



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Olsztynie

LOL.410.012.01.2022

Gustaw Marek Brzezina
Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego
Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-
Mazurskiego w Olsztynie
ul. Emilii Plater 1
10-562 Olsztyn

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, ul. Emilii Plater 1, 10-562 Olsztyn (dalej: Urząd).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Gustaw Marek Brzezin, Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego, od 12 grudnia 2014 r. (dalej: Marszałek).
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Zapewnienie właściwego wsparcia finansowego przedsięwzięć z zakresu elektromobilności.2. Prawdliwość realizacji obowiązków w zakresie elektromobilności.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018 – 2022 (I połowa), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie, dotyczących zakresu kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Olsztynie
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Anna Kamińska-Bisior, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOL/91/2022 z 01 sierpnia 2022 r.2. Cezary Gogolewski, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LOL/102/2022 z 17 sierpnia 2022 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 1- 2)</p>

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą Marszałek zapewnił wsparcie finansowe przedsięwzięć z zakresu elektromobilności w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 (dalej: RPO WiM 2014-2020). W Urzędzie prawidłowo dokonywano oceny i wyboru projektów do dofinansowania. Właściwie ujmowano projekty na listach rankingowych i prowadzono działania zapobiegające podwójnemu finansowaniu przedsięwzięć. Umowy z beneficjentami zawierały wymagane elementy i właściwie zabezpieczały interes samorządu województwa. Rzetelnie monitorowano także postęp realizacji projektów i podejmowano skuteczne działania w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości. Prawidłowo opracowano roczne plany kontroli i w pełni zrealizowano zaplanowaną w nich liczbę w odniesieniu do projektów służących rozwojowi elektromobilności.

W Urzędzie, zgodnie z ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych³ (dalej: ustawa o elektromobilności), zapewniono

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Dz. U. z 2021 r. poz. 110, ze zm.

wymagany udział elektrycznych pojazdów samochodowych we flocie użytkowanych pojazdów. Zakupu trzech takich pojazdów, na potrzeby Urzędu, dokonano zgodnie z ustawą z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (dalej: ustawa Pzp)⁴. Urząd przekazywał również właściwym ministrom informacje o liczbie i udziale pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych, jednak trzy takie informacje przekazano nieterminowo, a informacji, według stanu na 31 grudnia 2017 r., nie przekazano w ogóle.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Zapewnienie przez jednostki dofinansowujące wsparcia finansowego przedsięwzięć z zakresu elektromobilności

1.1 Wybór projektów do dofinansowania

Opis stanu faktycznego

1.1.1 W okresie objętym kontrolą, w ramach RPO WiM 2014-2020⁶, samorząd województwa udzielał dofinansowania przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności, w tym w zakresie niskoemisyjnego transportu miejskiego, w ramach osi priorytetowej 4 – Efektywność energetyczna, działania 4.4 – Zrównoważony transport miejski i dwóch poddziałań, tj.:

- 4.4.1 – Ekomobilny MOF (ZIT Olsztyna), dalej: poddziałanie 4.4.1,
- 4.4.4 – Infrastruktura transportu publicznego (Niskoemisyjny transport miejski), dalej poddziałanie 4.4.4.

W poddziałaniu 4.4.1 przewidziano m.in. dofinansowanie projektów obejmujących zakup, modernizację niskoemisyjnego taboru, w tym transportu szynowego (tramwaje), a jego celem była poprawa zrównoważonej mobilności mieszkańców w miejskim obszarze funkcjonalnym Olsztyna. Alokacja środków finansowych tego poddziałania, w konkursach ogłoszonych od 2016 r. do 30 czerwca 2022 r., wyniosła 101 452,8 tys. zł. Łączna wartość projektów ujęta w umowach o dofinansowanie w ww. okresie wyniosła 88 461,5 tys. zł (87% alokacji), a beneficjentom wypłacono dofinansowanie w kwocie 76 710,3 tys. zł (76% alokacji).

W ramach poddziałania 4.4.4 przewidziano m.in. dofinansowanie przedsięwzięć dotyczących zakupu i modernizacji niskoemisyjnego taboru wraz z niezbędną do jego obsługi infrastrukturą towarzyszącą, a w miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) możliwość dofinansowania rozwoju tego środka transportu. Celem poddziałania była poprawa zrównoważonej mobilności mieszkańców w miastach województwa i ich obszarach funkcjonalnych. Alokacja środków finansowych w tym poddziałaniu, w konkursach ogłoszonych od 2017 r. do 30 czerwca 2022 r., wyniosła 159 550,1 tys. zł. Łączna wartość projektów ujęta w umowach o dofinansowanie zawartych w ww. okresie wyniosła 88 747,3 tys. zł (56% alokacji), w tym na projekty obejmujące zakup zeroemisyjnych pojazdów, autobusów, środków transportu oraz budowy stacji i punktów ładowania (dalej: projekty służące rozwojowi elektromobilności) – 38 103,1 tys. zł. Do 30 czerwca 2022 r. beneficjentom wypłacono dofinansowanie w kwocie 67 267,9 tys. zł (42% alokacji), w tym na projekty służące rozwojowi elektromobilności – 17 794 tys. zł.

(akta kontroli str. 3-16)

⁴ Dz. U. z 2021 r. poz. 1129, ze zm.

⁵ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁶ Uchwała nr 16/150/15/V Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 marca 2015 r. w sprawie przyjęcia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 o treści zatwierdzonej przez Komisję Europejską, ze zm.

1.1.2 Od 1 stycznia 2018 r. do 30 czerwca 2022 r. w ramach poddziałania 4.4.1 oraz 4.4.4 ogłoszono dziewięć konkursów.

W poddziałaniu 4.4.1 ogłoszono cztery konkursy⁷, w odpowiedzi na które do Urzędu wpłynęło 11 wniosków o dofinansowanie⁸ o łącznej wartości 20 082,2 tys. zł. Żaden z ww. wniosków nie obejmował dofinansowania projektów służących rozwojowi elektromobilności. Do 30 czerwca 2022 r. w ramach tego poddziałania zawarto 10 umów o dofinansowanie o wartości 15 684 tys. zł, w tym dofinansowanie z UE – 10 881 tys. zł⁹.

Natomiast w ramach poddziałania 4.4.4 ogłoszonych zostało pięć konkursów¹⁰, w których wpłynęło 15 wniosków o dofinansowanie¹¹ na łączną kwotę 102 866,8 tys. zł, w tym dziewięć wniosków na kwotę 72 573,7 tys. zł na projekty służące rozwojowi elektromobilności. W ramach tego poddziałania zawarto 10 umów na realizację projektów o wartości 50 400,8 tys. zł, w których dofinansowanie z UE wyniosło 35 952,6 tys. zł. Z ww. 10 umów pięć dotyczyło projektów służących rozwojowi elektromobilności¹², a ich łączna wartość wyniosła 32 540,2 tys. zł, w tym dofinansowanie z UE – 24 681,4 tys. zł.

(akta kontroli str. 3-5, 17, 405-485)

1.1.3 Prawidłowość oceny wniosków o dofinansowanie projektów służących rozwojowi elektromobilności zbadano na próbie pięciu wniosków, które wpłynęły w poddziałaniu 4.4.4, złożonych w ramach dwóch konkursów ogłoszonych i rozstrzygniętych w ww. okresie. Badanie to wykazało, że we wszystkich przypadkach:

- ogłoszenie o konkursie zostało podane do publicznej wiadomości na stronie internetowej Urzędu oraz portalu www.funduszeuropejskie.gov.pl co najmniej 30 dni przed planowanym rozpoczęciem naboru wniosków i zawierało informacje wymagane przez art. 40 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020¹³ (dalej: ustawa wdrożeniowa), tj. m.in. nazwę i adres instytucji, określenie przedmiotu konkursu i typów projektów, kwotę przeznaczoną na dofinansowanie, termin, miejsce i formę składania wniosków o dofinansowanie, sposób i miejsce udostępnienia regulaminu konkursu;
- regulamin konkursu zawierał informacje wymagane przez art. 41 ust. 2 ustawy wdrożeniowej, tj. m.in. przedmiot i formę konkursu, termin, miejsce i formę składania wniosków o dofinansowanie i sposób uzupełniania w nich braków, wzór wniosku i umowy o dofinansowanie, czynności, kryteria wyboru projektów z podaniem ich znaczenia, formę i sposób komunikacji, środki odwoławcze, sposób podania do publicznej wiadomości wyników konkursu;
- określono regulamin pracy komisji oceny projektów (dalej: KOP);
- poinformowano Wojewodę Warmińsko-Mazurskiego o powołaniu KOP i w każdym przypadku, umożliwiono jego przedstawicielowi udział w pracach komisji w charakterze obserwatora;

⁷ Po jednym konkursie w 2018 r., 2019 r., 2020 r. i 2022 r.

⁸ Dwa wnioski w 2018 r., jeden wniosek w 2019 r., siedem wniosków w 2020 r. i jeden wniosek w 2022 r.

⁹ Wniosek Gminy Gietrzwałd, według stanu na 30 czerwca 2022 r., był w trakcie rozpatrywania.

¹⁰ Po jednym konkursie w 2018 r., 2019 r. i 2022 r. (konkurs ogłoszony w 2022 r. nie został rozstrzygnięty do dnia zakończenia kontroli) oraz dwa konkursy w 2020 r. (na jeden konkurs w 2020 r. nie wpłynął żaden wniosek).

¹¹ Trzy wnioski o dofinansowanie w 2018 r., pięć w 2019 r., trzy w 2020 r. i cztery w 2022 r.

¹² Były to projekty miast: Szczytno, Lidzbark Warmiński, Iława, Giżycko i Kętrzyn, obejmujące łącznie zakup 13 autobusów elektrycznych i dziewięć stacji i punktów ładowania.

¹³ Dz.U. z 2020 r. poz. 818.

- weryfikacja wymogów formalnych została przeprowadzona przez dwóch pracowników Urzędu zarówno po złożeniu wniosku o dofinansowanie jak i po dostarczeniu poprawionego wniosku;
- wnioski o dofinansowanie, które spełniły wymogi weryfikacji formalnej, zostały umieszczone na liście wniosków o dofinansowanie, jako te które przeszły pozytywnie weryfikację warunków formalnych;
- zgodnie z regulaminami konkursów wnioski o dofinansowanie, które przeszły pozytywnie weryfikację warunków formalnych zostały poddane ocenie w ramach kryteriów formalnych przez pracownika Urzędu i w przypadku oceny pozytywnej umieszczone na liście wniosków o dofinansowanie uznanych za poprawne po ocenie kryteriów formalnych, a następnie przekazane do oceny kryteriów merytorycznych ogólnych (obligatoryjnych) i specyficznych (obligatoryjnych);
- wnioski o dofinansowanie, które spełniły obligatoryjne kryteria merytoryczne ogólne i specyficzne zostały przekazane do oceny w ramach kryteriów merytorycznych punktowych;
- zgodnie z regulaminami konkursów wnioski o dofinansowanie, które uzyskały pozytywną ocenę KOP, zostały przekazane do oceny kryteriów merytorycznych premiujących;
- ocenę końcową stanowiła suma wszystkich ocen uzyskanych przez wniosek o dofinansowanie w ramach kryteriów merytorycznych punktowych i premiujących;
- załącznikiem do protokołu z prac KOP były lista wniosków o dofinansowanie projektów ocenionych pod względem kryteriów formalno-merytorycznych wraz z informacją o przyznanych ocenach.

W toku naboru i oceny ww. wniosków o dofinansowanie w Urzędzie nie zidentyfikowano działań o charakterze korupcyjnym.

(akta kontroli str. 18-117)

1.1.4 Analiza dokumentacji dotyczącej dwóch konkursów obejmujących dofinansowanie pięciu projektów służących rozwojowi elektromobilności, ogłoszonych i rozstrzygniętych od 1 stycznia 2018 r. do 30 czerwca 2022 r., wykazała, że:

- We wszystkich przypadkach Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego stosownymi uchwałami wybrał projekty do dofinansowania na podstawie listy rankingowej przedłożonej przez KOP.
- W jednym przypadku Zarząd dokonał zmiany w zatwierdzonej liście projektów wybranych do dofinansowania. Projekt miasta Kętrzyna, który został pozytywnie oceniony przez KOP, pierwotnie nie uzyskał dofinansowania z uwagi na wyczerpanie środków alokacji i znalazł się na ostatnim miejscu listy rankingowej. Po zwiększeniu kwoty alokacji w ramach tego konkursu Zarząd dokonał ww. zmiany poprzez objęcie tego projektu dofinansowaniem.
- We wszystkich przypadkach listy projektów oraz zaktualizowane listy projektów wybranych do dofinansowania zostały umieszczone na stronie internetowej Urzędu oraz stronie www.funduszeuropejskie.gov.pl.

(akta kontroli str. 118)

1.1.5 W okresie objętym kontrolą, na etapie wyboru projektów do dofinansowania, Urząd dwukrotnie wymagał od wnioskodawców złożenia oświadczenia dotyczącego zakazu podwójnego finansowania inwestycji. Po raz pierwszy w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie, a następnie przed podpisaniem umowy o dofinansowanie.

Analiza dokumentacji dziewięciu wniosków o dofinansowanie obejmujących projekty służące rozwojowi elektromobilności, złożonych w ww. okresie do konkursów w ramach poddziałania 4.4.4, wykazała, że stosowne oświadczenia zostały złożone:

- we wszystkich dziewięciu przypadkach jako załączniki do wniosków o dofinansowanie,
- w pięciu przypadkach przed podpisaniem umowy o dofinansowanie, a pozostałe cztery dotyczyły wniosków, które do 30 czerwca 2022 r. były w trakcie weryfikacji wymogów formalnych.

(akta kontroli str. 119-120)

1.1.6 Analiza dokumentacji pięciu umów o dofinansowanie projektów służących rozwojowi elektromobilności realizowanych w ramach konkursów ogłoszonych od 1 stycznia 2018 r. do 30 czerwca 2022 r. wykazała, że we wszystkich przypadkach:

- przed podpisaniem umowy o dofinansowanie beneficjenci dostarczyli do Urzędu dokumenty wymagane zapisami regulaminów konkursów, tj. m.in. formularz identyfikacji finansowej, pierwszy harmonogram płatności, oświadczenie VAT, wnioski o nadanie dostępu dla osób uprawnionych,
- umowy o dofinansowanie zostały podpisane z beneficjentami w terminie od 17 do 42 dni po dacie rozstrzygnięcia konkursu (regulaminy konkursów nie określały terminów dotyczących zawierania umów),
- beneficjenci nie byli zobligowani do wniesienia zabezpieczenia prawidłowej realizacji umowy o dofinansowanie, gdyż zgodnie z art. 206 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych¹⁴ (dalej: ufp), określenie formy takiego zabezpieczenia nie dotyczyło beneficjenta programu finansowego z udziałem środków europejskich będącego jednostką sektora finansów publicznych,
- umowy przewidywały możliwość ich rozwiązania i określały sytuacje, w jakich może to mieć miejsce, tj. m.in. w przypadku, gdy beneficjent: nie rozpoczął rzeczowej realizacji projektu w terminie do sześciu miesięcy od dnia podpisania umowy o dofinansowanie, zaprzestał realizacji projektu, naruszył zasady ponoszenia wydatków zgodnie z przepisami dotyczącymi udzielania zamówień, nie rozliczył otrzymanej zaliczki zgodnie z zapisami umowy, nie wywiązał się z obowiązków dotyczących składania wniosków o płatność i informowania o zmianach w projekcie,
- umowy określały takie same sankcje wobec wszystkich beneficjentów dotyczące m.in. niezrealizowania lub nieutrzymania wskaźników produktu i rezultatu, niewykonania obowiązków dotyczących składania wniosków o płatność, uzasadnionego podejrzenia wystąpienia nieprawidłowości w realizacji projektu, nieprawidłowego rozliczenia zaliczki, nieprawidłowego wykorzystania środków, niedostarczenia wymaganych dokumentów,
- umowy określały okres trwałości projektów na pięć lat od daty płatności końcowej na rzecz beneficjenta,
- umowy zobowiązywały beneficjentów do poddania się kontroli oraz audytowi w zakresie realizacji umowy w trybie i na zasadach określonych w rozdziale 7 ustawy wdrożeniowej.

(akta kontroli str. 121-306)

1.1.7 W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły przypadki negatywnej oceny wniosków o dofinansowanie projektów służących rozwojowi elektromobilności.

(akta kontroli str. 307)

¹⁴ Dz.U. z 2022 r. poz. 1634.

1.2 Monitoring i kontrola projektów

1.2.1 W okresie objętym kontrolą beneficjenci projektów służących rozwojowi elektromobilności złożyli do Urzędu wnioski o płatność na kwotę 7 652,2 tys. zł, w tym dofinansowanie z UE – 5 077,6 tys. zł, które zostały przez Urząd zatwierdzone. Według stanu na 30 czerwca 2022 r. beneficjentom wypłacono środki finansowe (w tym dofinansowanie z UE) w kwocie 5 078,7 tys. zł¹⁵, co stanowiło 21% wartości dofinansowania określonego w umowach.

Analiza dokumentacji¹⁶ wszystkich 14 wniosków o płatność złożonych i zatwierdzonych przez Urząd do 30 czerwca 2022 r. w ramach pięciu projektów wykazała, że:

- we wszystkich przypadkach Urząd dokonywał weryfikacji złożonych wniosków o płatność w zakresie ich kompletności, co każdorazowo było potwierdzane listą sprawdzającą,
- płatności na rzecz beneficjentów dokonywano w kwotach i terminach zgodnych z zapisami umowy o dofinansowanie,
- w 10 przypadkach przy weryfikacji wniosków o płatność rozliczających zaliczkę, o refundację lub sprawozdawczych Urząd dokonywał porównania stopnia osiągnięcia wskaźników z wielkościami założonymi w projekcie. Pozostałe cztery przypadki dotyczyły wniosków o zaliczkę, w których beneficjenci nie opisywali stanu rzeczowej realizacji projektu.

W dwóch przypadkach, z ww. 10 dotyczących wniosków o płatność rozliczających zaliczkę, o refundację lub sprawozdawczych, pracownicy Urzędu stwierdzili opóźnienia w realizacji projektu lub jego realizację niezgodnie z zapisami umowy o dofinansowanie, tj.:

- W jednym przypadku w wyniku weryfikacji wniosku o płatność rozliczającego zaliczkę stwierdzono niezgodność realizacji projektu z harmonogramem rzeczowo-finansowym. Urząd wystosował do beneficjenta pismo w tej sprawie, a beneficjent zobowiązał się do zrealizowania całego zakresu zaplanowanego w ww. harmonogramie.
- W jednym przypadku beneficjent nie złożył wniosku rozliczającego zaliczkę w terminie 30 dni od daty jej otrzymania, a także nie zwrócił niewykorzystanej w terminie zaliczki. Urząd, zgodnie z art. 189 ust. 3 ufp, naliczył beneficjentowi odsetki jak dla zaległości podatkowych liczonych od dnia przekazania środków do dnia złożenia wniosku o płatność w kwocie 3,7 tys. zł, o którą została pomniejszona przysługująca beneficjentowi refundacja.

Do 30 czerwca 2022 r. żaden z projektów służących rozwojowi elektromobilności nie został zakończony.

(akta kontroli str. 308-314)

1.2.2 W okresie objętym kontrolą w Urzędzie obowiązywało pięć rocznych planów kontroli RPO WiM 2014-2020, tj.: na rok obrachunkowy od 1 lipca do 30 czerwca na lata 2017-2018, 2018-2019, 2019-2020, 2020-2021 i 2021-2022. Wszystkie ww. roczne plany kontroli sporządzono zgodnie z „Wytocznymi w zakresie kontroli realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020”, tj. m.in: zostały one przekazane do akceptacji Instytucji Koordynującej Umowę Partnerstwa, a także składały się z opisu uwarunkowań prowadzenia procesu kontroli w danym roku obrachunkowym, planu kontroli systemowych oraz warunków kontroli projektów.

¹⁵ W jednym przypadku, w związku z zawarciem aneksu do umowy o dofinansowanie zwiększającym wartość dofinansowania, po zatwierdzeniu wniosku o płatność wypłacono beneficjentowi kwotę o 1,1 tys. zł większą niż zatwierdzona we wniosku o płatność.

¹⁶ Na podstawie danych umieszczonych w Centralnym systemie informatycznym SL2014.

W okresie od 1 stycznia 2018 r. do 30 czerwca 2022 r. w Urzędzie przeprowadzono siedem kontroli projektów służących rozwojowi elektromobilności (cztery kontrole dotyczyły pięciu badanych projektów, natomiast trzy projektu, który uzyskał dofinansowanie w 2017 r.).

Analiza dokumentacji¹⁷ dotyczącej wszystkich ww. siedmiu kontroli wykazała, że:

- jedną kontrolę, która ujęta była w rocznym planie kontroli 2019-2020, przeprowadzono w trakcie i w miejscu realizacji projektu,
- dwie kontrole dotyczyły prawidłowości wyboru wykonawców zgodnie z warunkami określonymi w umowach o dofinansowanie i zostały przeprowadzone po przekazaniu przez beneficjentów dokumentacji dotyczącej postępowań o udzielenie zamówień publicznych. Kontrole te odbyły się w trybie doraźnym i w ich wyniku nie stwierdzono nieprawidłowości,
- cztery kontrole przeprowadzono na dokumentach w trakcie realizacji projektów. W jednym przypadku stwierdzono nieprawidłowość polegającą na nadmiernym zagregowaniu zamówienia w ramach projektu i nieupublicznieniu zapytania ofertowego w bazie konkurencyjności, która skutkowała nałożeniem korekty finansowanej w wysokości 100%.

Badanie dokumentacji dotyczącej jedynej kontroli ujętej w planie i przeprowadzonej w trakcie i w miejscu realizacji projektu wykazała, że:

- zakres kontroli obejmował: realizację rzeczowo-finansową projektu, informację i promocję, pomoc publiczną, polityki horyzontalne, sprawozdawczość i monitoring, przechowywanie dokumentacji oraz dokumentację zamówień publicznych,
- w wyniku kontroli stwierdzono nieprawidłowość, która dotyczyła niewłaściwego uznania części podatku VAT za wydatek kwalifikowany,
- nie sformułowano zaleceń pokontrolnych.

Korekty finansowe w kwocie 75,8 tys. zł¹⁸ nałożono na beneficjentów w dwóch przypadkach, tj. w jednym w wyniku ww. kontroli w miejscu realizacji projektu (korekta w kwocie 2 tys. zł) i w jednym w wyniku kontroli na dokumentach (73,8 tys. zł). Do 30 czerwca 2022 r. Urząd odzyskał 1,7 tys. zł kwoty dofinansowania (tj. 100% kwoty do odzyskania¹⁹) korekt nałożonych w wyniku przeprowadzenia kontroli w miejscu realizacji projektów. W drugim przypadku, na wniosek beneficjenta, przysługująca mu kwota refundacji wskazana we wniosku o płatność końcową²⁰ zostanie pomniejszona o kwotę do odzyskania.

(akta kontroli str. 315-333)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą w Urzędzie właściwie dokonywano oceny i wyboru projektów do dofinansowania. Prawidłowo ujmowano projekty na listach rankingowych, rzetelnie prowadzono działania zapobiegające podwójnemu finansowaniu przedsięwzięć, a umowy o dofinansowanie właściwie zabezpieczały interes województwa. Na podstawie złożonych przez beneficjentów wniosków o płatność rzetelnie monitorowano postęp realizacji projektów i podejmowano

¹⁷ Na podstawie danych umieszczonych w systemie SL2014.

¹⁸ Kwota wydatków kwalifikowanych.

¹⁹ Korekta finansowa w kwocie 2 tys. zł dotyczyła wydatków kwalifikowanych, a kwota odzyskana 1,7 tys. zł kwoty udzielonego dofinansowania.

²⁰ Do 9 września 2022 r. nie zakończono weryfikacji wniosku o płatność końcową projektu nr RPWM.04.04.04-28-0003/19.

skuteczne działania w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, opóźnień lub realizacji projektów niezgodnie z zapisami umów o dofinansowanie.

OBSZAR

2. Prawidłowość realizacji obowiązków w zakresie elektromobilności

2.1 Zapewnienie środków finansowych na realizację zadań z zakresu elektromobilności

Opis stanu faktycznego

W latach 2018-2020 w budżecie samorządu województwa nie planowano i nie wydatkowano środków finansowych na realizację zadań związanych z rozwojem elektromobilności. Środki takie zaplanowano dopiero na lata 2021-2022 w związku z realizacją następujących zadań:

- zakup trzech fabrycznie nowych samochodów o napędzie elektrycznym za kwotę 500 tys. zł w 2021 r.
- wykonanie robót budowlanych związanych z montażem stacji ładowania pojazdów elektrycznych na terenie Urzędu za kwotę 80 tys. zł w 2022 r.

Wykonanie wydatków dotyczących realizacji zadań z zakresu elektromobilności w 2021 r. wyniosło 464 tys. zł, natomiast w 2022 r. (do 30 czerwca) na realizację zadania dotyczącego budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych nie wydatkowano żadnych środków²¹. Zrealizowane ww. zadania sfinansowane zostały ze środków własnych samorządu województwa (nie wnioskowano do podmiotów zewnętrznych o przyznanie dofinansowania na zadania z zakresu elektromobilności).

(akta kontroli str. 327, 391-397, 400-401)

2.2 Realizacja zadań określonych w ustawie o elektromobilności

Opis stanu faktycznego

2.2.1 Stosownie do wymogu art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności, od 1 stycznia 2022 r., udział elektrycznych pojazdów samochodowych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych Urzędu wynosił 10% (według stanu na ten dzień Urząd użytkował ogółem 30 pojazdów samochodowych, z których trzy były pojazdami elektrycznymi). Na 30 czerwca 2022 r. udział pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów samochodowych Urzędu również wynosił 10%. W latach 2018-2020 Urząd nie dysponował samochodami elektrycznymi, a zakupu trzech takich pojazdów dokonano w listopadzie 2021 r.

(akta kontroli str. 328-329)

2.2.2 W okresie 2018-2022 (I pół.) w Urzędzie przeprowadzono jedno postępowanie publiczne na dostawę trzech osobowych samochodów elektrycznych²². Postępowanie to przeprowadzono w październiku 2021 r.²³, w trybie podstawowym na podstawie ustawy Pzp. Zamówienie to podzielone zostało na trzy odrębne części, a jego łączna wartość wyniosła 464 tys. zł.

Analiza dokumentacji dotyczącej tego postępowania wykazała, iż przeprowadzono je zgodnie z zasadami określonymi w ustawie Pzp. Zamówione pojazdy zostały dostarczone przez wykonawcę w terminie określonym w zawartych umowach. Faktury za dostawę zostały zapłacone przez Urząd w kwotach wynikających z zawartych umów, a nabyte pojazdy przyjęte do ewidencji środków trwałych jednostki.

(akta kontroli str. 329, 331-361)

²¹ W związku z realizacją tego zadania w nieruchomościach Urzędu zainstalowane miały być dwie stacje ładowania samochodów elektrycznych, każda na dwa stanowiska (w trakcie kontroli NIK trwałe roboty budowlane dot. tego zadania).

²² Hyundai Kona EV FL 64 kWh Single – 3 szt.

²³ Umowy z wykonawcą podpisano 9 listopada 2021 r.

2.2.3 Urząd nie informował ministra ds. transportu o pojazdach elektrycznych objętych w 2021 r. zamówieniami²⁴, gdyż zrealizowane w 2021 r. zamówienie publiczne na dostawę trzech osobowych samochodów elektrycznych nie przekraczało wartości określonej w art. 68b pkt 1 ustawy o elektromobilności.

(akta kontroli str. 329, 331-361)

2.2.4 Od 1 stycznia 2022 r. Urząd nie dokonał, na podstawie ustawy Pzp, zlecenia lub powierzenia wykonania przez podmiot zewnętrzny zadania publicznego, o którym mowa w art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa²⁵. Samorząd województwa wykonywał zadania, o których mowa w ww. przepisie, z uwzględnieniem art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności.

(akta kontroli str. 330, 374-390, 400-401)

2.2.5 Urząd, zgodnie z art. 38 ustawy o elektromobilności, w latach 2018-2021 przekazywał właściwym ministrom informacje o liczbie i udziale pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych. I tak informacja według stanu na: 31 grudnia 2018 r. złożona została 13 marca 2019 r.,

– 31 grudnia 2019 r. – 5 lutego 2020 r., 31 grudnia 2020 r. – 3 marca 2021 r., 31 grudnia 2021 r. – 14 stycznia 2022 r.

Z ww. czterech informacji tylko jedna, sporządzona koniec 2021 r. przekazana została terminowo, tj. do 31 stycznia 2022 r. Informacje za 2018 r., 2019 r. i 2020 r. złożone zostały z opóźnieniem, natomiast informacja według stanu na 31 grudnia 2017 r. nie została złożona (opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości).

Informacje powyższe przekazywano według stanu na 31 grudnia danego roku i były one prawidłowe (sprawozdanie za 2021 r. zawierało dane o zakupionych w tym roku trzech osobowych samochodach elektrycznych).

(akta kontroli str. 362-373)

2.2.6 Według Wicemarszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego, w kwestii wskazania utrudnień oraz propozycji zmian w realizacji obowiązków wynikających z ustawy o elektromobilności, zasadnym byłoby rozważenie wprowadzenia regulacji, która umożliwiłaby uwzględnienie pojazdów o napędzie hybrydowym w wymaganym 30-procentowym udziale pojazdów elektrycznych wchodzących w skład floty obsługującej jednostki samorządu terytorialnego. Uzasadnieniem tego jest m.in. charakter realizowanych wyjazdów służbowych, np. kontrole w małych miejscowościach na terenie województwa, gdzie nie są dostępne stacje ładowania.

(akta kontroli str. 402-404)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Urząd nie sporządził i nie przekazał właściwemu ministrowi ds. energii, w terminie do 22 maja 2018 r., informacji o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie użytkowanych pojazdów.

Było to niezgodne z art. 73 ustawy o elektromobilności stanowiącym, iż pierwsze takie sprawozdanie należało złożyć w terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie tej ustawy, tj. do 22 maja 2018 r., według stanu na 31 grudnia 2017 r.

Ponadto trzy informacje o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie użytkowanych pojazdów Urzędu, tj. według stanu na: 31 grudnia 2018 r., 31 grudnia 2019 r. i 31 grudnia 2020 r., zostały złożone z opóźnieniem wynoszącym odpowiednio: 41, 5 i 31 dni. Było niezgodne z art. 38

²⁴ Na podstawie art. 68c ustawy o elektromobilności.

²⁵ Dz. U. 2022 r. poz. 547.

ustawy o elektromobilności, stanowiącym, że informacje te należy przekazać do 31 stycznia każdego roku, według stanu na 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji.

Według wyjaśnienia Dyrektora Departamentu Administracji i Obsługi Urzędu nieprzekazanie właściwemu ministrowi ds. energii ww. informacji według stanu na 31 grudnia 2017 r. wynikało z trwającej w 2018 r. reorganizacji Urzędu. W ramach tej reorganizacji m.in. z Departamentu Organizacyjnego powstała nowa komórka organizacyjna - Departament Administracji i Obsługi Urzędu i w okresie tym pomiędzy ww. departamentami przekazywane były zadania i kompetencje. Natomiast opóźnienia w przekazaniu trzech informacji, tj. według stanu na 31 grudnia 2018 r., 2019 r. i 2020 r. wynikały z błędnie przyjętego założenia, iż termin ich składania upływa z końcem I kwartału danego roku (z danymi za rok poprzedni), analogicznie jak w przypadku składania corocznych sprawozdań z korzystania ze środowiska.

(akta kontroli str.362-373, 398-399)

OCENA CZĄSTKOWA

W Urzędzie, zgodnie z art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności, zapewniono, aby od 1 stycznia 2022 r. udział elektrycznych pojazdów samochodowych we flocie użytkowanych pojazdów jednostki wynosił 10%. W budżecie samorządu województwa na 2021 r. zaplanowano środki na zakup tych samochodów w odpowiedniej wysokości, a postępowanie w przedmiocie ich dostawy przeprowadzono zgodnie z zasadami określonymi w Pzp. Stosownie do wymogu art. 38 ustawy o elektromobilności za lata 2018-2021 Urząd przekazywał właściwym ministrom informacje o liczbie i udziale pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych, jednak trzy takie informacje przekazano nieterminowo, a informacji, według stanu na 31 grudnia 2017 r., nie przekazano w ogóle.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z ustaleniami kontroli Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani 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 Olsztynie. 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.

Olsztyn, 27 września 2022 r.

Kontrolerzy
Anna Kamińska-Bisior
Starszy inspektor kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Olsztynie
Dyrektor
Piotr Górny

.....
podpis

.....
podpis

Cezary Gogolewski
Doradca ekonomiczny

.....
podpis