¹⁴ Zwanych dalej: „PJB”.

¹⁵ Z grona tego wykluczono osoby fizyczne.

¹⁶ W Kierunkach wydatkowania środków finansowych Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki w Katowicach przyjętych na lata objęte kontrolą.

Zasada ta nie dotyczyła jednak wniosków państwowych jednostek budżetowych, które składały wnioski do 15 lutego roku poprzedzającego planowane dofinansowanie.

Zasady udzielania dofinansowania ze środków WFOŚiGW¹⁷ w okresie objętym kontrolą ustalone zostały uchwałami Rady Nadzorczej Funduszu¹⁸. Regulowano w nich m.in.:

- zasady udzielania pożyczek, w tym: podstawy dofinansowania¹⁹, wysokość dofinansowania, oprocentowanie, warunki spłaty i warunki dodatkowe,
- zasady udzielania dotacji, w tym: podstawy udzielenia dotacji, zakres dofinansowania, wysokości dofinansowania, dodatkowe preferencje i warunki dodatkowe,
- zasady umarzania części pożyczek, w tym: warunków umarzania pożyczek, wysokość umorzenia, procedury umarzania i warunki dodatkowe,
- procedury rozpatrywania wniosków i podejmowania decyzji, w tym: wzory wniosków, terminy ich składania, rejestracja wniosków, komunikacja z wnioskodawcami, uchwały o dofinansowaniu i utrata mocy takich uchwał,
- ogólne warunki zawierania umów, wypłat i rozliczania środków, w tym: podstawy udzielania dofinansowania, zawarcia umów, wypłaty i rozliczenia środków oraz obowiązki beneficjentów.

W przypadku przedsięwzięć z zakresu elektromobilności dofinansowanie udzielane przez Fundusz mogło być udzielane²⁰ w formie dotacji²¹ w wysokości do 50% kosztów kwalifikowanych zakupu lub preferencyjnych pożyczek²² w wysokości do 90% kosztów kwalifikowanych zadania. W przypadku łączenia dotacji i pożyczki łączna wysokość dofinansowania jednego zadania nie mogła przekraczać 90% takich kosztów. W przypadku dofinansowania w formie preferencyjnych pożyczek, wielkość dofinansowania uzależniona była od uzyskanych efektów ekologicznych i możliwości finansowych Funduszu²³.

(akta kontroli str. 72-197)

W okresie objętym kontrolą wysokość udziału dofinansowania w kosztach kwalifikowanych realizacji zadań ustalona była w *Instrukcji wyliczania wysokości i struktury dofinansowania dla zadań inwestycyjnych z zakresu ochrony atmosfery*²⁴. Wysokość dotacji dotyczących zakupu pojazdów z napędem hybrydowym lub elektrycznym, używanych jako pojazdy uprzywilejowane lub pojazdów służących przeprowadzaniu kontroli bezpieczeństwa - według ww. Instrukcji IO-7.01/01 - do 4 kwietnia 2019 r. ustalana była indywidualnie przez organ Funduszu na podstawie stanowiska weryfikującego i oceniającego wnioski Zespołu Ochrony Atmosfery i Powierzchni Ziemi WFOŚiGW²⁵.

¹⁷ Zwane dalej: *Zasadami dofinansowania*.

¹⁸ Zwanej dalej: „Rada Nadzorcza” odpowiednio uchwałami: nr 148/2017 z 10 maja 2017 r., nr 120/2018 z 25 kwietnia 2018 r., nr 397/2018 z 19 grudnia 2018 r., nr 260/2019 z 26 września 2019 r., nr 96/2020 z 16 kwietnia 2020 r., nr 350/2020 z 18 grudnia 2020 r. i nr 11/2022 z 21 stycznia 2022 r.

¹⁹ Kosztów kwalifikowanych.

²⁰ Zgodnie z zasadami udzielania dotacji określonymi w ww. w tablicach 1 i 2 *Zasad dofinansowania*

²¹ Wyłącznie realizacja zadania zakupu pojazdów z napędem hybrydowym lub elektrycznym, używanych jako pojazdy uprzywilejowane lub pojazdy służące przeprowadzaniu kontroli bezpieczeństwa.

²² Pozostałe zadania z zakresu elektromobilności, tj. budowa infrastruktury ładowania drogowego transportu samochodowego oraz wymiana przez osoby prawne pojazdów samochodowych na pojazdy elektryczne.

²³ Zgodnie z zasadami udzielania dotacji określonymi w tablicach 2 pkt 1.2.1 *Zasad dofinansowania*.

²⁴ Instrukcja zintegrowanego systemu zarządzania jakością i środowiskowego IO-7.01/01, zatwierdzona przez Prezesa (edycje od nr 22 do 30 odpowiednio od 4 stycznia 2018 r. do 11 stycznia 2022 r.), zwanej dalej: „Instrukcja IO-7.01/01”.

²⁵ Zwany dalej: *Zespołem OA*.

Od 5 kwietnia 2019 r. wysokość dotacji do zakupu pojazdów kategorii M1 lub N1²⁶ została uzależniona od konstrukcji napędu takich pojazdów. Wysokość dofinansowania wynosiła więc:

- do 30% kosztów kwalifikowanych dla pojazdów zasilanych wyłącznie energią elektryczną,
- do 25% kosztów kwalifikowanych zakupu pojazdów napędem hybrydowym, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania,
- do 20% kosztów kwalifikowanych zakupu pojazdów z napędem hybrydowym, w którym energia elektryczna nie jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania.

(akta kontroli str. 198-295)

Dyrektor Biura i Dyrektor Ekonomiczny Funduszu wyjaśnili, że z punktu widzenia wydatkowania środków oraz sytuacji na rynku przyjęte do 5 kwietnia 2019 r. ww. rozwiązania w zakresie ustalania wskaźnika wysokości udzielanych dotacji na zakup pojazdów z napędem hybrydowym lub elektrycznym, używanych jako pojazdy uprzywilejowane lub pojazdów służących przeprowadzaniu kontroli bezpieczeństwa były wystarczające. Według tych wyjaśnień zmiana tych zasad spowodowana była rozwojem rozwiązań technicznych w zakresie zasilania samochodów hybrydowych i elektrycznych oraz przepisami ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych²⁷.

Brak odrębnie opracowanych zasad udzielania dofinansowania w przypadku pozostałych programów priorytetowych dotyczących elektromobilności, tj. *Budowa infrastruktury ładowania drogowego transportu samochodowego, Zakup samochodów elektrycznych oraz Wymiana autobusów komunikacji miejskiej na autobusy zeroemisyjne*, ww. dyrektorzy uzasadniali planami udzielania dofinansowania na te cele wyłącznie w formie pożyczek, co ich zdaniem nie wymagało ustalania odrębnych zasad do obowiązujących zasad mających zastosowanie przy dofinansowaniu zadań z zakresu ochrony atmosfery.

(akta kontroli str. 33-34)

2. W okresie objętym kontrolą WFOŚiGW nie ustalił dla realizowanych zadań wspierających elektromobilność innych niż stosowane przy ocenie zadań z zakresu ochrony atmosfery zasad i wskaźników w zakresie planowanych i osiągniętych efektów ekologicznych.

Dyrektor Biura i Dyrektor Ekonomiczny Funduszu wyjaśnili, że w zakresie priorytetowych kierunków dofinansowania obejmujących ochronę atmosfery, w tym przedsięwzięć wspierających elektromobilność, ustawodawca nie przewidział obowiązku przyjmowania wielkości efektów ekologicznych zaplanowanych do osiągnięcia w danym roku dla poszczególnych celów operacyjnych, priorytetowych kierunków dofinansowania. Wskazali też, że ich zdaniem praktycznie niemożliwe było ustalenie przez Fundusz minimalnych wymiarów zaplanowanych do osiągnięcia efektów ekologicznych, z uwagi na różnorodność, liczbę, zakres i wielkości zadań zawartych we wnioskach o dofinansowanie, a ich przyjęcie na określonym poziomie obarczone byłoby wielokrotnie niedoszacowaniem lub przeszacowaniem założeń. Wskazali również, że wymiar efektu ekologicznego osiąganego w danym roku, wykazywany jest w rocznych sprawozdaniach z działalności Funduszu, w tym w zakresie ochrony atmosfery.

(akta kontroli str. 34-37)

²⁶ Zgodnie z rozporządzeniem Komisji Unii Europejskiej nr 678/2011 z 14 lipca 2011 r.

²⁷ Dz.U. z 2021 r. poz. 110, ze zm.

3. W latach objętych kontrolą WFOŚiGW publikował na swojej stronie internetowej (www.wfosigw.katowice.pl)²⁸ informacje nt. wdrażanych programów dotyczących elektromobilności. Podawano tam m.in. listę przedsięwzięć priorytetowych planowanych do dofinansowania ze środków Funduszu na poszczególne lata, zasady udzielania dofinansowania ze środków Funduszu, regulamin naboru wniosków z zakresu ochrony atmosfery i ochrony przed hałasem wraz ze wzorami wniosków o dofinansowanie.

Dyrektor Biura i Dyrektor Ekonomiczny Funduszu wyjaśnili ponadto, że informacje o pełnej ofercie finansowej Funduszu, w tym w zakresie elektromobilności, przekazywane są na wszystkich szkoleniach i wydarzeniach promocyjnych prowadzonych przez Zespół Doradztwa Energetycznego Funduszu. Według tych wyjaśnień, w latach 2018-2022 (do 19 września) Fundusz przeprowadził łącznie 59 takich działań, w tym: 19 szkoleń dla kandydatów na gminnych energetyków, 30 konferencji i 13 innych wydarzeń.

(akta kontroli str. 7 i 38)

4. W okresie objętym kontrolą Fundusz rozpatrzył dziewięć wniosków o dofinansowanie zadań związanych z elektromobilnością. Osiem²⁹ wniosków dotyczyło przyznania dofinansowania przedsięwzięć związanych z wymianą pojazdów używanych jako pojazdy uprzywilejowane lub pojazdów służących przeprowadzaniu kontroli bezpieczeństwa z wprowadzeniem do eksploatacji pojazdów z napędem hybrydowym lub elektrycznym (dwa wnioski z 2017 r.³⁰, cztery z 2018 r., dwa z 2019 r. i jeden z 2020 r.) oraz jeden wniosek z 2020 r. dotyczący wymiany przez osobę prawną spalinowego pojazdu samochodowego na pojazd elektryczny. Spośród ww. dziewięciu wniosków, WFOŚiGW wydał pozytywne decyzje o udzieleniu dofinansowania w siedmiu przypadkach³¹, z czego do zakończenia kontroli zawarł umowy o dofinansowaniu zadań w czterech z nich³². W dwóch przypadkach podmioty składające wnioski, mimo otrzymania pozytywnej decyzji, zrezygnowały z zawarcia umowy, a w jednym przypadku³³ na dzień zakończenia kontroli umowa była przygotowywana do podpisania.

(akta kontroli str. 27-28 i 42-50)

5. Udział przyznanego dofinansowania w postaci pożyczek i dotacji na zadania z zakresu elektromobilności w ogólnej kwocie dofinansowania przyznanego przez WFOŚiGW na zadania z zakresu ochrony atmosfery w badanym okresie (licząc narastająco) ulegał zmniejszeniu z 0,57% na koniec 2017 r. do 0,36% na koniec I półrocza 2022 r. (za wyjątkiem 2019 r. w którym wyniósł 0,68%)³⁴. Udział dofinansowania udzielonego na te zadania w ogólnej kwocie dofinansowania przekazanego beneficjentom przez WFOŚiGW na zadania z zakresu ochrony atmosfery (licząc narastająco) na koniec lat objętych kontrolą ulegał zwiększeniu

²⁸ W zakładce: Dofinansowanie zadań/Ochrona atmosfery i ochrona przed hałasem.

²⁹ W tym: cztery Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach (zwanej dalej: „WKP”) oraz po jednym Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Katowicach (dalej: „WITD”) i trzech urzędów miast z terenu Województwa Śląskiego dotyczących pojazdów straży miejskich.

³⁰ Wniosek z 14 marca 2017 r. złożony przez WKP, którego efektem było zakończenie postępowania 22 marca 2018 r. i zawarcie umowy na dofinansowanie oraz wniosek z 29 grudnia 2017 r. złożony przez Urząd Miasta Żywiec, w przypadku którego postępowanie zostało zakończone 28 lutego 2018 r. rezygnacją beneficjenta z zawarcia umowy.

³¹ Wszystkich czterech wniosków WKP, wniosku WITD i dwóch urzędów miast.

³² W tym w przypadku trzech wniosków WKP i wniosku WITD.

³³ Wniosek WKP z 14 lutego 2022 r.

³⁴ Przyznanie dofinansowanie (pożyczki i dotację) na zadania z zakresu elektromobilności (narastająco) na koniec lat objętych kontrolą wyniosły odpowiednio: 900 tys. zł na koniec 2017 r., 2 076 tys. zł na koniec 2018 r., 3 846 tys. zł na koniec 2019 r., 3 917 tys. zł na koniec lat 2020 r. i 2021 r. oraz I półrocza 2022 r. wobec łącznej kwoty udzielonego przez WFOŚiGW dofinansowania na koniec ww. lat odpowiednio w wielkościach: 158 964 tys. zł na koniec 2017 r., 370 901 tys. zł na koniec 2018 r., 565 249 tys. zł na koniec 2019 r., 787 072 tys. zł na koniec 2020 r., 1 021 822 tys. zł na koniec 2021 r. oraz 1 082 208 tys. zł na koniec I półrocza 2022 r.

w latach 2017-2019 z 0,54% do 0,66%, a następnie uległ zmniejszeniu do 0,52% na koniec 2020 r. do zaledwie 0,42% na koniec 2021 r. i 0,40% na koniec I półrocza 2022 r.³⁵ W okresie objętym kontrolą oprócz ww. środków udzielonego dofinansowania na elektromobilność, Fundusz nie przyznał dofinansowania na inne zadania dotyczące transportu niskoemisyjnego.

(akta kontroli str. 16-21)

Dyrektor Biura i Dyrektor Ekonomiczny Funduszu wyjaśnili, że tak przyjęty sposób planowania powoduje brak konieczności zmiany *Planu działalności Funduszu* na dany rok, w przypadku zmiany w trakcie roku wysokości łącznych kwot wnioskowanych dofinansowań na poszczególne cele, w ramach przyjętych kierunków działalności Funduszu.

(akta kontroli str. 30-32)

6. W wyniku realizacji w latach objętych kontrolą przedsięwzięcia wymiany pojazdów używanych jako pojazdy uprzywilejowane lub pojazdów służących przeprowadzaniu kontroli bezpieczeństwa, z wprowadzeniem do eksploatacji pojazdów z napędem hybrydowym lub elektrycznym, dofinansowano w latach 2018-2020 wymianę z zakupem:

- 113 oznakowanych pojazdów z napędem hybrydowym³⁶ na potrzeby WKP na łączną kwotę dofinansowania 2 946 tys. zł³⁷
- dwóch oznakowanych pojazdów na potrzeby WITD (w tym jeden z napędem hybrydowym³⁸ i jeden z elektrycznym) na łączną kwotę dofinansowania 70,5 tys. zł, z czego 40,5 tys. zł wyniosło dofinansowanie zakupu pojazdu elektrycznego, a 30,0 tys. zł dofinansowanie zakupu pojazdu hybrydowego.

Powyższe dofinansowania udzielone zostały w wysokościach wynikających z umów zawartych przez WFOŚiGW z WKP³⁹ i WITD⁴⁰. W obydwu przypadkach po przeprowadzonych analizach WFOŚiGW uznał, że określone w umowach zakładane efekty rzeczowe i ekologiczne zostały osiągnięte, co szczegółowo opisane zostało w pkt 13 niniejszego wystąpienia.

W latach objętych kontrolą do Funduszu nie wpłynęły wnioski o dofinansowanie zadań z programów priorytetowych *Wymiana autobusów komunikacji miejskiej na autobusy zeroemisyjne* oraz *Budowa infrastruktury ładowania drogowego transportu samochodowego*. W odniesieniu do programu priorytetowego *Wymiana przez osoby prawne pojazdów samochodowych na pojazdy elektryczne* wpłynął do Funduszu jeden wniosek, lecz został on przez beneficjenta wycofany, z uzasadnieniem, że uzyskanie dotacji w ramach programu *Mój elektryk* (realizowanego przez NFOŚiGW) będzie prostsze i skuteczniejsze.

(akta kontroli str. 22-28)

³⁵ Kwoty przekazane beneficjentom dofinansowania na zadania z zakresu elektromobilności wynosiły odpowiednio: 900 tys. zł na koniec 2017 r., 2 076 tys. zł na koniec 2018 r., 3 546 tys. zł na koniec 2019 r., 3 917 tys. zł na koniec lat 2020 r. i 2021 r. oraz I półrocza 2022 r. wobec łącznej kwoty udzielonego przez WFOŚiGW dofinansowania na koniec ww. lat odpowiednio w wielkościach: 167 803 tys. zł na koniec 2017 r., 356 920 tys. zł na koniec 2018 r., 533 313 tys. zł na koniec 2019 r., 760 126 tys. zł na koniec 2020 r., 934 688 tys. zł na koniec 2021 r. oraz 969 279 tys. zł na koniec I półrocza 2022 r.

³⁶ Bez możliwości podłączenia zewnętrznego źródła zasilania.

³⁷ W tym: w 2018 r. wymianę 43 pojazdów z dofinansowaniem w kwocie 1 176 tys. zł, w 2019 r. wymianę 50 pojazdów z dofinansowaniem w wysokości 1 470 tys. zł i w 2020 r. 20 pojazdów z dofinansowaniem w kwocie 300 tys. zł.

³⁸ W którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, spełniający normę zanieczyszczeń EURO 6 – pojazd hybrydowy plug-in (PHEV).

³⁹ Odpowiednio umowy: nr 15/2018/28/OA/uii/A z 22 marca 2018 r. z aneksem nr1 z 25 maja 2018 r., nr 6/2019/28/OA/uii/A z 11 marca 2019 r. z aneksem nr 1 z 3 lipca 2019 r. oraz 17/2019/28/OA/uii/A z aneksem nr 1 z 15 października 2020 r.

⁴⁰ Umowa nr 8/2020/28/OA/uii/A z 17 marca 2020 r.

7. W latach 2018-2022 (I półrocze) WFOŚiGW wpłynęło łącznie 1 505 wniosków o przyznanie dofinansowania do zadań z zakresu ochrony atmosfery⁴¹. W okresie tym fundusz rozpatrzył dziewięć wniosków dotyczących przedsięwzięć z zakresu elektromobilności⁴². Pięć z tych wniosków uzyskało pozytywną ocenę i zostało przez Zarząd Funduszu przyjętych do udzielenia dofinansowania. W okresie objętym kontrolą (do dnia zakończenia kontroli) WFOŚiGW zawarł cztery umowy na dofinansowanie zadania⁴³, w dwóch przypadkach⁴⁴ potencjalni beneficjenci zrezygnowali z dofinansowania⁴⁵, a w jednym przypadku umowa na dzień zakończenia kontroli była w przygotowaniu⁴⁶.

Z pozostałych wniosków: w jednym przypadku⁴⁷ wniosek pozostał bez rozpatrzenia w związku z nieuzupełnieniem wniosku we wskazanym terminie, a w jednym nastąpiła rezygnacja wnioskodawcy (osoba prawna) z dofinansowania wymiany pojazdu na samochód o napędzie elektrycznym.

(akta kontroli str. 41-50)

Wnioski WKP i WITD złożone zostały w terminie, tj. w pierwszym kwartale roku poprzedzającego rok dofinansowania tych zadań, a pozostałe wnioski w IV kwartale 2017 i 2018 r. (dotyczy wniosków urzędów miast) oraz w maju 2020 r. (wniosek osoby prawnej), tj. w trakcie realizacji przedsięwzięć.

(akta kontroli str. 42-48)

We wszystkich przypadkach Fundusz występował o uzupełnienie składanych wniosków m.in. o uszczegółowienie: przewidywanych efektów ekologicznych, sposobów potwierdzenia osiągnięcia tych efektów, terminów realizacji zadań (w tym zmianę lub uzupełnienie harmonogramów rzeczowo-finansowych), wielkości montażu finansowego zadania z wykazaniem kosztów kwalifikowanych oraz uzupełnieniem wniosku o wymagane załączniki.

Wszystkie wnioski beneficjentów, którym przyznano dofinansowanie⁴⁸ rozpatrzone zostały zgodnie z obowiązującymi w okresach ich procedowania *Zasadami udzielania dofinansowania ze środków WFOŚiGW w Katowicach*⁴⁹. W szczególności każdy wniosek: został złożony na formularzach ustalonych przez Fundusz, został zarejestrowany w rejestrze wniosków, był rozpatrzony przez trzy osoby, które w każdym przypadku opracowały ocenę oraz ją sprawdziły i zaakceptowały. Wszystkie badane wnioski, przed przedłożeniem ich do Rady Nadzorczej Funduszu celem podjęcia ostatecznej decyzji, były akceptowane przez Zarząd WFOŚiGW.

(akta kontroli str. 42-48, 296-320, 350-374, 408-480, 486-518, 530-554, 581-608, 610-635)

8. Fundusz - celem wyeliminowania podwójnego finansowania badanych przedsięwzięć - wymagał każdorazowo od wnioskodawców wykazywania w harmonogramach rzeczowo-finansowych montażu finansowego zadania. W dokumentach tych wnioskodawcy wykazywali koszt zadania ogółem, koszt kwalifikowany zadania, źródła finansowania z określeniem wysokości i udziałów

⁴¹ Za wyjątkiem wniosków dot. programu Czyste powietrze oraz programów finansowanych wyłącznie ze środków NFOŚiGW (Agroenergia, Pilotaż w Pszczynie i Ciepłe mieszkanie).

⁴² Z czego: dwa wnioski z 2017 r., trzy w 2018 r., dwa w 2019 r. oraz po jednym z 2020 r. i z 2022 r.

⁴³ W tym jedną dotyczącą wniosku złożonego w 2017 r.

⁴⁴ Prezydenci Miasta Rybnika i Miasta Raciborza zrezygnowali z zawarcia umów na dofinansowanie wymianę po jednym samochodzie o napędzie hybrydowym dla straży miejskich.

⁴⁵ W jednym przypadku dotyczyło to rozpatrywania wniosku z 2017 r.

⁴⁶ Wniosek WKP z 14 lutego 2022 r. o dofinansowanie wymiany 30 szt. pojazdów na samochody o napędzie hybrydowym, zaakceptowany do realizacji przez Zarząd Funduszu w dniu 8 kwietnia 2022 r.

⁴⁷ Wniosek Urzędu Miejskiego w Żywcu o wymianę dwóch samochodów dla Straży Miejskiej z dofinansowaniem zakupu jednego samochodu o napędzie elektrycznym i jednego o napędzie hybrydowym.

⁴⁸ Siedem z dziewięciu które wpłynęły.

⁴⁹ Określonymi Tablicy nr 6 *Zasad finansowania*.

w kosztach kwalifikowanych. Dodatkowo na etapie rozliczania dofinansowanych zadań Fundusz dokonywał weryfikacji składanych faktur, celem sprawdzenia i weryfikowania źródeł finansowania zadań.

(akta kontroli str. 8, 307, 329, 342, 360, 383, 391, 418, 426, 438, 455, 462, 490, 540, 562, 596, 612, 625)

9. W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły przypadki nieprzyznania dofinansowania pomimo złożenia kompletnych wniosków. Spośród dziewięciu wniosków o dofinansowanie rozpatrywanych przez WFOŚiGW w badanym okresie, w trzech przypadkach⁵⁰ nastąpiła rezygnacja podmiotów występujących o dofinansowanie, w jednym przypadku⁵¹ postępowanie zostało umorzone w związku z niezpełnieniem wniosku o dane wymagane przez Fundusz.

(akta kontroli str. 28, 49-50, 609, 636, 659)

10. W badanych umowach zawartych z beneficjentami na wymianę i zakup samochodów, WFOŚiGW zabezpieczył prawidłowość wydatkowania przekazywanego dofinansowania, poprzez następujące zapisy:

- a) prawo Funduszu do odmowy akceptacji wniosku o uruchomienie środków z rezerwy celowej w razie stwierdzenia naruszenia przez jednostkę naruszeń umowy (w § 10 ust. 3 zawartych umów), poprzez:
 - realizowanie zadania niezgodnie z umową, w tym opóźnień w realizacji zadania w stosunku do harmonogramu rzeczowo-finansowego,
 - niedopełnienie przez jednostkę warunków przekazania dofinansowania na rachunek bieżący dochodów ministra właściwego do spraw środowiska,
 - nieprzedłużenia przez jednostkę wymaganych umową dokumentów,
 - nieusunięcie przez jednostkę stwierdzonych nieprawidłowości w przedkładanych Funduszowi wnioskach o uruchomienie środków z rezerwy celowej lub dokumentach rozliczeniowych.
- b) obowiązek zapłaty przez beneficjenta na rzecz Funduszu - w przypadku rozwiązania umowy lub jej wypowiedzenia przez Fundusz na podstawie Ogólnych warunków zawierania umów i wypłaty środków przez WFOŚiGW - kary umownej w wysokości kwoty przekazanego dofinansowania wraz z odsetkami, liczonymi jak za zaległości podatkowe za okres od dnia następnego po dniu przekazania dofinansowania (w § 10 ust. 8 tych umów),
- c) wskazanie (w § 10 ust. 8 umów), że warunkiem wypłaty przez Fundusz środków beneficjentom jest przedstawienie przed pierwszym wnioskiem o uruchomienie środków z rezerwy celowej przeznaczonej na realizację zadania:
 - harmonogramu rzeczowo – finansowego, sporządzonego po wyborze dostawcy samochodów,
 - świadectwa homologacji pojazdu hybrydowego potwierdzającego emisję spalin na poziomie Euro 6.
- d) określenie terminów składania dokumentów potwierdzających osiągnięcie efektu rzeczowego i efektu ekologicznego, sprawozdań z rozliczenia środków, oznakowania pojazdów zgodnie z *Zasadami oznakowania przedsięwzięć dofinansowanych przez WFOŚiGW w Katowicach* (w § 8 umów) oraz obowiązku utrzymania przez jednostkę przez minimum 5 lat, licząc od dnia osiągnięcia efektu rzeczowego, powstałych w wyniku realizacji dofinansowanych zadań efektów rzeczowych i ekologicznych (w § 5 ust. 2 i 3 umów),
- e) zastrzeżenia prawa do kontroli przez Fundusz realizacji dofinansowywanych zadań, pod względem terminowości ich realizacji, przeznaczenia środków

⁵⁰ Gmin Rybnik i Racibórz oraz spółka z Zabrzea.

⁵¹ Wniosek Gminy Żywiec.

i spełniania obowiązków umownych oraz pod rygorem wypowiedzenia umowy lub zwrotu wypłaconych środków.

(akta kontroli str. 51-52, 321-328, 375-382, 448-454, 555-561)

W *Ogólnych warunkach zawierania umów i wypłaty środków przez WFOŚiGW*⁵² (stanowiących obok harmonogramu realizacji zadania załącznik do każdej z kontrolowanych umów) ustalono m.in.: (w § 13) prawo wypowiedzenia przez Fundusz (z zachowaniem 30 dniowego okresu wypowiedzenia) lub bez okresu wypowiedzenia zawartych umów m.in. w przypadku:

- nieosiągnięcia planowanego efektu ekologicznego lub rzeczywistego określonego w umowie (§ 13 ust. 5 pkt 2),
- niedopełnienia obowiązku utrzymania efektów rzeczowego lub ekologicznego, powstałych w wyniku wykonania dofinansowania przez Fundusz zadania przez okres określony w umowie (§ 13 ust. 5 pkt 3),
- wystąpienia zagrożenia dla terminowej realizacji zadania,
- nierealizowania zadania lub realizowanie z opóźnieniem w odniesieniu do harmonogramu rzeczowo-finansowego i terminów określonych w umowie (§ 13 ust. 5 pkt 11),
- odmowy przez beneficjenta poddania się kontroli wykorzystania środków oraz wykonywania obowiązków wynikających z umowy (§ 13 ust. 5 pkt 13).

(akta kontroli str. 331-334, 384-387, 456-458, 563-566)

11. Wypłata dofinansowań na realizację zdań objętych kontrolą następowała w każdym przypadku po spełnieniu przez beneficjentów warunków ustalonych w umowach:

- W przypadku WKP po uruchomieniu przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji środków z rezerwy celowej budżetu państwa⁵³ na realizację zadania *Nowocześni, szybcy, ekologiczni – zakup samochodów z napędem hybrydowym dla potrzeb garnizonu śląskiej Policji Etap IV*⁵⁴ oraz otrzymaniu przez Fundusz kopii zawartej umowy na zakup samochodów z napędem hybrydowym i potwierdzenia spełniania przez zakupione samochody norm emisyjnych.
- W przypadku WITD po uruchomieniu przez Wojewodę Śląskiego środków z rezerwy celowej budżetu państwa⁵⁵ (część 85/24 dział 600, rozdział 60055 § 6060) na realizację zadania *Zakup dwóch pojazdów osobowych, w tym jednego z napędem elektrycznym oraz jednego z napędem hybrydowym, używanych jako oznakowane pojazdy uprzywilejowane służące przeprowadzaniu kontroli bezpieczeństwa w ruchu drogowym* oraz otrzymaniu przez Fundusz kopii zawartej umowy na zakup samochodów i potwierdzenia spełniania przez zakupione samochody norm emisyjnych.

(akta kontroli str. 42-48)

12. Nadzór nad prawidłową realizacją zawartych umów o dofinansowanie wymiany i zakupu oznakowanych samochodów służących przeprowadzaniu kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego, WFOŚiGW przeprowadzał poprzez ustalony

⁵² Przyjęte przez Zarząd Funduszu rozstrzygnięciem podjętym na podstawie art. 384 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 1025 ze zm.), ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 799) oraz rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie trybu działania organów wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2386) oraz „Zasad udzielania dofinansowania ze środków WFOŚiGW w Katowicach.

⁵³ Część 42, dział 754, rozdział 75405 § 6060.

⁵⁴ W dniu 30 czerwca 2018 r. w ramach realizacji umowy nr 15/2018/28/OA/ui/A z 22 marca 2018 r., w dniu 12 czerwca 2019 r. w ramach umowy nr 6/2019/28/OA/ui/A z 11 marca 2019 r. i w dniu 27 listopada 2020 r., w ramach realizacji umowy nr 17/2019/28/OA/ui/A z 16 grudnia 2019 r.

⁵⁵ w ramach realizacji umowy nr 8/2020/28/OA/ui/A z 17 marca 2020 r.

w zawartych umowach obowiązek przedstawiania przez beneficjentów osiągnięcia efektów rzeczowych i ekologicznych.

Zgodnie z zawartymi umowami beneficjenci w rozliczeniu zawartych umów przedstawili Funduszowi sprawozdanie zawierające potwierdzone kopie:

- faktur za zakupione samochody wraz z bankowymi potwierdzeniami zapłaty,
- protokołów zdawczo-odbiorczych zakupionych samochodów wraz z ich dowodami rejestracyjnymi oraz potwierdzeniem ich przyjęcia do ewidencji środków trwałych jednostek,
- w przypadku WKP listę komend powiatowych i miejskich, którym przekazano zakupione pojazdy,
- wykaz pojazdów wycofanych z potwierdzeniem ich wycofania z eksploatacji (w przypadku WKP) lub przekazania wycofywanych pojazdów gminom (w przypadku WITD),
- książek kontroli pracy wycofywanych pojazdów wraz ze stanami ich liczników.

Do składanych sprawozdań beneficjenci załączali też dokumentację fotograficzną zakupionych pojazdów, potwierdzającą ich oznakowanie o dofinansowaniu ich zakupu przez WFOŚiGW.

(akta kontroli str. 42-48, 343-349, 392-398, 407, 448-454, 555-561)

W okresie objętym kontrolą Fundusz przeprowadził w dniu 14 października 2021 r. kontrolę⁵⁶ prawidłowości realizacji przez WKP umowy z 11 marca 2019 r. na wymianę i zakup 50 pojazdów. W protokole z tej kontroli potwierdzono osiągnięcie efektów rzeczowych i ekologicznych określonych w zawartej umowie, w tym prawidłowość dokumentacji, oznakowania pojazdów i osiągnięcia efektu ekologicznego.

(akta kontroli str. 45 i 399-406)

13. Osiągnięcie efektu ekologicznego dofinansowanych zadań, tj. planowane zmniejszenie zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do atmosfery WFOŚiGW definiował⁵⁷ jako różnicę w przeliczeniu na roczny przebieg pojazdu pomiędzy emisją zanieczyszczeń dotychczasowych pojazdów, a emisją zanieczyszczeń wynikających z normy EURO 6 (w przypadku pojazdów hybrydowych) lub brakiem takich zanieczyszczeń w przypadku pojazdów elektrycznych.

W badanych umowach ustalono następujące efekty ekologiczne dofinansowywanych zadań:

- 1) W umowie z WKP nr 15/2018/28/OA/ui/A z 22 marca 2018 r. wraz z aneksem nr 1 z 25 maja 2018 r. - redukcja emisji zanieczyszczeń rocznie o minimum 12 kg PT, 160 kg NO_x i 54,4 kg CO₂ przy łącznym przebiegu 40 pojazdów objętych dofinansowaniem (w ciągu jednego roku) minimum 800 tys. km.
- 2) W umowie z WKP nr 6/2019/28/OA/ui/A z 11 marca 2019 r. wraz z aneksem nr 1 z 3 lipca 2019 r. - redukcja emisji zanieczyszczeń rocznie o minimum 15 kg PT, 200 kg NO_x i 68 kg CO₂ przy łącznym przebiegu 50 pojazdów objętych dofinansowaniem (w ciągu jednego roku) minimum 1 000 tys. km.
- 3) W umowie z WKP nr 17/2019/28/OA/ui/A z 16 grudnia 2019 r. wraz z aneksem nr 1 z 15 października 2020 r. - redukcja emisji zanieczyszczeń rocznie o minimum 7 kg PT, 73 kg NO_x przy łącznym przebiegu 25 pojazdów objętych dofinansowaniem (w ciągu jednego roku) minimum 500 tys. km.
- 4) W umowie z WITD nr 8/2020/28/OA/ui/A z 17 marca 2020 r. - redukcja emisji zanieczyszczeń rocznie o minimum 1 kg PT, 12 kg NO_x i 2 160 kg CO₂ przy

⁵⁶ Protokół kontroli nr 46/2021.

⁵⁷ Zgodnie z przyjętą w WFOŚiGW Metodologią obliczania efektu ekologicznego dla zadań polegających na zmianie sposobu zasilania obiektu w ciepło z własnego źródła ciepła z emiterem do 40 m na podłączenie obiektu do sieci ciepłej lub zasilanie urządzeniami elektrycznymi.

łącznym przebiegu dwóch pojazdów objętych dofinansowaniem minimum 800 tys. km w ciągu jednego roku.

(akta kontroli str. 42-48, 343-349, 392-398, 448-454, 555-561)

Weryfikacja osiągnięcia ww. efektów ekologicznych przez Fundusz w okresie objętym kontrolą odbywała się poprzez sprawdzanie liczby kilometrów przejechanych w okresie wyznaczonego jednego roku eksploatacji (w umowach zapisany był obowiązek złożenia przez beneficjentów kserokopii książek kontroli zakupionych pojazdów z odnotowywanym przebiegiem samochodów).

Sprawozdania z realizacji poszczególnych umów zostały złożone przez WKP w dniach:

- 9 lipca 2019 r.⁵⁸, w którym wykazano roczny przebieg poszczególnych pojazdów i ich łączny przebieg w tym okresie w wielkości 1 242,2 tys. km;
- 6 sierpnia 2020 r.⁵⁹, w którym wykazano roczny przebieg poszczególnych pojazdów i ich łączny przebieg w tym okresie w wielkości 1 225,6 tys. km;
- 15 stycznia 2021 r.⁶⁰, w którym wykazano roczny przebieg poszczególnych pojazdów i ich łączny przebieg w tym okresie w wielkości 826,8 tys. km.

W przypadku WITD w dniu 17 listopada 2021 r. beneficjent, w związku z wypadkiem pojazdu elektrycznego, skutkującym czasowym wyłączeniem go z ruchu od października 2021 r., zwrócił się o zmianę łącznego efektu ekologicznego dla obu zakupionych z dofinansowaniem pojazdów. W wyniku podjętej korespondencji WFOŚiGW wyraził zgodę na udokumentowanie realizacji łącznego efektu ekologicznego po rocznym przebiegu obu pojazdów liczonego od daty zgłoszenia przez WITD odbioru do służby uszkodzonego pojazdu.

Ponadto, w dniu 14 października 2021 r. Fundusz w ramach przeprowadzonej kontroli w WKP, zweryfikował prawidłowość realizacji umowy nr 6/2019/28/OA/ui/A z 11 marca 2019 r. w zakresie osiągniętego efektu ekologicznego

(akta kontroli str. 42-48, 343-349, 392-407, 481-485 i 567-580)

W zawartej w dniu 17 marca 2020 r. przez WFOŚiGW z WITD umowie nr 8/2020/28/OA/ui/A na przekazanie dofinansowania w kwocie 70,5 tys. zł z przeznaczeniem na zakup dwóch pojazdów osobowych, w tym jednego z napędem elektrycznym oraz jednego z napędem hybrydowym, używanych jako oznakowane pojazdy uprzywilejowane, służące przeprowadzaniu kontroli bezpieczeństwa w ruchu drogowym stwierdzono, że potwierdzeniem uzyskania efektu ekologicznego było m.in.: *wycofanie od dnia 10.05.2019 r. do dnia 31.12.2020 r. z eksploatacji 2 sztuk samochodów z przestarzałymi silnikami zasilanymi olejem napędowym potwierdzone protokołem wycofania pojazdów*⁶¹ oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do atmosfery o PM (bez określenia frakcji pyłów) – 1 kg/a, NO_x o 12 kg/a, CO₂ o 2 160 kg/a, przy łącznym rocznym przebiegu pojazdów wynoszącym minimum 31 tys. km.

(akta kontroli str. 555-566)

W sprawozdaniu z realizacji ww. umowy WITD wykazał, że zastępowane samochody z przestarzałymi silnikami zasilanymi olejem napędowym przekazał w dniu 14 lipca 2020 r. Gminie Dąbrowa Górnicza i w dniu 30 października 2020 r. Gminie Kozięgłowy. Na potwierdzenie tego, 21 stycznia 2021 r. przesłał Funduszowi na jego wniosek kopie protokołów odbioru przez te gminy obu ww. samochodów.

⁵⁸ Umowy nr 15/2018/28/OA/ui/A z 22 marca 2018 r.

⁵⁹ Umowy nr 6/2019/28/OA/ui/A z 11 marca 2019 r.

⁶⁰ Umowy nr 17/2019/28/OA/ui/A z 16 grudnia 2019 r.

⁶¹ § 5 ust. 1 pkt 6.1 umowy.

Mimo takiego rozporządzenia ww. pojazdami przez WITD, Zespół OA w dniu 3 lutego 2021 r. wniósł do Zarządu Funduszu wniosek o akceptację dostarczonej dokumentacji, w zakresie spełnienia efektu ekologicznego umowy. Zarząd WFOŚiGW w dniu 5 lutego 2021 r. zaakceptował ww. informację. Uzasadniając swoje stanowisko, Zespół OA powołał się na obowiązujące rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 października 2019 r. w sprawie szczegółowego sposobu gospodarowania składnikami majątku ruchomego Skarbu Państwa⁶² oraz ogólne zapisy zawartej z WITD umowy o przekazanie środków z 17 marca 2020 r.

(akta kontroli str. 567-580)

Dyrektor Biura i Dyrektor Ekonomiczny Funduszu wyjaśnili, że WFOŚiGW uznał, że zbycie obu pojazdów przez WITD nastąpiło zgodnie z *rozporządzeniem w sprawie gospodarowania majątkiem ruchomym SP*, który stanowi, że jednostka winna gospodarować składnikami mienia w sposób oszczędny i racjonalny. Zbędne składniki mienia według tego rozporządzenia może sprzedawać, oddać w najem lub dzierżawę, nieodpłatnie przekazać, a w ostateczności zlikwidować. Tym samym, WITD nieodpłatnie przekazując pojazdy na rzecz ww. gmin kierowała się potrzebą zwiększenia efektywności zarządzania środkami publicznymi i dbałością o finanse publiczne, dając możliwość wykorzystywania tych pojazdów przez inne jednostki sektora finansów publicznych, zamiast ich złomowania. Wskazali również, że w wyniku przekazania tych pojazdów do gmin, mogły one wycofać stare pojazdy lub uniknęły konieczności zakupu nowych bądź używanych pojazdów. Powyższe przekładało się uniknięcie lub ograniczenie emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do atmosfery i osiągnięcia efektu ekologicznego.

(akta kontroli str. 678-681)

Najwyższa Izba Kontroli, nie kwestionując opisanego wyżej stanowiska Zespołu OA i przedstawicieli Funduszu, pragnie zwrócić uwagę, że zawierane z beneficjentami umowy na wsparcie tego typu, powinny w sposób jednoznaczny określać, jak należy rozumieć pojęcie „wycofania z eksploatacji”, tak aby spełnienie tego warunku nie rodziło wątpliwości co do osiągniętego efektu ekologicznego.

14. W badanym okresie WFOŚiGW nie udzielał dofinansowania zadań z zakresu elektromobilności poprzez udzielenie pożyczek.

(akta kontroli str. 28)

15. Badania realizacji wszystkich zawartych umów w zakresie dofinansowania zakupu pojazdów używanych jako oznakowane pojazdy uprzywilejowane służące przeprowadzaniu kontroli bezpieczeństwa w ruchu drogowym, nie wykazały nierespektowania przez beneficjentów postanowień zawartych umów.

(akta kontroli str. 42-48)

16. W okresie od 3 lipca 2020 r.⁶³ do 30 czerwca 2022 r. do WFOŚiGW nie wpłynęły skargi i wnioski dotyczące udzielanego wsparcia do zadań z zakresu elektromobilności⁶⁴. Prezes wyjaśnił, że również w latach 2018-2020 (I półrocze) do WFOŚiGW nie wpłynęły też skargi lub wnioski w tym zakresie.

(akta kontroli str. 8-15)

Dyrektor Biura i Dyrektor Ekonomiczny Funduszu wyjaśnili, że obowiązujące w Funduszu do 3 lipca 2020 r. regulacje nie przewidywały prowadzenia rejestru skarg i wniosków. Do tego dnia rozpatrywanie skarg i wniosków regulowała procedura PS-

⁶² Dz. U. z 2019 r., poz. 2004, zwane dalej: „*rozporządzeniem w sprawie gospodarowania majątkiem ruchomym SP*”.

⁶³ Wprowadzenia w WFOŚiGW Rejestru skarg i wniosków, zarządzeniem Prezesa nr 23/2020 z 2 lipca 2020 r. w sprawie organizacji przyjmowania i rozpatrywania skarg.

⁶⁴ Żadna z odnotowanych w *Rejestrze skarg i wniosków Funduszu* 106 skarg (17 w 2020 r., 49 w 2021 r. i 40 w I półroczu 2022 r.) nie dotyczyła zakresu objętego kontrolą.

8.03 Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością i Środowiskowego (Nadzorowanie usługi niezgodnej z wymogami), według której wpływające do Funduszu skargi traktowane były jak każda inna korespondencja, rozpatrywana na zasadach obowiązującej w Funduszu *Instrukcji kancelaryjnej*⁶⁵.

(akta kontroli str. 680-681)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, nie formułuje uwag ani wniosków.

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.

Katowice, 14 października 2022

Kontroler
Andrzej Pakuła
Główny specjalista
kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach

⁶⁵ Instrukcja Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością i Środowiskowego IS-4.02/01