



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA.410.017.02.2022

Pan
Jakub Chelstowski
Marszałek Województwa Śląskiego
ul. Ligonía 46
40-037 Katowice

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/22/070 – Finansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego ul. Ligonía 46, 40-037 Katowice ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jakub Chełstowski, Marszałek Województwa Śląskiego ² , wybrany na stanowisko w dniu 21 listopada 2018 r. – do nadal. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił: Wojciech Saługa, od 1 grudnia 2014 r. do 20 listopada 2018 r.
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 ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Beata Olejnik, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/159/2022 z 26 lipca 2022 r.2. Piotr Jużków, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/158/2022 z 26 lipca 2022 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli Tom I, str. 1-2; 6)</p>

¹ Zwany dalej: Urzędem, Instytucją Zarządzającą lub jednostką kontrolowaną.

² Zwany dalej: Marszałkiem lub kierownikiem jednostki.

³ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, zwana dalej: *ustawa o NIK*.

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

NIK ocenia pozytywnie badaną działalność Urzędu w zakresie realizowanych przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Urząd dokonywał wyboru projektów do dofinansowania zgodnie z przyjętymi kryteriami. W obszarze naboru i oceny wniosków stosowano mechanizmy zapobiegające korupcji, a na listach rankingowych projekty ujmowano w kolejności wynikającej z liczby uzyskanych punktów. Urząd stosował rozwiązania zapobiegające podwójnemu finansowaniu projektów, a każda z umów była zawierana po przedłożeniu Instytucji Zarządzającej dokumentów, których dostarczenie było wymagane przed zawarciem umowy lub najpóźniej w dniu jej zawarcia. Sytuacje, w których dochodziło do odstępstw w powyższym zakresie, były spowodowane pandemią COVID-19 i szczególnymi rozwiązaniami dotyczącymi pracy urzędów. Urząd właściwie rozpatrywał protesty wnioskodawców wniesione po rozstrzygnięciu konkursów w ramach Poddziałiań będących przedmiotem kontroli.

Płatności w postaci zaliczek i płatności częściowych na realizację przedsięwzięć dokonywano po uprzednim zweryfikowaniu dokumentacji, a wnioski niespełniające kryteriów zwracano beneficjentom do uzupełnienia i korekty. Żaden z 10 badanych projektów nie został zakończony do końca I półrocza 2022 r. Z tego względu Urząd, pełniący funkcję Instytucji Zarządzającej⁵, nie badał do dnia zakończenia kontroli osiągnięcia zakładanych wskaźników produktu lub rezultatu.

NIK jako prawidłowe ocenia również działania jednostki kontrolowanej w zakresie zapewnienia od 1 stycznia 2022 r. udziału pojazdów elektrycznych we flocie Urzędu na poziomie 10%. Pojazdy te zakupiono z uwzględnieniem procedur zamówień publicznych dla zakupów realizowanych do wysokości 30 tys. €. Urząd zapewnił też od 1 stycznia 2022 r. realizację zadania publicznego pn. *Utrzymanie i obsługa techniczna Śląskiej Regionalnej Sieci Szkieletowej* przez podmiot, w którym łączny udział pojazdów napędzanych gazem ziemnym stanowił 60% floty.

W okresie objętym kontrolą stwierdzono, że Urząd składał ministrom właściwym ds. energii oraz klimatu informację, o której mowa w art. 38 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁶. Niemniej w powyższym zakresie stwierdzono, że informacje za 2017 r. i za 2018 r. złożono uchybiając terminom przedłożenia sprawozdania, a za 2017 r. dane przedstawiono według stanu na dzień sporządzania informacji zamiast na ostatni dzień okresu sprawozdawczego.

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

⁵ Zwanej dalej: IZ.

⁶ Dz. U. z 2022 poz. 1083 ze zm. Zwana dalej: uoe.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁷ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Zapewnienie przez jednostkę właściwego wsparcia finansowego przedsięwzięć z zakresu elektromobilności

1.1 Wybór projektów do dofinansowania

Opis stanu faktycznego

1. Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020⁸ przyjęto w grudniu 2014 r. Do dnia 23 sierpnia 2022 r., obowiązywało dziewięć wersji *Programu*, z których pierwsza, przyjęta przez Komisję Europejską⁹ i ówczesny Zarząd Województwa Śląskiego¹⁰ obowiązywała od 18 grudnia 2014 r. do 15 sierpnia 2018 r., a ostatnia, dziewiąta, obowiązywała od 3 sierpnia 2022 r. Dofinansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności, w tym niskoemisyjnego transportu z RPO WSL ujęto w IV osi priorytetowej *Programu* pn. *Oś priorytetowa IV Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna*¹¹ w ramach priorytetu inwestycyjnego 4e, którego głównym celem było zwiększenie konkurencyjności oraz zmniejszenie emisyjności gospodarki poprzez obniżenie emisji generowanych przez transport w aglomeracjach miejskich.

Wsparciu w ramach RPO WSL miały podlegać:

- działania polegające na budowie, przebudowie liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego,
- zakupie taboru autobusowego¹² i tramwajowego,
- wdrażaniu inteligentnych systemów transportowych i wymianie oświetlenia w gminach na instalacje o wyższej efektywności energetyczne.

Realizowane miały one być w ramach Działania 4.5 – Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie¹³ i trzech jego poddziałaniach:

4.5.1 – Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – ZIT¹⁴,

4.5.2 – Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – RIT¹⁵

4.5.3 – Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – konkurs.

(akta kontroli Tom I, str. 6-7; 10; 12; 14; 394; 483-506)

⁷ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁸ Zwany dalej: *Programem* lub *RPO WSL*.

⁹ Zwana dalej: *KE*.

¹⁰ W składzie: Wojciech Saługa – Marszałek Województwa, Stanisław Dąbrowa – Wicemarszałek Województwa i Członkowie Zarządu: Henryk Mercik, Michał Gramatyka i Małgorzata Ochęduszek-Ludwig.

¹¹ Według treści *Programu* przyjętego w 2014 r. przez KE i Zarząd Województwa Śląskiego, w ramach IV osi priorytetowej wyróżniono pięć priorytetów inwestycyjnych: 4a – wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych; 4b – promowanie efektywności energetycznej i korzystania z odnawialnych źródeł energii w przedsiębiorstwach; 4c – wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych i w sektorze mieszkalnym; 4e – promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu i 4g – promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe.

¹² Według zapisów RPO WSL z 2014 r. – zakup autobusów pod warunkiem spełnienia wymogów europejskiego standardu emisji spalin co najmniej EURO 6 z tym, że punktowane dodatkowo miały być zakupy autobusów o alternatywnym systemie napędowym (np. elektrycznym, hybrydowym, gazowym, wodorowym) i/lub wyposażenie autobusów w systemy redukcji spalin. Zakupowi taboru zasilanego alternatywnymi paliwami może w ramach projektów towarzyszyć budowa infrastruktury i zakup urządzeń do obsługi tego typu taboru w niezbędnym do tego zakresie.

¹³ Zwane dalej: *Działaniem 4.5*.

¹⁴ Zintegrowane Inwestycje Terytorialne.

¹⁵ Regionalne Inwestycje Terytorialne.

Z ww. trzech poddziałań zadania związane z rozwojem elektromobilności i niską emisją w transporcie publicznym realizowano w ramach poddziałań 4.5.1 i 4.5.2, przy czym w latach 2014-2020 przeznaczono na nie łącznie 1 765 329,1 tys. zł¹⁶, z czego na pierwsze z nich - 1 492 844,4 tys. zł, a na drugie - 272 484,7 tys. zł. Łączna wartość udzielonego dofinansowania - według zawartych umów na dzień 30 czerwca 2022 r. i obliczona według kursu euro z sierpnia 2022 r. - wyniosła 211 712,3 tys. zł, z czego: w ramach Poddziałania 4.5.1 – 198 399,4 tys. zł, i 13 312,9 tys. zł w ramach Poddziałania 4.5.2. Stanowiło to odpowiednio: 13,3% i 4,9% wartości alokowanych środków dla ww. dwóch poddziałań.

W okresie funkcjonowania RPO WSL na lata 2014-2020, kwota wypłaconego beneficjentom dofinansowania w okresie od 2017 r. do 30 czerwca 2022 r. wyniosła łącznie 126 733,2 tys. zł¹⁷, z czego 126 340,2 tys. zł wypłacono beneficjentom w ramach Poddziałania 4.5.1 i 393 tys. zł wypłacono w ramach Poddziałania 4.5.2. Kwoty dofinansowania stanowiły odpowiednio: 4,5% i 0,14% wartości środków alokowanych dla ww. dwóch poddziałań.

(akta kontroli Tom I, str. 448-449)

2. W okresie objętym kontrolą, ogłoszono osiem konkursów dotyczących niskoemisyjnego transportu miejskiego oraz służących rozwojowi elektromobilności. W ramach realizacji Poddziałania 4.5.1¹⁸ konkursy ogłoszono czterokrotnie – 30 kwietnia¹⁹ i 1 października²⁰ 2018 r., 31 lipca²¹ i 31 października²² 2019 r. Czterokrotnie ogłoszono też konkursy w ramach Poddziałania 4.5.2²³ - 31 lipca 2018 r.²⁴, 31 października 2019 r.²⁵ i 30 grudnia 2019 r.²⁶ W ich efekcie do Urzędu złożonych zostało 18 wniosków²⁷ o dofinansowanie przedsięwzięć z zakresu rozwoju niskoemisyjnego transportu, w tym osiem (44,4%) dotyczących przedsięwzięć z zakresu rozwoju elektromobilności. Na konkursy ogłoszone w ramach Poddziałania 4.5.1 złożono 14 wniosków, w tym pięć (35,7%) na projekty związane z rozwojem elektromobilności. Cztery wnioski dotyczyły projektów na konkursy ogłoszone w ramach Poddziałania 4.5.2, w tym trzy (75%) dotyczyły projektów związanych z rozwojem elektromobilności.

Wartość projektów wynikająca ze złożonych 18 wniosków wynosiła 624 968,11 tys. zł, z czego 231 532,60 tys. zł (37%) stanowiła wartość ośmiu projektów związanych z przedsięwzięciami służącymi rozwojowi elektromobilności. Rozpatrywanie przez IZ 11 spośród 18 złożonych wniosków (61,1%) zakończyło się podpisaniem umów z beneficjentami, z których siedem (63,6%) dotyczyło przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności.

Wartość wszystkich 11 projektów, na które zawarto umowy wyniosła 321 284,73 tys. zł, z czego 202 860,90 tys. zł (63,1%) stanowiło dofinansowanie do przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności.

¹⁶ Obliczona po kursie obowiązującym w sierpniu 2022 r. 1 € = 4,7178 zł.

¹⁷ Przeliczona po kursie obowiązującym w sierpniu 2022 r. 1 € = 4,7178 zł.

¹⁸ Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – ZIT.

¹⁹ Konkurs nr RPSL.04.05.01-IZ.01-24-243/18 (runda I), zwany dalej: *konkuresem nr 243/18 runda I*.

²⁰ Konkurs nr RPSL.04.05.01-IZ.01-24-243/18 (runda II), zwany dalej: *konkuresem nr 243/18 runda II*.

²¹ Konkurs nr RPSL.04.05.01-IZ.01-24-328/19, zwany dalej: *konkuresem nr 328/19*.

²² Konkurs nr RPSL.04.05.01-IZ.01-24-358/19, zwany dalej: *konkuresem nr 358/19*.

²³ Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – RIT.

²⁴ Konkurs nr RPSL.04.05.02-IZ.01-24-265/18, zwany dalej: *konkuresem nr 265/18*.

²⁵ Konkurs nr RPSL.04.05.02-IZ.01-24-359/19, zwany dalej: *konkuresem nr 359/19*.

²⁶ Konkursy nr RPSL.04.05.02-IZ.01-24-366/19 i RPSL.04.05.02-IZ.01-24-367/19, zwane dalej odpowiednio: *konkuresem nr 366/19* i *konkuresem nr 367/19*.

²⁷ Z czego na: konkurs nr 243/18 – trzy, konkurs nr 265/18 – jeden; konkurs nr 328/19 – trzy; konkurs nr 358/19 – osiem; konkurs nr 359/19 – jeden; konkurs nr 366/19 – jeden i konkurs nr 367/19 – jeden.

Wartość dofinansowania ze środków UE wyniosła odpowiednio 158 555,85 tys. zł (49,3%), w tym 85 442,60 tys. zł (53,9%) stanowiło dofinansowanie ze środków UE do zadań służących rozwojowi elektromobilności.

(akta kontroli Tom I str. 451-452; 513-515; 518-519; 522-525; 529-534; 547-548)

Szczegółowym badaniem wybranych do dofinansowania środkami RPO WSL przedsięwzięć mających na celu ograniczanie niskiej emisji i rozwój elektromobilności w transporcie publicznym objęto pięć postępowań konkursowych²⁸ oraz podpisane w wyniku rozstrzygnięcia tych konkursów 10 umów²⁹, w tym siedem z zakresu przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności.

3. Nabór wniosków o dofinansowanie projektów w ramach poddziałań 4.5.1 i 4.5.2 odbywał się z zachowaniem wymogów określonych w art. 40 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020³⁰. Ogłoszenia zamieszczone na stronie internetowej zawierały: nazwę i adres instytucji zarządzającej, określenie przedmiotu konkursu, w tym typów projektów podlegających dofinansowaniu. W ogłoszeniach zawarto informację o kwocie przeznaczony na dofinansowanie projektów i wysokości maksymalnego dopuszczalnego poziomu dofinansowania projektu lub maksymalnej kwoty dofinansowania projektu, a także informacje o terminie, miejscu i formie składania wniosków o dofinansowanie, sposobie i miejscu udostępnienia regulaminu konkursu oraz informację czy konkurs jest podzielony na rundy.

IZ, zamieszczając ogłoszenia na stronie internetowej, dochowała terminu ich publikacji, o którym mowa w art. 40 ust. 1 *ustawy wdrożeniowej*. W analizowanych przypadkach ogłoszenia zamieszczono na 31 i 33 dni przed terminem rozpoczęcia naboru wniosków, a sam nabór trwał - od jego rozpoczęcia do zakończenia - od 102 do 243 dni, czyli był dłuższy niż minimalny siedmiodniowy termin na składanie wniosków, o którym mowa w art. 42 *ustawy wdrożeniowej*. Projekty poddawano ocenie formalnej i merytorycznej oraz oceniano je pod względem zgodności ze strategiami ZIT i RIT. Z prac Komisji Oceny Projektów³¹ sporządzano protokoły, w których zamieszczano szczegółowy opis zdarzeń i działań KOP wraz z ewentualnymi zdarzeniami niestandardowymi. Załącznikiem do protokołów były listy ocenianych projektów zawierające daty początku i końca oceniania oraz liczbę przyznanych przez KOP punktów.

(akta kontroli Tom I str. 552-553; 572-623)

IZ podawała do publicznej wiadomości, za pośrednictwem swojej strony internetowej, listy z projektami, które przeszły pozytywnie ocenę formalną i merytoryczną, a następnie listy projektów, które zakwalifikowały się do dofinansowania. Na listach, oprócz nazw beneficjentów, nazw projektów oraz kwot i poziomu dofinansowania

²⁸ W ramach Poddziałania 4.5.1 – konkursy nr: 328/19 i 358/19. W ramach Poddziałania 4.5.2 – konkursy nr: 359/19, 366/19, 367/19.

²⁹ W ramach Poddziałania 4.5.1 zbadano umowy na dofinansowanie projektów pn.: „Jedziemy na prąd – zakup autobusów elektrycznych i budowa infrastruktury ładowania na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”; „Rozwój zeroemisyjnego transportu publicznego w Zawierciu poprzez zakup nowych autobusów elektrycznych”; „Zakup elektrycznych pojazdów komunikacji miejskiej wraz z budową i modernizacją systemu zasilania”; „Zakup elektrycznego taboru autobusowego wraz z niezbędną infrastrukturą do jego obsługi i ładowania”; „Czyste niebo nad Zagłębiem – Zakup autobusów hybrydowych w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Spółka z o.o. w Sosnowcu – Etap I”; „Czyste niebo nad Zagłębiem – Zakup autobusów hybrydowych w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Spółka z o.o. w Sosnowcu – Etap II”; „Poprawa jakości środowiska naturalnego oraz zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego poprzez zakup autobusów hybrydowych dla PKM Katowice Sp. z o.o.”. W ramach Poddziałania 4.5.2 zbadano umowy na dofinansowanie projektów pn.: „Zakup autobusów elektrycznych wraz ze stacjami ładowania”; „Elektromobilna komunikacja miejska w Czechowicach-Dziedzicach”; „Modernizacja taboru autobusowego transportu zbiorowego w Cieszylinie – zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania”.

³⁰ Dz. U z 2020 r. poz. 818, zwana dalej: *ustawą wdrożeniową*.

³¹ Zwana dalej: *KOP*.

znajdowała się również informacja o liczbie przyznanych przez KOP punktów. Informacje, o których mowa w art. 46 *ustawy wdrożeniowej*, dotyczące rozstrzygnięć konkursów, w tym o składzie KOP, zamieszczano w zakładce „Wiadomości” w sekcji „Fundusze UE/EOG” znajdującej się na internetowej stronie głównej Urzędu.

(akta kontroli: Tom I str. 513-550, Tom IV str. 859)

Urząd zidentyfikował obszary potencjalnie narażone na działania korupcyjne oraz opracował przeciwdziałające tym zjawiskom mechanizmy kontrolno-nadzorcze przyjęte dokumentem³² pn. *Rejestr nadużyć finansowych dla RPO WSL 2014-2020*. W okresie objętym kontrolą, w związku z procedowaniem przez Urząd 10 analizowanych wniosków o dofinansowanie przedsięwzięć służących elektromobilności i ograniczaniu niskiej emisji w transporcie publicznym nie prowadzono postępowań wewnętrznych i zewnętrznych, które byłyby następstwem stwierdzonych naruszeń o charakterze korupcyjnym.

(akta kontroli: Tom V, str. 103; 182-188; 194)

4. Zgodnie z art. 46 ust. 1 *ustawy wdrożeniowej*, Zarząd Województwa, w okresie objętym kontrolą, zatwierdzał listy ocenionych projektów³³ w ramach poddziałań 4.5.1 i 4.5.2. W uchwałach Zarządu, oprócz zatwierdzenia *Listy ocenionych wniosków o dofinansowanie projektów*, wskazywano projekty wybrane do dofinansowania z najwyższą punktacją uzyskaną w toku ich oceny. Wyniki wyboru projektów do dofinansowania, liczbę punktów uzyskanych w wyniku ich oceny oraz nazwy projektów, wybranych do dofinansowania IZ zamieszczała na swojej stronie internetowej.

(akta kontroli: Tom I, str. 513-550; 572-623; Tom IV, str. 859; 895-897; 962-964; 976-978; 990-992)

W badanej próbie 10 umów, trzy³⁴ podpisano z beneficjentami po podjęciu przez Zarząd Województwa uchwał³⁵ dotyczących zmiany *Listy ocenionych wniosków o dofinansowanie projektów* zawierających wyniki prac KOP. Zmiana polegała na dokonaniu przez Zarząd Województwa wyboru do dofinansowania projektów znajdujących się na kolejnych po sobie następujących pozycjach listy, wynikających z przeprowadzonej oceny przez KOP. Zarząd Województwa, dokonując jednej z ww. zmian w dniu 3 listopada 2021 r. i wybierając projekt z listy znajdujący się na pozycji 4., obniżył poziom jego dofinansowania z kwoty 29 661,7 tys. zł do kwoty 20 937,6 tys. zł, zastrzegając, iż może on ulec zwiększeniu przed podpisaniem umowy w przypadku dostępności środków. W dniu zawarcia umowy z beneficjentem

³² Aktualizację Rejestru ryzyk nadużyć finansowych dla RPO WSL przyjęto uchwałą Zarządu Województwa nr 2779/301/VI/2021 w dniu 29 grudnia 2021 r. Podstawą do opracowania dokumentu były: art. 125 ust. 4 lit. c Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20 grudnia 2013 r. str. 320); pkt 3 Wytycznych Komisji Europejskiej dla państw członkowskich i instytucji wdrażających programy „Ocena ryzyka nadużyć finansowych oraz skuteczne i proporcjonalne środki zwalczania nadużyć finansowych” (EGESIF_14-0021-0016/06/2014); uchwała Zarządu Województwa Śląskiego nr 719/221/VI/2021 z dnia 24 marca 2021 r. w sprawie przyjęcia zaktualizowanych *Zasad dotyczących wprowadzenia skuteczności i proporcjonalnych środków zwalczania nadużyć finansowych oraz zarządzania ryzykiem nadużyć finansowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020*.

³³ Listy z projektami objętymi szczegółowym badaniem w ramach niniejszego postępowania kontrolnego zatwierdzono uchwałami Zarządu nr: 2268/169/VI/2020 z dnia 30 września 2020 r.; 133/206/VI/2021 z dnia 20 stycznia 2021 r.; 1559/147/VI/2020 z dnia 15 lipca 2020 r.; 2724/190/VI/2020 z dnia 25 listopada 2020 r.

³⁴ Nr: UDA-RPSL.04.05.01-24-0203/20 i UDA-RPSL.04.05.01-24-0205/20 z dnia 31 stycznia 2022 r. i UDA-RPSL.04.05.01-24-01H8/20 z dnia 11 marca 2022 r.

³⁵ Decyzję o objęciu dofinansowaniem trzech projektów znajdujących z się na pozycjach: 2, 3 i 4 listy ocenionych przez KOP wniosków podjęto uchwałami Zarządu Województwa Śląskiego nr 905/226/VI/2021 w dniu 14 kwietnia 2021 r. i 2397/285/VI/2021 w dniu 3 listopada 2021 r.

11 marca 2022 r. poziom współfinansowania przedsięwzięcia określony w umowie nie został podwyższony do kwoty zgłoszonej we wniosku.

(akta kontroli: Tom II, str. 577-684;
Tom IV, str. 895-903)

5. IZ stosowała wytyczne w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego na lata 2014-2020, wydane przez Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej z 21 grudnia 2020 r. w zakresie wyeliminowania podwójnego finansowania przedsięwzięć wybranych do dofinansowania. W tym zakresie, beneficjenci projektów wybranych do dofinansowania, zgodnie z treścią zawartych umów i regulaminów konkursów w ramach RPO WSL na lata 2014-2020³⁶, zobowiązani byli do złożenia wraz z egzemplarzem podpisanej umowy, pisemnych oświadczeń o niekorzystaniu ze wsparcia finansowego z innych źródeł środków publicznych. W badanej próbie 10 umów o dofinansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności i ograniczaniu niskiej emisji w transporcie publicznym, ww. pisemne oświadczenia złożyli wszyscy beneficjenci. Dyrektor Departamentu EFR wyjaśnił, że: *Zasada zakazu podwójnego finansowania weryfikowana jest również na dalszych etapach realizacji inwestycji m.in. na etapie weryfikacji wniosków o płatność oraz trwałości projektów. Na etapie rozliczania inwestycji Beneficjent ma obowiązek wykazania w opisie faktury wartości środków pochodzących ze źródła zewnętrznego, natomiast na etapie trwałości projektów podwójne finansowanie badane jest za pomocą wypełnianych przez Beneficjentów ankiet trwałości.*

(akta kontroli: Tom V, str. 103; 105-181)

6. Termin na zawarcie umów z beneficjentami, po zakończeniu wyboru projektów do dofinansowania określały regulaminy konkursów, których treść przyjmował Zarząd Województwa³⁷. Zgodnie z trybem przewidzianym dla konkursów w poddziałaniach 4.5.1 i 4.5.2, *maksymalny termin na podpisanie umowy o dofinansowanie* wynosił trzy miesiące³⁸ od daty podjęcia uchwały w sprawie wyboru do dofinansowania, przy czym termin ten mógł ulec wydłużeniu w szczególnie uzasadnionych przypadkach na prośbę wnioskodawcy lub w przypadku braku dostępności środków na zawarcie umowy.

W objętych szczegółowym badaniem 10 umowach zawartych z beneficjentami w ramach poddziałań 4.5.1. i 4.5.2, czas zawarcia umów liczony od dnia podjęcia uchwały w sprawie wyboru projektu do dofinansowania wynosił od 84 do 292 dni. W terminie określonym w regulaminie konkursu, spośród 10 umów, dwie (20%) zawarto w terminie do trzech miesięcy³⁹. W pozostałych przypadkach, każde przesunięcie terminu zawarcia umowy z IZ poprzedzone było złożeniem przez beneficjenta wniosku o prolongatę terminu. Dyrektor Departamentu Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego⁴⁰ wyjaśnił, że przypadki opóźnień w zawieraniu umów, objętych badaniem kontrolnym, wynikały z okresu pandemii i opóźnień w ocenie merytorycznej projektów przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska

³⁶ Pkt 8.1 – Dokumenty niezbędne do zawarcia umowy o dofinansowanie/ podjęcia decyzji o dofinansowaniu projektu.

³⁷ Treść aktualnych Regulaminów Konkursu, obowiązujących w okresie prowadzenia niniejszych czynności kontrolnych, dla badanych pięciu postępowań konkursowych Zarząd Województwa przyjął uchwałami w dniach: 19 grudnia 2019 r. uchwałą nr 2957/88/VI/2019 dla konkursu 328/19; 30 grudnia 2019 r. uchwałą 3007/89/VI/2019 dla konkursu 358/19; 15 kwietnia 2020 r. uchwałą nr 848/118/VI/2020 dla konkursów 366/19 i 359/19 oraz w dniu 22 grudnia 2021 r. uchwałą nr 2747/299/VI/2021 dla konkursu 367/19.

³⁸ Tj. 90 dni (zakładając, że każdy dzień ma dni 30).

³⁹ Do obliczeń przyjęto, że każdy miesiąc ma 30 dni.

⁴⁰ Zwany dalej: EFRR.

i Gospodarki Wodnej⁴¹, gdyż objęte badaniem projekty były finansowane z wkładu własnego Beneficjenta, a środki na ten wkład pochodziły z NFOŚiGW.

(akta kontroli: Tom I, str.: 852-854;
Tom II, str.: 392; 365; 450; 577; 509; 611; 645; 685; 739; 775;
Tom IV, str.: 860-862; 895-897; 900-903; 962-964; 976-978; 990-992;
Tom V, str.: 80-94; 98-102; 105-181)

Trzech⁴² beneficjentów programu RPO WSL, których umowy o dofinansowanie przedsięwzięć z zakresu elektromobilności i ograniczania emisji w transporcie publicznym zostały objęte szczegółowym badaniem było, zgodnie z zapisami w tych umowach, zwolnionych z obowiązku wniesienia zabezpieczenia prawidłowej realizacji umowy. Z pozostałych siedmiu, czterech⁴³ wniosło zabezpieczenia w terminie określonym w umowie, tj. nie dłuższym niż 30 dni od daty zawarcia umowy. Trzech wniosło zabezpieczenie w terminie przekraczającym 30 dni od daty zawarcia umowy ze względu na pandemię i związany z tym utrudniony dostęp beneficjentów do urzędu. W ww. trzech⁴⁴ przypadkach, wniesienie zabezpieczenia nastąpiło, jak wyjaśnił Dyrektor Departamentu EFRR, w pierwszym dogodnym terminie. Opóźnienia we wniesieniu zabezpieczeń wyniosły od 6 do 76 dni. W każdej z siedmiu umów formą zabezpieczenia poprawnej realizacji umowy był weksel in blanco.

(akta kontroli: Tom II, str. 365-391; 685-738; 775-833; Tom V, str. 102; 104)

7. Każda z 10 umów, objęta szczegółowym badaniem w ramach niniejszego postępowania kontrolnego, zawierała zapisy zabezpieczające interesy Województwa Śląskiego. Sankcje wobec beneficjentów niespełniających warunków umów były jednakowe dla wszystkich. Rozwiązanie umowy oraz konsekwencje niedotrzymania warunków umów określone były w § 23 umów i przewidywały rozwiązanie umowy, w takich przypadkach jak między innymi: wstrzymanie wypłaty dofinansowania⁴⁵, rozwiązanie umowy ze skutkiem natychmiastowym i zwrotem otrzymanego dofinansowania wraz z odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych⁴⁶. W razie rozwiązania umowy, w przypadkach wymienionych w § 23 ust. 3 umów, beneficjentom nie przysługiwało roszczenie odszkodowawcze. Ustalone w umowach zabezpieczenie, którego forma, jak wyjaśnił Dyrektor Departamentu EFRR, nie podlegała negocjacji, wniesiono prawidłowo w formie weksla in blanco wraz z deklaracją wekslową, określającą warunki wypełnienia weksla. Każda z umów zawierała zapisy, o poddaniu się beneficjenta kontroli oraz audytowi w zakresie objętym umową i na zasadach określonych w *ustawie wdrożeniowej*.

(akta kontroli: Tom II, str. 365-832;
Tom V, str. 102; 104)

⁴¹ Zwany dalej: NFOŚiGW.

⁴² Dotyczy umów: 012E/20; 0AF2/20 i 0AAA/20.

⁴³ Dotyczy umów nr: 01H0/20 0203/20 i 01H8/20.

⁴⁴ Dotyczy umów nr: 02A7/20; 01C0/20 i 01F5/20.

⁴⁵ W przypadkach: utrudniania przez beneficjenta przeprowadzania kontroli przez IZ bądź inne uprawnione podmioty, wykrycia nieprawidłowości i wyznaczono termin na ich usunięcie czy wystąpienia uzasadnionych podejrzeń dotyczących naruszenia zasad realizacji projektu, w szczególności skierowano wobec beneficjenta zawiadomienie o uzasadnionym podejrzeniu popełnienia przestępstwa w zakresie dotyczącym realizacji projektu.

⁴⁶ W takich przypadkach, jak między innymi: beneficjent nie wywiązuje się z obowiązków nałożonych na niego w umowie, realizuje projekt w sposób niezgodny z umową, przepisami prawa unijnego lub krajowego lub zasadami realizacji RPO WSL, nie realizuje projektu tak dalece, że okoliczności czynią zasadnym przypuszczenie, że ukończenie projektu nie nastąpi w terminie wynikającym z wniosku o dofinansowanie, beneficjent nie przestrzega procedur zamówień publicznych, beneficjent wykorzystał przekazane mu środki w części lub w całości na cel inny niż określony w umowie, beneficjent w celu uzyskania dofinansowania złożył podrobione, przerobione lub stwierdzające nieprawdę dokumenty, beneficjent odmówił lub nie poddał się kontroli prowadzonej przez IZ, beneficjent nie wniósł zabezpieczenia prawidłowej realizacji umowy w formie i terminie określonym w umowie na pisemne wezwanie IZ RPO WSL.

8. W okresie objętym kontrolą do Urzędu wpłynęło siedem protestów⁴⁷ w związku z negatywną oceną wniosków złożonych przez beneficjentów w konkursach ogłoszonych w Poddziałaniach 4.5.1 i 4.5.2. Żaden z protestów nie dotyczył odwołania się wnioskodawcy od negatywnie ocenionego wniosku, którego przedmiotem był rozwój elektromobilności w transporcie publicznym. Pięć protestów (71,4%) dotyczyło rozstrzygnięć z dwóch konkursów ogłoszonych w okresie objętym kontrolą, tj. od 1 stycznia 2018 r. do 30 czerwca 2022 r.⁴⁸ Każdy z protestów został złożony w formie pisemnej, w terminie 14 dni od dnia poinformowania beneficjenta o negatywnej ocenie złożonego projektu. We wszystkich przypadkach protesty zawierały informacje, o których mowa w art. 53 ust. 2 *ustawy wdrożeniowej*. W każdym z siedmiu przypadków IZ rozpatrywała protesty w terminie dłuższym niż 14 dni, o których mowa w art. 56 ust. 2 *ustawy wdrożeniowej*, informując jednak strony postępowań o wydłużeniu terminu na ich rozpatrzenie. Żaden z siedmiu protestów nie został uwzględniony. Strony zostały powiadomione o tym na piśmie, otrzymując również informację o trybie odwoławczym i możliwości złożenia skargi do sądu administracyjnego. W żadnym z siedmiu przypadków, po negatywnym rozpatrzeniu protestu, nie wniesiono skarg.

(akta kontroli, Tom IV, str.628-852)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1.2 Monitoring i kontrola realizacji projektów

Opis stanu
faktycznego

9. Wartość projektów - według zawartych umów dla poddziałań 4.5.1 i 4.5.2 - wynosiła 324 026,1 tys. zł⁴⁹, z czego 205 602,3 tys. zł⁵⁰ (tj. 63,5%) stanowiły projekty służące rozwojowi elektromobilności.

Wartość dofinansowania do projektów niskoemisyjnego transportu, zaktualizowana na podstawie zawartych aneksów do umów - według stanu na 30 czerwca 2022 r. - wynosiła 158 022,07 tys. zł⁵¹, z czego 84 908,47 tys. zł⁵² (53,7%) wynosiło dofinansowanie projektów dotyczących rozwoju elektromobilności.

Kwota, jaką beneficjenci wykazali we wnioskach o płatność na dzień 30 czerwca 2022 r., obejmująca dofinansowanie środkami pochodzącymi z budżetu UE, wyniosła ogółem 65 751,4 tys. zł⁵³, w tym na dofinansowanie przedsięwzięć z zakresu elektromobilności złożono wyłącznie wnioski do Poddziałania 4.5.2 na kwotę

⁴⁷ Nabór: RPSL.04.05.01-IZ.01-24-200/17 nr wniosków: 1) WND-RPSL.04.05.01-24-083D/17 „Budowa trzech zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą Bike&Ride oraz wdrożenie systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (DIP) w Zawierciu; 2) WND-RPSL.04.05.01-24-0843/17 „Budowa i rozbudowa małych węzłów przesiadkowych i łączących je ścieżek rowerowych na terenie Sosnowca – etap II”; Nabór: RPSL.04.05.01-IZ.01-24-243/18 wniosek 3) WND-RPSL.04.05.01-24-0147/19 „Poprawa jakości środowiska naturalnego oraz zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego poprzez zakup autobusów hybrydowych dla PKM Katowice Sp. z o.o.”; Nabór: RPSL.04.05.01-IZ.01-24-358/19 nr wniosków: 4) WND-RPSL.04.05.01-24-0203/20 „Czyste niebo nad zagłębiem – Zakup autobusów hybrydowych w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Spółka z o.o. w Sosnowcu – Etap I”, 5) WND-RPSL.04.05.01-24-0204/20 „Czyste niebo nad zagłębiem – Zakup autobusów hybrydowych w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Spółka z o.o. w Sosnowcu – Etap II”, 6) WND-RPSL.04.05.01-24-0205/20 „Czyste niebo nad zagłębiem – Zakup autobusów hybrydowych w Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Spółka z o.o. w Sosnowcu – Etap III”, 7) WND-RPSL.04.05.01-24-01H8/20 „Poprawa jakości środowiska naturalnego oraz zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego poprzez zakup autobusów hybrydowych dla PKM Katowice Sp. z o.o.”.

⁴⁸ Konkursy nr: RPSL.04.05.01-IZ.01-24-243/1/ i RPSL.04.05.01-IZ.01-24-358/19.

⁴⁹ Na Poddziałanie 4.5.1 – 264 985,10 tys. zł, a na Poddziałanie 4.5.2 – 59 041,00 tys. zł.

⁵⁰ Na Poddziałanie 4.5.1 – 179 252,30 tys. zł, a na Poddziałanie 4.5.2 – 26 350,00 tys. zł.

⁵¹ Do Poddziałania 4.5.1 – 122 117,77 tys. zł, a do Poddziałania 4.5.2 – 35 904,30 tys. zł.

⁵² Do Poddziałania 4.5.1 – 71 595,53 tys. zł, a do Poddziałania 4.5.2 – 13 312,94 tys. zł.

⁵³ Z czego: na Poddziałanie 4.5.1. – 30 333,60 tys. zł, a na Poddziałanie 4.5.2 – 35 417,80 tys. zł

35 417,80 tys. zł, co stanowiło 53,9% kwoty ogółem wykazanej przez beneficjentów we wnioskach o płatność dla obu poddziałań.

Wartość zatwierdzonych przez IZ wniosków o płatność do 30 czerwca 2022 r. wyniosła 48 021,2 tys. zł⁵⁴, co stanowiło 73,0% wartości złożonych do 30 czerwca 2022 r. wniosków o płatność przez beneficjentów, w tym zatwierdzonych wniosków o płatność na przedsięwzięcia służące rozwojowi elektromobilności dla Poddziałania 4.5.2 było na kwotę 35 417,80 tys. zł, co w stosunku do kwot wykazanych we wnioskach o płatność stanowiło 100% ich wartości.

Wartość dofinansowania wypłaconego beneficjentom ze środków UE na podstawie zatwierdzonych wniosków wyniosła łącznie 37 206,8 tys. zł, z czego 12 603,20 tys. zł na Poddziałanie 4.5.1, a 24 603,60 tys. zł na Poddziałanie 4.5.2. Ostatnia z ww. kwot stanowiła w 100% dofinansowanie działań związanych z rozwojem elektromobilności.

(akta kontroli: Tom I, str. 454)

Z 10 objętych szczegółowym badaniem umów o dofinansowanie projektów w Poddziałaniach 4.5.1 i 4.5.2, wnioski o płatność do 30 czerwca 2022 r. złożono w związku z realizacją pięciu⁵⁵ dotyczących działań związanych z rozwojem elektromobilności. Wartość złożonych wniosków o płatność wyniosła 33 975,4 tys. zł, co stanowiło 24,4% wartości dofinansowania wszystkich 10 umów według stanu na dzień ich podpisania i 38,3% z kwoty 88 636,7 tys. zł przeznaczonej ze środków UE na dofinansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności.

Do końca I półrocza 2022 r. wypłacono beneficjentom na podstawie pozytywnie zweryfikowanych wniosków łącznie 31 788,91 tys. zł, co stanowiło: 93,6% wartości wszystkich złożonych wniosków o płatność, a w odniesieniu do zawartych umów stanowiło 22,8% wartości dofinansowania według stanu na dzień ich podpisania wszystkich badanych 10 umów i 35,9% wartości dofinansowania ze środków UE z umów dotyczących przedsięwzięć związanych z rozwojem elektromobilności. Na wysokość dokonanych wypłat składały się: środki przekazane beneficjentom w formie zaliczek w wysokości 31 759,60 tys. zł (99,9%) oraz płatności pośrednie w wysokości 29,3 tys. zł (0,1%).

(akta kontroli: Tom II, str. 365-576; 685-833
Tom IV, str. 853-856)

W okresie objętym kontrolą żaden z 10 projektów objętych szczegółowym badaniem nie został zakończony, tj. żaden beneficjent, którego projekt został dofinansowany środkami RPO WSL nie zakończył realizacji umowy, tzn. nie złożył wniosku o płatność końcową, stąd Urząd w okresie 2018 – 2022 (do końca I półrocza) nie badał poziomu osiągniętych wskaźników.

Każdy z beneficjentów, których umowy zostały objęte badaniem, był zobowiązany do utrzymania trwałości projektu zgodnie z art. 71 rozporządzenia ogólnego⁵⁶, tj. w okresie pięciu lat od daty płatności końcowej. Ponieważ żaden z badanych projektów nie został zakończony (nie dokonano płatności końcowej) do końca I półrocza 2022 r. Urząd nie badał dochowania trwałości projektów.

(akta kontroli: Tom IV, str.855-856, Tom V, str. 194-196)

⁵⁴ Z czego na Poddziałanie 4.5.1 – 12 603,40 tys. zł, a na Poddziałanie 4.5.2 – 35 417,80 tys. zł.

⁵⁵ Wnioski o płatność złożono do umów nr: RPSL.04.05.01-24-01C0/20; RPSL.04.05.01-24-01F5/20; RPSL.04.05.01-24-01H0/20; RPSL.04.05.02-24-02A7/20 i RPSL.04.05.02-24-0AAA/20.

⁵⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006. Dz. Urz. UE L. 347 z 20 grudnia 2013 r. ze zm.

10. IZ sporządzała Roczne Plany Kontroli⁵⁷. Plany te⁵⁸, zgodnie z wytycznymi określonymi w ww. przepisach *ustawy wdrożeniowej* i wytycznych⁵⁹ w zakresie kontroli realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020 wydanych przez Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej⁶⁰, określały między innymi ogólny opis funkcjonowania systemu kontroli, sposób realizacji obowiązków wynikających z wytycznych w zakresie kontroli realizacji programów operacyjnych na lata 2014-2020. RPK stanowiły całościowy plan kontroli RPO WSL obejmujący kontrole projektów oraz system zarządzania i kontroli. RPK zawierały część wstępną, opis uwarunkowań prowadzenia procesu kontroli, metodykę doboru próby oraz plany kontroli przedstawione przez poszczególne podmioty zaangażowane w proces kontroli RPO WSL. Zadania z zakresie kontroli poddziałań 4.5.1 i 4.5.2 przypisano do realizacji Departamentowi Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego Urzędu⁶¹.

(akta kontroli: Tom IV, str. 1-625)

RPK nie zawierały wykazów z nazwami projektów planowanymi do objęcia postępowaniami kontrolnymi, co było konsekwencją, jak uzasadniano w treści RPK, braku: *możliwości ustalenia, kiedy zostaną pozytywnie zweryfikowane ostateczne wersje wniosków o płatność składanych przez beneficjentów w ramach poszczególnych projektów, jakie zostaną w konkretnym przedziale czasu skierowane do kontroli na miejscu ich realizacji. Przy planowaniu kontroli projektów na miejscu na zakończenie realizacji bierze się pod uwagę potencjał kadrowy FR-RKPR⁶², stopień skomplikowania poszczególnych projektów w kontekście obszerności dokumentacji jaka ma być skontrolowana oraz aspektów związanych z obowiązkiem wykonania wizji lokalnej.*

(akta kontroli: Tom IV, str.82; 144; 151; 206; 269; 330; 388; 447; 504; 564; 624)

W okresie kontrolowanym, Urząd przeprowadził kontrole planowe trzech projektów realizowanych w ramach umów zawartych w poddziałaniach 4.5.1 i 4.5.2. u trzech beneficjentów, z których dwóch realizowało projekty związane z elektromobilnością (1 i 2), a jeden (3) z ograniczaniem niskiej emisji w transporcie publicznym.

Kontroli poddano realizację umów:

1. UDA-RPSL.04.05.01-24-03A3/16-00 zawarta z Przedsiębiorstwem Komunikacji Miejskiej w Katowicach Sp. z o.o.:

- w dniach od 30 października do 1 grudnia 2020 r. kontroli poddano zamówienie publiczne, którego przedmiotem była dostawa pięciu sztuk

⁵⁷ Zwane dalej: „RPK”. W okresie objętym kontrolą Urząd, jako Instytucja Zarządzająca sporządził pięć RPK na okres obrotowy od 1 lipca danego roku do 30 czerwca roku następnego. RPK oraz ich aktualizacje, każdorazowo przyjmował uchwałami Zarząd Województwa. Obowiązujące w okresie objętym kontrolą RPK przyjęto następującymi uchwałami Zarządu Województwa: nr 1642/249/VI/2021 z dnia 6 lipca 2021 r. na rok obrotowy 2021-2022; nr 1552/147/VI/2020 z dnia 15 lipca 2020 r. na rok obrotowy 2020-2021; nr 1414/51/VI/2019 z dnia 26 czerwca 2019 r. na rok obrotowy 2019-2020; nr 1745/275/VI/2018 z dnia 31 lipca 2018 r. na rok obrotowy 2018-2019 i nr 1409/205/VI/2017 z dnia 11 lipca 2017 r. na rok obrotowy 2017-2018.

⁵⁹ W okresie objętym kontrolą ze względu na pandemię Minister Funduszy i Polityki Regionalnej trzykrotnie częściowo zawiesił stosowanie wytycznych w zakresie kontroli realizacji programów operacyjnych na lata 2014 – 2020. 1. W okresie od 1 lutego 2020 r. do 31 grudnia 2022 r., zawieszono obowiązki: aktualizacji rocznego planu kontroli jako dokumentu, w którym przekazuje się do Instytucji Koordynującej Umowę Partnerstwa (IK UP) do akceptacji zmiany w zakresie liczby podmiotów wylonionych do kontroli systemowej lub zmiany przedmiotu tych kontroli; prowadzenia kontroli systemowej, co do zasady, w siedzibie instytucji kontrolowanej; obowiązek rejestracji listy sprawdzającej z weryfikacji wniosku o płatność w SL2014 w postaci skanu; prowadzenia kontroli realizacji umowy o finansowaniu, co do zasady w siedzibie instytucji, z którą została zawarta umowa; aktualizacji rocznego planu kontroli jako dokumentu w którym przekazuje się do akceptacji zmiany w zakresie liczby lub odsetka projektów wylonionych do kontroli na podstawie metodyki.

⁶⁰ MFiPR/2014-2020/17(04); wersja 4 z 27 grudnia 2021 r.

⁶¹ Zwany dalej: FR.

⁶² Referat Kontroli Projektów Departamentu Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

- fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, niskopodłogowych o napędzie elektrycznym;
- w dniach 25-27 sierpnia 2021 r. przeprowadzono kontrolę w formie oględzin zakupionych 10 niskopodłogowych autobusów o napędzie elektrycznym;
2. UDA-RPSL.04.05.01-24-03E2/16-00 zawarta z Przedsiębiorstwem Komunikacji Miejskiej w Jaworznie Sp. z o.o.:
- w dniach 14-16 lutego 2018 r. przeprowadzono kontrolę procesów zgodności realizacji rzeczowej projektu z wnioskiem o dofinansowanie, wnioskiem o płatność i umową projektu polegającego na zakupie elektrycznego taboru autobusowego wraz z systemem inteligentnego zarządzania flotą wraz z budową centralnej stacji ładowania i wymiany baterii oraz rozproszonych stacji szybkiego ładowania baterii w mieście;
3. UDA-RPSL.04.05.02-24-051A/18-00 zawarta z PKS w Bielsku-Białej Spółka Akcyjna (komunikacja Beskidzka Spółka Akcyjna):
- w dniach 23 października – 4 listopada 2019 r. na miejscu w siedzibie beneficjenta przeprowadzono kontrolę polegającą na ocenie zgodności wykorzystania środków finansowych z zakresem określonym w Umowie w sprawie dofinansowania projektu oraz zgodności przeprowadzonych postępowań w zakresie zamówień publicznych z przepisami prawa krajowego i wspólnotowego;
 - w dniach 9-12 grudnia 2020 r. przeprowadzono kontrolę (w trybie pracy zdalnej) w zakresie zgodności realizacji rzeczowej projektu z wnioskiem o dofinansowanie, wnioskiem o płatność i umową o dofinansowanie projektu na podstawie przedstawionych przez beneficjenta dokumentów, zdjęć i informacji zamieszczonych w systemie LSI2014;
 - w dniach 20-24 sierpnia 2021 r. w siedzibie beneficjenta przeprowadzono kontrolę zgodności wykorzystania środków finansowych z zakresem określonym w umowie, tj. zgodności realizacji rzeczowej z wnioskiem o dofinansowanie, wnioskiem o płatność i umową o dofinansowanie projektu.

W żadnej z przeprowadzonych kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości, w tym takich, które skutkowałyby nałożeniem korekt finansowych lub koniecznością wszczęcia procedury odzyskania środków.

(akta kontroli: Tom I, str. 456-478)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia pozytywnie działalność Urzędu w zakresie wyboru projektów do dofinansowania w ramach poddziałań 4.5.1 i 4.5.2 oraz monitoringu i kontroli ich realizacji. Urząd dokonywał wyboru do dofinansowania projektów zgodnie z przyjętymi kryteriami. W obszarze naboru i oceny wniosków stosowano mechanizmy zapobiegające korupcji, a na listach rankingowych z procesu wyboru i oceny wniosków projekty ujmowano i lokowano w kolejności wynikającej z liczby uzyskanych punktów. Urząd stosował rozwiązania zapobiegające podwójnemu finansowaniu projektów, a każda z umów była zawierana po przedłożeniu Instytucji Zarządzającej dokumentów, których dostarczenie było wymagane przed jej zawarciem lub najpóźniej w dniu jej zawarcia. W badanej próbie stwierdzono przypadki wniesienia zabezpieczenia prawidłowej realizacji umowy po terminie określonym w regulaminie konkursu, ale przyczyną tych opóźnień był stan pandemii COVID-19 i związana z tym zmiana trybu pracy urzędów. Płatności w postaci zaliczek i płatności cząstkowych dokonywano po uprzednim zweryfikowaniu dokumentacji,

a wnioski niespełniające kryteriów zwracano beneficjentom do uzupełnienia i korekty. Żaden z 10 badanych projektów nie został zrealizowany do końca I półrocza 2022 r. i z tego powodu IZ nie badała osiągnięcia zakładanych wskaźników produktu lub rezultatu.

OBSZAR

2. Prawdliwość realizacji obowiązków w zakresie elektromobilności

2.1 Zapewnienie środków finansowych na realizację zadań z zakresu elektromobilności

Opis stanu faktycznego

1. W okresie objętym kontrolą na zadania z zakresu elektromobilności Urząd zaplanował w budżecie własnym wydatki w łącznej wysokości 404,0 tys. zł, z czego 175,0 tys. zł na 2018 r. i 229,0 tys. zł na 2021 r. W 2018 r. wydatki zaplanowano na:

- dostawę stacji ładowania samochodów z napędem elektrycznym wraz z wykonaniem instalacji zasilającej przy ul. Dąbrowskiego 23 w Katowicach za kwotę 150,0 tys. zł;
- wynajem samochodu osobowego VW e-Golf w okresie 24 sierpnia – 28 listopada 2018 r. za kwotę 25,0 tys. zł.

W 2021 r. zaplanowano 229,0 tys. zł na zakup na potrzeby Urzędu dwóch sztuk samochodów z napędem elektrycznym.

(akta kontroli: Tom III, str.1; 159; 181)

2. W okresie objętym kontrolą Urząd nie występował o dofinansowanie środkami zewnętrznymi zadań własnych z zakresu elektromobilności. W dniu 11 czerwca 2021 r. Marszałek zwrócił się z pytaniem do Prezesa Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej⁶³ o możliwość uzyskania dofinansowania zakupu samochodów elektrycznych dla Urzędu. W dniu 22 czerwca Prezes WFOŚiGW poinformował Marszałka o możliwości uzyskania pożyczki na preferencyjnych warunkach na zakup samochodów elektrycznych. Ostatecznie Urząd nie wystąpił o taką pożyczkę.

(akta kontroli: Tom III str. 1, 90-92)

3. Łączne wydatki poniesione przez Urząd na działania z zakresu elektromobilności w okresie objętym kontrolą wyniosły 275,8 tys. zł (68,3% wartości planowanej), z czego: w 2018 r. wydano 47,6 tys. zł⁶⁴, a w 2021 r. wydano 228,2 tys. zł⁶⁵.

(akta kontroli: Tom III, str.3; 98-121)

2.2 Realizacja zadań określonych w ustawie o elektromobilności

Opis stanu faktycznego

1. W okresie objętym kontrolą liczba pojazdów samochodowych Urzędu wynosiła od 16 do 21, z czego na dzień 1 stycznia 2022 r. Urząd posiadał 21 pojazdów, w tym dwa elektryczne. Pozostałe 19 było napędzanych silnikami spalinowymi. Pojazdy elektryczne stanowiły na 1 stycznia 2022 r. 10% floty pozostającej w dyspozycji Urzędu.

(akta kontroli: Tom III, str.2)

2. Dokonane przez Urząd w 2021 r. zakupy dwóch pojazdów elektrycznych, za łączną kwotę 228,2 tys. przeprowadzono w trybie zapytania ofertowego upublicznionego na

⁶³ W dalszej części zwany: „WFOŚiGW”.

⁶⁴ 22,6 tys. zł na budowę stacji ładowania i 25,0 tys. zł na najem samochodu elektrycznego.

⁶⁵ Kupiono: samochód osobowy KIA Niro z napędem elektrycznym za 158,7 tys. zł oraz pojazd samochodowy typu. MELEX za 69,5 tys. zł.

stronach internetowych BIP⁶⁶. W ramach tych postępowań zakupiono jeden samochód⁶⁷ osobowy oraz jeden pojazd samochodowy⁶⁸. Oba postępowania odbyły się w oparciu o obowiązujące w Urzędzie w tym czasie procedury⁶⁹ udzielania zamówień o wartości nieprzekraczającej 30 tys. €.

(akta kontroli: Tom III, str.5-19; 123; 136-153)

3. Urząd nie będąc organizatorem transportu publicznego nie nabywał pojazdów zeroemisyjnych lub nisko emisyjnych na potrzeby transportu publicznego, w związku z tym nie był zobowiązany do składania Ministrowi Infrastruktury i Informatyki na podstawie art. 68c uoe o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b uoe, tj. o pojazdach elektrycznych, napędzanych wodorem i innymi paliwami alternatywnymi.

(akta kontroli: Tom III, str.79-85)

4. Urząd, zgodnie z art. 68 ust. 3 uoe, od 1 stycznia 2022 r. zapewnił realizację zadania publicznego, pn. *Utrzymanie i obsługa techniczna Śląskiej Regionalnej Sieci Szkieletowej* z wykorzystaniem co najmniej 10% łącznego udziału pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych wykorzystywanych do realizacji zadania. W przypadku tego zadania, na podstawie umowy z 14 lipca 2021 r.⁷⁰ zawartej z ATEM-Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni flota pojazdów należących do wykonawcy liczyła 5 samochodów, z czego 3 były zasilane gazem ziemnym co stanowiło 60% floty. Zgodnie z ww. umową zadanie realizowano od 15 lipca 2021 przez okres 12 miesięcy, tj. do 14 lipca 2022 r.

(akta kontroli: Tom III str.22-79, 81)

5. W okresie objętym kontrolą Urząd składał ministrom właściwym ds. energii oraz klimatu informację, o której mowa w art. 38 uoe, tj. o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej przez Urząd flocie pojazdów samochodowych. W powyższym zakresie stwierdzono jednak, że informację przekazaną w 2018 r. za 2017 r. złożono według stanu na dzień jej złożenia, tj. na 22 maja 2018 r. i z 46 dniowym opóźnieniem, a informację za 2019 r. przekazano 6 marca 2020 r. z 35 dniowym opóźnieniem. Powyższe jako stan nieprawidłowy opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. W pozostałych okresach sprawozdawczych objętych kontrolą, nie stwierdzono uchybień w przekazywaniu informacji, o których mowa w ww. art. 38 uoe.

Działając z upoważnienia Marszałka Województwa Śląskiego Dyrektor Departamentu Rozwoju Regionalnego w toku kontroli wyjaśnił, że na przeszkodzie w prawidłowej realizacji obowiązków i zadań z zakresu elektromobilności nałożonych przepisami uoe na samorząd województwa stoją przede wszystkim: wysoka cena zakupu pojazdów elektrycznych, ograniczone środki budżetowe oraz niska dostępność pojazdów elektrycznych i stacji ładowania pojazdów.

(akta kontroli: Tom I, str. 16, 481; Tom III, str. 80-90; 131-132; 199)

⁶⁶ Biuletynu Informacji Publicznej.

⁶⁷ KIA Niro- samochód osobowy.

⁶⁸ Pojazd typu Melex (kupiony na wniosek Zakładowego Społecznego Inspektora Pracy z 5 września 2018 r.) wykorzystywano do transportu m.in. mebli, elementów wyposażenia stanowisk pracy, dokumentacji, akt do archiwum zakładowego, a także materiałów biurowych, w tym papieru, pomiędzy lokalizacjami Urzędu (6 lokalizacji).

⁶⁹ Zarządzenia Marszałka Województwa Śląskiego nr: 00044/2017 z 19 czerwca 2017 r. w sprawie przyjęcia regulaminu udzielania zamówień publicznych, których wartość szacunkowa nie przekracza kwoty, o której mowa w art.4 pkt 8 ustawy Prawo zamówień publicznych i 96/21 z 12 sierpnia 2021 r. w sprawie przyjęcia regulaminu udzielania zamówień, do których nie stosuje się ustawy Prawo zamówień publicznych, w tym zamówień, których wartość szacunkowa dla całego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego nie przekracza kwoty 130 000 zł netto.

⁷⁰ Umowa CRU WSL 2970/CI/2021 z 14 lipca 2021 r.

6. W odpowiedzi na pismo Ministerstwa Klimatu i Środowiska z 6 kwietnia 2022 r. Urząd poinformował, że wypełniając wymogi uoe w zakresie realizacji obowiązkowego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym przy wykonywaniu zadań publicznych przekazywał stosowne informacje właściwym ministrom. Ponadto poinformował o zamiarze zakupu dwóch pojazdów elektrycznych w 2023 r. Urząd nie wskazał na niebezpieczeństwo rozwiązania którejkolwiek umowy w związku z niezapewnieniem stosownego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem w latach 2022-2023. Jedynym wskazanym potencjalnym zagrożeniem dla realizacji planów związanych z zakupem pojazdów w celu wywiązania się z obowiązku posiadania odpowiedniej liczby samochodów elektrycznych była trudna sytuacja na rynku motoryzacyjnym.

(akta kontroli str.: Tom III, str. 123)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość polegającą na przekazaniu przez Urząd ministrom właściwym ds. energii oraz klimatu informacji, o której mowa w art. 38 uoe, tj. o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych za 2017 r. według stanu na dzień jej przekazania, tj. 22 maja 2018 r. z 46 dniowym opóźnieniem, a za 2019 r. przekazano 6 marca 2020 r. z 35 dniowym opóźnieniem, podczas gdy ww. przepis wymaga, by przedmiotowe informacje składać do 31 stycznia każdego roku wg stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji.

Dyrektor Departamentu Administracji i Logistyki Urzędu wyjaśnił, że opóźnienia wynikały z faktu nieugruntowania nowych wówczas przepisów wśród pracowników, a także ze względu na brak wówczas pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów użytkowanych przez Urząd. Ponadto Dyrektor wyjaśnił, że pierwszą informację za 2017 r. sporządzono omyłkowo według stanu na dzień 22 maja 2018 r., tj. na dzień, w którym ją wysłano.

(akta kontroli: Tom III, str. 85-88; 132)

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia jako prawidłowe, działania jednostki samorządu terytorialnego w zakresie zapewnienia środków finansowych w wysokości umożliwiającej prawidłową i skuteczną realizację zadań z zakresu elektromobilności. Urząd zapewnił 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie Urzędu od 1 stycznia 2022 r. Pojazdy te zakupiono z uwzględnieniem procedur dla zamówień publicznych do wysokości 30 tys. €. Zapewniono również 10% udział pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych wykorzystywanych do realizacji zadania publicznego przez podmiot, który je realizował. Obowiązki sprawozdawcze w zakresie uoe Urząd wypełnił z opóźnieniem, jednakże ze względu na incydentalny charakter i niską wagę stwierdzonej nieprawidłowości pozostaje ona bez wpływu na ocenę kontrolowanej działalności.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z brakiem możliwości usunięcia stwierdzonej nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od formułowania 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 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, dnia 14 października 2022 r.

Kontroler
Beata Olejnik
Specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach

.....