



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

LLO. 410.014.01.2022

Joanna Lech  
p.o. Dyrektor Centrum Unijnych Projektów  
Transportowych

Centrum Unijnych Projektów Transportowych  
Plac Europejski 2  
00 - 844 Warszawa

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/22/070 Zapewnienie właściwego wsparcia finansowego przedsięwzięć z zakresu elektromobilności

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

A.P.

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka  
kontrolowana

Centrum Unijnych Projektów Transportowych<sup>1</sup>  
Plac Europejski 2, 00 - 844 Warszawa

Kierownik jednostki  
kontrolowanej

Joanna Lech, p.o. Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych od dnia 26 marca 2019 r.

W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił:  
Przemysław Gorgol, w okresie od 3 marca 2016 r. do 25 marca 2019 r.

(akta kontroli str. 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 okresie, dotyczących zakresu kontroli.

Podstawa prawna  
podjęcia kontroli

Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>2</sup>

Jednostka  
przeprowadzająca  
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Łodzi

Kontroler

Andrzej Pietrzyk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLO/95/2022 z dnia 1 czerwca 2022 r.

(akta kontroli str. 1)

<sup>1</sup> Dalej: CUPT.

<sup>2</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

## II. Ocena ogólna<sup>3</sup> kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Centrum Unijnych Projektów Transportowych w objętym kontrolą zakresie.

Uzasadnienie  
oceny ogólnej

W latach 2018-2022 (I półrocze) CUPT zapewniło wsparcie finansowe przedsięwzięć z zakresu rozwoju elektromobilności w ramach działania 6.1 - rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020<sup>4</sup>. Wartość dofinansowania wynikająca z zawartych umów wyniosła 452 229,7 tys. zł, co stanowiło 66,9% wartości dofinansowanych projektów.

Przeprowadzając konkurs, w ramach którego dokonano naboru wniosków o dofinansowanie projektów z zakresu rozwoju elektromobilności CUPT przestrzegało obowiązujących procedur, rzetelnie zweryfikowało wnioski o dofinansowanie i zawarło z beneficjentami umowy, w których właściwie zabezpieczono interesy Skarbu Państwa poprzez wskazanie formy zabezpieczenia wiarygodności, a także okoliczności wypowiedzenia umowy oraz zwrotu dotacji. Zabezpieczenia zostały wniesione w wymaganej formie i terminie, a wypłata dofinansowania następowała po spełnieniu przez beneficjentów wszystkich warunków określonych w umowach.

CUPT sprawowało nadzór nad prawidłową realizacją zadań z zakresu elektromobilności weryfikując przekazywane przez beneficjentów dokumenty rozliczające udzielone dofinansowanie oraz potwierdzające osiągnięcie założonych wskaźników produktu m.in. przeprowadzając kontrole u beneficjentów.

CUPT podejmowało właściwe działania zapobiegające podwójnemu finansowaniu przedsięwzięć, wymagając przedłożenia przez wnioskodawców oświadczeń o niekorzystaniu z innych źródeł środków publicznych oraz weryfikując, czy nie przyznano dofinansowania ze środków publicznych pochodzących z innych źródeł zarówno krajowych, jak i UE.

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

<sup>4</sup> Oś priorytetowa VI - rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego kontrolowanej działalności

OBSZAR

#### 1. Zapewnienie właściwego wsparcia finansowego przedsięwzięć z zakresu elektromobilności.

##### 1.1 Zapewnienie przez jednostki dofinansowujące właściwego wsparcia finansowego przedsięwzięć z zakresu elektromobilności

Opis stanu faktycznego

1. Kwota alokacji dla działania 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach, Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (Priorytet VI) wyniosła 10 147 414,9 tys. zł, zaś wartość dofinansowania wg zawartych z beneficjentami umów w ramach działania 6.1. wyniosła 9 798 980,2 tys. zł (96,6% alokacji), z czego umowy dotyczące realizacji projektów z zakresu elektromobilności obejmowały łącznie kwotę 1 323 952,3 tys. zł (odpowiednio: 13% alokacji i 13,5% wartości zawartych umów). Środki wypłacone beneficjentom w ramach działania 6.1. wyniosły 6 832 003,9 tys. zł (odpowiednio: 67,3% alokacji i 69,7% wartości zawartych umów), z czego środki wypłacone na realizację projektów z zakresu rozwoju elektromobilności wyniosły 1 108 748,8 tys. zł (odpowiednio: 10,9% alokacji i 11,3% wartości zawartych umów dla działania 6.1.)<sup>5</sup>.

(akta kontroli str. 244-248)

2. W okresie objętym kontrolą w CUPT przeprowadzono jeden konkurs, w ramach którego dokonywano naboru wniosków o dofinansowanie projektów z zakresu rozwoju elektromobilności - konkurs nr POLiŚ.6.1/1/18 Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (Oś priorytetowa VI - Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach, działanie 6.1 - Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach)<sup>6</sup>. Konkurs został przeprowadzony w okresie od 4 czerwca 2018 r. do 31 stycznia 2019 r. Złożonych zostało 20 wniosków o dofinansowanie. Wszystkie wnioski zostały poddane ocenie przez Komisję Oceny Projektów (dalej: KOP)<sup>7</sup>. Nie dokonywano zmian na liście projektów wybranych do dofinansowania. O wynikach oceny poinformowano wszystkich wnioskodawców. W wyniku oceny siedem projektów nie uzyskało wymaganej liczby punktów. Czterech wnioskodawców złożyło protest od negatywnej oceny wniosku o dofinansowanie w ramach procedury odwoławczej<sup>8</sup>. Wartość projektów wynikająca ze złożonych i ocenionych pozytywnie 13 wniosków<sup>9</sup> wyniosła 668 119,5 tys. zł, zaś wartość dofinansowania ogółem (wg wnioskowanych kwot dofinansowania) 460 157 tys. zł (68,9%, w całości środki UE). Wartość projektów wynikająca z zawartych umów wyniosła 675 797,4 tys.

<sup>5</sup> Wg stanu na dzień 30 czerwca 2022 r.

<sup>6</sup> W okresie objętym kontrolą w CUPT nie dokonywano wyboru do dofinansowania projektów z zakresu rozwoju elektromobilności w trybie pozakonkursowym.

<sup>7</sup> KOP dla Programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, Oś Priorytetowa VI – Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach, Działanie 6.1 – Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach została powołana, zgodnie z Instrukcją Wykonawczą CUPT w zakresie spełnienia warunków formalnych oraz kryteriów wyboru projektów zatwierdzonych przez Komitet Monitorujący (zał. nr 3 do Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych POLiŚ na lata 2014-2020) oraz zgodnie z Regulaminem pracy KOP (zał. nr 3 do Regulaminu Konkursu). Komisja została powołana w dniu 1 lutego 2019 r.

<sup>8</sup> Miejskie Zakłady Komunikacyjne Sp. z o.o. z siedzibą w Bydgoszczy, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu, Gmina Miasto Toruń oraz Komunikacja Miejska Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinku.

<sup>9</sup> Do dnia 30 czerwca 2022 r.

zł, z czego wartość dofinansowania wynikająca z zawartych umów wyniosła 452 229,7 tys. zł (66,9%, środki UE).

(akta kontroli str. 244-248)

3. Nabór oraz ocenę wniosków o dofinansowanie przedsięwzięć z zakresu rozwoju elektromobilności przeprowadzono zgodnie z przepisami ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014 - 2020<sup>10</sup> (dalej: ustawa wdrożeniowa) i obowiązującymi procedurami, określonymi w wytycznych Ministra Inwestycji i Rozwoju w zakresie trybów wyboru projektów na lata 2014-2020<sup>11</sup>, dokumencie: „System oceny i wyboru projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020” (załącznik nr 6 do Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych POIiŚ na lata 2014-2020), dokumencie: „Kryteria wyboru projektów”, stanowiącym załącznik nr 3 do SZOOP, instrukcji wykonawczej<sup>12</sup> IP obowiązującej w CUPT i w regulaminie konkursu.
4. W ramach naboru oraz oceny wniosków podjęto następujące działania:
- podano do publicznej wiadomości ogłoszenie o przeprowadzonym postępowaniu konkursowym,
  - opracowano i podano do publicznej wiadomości regulamin konkursu,
  - powołano komisję oceny projektów (KOP),
  - dokonano weryfikacji spełnienia wymogów formalnych złożonych wniosków o dofinansowanie i dokonano ich oceny merytorycznej,
  - KOP przygotowała listę ocenionych projektów wraz z przyznanymi ocenami i podała ją do publicznej wiadomości (na liście rankingowej ujęte zostały wszystkie projekty, które przeszły ocenę formalną i merytoryczną, a punktacja podana do publicznej wiadomości była zgodna z punktacją uzyskaną w wyniku oceny).

(akta kontroli str. 3-4, 110-123)

W okresie objętym kontrolą nie zidentyfikowano w CUPT przypadków wystąpienia mechanizmów korupcyjnych w związku z realizacją zadań dotyczących naboru i oceny wniosków o dofinansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w Polsce oraz zadań związanych z udzielaniem dofinansowania. CUPT zatwierdziło listę ocenionych projektów służących rozwojowi elektromobilności (wszystkie projekty w trybie konkursowym) oraz opublikowała na stronie internetowej oraz na portalu<sup>13</sup> listę projektów wybranych do dofinansowania.

(akta kontroli str. 5-20, 121-123)

5. CUPT zatwierdziło listę ocenionych projektów służących rozwojowi elektromobilności - wybranych do dofinansowania (wszystkie projekty zgłoszone zostały w trybie konkursowym) oraz opublikowało ją na stronie internetowej i na portalu<sup>14</sup>. O wynikach oceny poinformowano wszystkich wnioskodawców. Nie

<sup>10</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 818, ze zm.

<sup>11</sup> <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/dokumenty/wytyczne-w-zakresie-trybow-wyboru-projektow-na-lata-2014-2020/>.

<sup>12</sup> Wewnętrzne zasady (procedury) postępowania odpowiednich komórek organizacyjnych jednostek zaangażowanych we wdrażanie PO IiŚ, dotyczące systemu realizacji PO IiŚ (dalej: IW).

IW CUPT dotyczy procesów związanych z pełnieniem przez tę jednostkę funkcji Instytucji Pośredniczącej (dalej: IP) przy zarządzaniu m.in. osią priorytetową VI *Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach*.

Instrukcja stanowiła podstawę zapewnienia odpowiedniej ścieżki audytu, tj. udokumentowania przebiegu transakcji lub sposobu załatwienia sprawy w ramach realizowanych zadań związanych z wdrożeniem PO IiŚ 2014-2020, oddelegowanych przez Instytucję Zarządzającą (dalej: IŻ) do IP na podstawie Porozumienia. W IW IP, w celu zapewnienia odpowiedniej ścieżki audytu, przedstawiono m.in. procedury postępowania, komórki i stanowiska odpowiedzialne za ich wykonanie oraz terminy ich realizacji, listy kontrolne, instrukcje obiegu dokumentów czy instrukcje korzystania z SL 2014.

<sup>13</sup> [www.poiis.gov.pl](http://www.poiis.gov.pl)

<sup>14</sup> Jw.

dokonywano zmian na liście projektów wybranych do dofinansowania. W okresie objętym kontrolą nie stosowano w CUPT „trybu pozakonkursowego” w zakresie naboru do dofinansowania projektów służących rozwojowi elektromobilności.

(akta kontroli str. 3-4)

6. W CUPT podejmowano działania w celu wyeliminowania przypadków niedozwolonego podwójnego finansowania przedsięwzięć zgodnie z dokumentem „Wytyczne w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020”, wydanym przez Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej 21 grudnia 2020 r.<sup>15</sup>

Wnioskodawcy wraz z dokumentacją aplikacyjną składali oświadczenia o braku współfinansowania zakupu środków trwałych, które naruszałoby zakaz podwójnego finansowania.

Następnie na etapie weryfikacji wniosków o płatność w CUPT sprawdzano<sup>16</sup>, czy nie miały miejsca sytuacje podwójnego finansowania wydatków poprzez generowanie raportów z kontroli krzyżowych, obejmujących całość dokumentów księgowych, przedstawionych do refundacji poprzez system informatyczny SL 2014. Kwestia ewentualnego, podwójnego finansowania była również przedmiotem weryfikacji w trakcie prowadzonych przez pracowników CUPT kontroli na miejscu realizacji projektów poprzez kontrolę dokumentacji finansowo – księgowej beneficjenta, a czynności sprawdzające były dokumentowane na listach sprawdzających sporządzonych w trakcie tych kontroli. W szczególności dokonywano sprawdzenia, czy w trakcie realizacji projektu wystawiono duplikaty faktur dotyczące wydatków kwalifikowanych, czy na projekt pozyskano inne niż zadeklarowane źródła finansowania, co naruszałoby zasadę zakazu podwójnego finansowania, czy zastosowano prawidłowy opis oryginału faktury (w celu upewnienia się, że te same wydatki nie zostały uznane za kwalifikowalne w ramach różnych instrumentów wspólnotowych) oraz, czy na pierwszej stronie oryginału faktur/innych dokumentów o równoważnej wartości dowodowej znajduje się numer umowy o dofinansowanie projektu.

(akta kontroli str. 3-20)

7. Na podstawie analizy 13 wniosków o dofinansowanie projektów z zakresu rozwoju elektromobilności zatwierdzonych przez CUPT w okresie objętym kontrolą stwierdzono, że umowy z beneficjentami zostały zawarte po zakończeniu oceny projektów, w terminie określonym w pkt. 41 *Systemu oceny i wyboru projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*<sup>17</sup>.

CUPT wyegzekwowało od beneficjentów dokumenty wskazane w regulaminie konkursu, a także wywiązało się z obowiązku ustanowienia określonego w umowie o dofinansowanie zabezpieczenia prawidłowej realizacji umowy.

Zawarte umowy o dofinansowanie przewidywały:

- możliwość egzekwowania od beneficjentów przez CUPT zwrotu dofinansowania, w określonych - w umowach o dofinansowanie - sytuacjach tj. m.in. w przypadku

<sup>15</sup> [https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/97405/wytyczne\\_w\\_zakresie\\_kwalifikowalnosci\\_wydatkow\\_21\\_12\\_2020\\_1.pd](https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/97405/wytyczne_w_zakresie_kwalifikowalnosci_wydatkow_21_12_2020_1.pd) (pkt 6.7, str. 74). Zgodnie z wytycznymi zabronione jest finansowanie tego samego zadania z kilku źródeł środków publicznych, zarówno krajowych, jak i UE (Rozdział 6.7 Zakaz podwójnego finansowania). Podwójne finansowanie oznacza w szczególności m.in.: całkowite lub częściowe, więcej niż jednokrotne poświadczenie, zrefundowanie lub rozliczenie tego samego wydatku w ramach dofinansowania lub wkładu własnego tego samego lub różnych projektów współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych lub FS lub/oraz dotacji z krajowych środków publicznych, czy otrzymanie na wydatki kwalifikowalne danego projektu lub części projektu bezzwrotnej pomocy finansowej z kilku źródeł (krajowych, unijnych lub innych) w wysokości łącznie wyższej niż 100% wydatków kwalifikowanych projektu lub części projektu i.in. wskazane w ww. rozdziale wytycznych).

<sup>16</sup> Weryfikacji dokonywali kierownicy poszczególnych projektów.

<sup>17</sup> Do 60 dni od dnia poinformowania wnioskodawcy o pozytywnym wyniku oceny.

wykorzystania dofinansowania niezgodnie z przeznaczeniem lub z naruszeniem procedur obowiązujących przy realizacji projektu;

- możliwość rozwiązania umowy m.in. w przypadku złożenia przez beneficjenta dokumentów wykazujących znamiona poświadczenia nieprawdy, istotnych naruszeń postanowień umowy o dofinansowanie, w szczególności np.: przy opóźnieniach w realizacji projektu powyżej sześciu miesięcy w stosunku do przyjętego harmonogramu lub w sytuacjach niestosowania się beneficjenta do zaleceń i rekomendacji instytucji o których mowa w art. 23 ust. 1 ustawy wdrożeniowej<sup>18</sup>:

W zawieranych umowach nie stosowano dodatkowego zabezpieczenia właściwego wykonania umowy o dofinansowanie, np. w postaci kar umownych.

W umowach ustanawiano zabezpieczenie wykonania warunków umowy<sup>19</sup> i egzekwowano wniesienie zabezpieczenia w wymaganym terminie.

Zawierane umowy określały okres utrzymania trwałości dofinansowanego przedsięwzięcia i zobowiązywały beneficjenta do poddania się kontroli oraz audytowi w zakresie realizacji umowy w trybie i na zasadach określonych w rozdziale 7 ustawy wdrożeniowej.

(akta kontroli str.3-4)

**8.** Do końca I połowy 2022 r. w związku z negatywną oceną siedmiu wniosków o dofinansowanie, czterech wnioskodawców złożyło protest od negatywnej oceny wniosku w ramach procedury odwoławczej<sup>20</sup>.

Każdy ze złożonych protestów został zbadany w zakresie spełnienia wymogów formalnych określonych w art. 54 ust. 2 ustawy wdrożeniowej, a w sytuacjach tego wymagających CUPT wzywało do uzupełnienia protestu zgodnie z art. 54 ust. 3 ustawy wdrożeniowej.

W przypadku protestu Gminy Miasta Toruń sprawę pozostawiono bez rozpatrzenia. Wnioskodawca m.in. nie dotrzymał terminu na wniesienie protestu i nie wykazał umocowania osób działających w imieniu Gminy do złożenia protestu. W sprawie tej, w ramach procedury odwoławczej, wnioskodawca skierował skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego<sup>21</sup> (dalej: WSA). W odpowiedzi na skargę CUPT wniosło o jej odrzucenie lub pozostawienie bez rozpatrzenia z uwagi na uchybienie terminu na jej wniesienie, ewentualnie o jej oddalenie z uwagi na fakt, iż złożone pełnomocnictwo w ocenie CUPT nie dawało umocowania do złożenia protestu.

WSA - w wydanym wyroku - podniósł, że pozostawienie protestu bez rozpatrzenia było nieuzasadnione i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia przez CUPT. W związku z tym wyrokiem CUPT wniosło skargę kasacyjną do Naczelnego Sądu Administracyjnego, który wyrokiem z dnia 12 sierpnia 2020 r.<sup>22</sup> uchylił wyrok WSA i pozostawił bez rozpatrzenia skargę złożoną przez Gminę Miasto Toruń z uwagi na uchybienie terminu na wniesienie skargi. Wobec powyższego zakończono postępowanie w sprawie oceny złożonego wniosku o dofinansowanie, a wniosek pozostał rozpatrzony negatywnie.

<sup>18</sup> Instytucja zarządzająca, Instytucję pośredniczącą (tu: CUPT), instytucję wdrażającą, koordynatora EWT, wspólny sekretariat, krajowego kontrolera, a także instytucję audytową, przedstawiciele Komisji Europejskiej i Europejskiego Trybunału Obrachunkowego oraz inne podmioty, uprawnione do przeprowadzania kontroli lub audytu.

<sup>19</sup> Zabezpieczenie w formie weksla in blanco bez protestu i nie na żądanie, podpisanego wraz z deklaracją do weksla w obecności upoważnionego przedstawiciela CUPT (fakt ten był dokumentowany w liście kontrolnej).

Zabezpieczenie to nie dotyczyło zgodnie z załącznikiem nr 6 do regulaminu konkursu (wzór umowy) jednostek sektora finansów publicznych.

<sup>20</sup> Gmina Miasto Toruń (projekt nr POIS.06.01.00-00-0054/19), Miejskie Zakłady Komunikacyjne Sp. z o.o. z siedzibą w Bydgoszczy (projekt nr POIS.06.01.00-00-0050/19), Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu (projekt nr POIS.06.01.00-00-0053/19) oraz Komunikacja Miejska Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinku (projekt nr POIS.06.01.00-00-0064/19).

<sup>21</sup> Projekt nr POIS.06.01.00-00-0054/19.

<sup>22</sup> Sygn. akt I GSK 753/20.

W przypadku trzech pozostałych wniosków, po przeprowadzeniu badania CUPT jako instytucja organizująca konkurs (IOK) dokonało autoweryfikacji oceny trzech projektów<sup>23</sup>, przy czym w każdym przypadku podtrzymano negatywną ocenę. Następnie zgodnie z art. 56 ust. 2 pkt. 2 ustawy wdrożeniowej CUPT przekazało ww. protesty do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej jako Instytucji Zarządzającej<sup>24</sup> wskazując jednocześnie na brak podstaw do zmiany podjętego rozstrzygnięcia.

W dwóch przypadkach IZ nie uwzględniła protestów, a wnioskodawcy, których rozstrzygnięcia te dotyczyły, nie wnieśli skarg do sądu administracyjnego. W jednym przypadku IZ uwzględniła protest, w związku z czym wniosek został skierowany do ponownej oceny, przy czym - w trakcie prowadzonych przez CUPT działań (ponownej oceny) - wnioskodawca odstąpił od realizacji projektu i wycofał projekt z konkursu.

W okresie objętym kontrolą w CUPT nie przeprowadzono kontroli zewnętrznych ani audytów wewnętrznych związanych z problematyką finansowania przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności, nie wpływały również skargi (zażalenia/petycje) o charakterze ogólnym, związane z ww. obszarem finansowania. CUPT nie uczestniczyło również w przygotowaniu informacji/dokumentów służących przygotowaniu odpowiedzi na interpelacje z ww. dziedziny.

(akta kontroli str. 3-4, 21-37)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

## 1.2 Monitoring i kontrola realizacji projektów

Opis stanu  
taktycznego

9. We wnioskach o płatność<sup>25</sup> dotyczących projektów w zakresie rozwoju elektromobilności, złożonych w okresie objętym kontrolą, beneficjenci wykazali łącznie kwotę 557 237,3 tys. zł, z czego 372 709 tys. zł obejmowało środki dofinansowania z UE. Łączna wartość zatwierdzonych przez CUPT wniosków wyniosła 557 301,4 tys. zł, z czego w zakresie dofinansowania ze środków UE było to 372 696,6 tys. zł (82% wartości dofinansowania wynikającej z zawartych umów). Natomiast łączna wartość dofinansowania ze środków UE wypłacona w ww. okresie wyniosła 370142,6 tys. zł (tj. 99,3% kwoty ww. środków ujętych we wnioskach zatwierdzonych).

CUPT w zakresie monitorowania postępu wdrażania projektów oraz osiąganych wskaźników produktu na etapie realizacji projektów służących rozwojowi elektromobilności wykorzystywało m.in.: informacje przekazywane przez Beneficjentów we wnioskach o płatność. Beneficjent zobowiązany był m.in. do składania wniosków o płatność nie rzadziej niż raz na 3 miesiące począwszy od podpisania umowy o dofinansowanie (odpowiednio wniosek: o zaliczkę, refundację, wniosek rozliczający zaliczkę, sprawozdawczy lub końcowy). We wniosku beneficjent był zobligowany do zamieszczania informacji dotyczących postępu rzeczowego realizacji projektu, osiągniętych wskaźników produktu oraz informacji dotyczących problemów napotkanych w trakcie realizacji projektu w danym okresie sprawozdawczym i do wskazania planowanego przebiegu realizacji rzeczowej projektu w przyszłym okresie sprawozdawczym.

Beneficjenci wywiązywali się z powyższych obowiązków. W wyniku analizy wniosków o płatność 13 projektów (tj. wszystkich dotyczących elektromobilności, złożonych w okresie objętym kontrolą, które przeszły pozytywną ocenę i uzyskały

<sup>23</sup> Projekty nr POIS.06.01.00-00-0050/19, POIS.06.01.00-00-0053/19 oraz POIS.06.01.00-00-0064/19.

<sup>24</sup> Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego, dalej: IZ.

<sup>25</sup> Wniosek o refundację wydatków lub o rozliczenie projektu, składany w celu refundacji lub rozliczenia wydatków faktycznie poniesionych, potwierdzonych za pomocą faktur lub dokumentów księgowych o równoważnej wartości dowodowej.



dofinansowanie ze środków POIiŚ 2014-2020) nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie przekazywania środków beneficjentom<sup>26</sup>.

Do monitorowania projektów wykorzystywano narzędzie informatyczne opracowane przez CUPT - Strategiczna Analiza Projektów (SAP), która dostarczała informacji o stopniu realizacji projektów, w tym m.in. ocenę opóźnień w ogłoszeniu kluczowych przetargów, podpisaniu kluczowych umów, częściowych odbiorów, rozpoczęcia eksploatacji projektu, postępu w wykorzystaniu środków finansowych oraz specyficznych zagrożeń dla poszczególnych projektów<sup>27</sup>. Za pomocą ww. narzędzia monitorowano również kluczowe wskaźniki programowe.

Prowadzono również analizę danych na potrzeby weryfikowania stopnia zaawansowania kontraktacji projektów na podstawie „tabel przetargów” przekazywanych przez beneficjentów do Departamentu Kontroli w CUPT za okresy miesięczne oraz analizę aktualizowanych załączników do umów o dofinansowanie (m.in.: harmonogram realizacji projektu, harmonogram płatności, opis projektu, zestawienie wskaźników do monitorowania postępu rzeczowego projektu).

Do dnia 30 czerwca 2022 r. sześć z 13 analizowanych projektów w zakresie rozwoju elektromobilności zostało zakończonych<sup>28</sup>, dodatkowo dwa były zakończone w ujęciu rzeczowym (dla tych projektów, w trakcie bieżącej kontroli NIK przeprowadzano w CUPT ocenę końcowych wniosków o płatność<sup>29</sup>).

W okresie objętym kontrolą CUPT nie prowadziło jeszcze kontroli trwałości projektów.

P.o. Dyrektor CUPT wyjaśniła, że w okresie trwałości wchodzi dopiero pierwsze (z ww.) projektów oraz, że kontrola ich trwałości zostanie przeprowadzona zgodnie z zapisami „*Procedury przeprowadzenia kontroli trwałości projektu po zakończeniu realizacji projektu*”<sup>30</sup>.

Nie wystąpiły przypadki opóźnień w realizowanych przez beneficjentów projektach, stanowiące naruszenie warunków umowy o dofinansowanie.

P.o. Dyrektor CUPT wyjaśniła, że opóźnienia w realizacji projektów wynikały głównie z procedur przetargowych, z opóźnień w realizacji umów dotyczących budowy infrastruktury ładowania (te spowodowane były trudnościami w zdobyciu materiałów budowlanych, opóźnieniami w odbiorach prac realizowanych w ramach zawartych umów) oraz z wydłużających się terminów odbioru przyłączy energetycznych dla stacji ładowania. Zgodnie z treścią wyjaśnień opóźnienia te nie były jednak identyfikowane, jako nieprawidłowości oraz nie prowadziły do realizacji projektów

<sup>26</sup> Zgodnie z postanowieniami umowy CUPT było zobowiązane do dokonania analizy wniosku i przekazania na jego podstawie dofinansowania w terminie maksymalnie 90 dni od dnia otrzymania kompletnego, prawidłowo wypełnionego wniosku o płatność.

<sup>27</sup> W ciągu roku przeprowadzane były 3 analizy SAP.

<sup>28</sup> Były to projekty: „Zakup bezemisyjnego taboru autobusowego wraz z infrastrukturą” (Gmina Miasto Szczecin) – proj. nr POIS.06.01.00-00-0052/19, „Czyste niebo na Zagłębiem - Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą do ładowania” (PKM sp. z o.o. w Sosnowcu) - proj. nr POIS.06.01.00-00-0055/19, „Zakup autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą do ładowania” (PKM sp. z o.o. z siedzibą w Gliwicach) - proj. nr POIS.06.01.00-00-0056/19, „Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Radomiu poprzez zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą” (MPK w Radomiu Sp. z o.o.) - proj. nr POIS.06.01.00-00-0057/19, „Zakup 50 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych do obsługi systemu Komunikacji Miejskiej w Krakowie” (MPK S.A. w Krakowie) - proj. nr POIS.06.01.00-00-0060/19, „Elektryfikacja komunikacji miejskiej w Malborku” (Miejski Zakład Komunikacji w Malborku Sp. z o.o.) – proj. nr POIS.06.01.00-00-0062/19.

<sup>29</sup> Były to projekty: „Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu” (Gmina Kędzierzyn-Koźle) – proj. nr POIS.06.01-00-00-0061/19 oraz „Elektryfikacja wybranych linii autobusowych w Poznaniu” (MPK w Poznaniu Sp. z o.o.) – proj. nr POIS.06.01-00-00-0065/19.

Łącznie w ramach 13 analizowanych projektów wg zawartych umów beneficjenci zaplanowali pozyskanie: 190 autobusów elektrycznych oraz 149 stacji ładowania, w tym 25 pantografowych stacji szybkiego ładowania i 149 stacji wolnego ładowania plug – in stacjonarnych lub mobilnych (z tego 43 dwustanowiskowe).

Wg stanu na dzień 30 czerwca 2022 r. zrealizowano zakres rzeczowy ośmiu projektów (z czego sześć zostało rozliczonych). W ramach tych projektów beneficjenci pozyskali: 136 autobusów elektrycznych oraz 109 stacji ładowania, w tym 12 pantografowych stacji szybkiego ładowania i 97 stacji wolnego ładowania plug – in stacjonarnych lub mobilnych (z tego 22 dwustanowiskowe).

<sup>30</sup> Pkt. 10.3.5 IW IP POIiŚ 2014-2020.

niezgodnie z postanowieniami zawartych umów, a także nie powodowały zagrożeń dotyczących nieosiągnięcia założonych wskaźników produktu oraz, że były one weryfikowane przez pracowników CUPT, a w sytuacjach powodujących wydłużenie okresu kwalifikowalności wydatków, zawierano stosowny aneks do umowy o dofinansowanie<sup>31</sup>. Wyjaśniono również, że przesunięcia terminów zakończenia projektów następowały również na mocy art. 13 ust. 1 pkt. 2 Ustawy z dnia 3 kwietnia 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach wspierających realizację programów operacyjnych w związku z wystąpieniem COVID-19 w 2020 r.

Działania CUPT w powyższym zakresie były zgodne z *Wytycznymi w zakresie kontroli realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020 oraz zaleceniami dla instytucji zaangażowanych w realizację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w zakresie procedur kontrolnych oraz systemu rocznych rozliczeń*, a także *wytycznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020*<sup>32</sup> i *wytycznymi w zakresie sposobu korygowania i odzyskiwania nieprawidłowych wydatków oraz zgłaszania nieprawidłowości w ramach programów operacyjnych polityki spójności na lata 2014-2020*.

(akta kontroli str. 3-20, 244-248)

**10.** CUPT jako IP sporządzało roczne sektorowe plany kontroli, które zostały opracowane zgodnie z wytycznymi IZ.

W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 30 czerwca 2022 r. przeprowadzono 10 kontroli w miejscu realizacji projektów służących rozwojowi elektromobilności [osiem planowych (w tym cztery w trakcie realizacji projektów i cztery na ich zakończenie) oraz dwie doraźne na zakończenie projektów]. W czterech przeprowadzonych kontrolach nie stwierdzono nieprawidłowości, w pięciu kolejnych sformułowano zastrzeżenia, które nie miały istotnego wpływu na realizację projektu („zastrzeżenia nieistotne”), a w jednym przypadku zespół kontrolny CUPT uznał za niekwalifikowalne wydatki poniesione na zapewnienie zaplecza zamawiającego w ramach przebudowy zajezdni autobusowej, które to, zgodnie z *Wytycznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach POIiŚ 2014-2020, Rozdział 6.12.1 Zakup środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych, punkt 11* stanowiły wydatki niekwalifikowalne.

Zakres prowadzonych kontroli wskazany był w programach kontroli oraz informacji pokontrolnej i najczęściej obejmował: sprawdzenie czy dokumentacja przekazywana przez beneficjenta przy wnioskach o płatność była zgodna z oryginalną dokumentacją projektu, potwierdzenie fizycznego istnienia zakupionego taboru, potwierdzenie, że został on odebrany, dopuszczony do eksploatacji, weryfikację wykonania rzeczowego projektu w odniesieniu do wartości wskaźników zakładanych w umowie o dofinansowanie na podstawie dokumentów przedstawionych przez beneficjenta, kontrolę dokumentów finansowych (m.in. faktur, przelewów), a także prawidłowość zaliczenia poniesionych wydatków do wydatków kwalifikowanych, w zakresie nieweryfikowanym wcześniej w CUPT, kontrolę prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej projektu, w tym systemu księgowania wydatków kwalifikowalnych przez beneficjenta oraz sposób archiwizowania danych finansowo - księgowych, weryfikację, czy majątek wytworzony lub zakupiony w celu realizacji projektu jest wykorzystywany zgodnie z celami projektu, wyniki wcześniejszych audytów i kontroli projektu (z wyłączeniem kontroli prowadzonych przez CUPT),

<sup>31</sup> Treść udzielonych wyjaśnień znajduje potwierdzenie w przekazanej dokumentacji źródłowej. Wg stanu na dzień 30 czerwca 2022 r. na podstawie aneksów do zawartych z beneficjentami umów dokonano (w przypadku 10 na 13 projektów) przesunięcia daty rozpoczęcia kwalifikowalności wydatków lub okresu realizacji zakresu rzeczowego projektów (przesunięcia wynosiły od 15 dni do 2 lat).

<sup>32</sup> Zgodnie z wytycznymi, (Rozdział 8 – Kontrola trwałości projektu, pkt. 2 kontrola trwałości jest prowadzona w okresie pięciu lat od daty dokonania płatności końcowej na rzecz beneficjenta (...)).

kontrolę realizacji projektu pod względem zgodności z politykami horyzontalnymi, weryfikację posiadanych przez beneficjenta procedur w zakresie zapobiegania i wykrywania nadużyć finansowych; zgłoszonych przypadków nadużyć finansowych odnoszących się do kontrolowanego projektu/wydatków kwalifikowanych bądź powziętych podejrzeń o potencjalnym nadużyciu finansowym, weryfikację realizacji działań informacyjnych i promocyjnych oraz wypełniania obowiązków dotyczących promocji projektu zgodnie z umową o dofinansowanie, zachowanie zasad dotyczących archiwizacji dokumentów, sprawdzenie kompletności i zgodności dokumentacji przekazanej przez Beneficjenta z przepisami i właściwymi procedurami (w przypadku kontroli na zakończenie)<sup>33</sup>.

Beneficjenci wykonywali zalecenia formułowane w wyniku przeprowadzonych kontroli, a w jednym przypadku stwierdzonej niekwalifikowalności wydatków nałożono na beneficjenta korektę finansową. Kwotę należności z tego tytułu wynoszącą 16,2 tys. zł wyegzekwowano poprzez pomniejszenie przez beneficjenta kwoty wskazanej we wniosku o płatność (tu: wniosek o refundację wydatków).

Powyższe działania CUPT były zgodne z zapisami porozumienia z dnia 25 listopada 2014 r., zawartego z Instytucją Zarządzającą a tryb kontroli oraz sposób postępowania w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości był zgodny z przepisami art. 23-25 ustawy wdrożeniowej, a także z *Wytycznymi w zakresie kontroli realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020, zaleceniami dla instytucji zaangażowanych w realizację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w zakresie procedur kontrolnych oraz systemu rocznych rozliczeń, Wytycznymi w zakresie sposobu korygowania i odzyskiwania nieprawidłowych wydatków oraz zgłaszania nieprawidłowości w ramach programów operacyjnych polityki spójności na lata 2014-2020.*

(akta kontroli str. 3-4, 124-162, 244-248)

Z związku z pytaniem o utrudnienia i zagrożenia dla rozwoju elektromobilności w Polsce, dostępności wsparcia finansowego w tym zakresie dla poszczególnych grup beneficjentów oraz ewentualnej możliwości udzielania dofinansowania do używanych pojazdów elektrycznych p.o. Dyrektor CUPT wyjaśniła, co następuje:

W dotychczas realizowanych projektach Centrum Unijnych Projektów Transportowych nie identyfikowało utrudnień i zagrożeń w zakresie rozwoju elektromobilności w Polsce. Niemniej w chwili obecnej warunki rynkowe, w tym społeczno-gospodarcze, podlegają zmianom. Obecne zmiany potencjalnie mogą mieć wpływ na dalszy rozwój elektromobilności, m.in. poprzez rosnące ceny energii elektrycznej, wydłużający się czas oczekiwania na wykonanie przyłącza energetycznego, braki materiałów budowlanych niezbędnych do wykonania infrastruktury ładowania, czy komponentów służących do montażu taboru itp.

W szczegółowym opisie osi priorytetowych POIiŚ 2014-2020 w części dotyczącej działania 6.1 określono typ beneficjentów, którzy mogą otrzymać dofinansowanie w ramach przedmiotowego działania. W CUPT nie zidentyfikowano grupy potencjalnych beneficjentów, którzy mogliby zostać wykluczeni z możliwości otrzymania dofinansowania do przedsięwzięć z zakresu elektromobilności.

CUPT posiada procedury dotyczące zgłaszania podmiotów wykluczonych z możliwości otrzymania środków przeznaczonych na realizację programów finansowanych z udziałem środków europejskich.

<sup>33</sup> CUPT przeprowadzał również kontrole zawierania umów/aneksów tj. kontrole zgodności z przepisami ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710., dalej: pzp) kontrole doraźne ex-post i ex-ante w formie kontroli na dokumentach. Łącznie przynajmniej z ww. form kontroli planowych lub doraźnych zostały objęte wszystkie z 13 projektów służących rozwojowi elektromobilności.

W przypadku wystąpienia przesłanek skutkujących wykluczeniem podmiotu z możliwości otrzymania środków przeznaczonych na realizację programów finansowanych z udziałem środków europejskich (art. 207 ust. 4 ustawy o finansach publicznych) konieczne jest zgłoszenie do MF podmiotu podlegającego wpisowi do rejestru podmiotów wykluczonych (wyjątki od zgłoszenia określono w art. 207 ust. 7). W okresie objętym kontrolą nie zgłoszono do MF konieczności dokonania wpisu do rejestru podmiotów wykluczonych.

W chwili obecnej CUPT nie widzi możliwości udzielenia dofinansowania do zakupu używanych pojazdów elektrycznych. CUPT jest m.in. Instytucją Pośredniczącą dla PO IiŚ 2014-2020, która udziela wsparcia dla typu projektów uzgodnionych z IZ oraz dookreślonych w Szczegółowym opisie osi priorytetowych PO IiŚ 2014 - 2020. MFiPR, jako Instytucja Zarządzająca, określa zasady dla poszczególnych naborów, w oparciu o dokumenty programowe, na bazie których CUPT realizuje swoje działania statutowe.

(akta kontroli str. 5-20)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

#### IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 ustawy o NIK nie formułuje uwag i wniosków.

#### 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.

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.

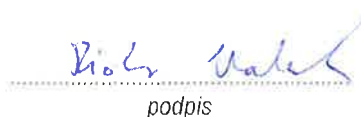
Łódź, 30 września 2022 r.

Kontroler  
Andrzej Pietrzyk  
główny specjalista k.p.



podpis

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



podpis