



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

LLO.410.014.02.2022

Pan  
Przemysław Ligęza  
Prezes Zarządu  
Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska  
i Gospodarki Wodnej  
ul. Konstruktorska 3A  
02-673 Warszawa

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej <sup>1</sup> , ul. Konstruktorska 3A, 02-673 Warszawa.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Przemysław Ligenza, Prezes Zarządu NFOŚiGW <sup>2</sup> od 31 marca 2022 r. Poprzednio, w okresie objętym kontrolą, funkcję kierownika jednostki pełnili: Paweł Mirowski, p.o. Prezesa Zarządu – od 24 lutego do 30 marca 2022 r.; Maciej Chorowski, Prezes Zarządu – od 20 sierpnia 2020 r. do 23 lutego 2022 r.; Dominik Bąk, p.o. Prezesa Zarządu – od 1 czerwca 2020 r. do 19 sierpnia 2020 r.; Piotr Woźny, Prezes Zarządu – od 30 sierpnia 2019 r. do 31 maja 2020 r.; Marek Ryszka, p.o. Prezesa Zarządu – od 26 lutego 2019 r. do 29 sierpnia 2019 r.; Kazimierz Kujda – Prezes Zarządu – od 18 grudnia 2015 r. do 25 lutego 2019 r.
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>3</sup> .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Łodzi
Kontrolerzy	Izabella Śpiewak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLO/93/2022 z dnia 1 czerwca 2022 r. Dominik Gołacki, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLO/94/2022 z dnia 1 czerwca 2022 r.

(akta kontroli str. 1-11)

<sup>1</sup> Dalej: Fundusz lub NFOŚiGW.

<sup>2</sup> Dalej: Prezes Zarządu.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: *ustawa o NIK*.

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

### OCENA OGÓLNA

W latach 2018-2022 (I półrocze) Fundusz zapewnił wsparcie finansowe przedsięwzięć z zakresu elektromobilności, uruchamiając 12 wieloletnich programów priorytetowych, których łączny budżet wyniósł 3 941,8 mln zł, a wartość podpisanych umów - 912,1 mln zł (tj. 23% łącznego budżetu). W okresie objętym kontrolą jeden z tych programów<sup>5</sup> został w pełni zrealizowany, a jego cel osiągnięty. Zgodnie z założeniami pozostałych programów, ich realizacja pozostawała w toku. NFOŚiGW rzetelnie prowadził działalność informacyjną i promocyjną w zakresie możliwości pozyskania wsparcia w przedmiotowym zakresie, wykorzystując w tym celu rozmaite kanały informacyjne (m.in. strona internetowa Funduszu, kampanie informacyjne w prasie, radiu i TV, publikacje w mediach społecznościowych, konferencje i briefingi).

Prowadząc postępowania w sprawie udzielenia beneficjentom dofinansowania na zadania z zakresu elektromobilności, NFOŚiGW nie w pełni przestrzegał ustalonych przez siebie procedur. W 15 przypadkach, spośród 30 analizowanych, Fundusz nierzetelnie zweryfikował wnioski o dofinansowanie i zawarł z beneficjentami umowy, pomimo nieprzedłożenia przez nich wszystkich załączników do wniosku, wymaganych w regulaminach naborów. Wystąpiły również przypadki nieterminowego: rozpatrywania wniosków o dofinansowanie, podpisywania umów oraz dokonywania wypłat dotacji. Ponadto jednemu beneficjentowi udzielono dofinansowania na zakup autobusu niespełniającego niektórych wymogów określonych przepisami prawa.

Fundusz podejmował właściwe działania zapobiegające podwójnemu finansowaniu przedsięwzięć, wymagając przedłożenia przez wnioskodawców oświadczeń o niekorzystaniu z innych źródeł środków publicznych oraz weryfikując, czy nie przyznano dofinansowania z innych programów priorytetowych NFOŚiGW. W umowach zawieranych z beneficjentami w odpowiedni sposób zabezpieczono interesy Skarbu Państwa, poprzez wskazanie formy zabezpieczenia wierzytelności<sup>6</sup>, a także okoliczności wypowiedzenia umowy oraz zwrotu dotacji. Zabezpieczenia zostały wniesione w wymaganej formie i terminie, a wypłata dotacji nastąpiła po spełnieniu przez beneficjentów wszystkich warunków określonych w umowach.

Fundusz sprawował nadzór nad prawidłową realizacją zadań z zakresu elektromobilności, weryfikując przekazywane przez beneficjentów dokumenty rozliczające udzielone dofinansowanie oraz potwierdzające osiągnięcie efektu ekologicznego i trwałości przedsięwzięcia, a także przeprowadzając u niektórych beneficjentów kontrole wykonania umów. Nie podjął jednak bezzwłocznych działań w związku z nieprzedłożeniem przez jednego beneficjenta dokumentów potwierdzających osiągnięcie efektu ekologicznego dofinansowanego zadania oraz oświadczenia o trwałości przedsięwzięcia.

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

<sup>5</sup> „GEPARD II – transport niskoemisyjny, Część 2) Strategia rozwoju elektromobilności”.

<sup>6</sup> Z wyjątkiem umów o dofinansowanie w formie dotacji dla jednostek sektora finansów publicznych.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego kontrolowanej działalności

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

##### 1.1 Prawdliwość planowania i rozdysponowania środków na zadania z zakresu elektromobilności

Opis stanu faktycznego

1. W planach Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (FNT) na lata 2018-2020<sup>7</sup>, na zadania wynikające z ustawy tworzącej fundusz celowy ujęte zostały środki w kwotach odpowiednio: 500 tys. zł, 340 600 tys. zł i 313 677 tys. zł, w tym:

- 0 zł, 340 000 tys. zł i 310 920 tys. zł na wsparcie zadań związanych z rozwojem elektromobilności i transportu opartego na paliwach alternatywnych;
- 500 tys. zł, 600 tys. zł i 2 757 tys. zł na obsługę funduszu.

(akta kontroli str. 213-229)

W latach 2018-2020 NFOŚiGW poniósł koszty związane z zarządzaniem FNT<sup>8</sup> w łącznej kwocie 1 373,9 tys. zł, w tym dotyczące:

- kosztów osobowych i ogólnych (stanowiących 20% kosztów osobowych) – łącznie 1 346,8 tys. zł (w kolejnych latach odpowiednio: 83,8 tys. zł, 866,7 tys. zł<sup>9</sup> i 396,3 tys. zł<sup>10</sup>);
- amortyzacji wartości niematerialnych i prawnych (dot. portalu FNT, który miał być uruchomiony z dniem ogłoszenia naborów) – łącznie 26,9 tys. zł<sup>11</sup> (w tym 9,6 tys. zł w 2019 r. i 17,3 tys. zł w 2020 r.);
- delegacji służbowych – 0,2 tys. zł (w 2019 r.).

(akta kontroli str. 230-235)

W kolejnych latach objętych kontrolą planowane i wydatkowane przez NFOŚiGW środki na zadania z zakresu elektromobilności ulegały zwiększeniu i wynosiły odpowiednio:

- 3 mln zł i 1 642,6 tys. zł (54,8% planu) w 2018 r.;
- 5 mln zł i 3 540,1 tys. zł (70,8% planu) w 2019 r.;
- 6 515 tys. zł i 4 733,7 tys. zł (72,7% planu) w 2020 r.;
- 7 830 tys. zł i 6 497,2 tys. zł (83% planu) w 2021 r.;
- 9 300 tys. zł i 2 694,4 tys. zł (29% planu) w I poł. 2022 r.

(akta kontroli str. 236)

<sup>7</sup> Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1565), państwowy fundusz celowy został zlikwidowany 30 września 2020 r., a w jego miejsce zostało utworzone nowe zobowiązanie wieloletnie FNT, określone w art. 401c ust. 9c Poś.

<sup>8</sup> Zgodnie z art. 28z ust. 3 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1233, ze zm.). Przepis ten został uchylony przez art. 1 pkt 3 ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw, który zmienił ustawę z dniem 1 października 2020 r.

<sup>9</sup> W 2019 r. koszty zostały zrefundowane przez dysponenta do wysokości limitu (600 tys. zł), a pozostała kwota (266,7 tys. zł) zrefundowana na podstawie art. 13 ust. 2 ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw - poprzez zmniejszenie wysokości utworzonego zobowiązania wieloletniego FNT w NFOŚiGW.

<sup>10</sup> Z tego 209,9 tys. zł zostało zrefundowane przez dysponenta FNT (Ministra Klimatu), zaś 186,4 tys. zł zrefundowane na podstawie art. 13 ust. 2 ww. ustawy.

<sup>11</sup> Zrefundowane na podstawie art. 13 ust. 2 ww. ustawy.

2. W okresie objętym kontrolą NFOŚiGW realizował łącznie 12 nw. programów dofinansowujących przedsięwzięcia z zakresu elektromobilności:

- „Zielony transport publiczny” (dalej: *ZTP*), którego budżet ustalono na 2 mld zł, termin podpisywania umów do 2023 r., a termin wydatkowania środków do 2025 r. (w przypadku leasingu do 2035 r.);
- „Mój elektryk” z budżetem wynoszącym 700 mln zł, terminem podpisywania umów do 2025 r. i terminem wydatkowania środków do połowy 2026 r.;
- „Wsparcie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury tankowania wodoru” (dalej: *Infrastruktura ładowania*), na realizację którego przeznaczono 870 mln zł, termin podpisywania umów określono do 2025 r., a termin wydatkowania środków – do 15 grudnia 2028 r.;
- „Kangur - Bezpieczna i ekologiczna droga do szkoły” (dalej: *Kangur*) z budżetem na kwotę 46,2 mln zł, terminem podpisywania umów do 2021 r. i terminem wydatkowania środków do 2023 r.;
- „GEPARD – Bezemisyjny transport publiczny” (dalej: *GEPARD*), przeznaczając na ten cel środki w kwocie 29,9 mln zł, z terminem podpisywania umów do 2019 r. i terminem wydatkowania środków do 2022 r.;
- „GEPARD II – transport niskoemisyjny, Część 2) Strategia rozwoju elektromobilności” (dalej: *GEPARD II Strategia rozwoju elektromobilności*) z budżetem wynoszącym 12 mln zł, terminem podpisywania umów do 2019 r. i terminem wydatkowania środków do 2021 r.;
- „GEPARD II – transport niskoemisyjny, Część 3) Śląsk – zagłębienie bezemisyjnego transportu publicznego” (dalej: *GEPARD II Śląsk*), na który przeznaczono 63,5 mln zł, termin podpisywania umów określono do 2021 r., a termin wydatkowania środków – do 2023 r.;
- „eVAN - dofinansowanie zakupu elektrycznego samochodu dostawczego (N1)” (dalej: *eVAN*), którego budżet wynosił 8,9 mln zł, termin podpisywania umów określono do 2021 r., a termin wydatkowania środków – do 2024 r.;
- „Zielony samochód – dofinansowanie zakupu elektrycznego samochodu osobowego (M1)” – dalej: *Zielony samochód*, na realizację którego przeznaczono 3,3 mln zł, termin podpisywania umów określono do połowy 2021 r., a termin wydatkowania środków – do 2023 r.;
- „Koliber – taxi dobre dla klimatu – pilotaż” (dalej: *Koliber*) z budżetem o wartości 40 mln zł, terminem podpisywania umów do 2022 r. i terminem wydatkowania środków do 2023 r.;
- „Edukacja ekologiczna” z budżetem wynoszącym 152 mln zł, terminem podpisywania umów do 2025 r. i terminem wydatkowania środków do 2028 r.
- „Elektro Parki – elektromobilność w parkach narodowych” (dalej: *Elektro Parki*), którego budżet wyniósł 16 mln zł, a termin realizacji ustalono na lata 2022-2023.

Jako cel programów wskazano: wsparcie rozwoju infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania wodoru, aby zmniejszyć liczbę pojazdów emitujących CO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub>, a tym samym poprawić jakość powietrza (*Infrastruktura ładowania*), wsparcie działań jednostek samorządu terytorialnego niezbędnych do realizacji polityki elektromobilności (*GEPARD II Strategia rozwoju elektromobilności*), podnoszenie poziomu świadomości ekologicznej i kształtowanie postaw ekologicznych społeczeństwa poprzez promowanie zasad zrównoważonego rozwoju oraz podnoszenie kwalifikacji grup zawodowych mających największy wpływ na realizację polityk: ekologicznej, energetycznej i klimatycznej państwa (*Edukacja ekologiczna*), a w pozostałych przypadkach - uniknięcie emisji

zanieczyszczeń powietrza poprzez dofinansowanie przedsięwzięć polegających na obniżeniu wykorzystania paliw emisyjnych w transporcie.

Programy skierowane były w szczególności do: operatorów publicznego transportu zbiorowego (*ZTP, GEPARD*), osób fizycznych (*Mój elektryk, Zielony samochód*), jednostek samorządu terytorialnego (*GEPARD, GEPARD II, Infrastruktura ładowania, Kangur*), przedsiębiorców (*Mój elektryk, eVAN, Koliber, GEPARD II Śląsk, Infrastruktura ładowania*) i parków narodowych (*Elektro Parki*).

(akta kontroli str. 237-253)

**3.** Dla każdego realizowanego programu Fundusz określił wskaźniki osiągnięcia celu wraz z ich planowanymi wartościami. W ramach ośmiu programów (*ZTP, Mój elektryk, Zielony samochód, eVAN, Koliber, GEPARD, GEPARD II Śląsk i Kangur*) przyjęto wskaźniki dotyczące zanieczyszczenia powietrza, tj.:

- zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> (od 360 Mg/rok w przypadku programu *Zielony samochód* do 52 700 Mg/rok w programie *Mój elektryk*);
- ograniczenie emisji pyłów o średnicy mniejszej niż 10 mikrometrów - PM10 (od 0,002 Mg/rok w programie *eVAN* do 0,37 Mg/rok w programie *Mój elektryk*);
- ograniczenie emisji tlenków azotu (od 0,175 Mg/rok w przypadku programu *Zielony samochód* do 50 Mg/rok w programie *Mój elektryk*);
- w przypadku trzech programów dodatkowo ograniczenie emisji benzo(a)pirenu (0,000002006 Mg/rok w programie *GEPARD II Śląsk*, 0,000000628 Mg/rok w programie *Kangur* i 0,00000119 Mg/rok w programie *GEPARD*).

W celu zwymiarowania ww. wskaźników według stanu przed i po realizacji zadania, w NFOŚiGW przyjęto określone założenia dla jednego pojazdu, dotyczące w szczególności: średniej liczby wozokilometrów, wartości opałowej oleju napędowego, gęstości oleju napędowego, wartości opałowej benzyny, gęstości benzyny, uśrednionego zużycia paliwa, a wartości wskaźników emisji zanieczyszczeń przyjęto zgodnie z normą EURO VI.

W przypadku pozostałych programów wskaźniki osiągnięcia celu określone zostały w sposób następujący:

- dla programu *GEPARD II Strategia rozwoju elektromobilności* – jako liczba przygotowanych dokumentów w postaci strategii rozwoju elektromobilności (200 szt.);
- dla programu *Infrastruktura ładowania* – jako liczba: utworzonych punktów ładowania o mocy nie mniejszej niż 22 kW, wyłącznie na potrzeby własne i nie wykorzystywanych do świadczenia usługi ładowania (co najmniej 7 216 szt.), wybudowanych stacji ładowania o mocy nie mniejszej niż 22 kW, innych niż ogólnodostępne stacje ładowania (co najmniej 4 405 szt.), wybudowanych lub przebudowanych ogólnodostępnych stacji ładowania prądem stałym o mocy nie mniejszej niż 50 kW (co najmniej 6 139 szt.) oraz wybudowanych lub przebudowanych ogólnodostępnych stacji wodoru (co najmniej 20 szt.);
- dla programu *Edukacja ekologiczna* – jako zasięg: zrealizowanych przedsięwzięć edukacyjno-promocyjnych oraz informacyjnych (co najmniej 387 mln osób), zrealizowanych przedsięwzięć edukacyjnych bezpośrednich (co najmniej 65 mln osób), a także zrealizowanych kompleksowych programów szkoleniowo-stażowych dla pracowników administracji publicznej w zakresie transformacji energetyczno-klimatycznej (co najmniej 90 osób<sup>12</sup>);
- dla programu *Elektro parki* – jako liczba zakupionych pojazdów zeroemisyjnych (75 szt.) i liczba stacji oraz punktów ładowania (45 szt.).

(akta kontroli str. akta kontroli str. 237-253)

<sup>12</sup> Liczba absolwentów programu edukacyjno-stażowego, zatrudnionych w administracji publicznej przez okres co najmniej 4 lat od daty zakończenia uczestnictwa w programie.

4. W okresie objętym kontrolą NFOŚiGW prowadził działalność informacyjną i promocyjną w zakresie możliwości pozyskania wsparcia dla przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności w ramach wdrażanych programów pomocowych, wydając na ten cel łącznie 2 301,5 tys. zł (129,2 tys. zł w 2019 r., 35,6 tys. zł w 2020 r., 1 405,8 tys. zł w 2021 r. i 730,9 tys. zł w I poł. 2022 r.).

Działania te były prowadzone przy wykorzystaniu rozmaitych kanałów informacyjnych (m.in. strona internetowa Narodowego Funduszu, kampanie informacyjne w prasie, radiu i TV, publikacje w mediach społecznościowych, organizacja konferencji i briefingów prasowych).

Środki przeznaczono w szczególności na:

- kampanię medialną dotyczącą programów NFOŚiGW (m.in. *Mój Elektryk* i *ZTP*) wpisujących się w założenia Polskiego Ładu (spot tv, spot radiowy, prasa) – 856,9 tys. zł w 2021 r.;
- stworzenie i prowadzenie kanału na YouTube dotyczącego elektromobilności („Jazda z ElektroMaćkiem”) - 10 odcinków opublikowanych w 2021 r. (344,3 tys. zł) i 21 odcinków w 2022 r. (713 tys. zł);
- konferencję „Elektromobilność - szansa rozwoju polskich samorządów” zorganizowaną 11 grudnia 2019 r. (w tym usługi hotelowe i gastronomiczne oraz wynajem sal) - 79,6 tys. zł;
- udział NFOŚiGW w charakterze mecenasa „The eMobi Road to COP26” w dniach 18 października – 12 listopada 2021 r. – 61,5 tys. zł;
- opracowanie w 2019 r. portalu internetowego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu – 46,1 tys. zł;
- grafiki, infografiki, animacje na potrzeby informacji prasowych, publikacji, wydarzeń, mediów społecznościowych – 35,4 tys. zł w latach 2020-2022;
- konferencję w sprawie startu programu *Infrastruktura ładowania* zorganizowaną 29 listopada 2021 r. – 29,6 tys. zł.

(akta kontroli str. 90-98)

W okresie objętym kontrolą Fundusz zawarł z trzema podmiotami umowy<sup>13</sup> o dofinansowanie w formie dotacji w łącznej kwocie 4 998,4 tys. zł działań w zakresie edukacji ekologicznej na rzecz upowszechniania idei elektromobilności. Podmioty te miały prowadzić działania edukacyjne i informacyjno-promocyjne w internecie, telewizji, radiu, prasie oraz w systemie outdoor (plakaty). Efektem tych działań miało być upowszechnienie wiedzy z zakresu zrównoważonego rozwoju opartego na elektromobilności, ze szczególnym naciskiem na samochody elektryczne. Umowa zawarta z Fundacją Czyste Powietrze miała zostać zrealizowana w terminie do 31 maja 2022 r. (termin przedłożenia dokumentacji rozliczeniowej określono do 15 lipca 2022 r.), zaś pozostałe dwie umowy - do 30 czerwca 2022 r. (rozliczenie miało nastąpić 15 sierpnia i 30 listopada 2022 r.).

(akta kontroli str. 99-212)

Dwóch beneficjentów (Fundacja Czyste Powietrze oraz Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych) terminowo przedłożyło rozliczenia końcowe projektów, zgodnie z którymi w pełni wykorzystali przyznane środki z dotacji (odpowiednio 2 501,4 tys. zł i 1 997,1 tys. zł). Efekt rzeczowy osiągnięty został odpowiednio w 100%<sup>14</sup> i 100% - 250% (w poszczególnych pozycjach)<sup>15</sup>, zaś efekt ekologiczny

<sup>13</sup> Umowy z 2 lipca 2021 r. zawarte z Fundacją Czyste Powietrze i Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych oraz umowa z 31 sierpnia 2021 r. zawarta z Fundacją 8 Kobiet.

<sup>14</sup> Fundacja Czyste Powietrze zrealizowała: pięć działań edukacyjno-promocyjnych w mediach tradycyjnych, 26 działań edukacyjno-promocyjnych w internecie oraz trzy webinary dla firm.

w 183% i 417% (zasięg zrealizowanych przedsięwzięć wyniósł odpowiednio 49 494,3 tys. i 89 338,4 tys. osób, przy planowanych 27 060 tys. i 21 427 tys. osób).

(akta kontroli str. 254-260, 2206-2207)

5. W latach 2017-2022 (do 30 czerwca) do Funduszu wpłynęły łącznie 4953 wnioski o przyznanie dofinansowania do przedsięwzięć związanych z elektromobilnością (6 w 2017 r., 91 w 2018 r., 154 w 2019 r., 420 w 2020 r., 990 w 2021 r. i 3292 w 2022 r.). Spośród tych wniosków:

- 3907 złożonych zostało w ramach programu *Mój elektryk* (844 w 2021 r. i 3063 w 2022 r.),
- 262 w programie *Zielony samochód* (w 2020 r.);
- 231 w programie *GEPARD II - transport niskoemisyjny. Część 2) Strategia rozwoju elektromobilności* (83 w 2018 r. i 148 w 2019 r.);
- 209 w programie *Wsparcie infrastruktury* (w 2022 r.);
- 146 w programie *ZTP* (w 2021 r.);
- 83 w programie *eVAN* (w 2020 r.);
- 49 w programie *Kangur* (6 w 2019 r. i 43 w 2020 r.);
- 24 w programie *Edukacja ekologiczna* (w 2020 r.);
- 20 w programie *Elektro Parki* (w 2022 r.);
- 14 w programie *GEPARD* (6 w 2017 r. i 8 w 2018 r.);
- 7 w programie *GEPARD II – transport niskoemisyjny, Część 3) Śląsk – zagłębienie bezemisyjnego transportu publicznego* (w 2020 r.);
- 1 wniosek w programie *Kolibier* (w 2020 r.).

Do 30 czerwca 2022 r., 3446 wniosków rozpatrzonych zostało pozytywnie, 403 - negatywnie, a sześć zostało wycofanych przez wnioskodawców.

(akta kontroli str. 261-265, 275-276)

6. Według stanu na 30 czerwca 2022 r., realizacja poszczególnych programów finansujących zadania z zakresu elektromobilności w ujęciu rzeczowym przedstawiała się następująco:

- *ZTP* - według umów zawartych z beneficjentami, liczba zakupionych autobusów zeroemisyjnych BEV/FCEV wyniosła 246, a liczba punktów i stacji ładowania/wodoru – 175, tj. odpowiednio 59% i 142% liczby planowanej według założeń programu;
- *Mój elektryk* – liczba pojazdów elektrycznych BEV (bez autobusów zeroemisyjnych) wyniosła - według umów - 2536, tj. 50% liczby planowanej;
- *Infrastruktura ładowania* – nie uzyskano efektu rzeczowego, bowiem nie zawarto żadnej umowy (Fundusz był w trakcie oceny wniosków złożonych w I poł. 2022 r.);
- *Kangur* i *GEPARD* - według zawartych umów liczba autobusów zeroemisyjnych BEV wyniosła odpowiednio 19 i 26, zaś liczba punktów i stacji ładowania – 18 i 12 (założenia programów nie wskazywały liczby tych pojazdów i punktów ładowania);
- *GEPARD II* – liczba opracowanych strategii rozwoju elektromobilności wyniosła 215, przy planowanych 200;

---

<sup>15</sup> Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych zrealizowało: pięć działań edukacyjnych i promocyjnych w mediach tradycyjnych oraz 10 w mediach internetowych, jedno badanie społeczne, cztery akcje/kampanie targetowe.



- *GEPARD II Śląsk* - według zawartych umów liczba autobusów zeroemisyjnych BEV wyniosła 42 (tj. 100% planu), zaś liczba punktów i stacji ładowania – 34 (w programie nie określono tej liczby);
- *eVAN* - liczba pojazdów elektrycznych BEV wyniosła - według umów - 52, tj. 5% liczby planowanej, zaś liczba punktów i stacji ładowania – 30 (3% planu);
- *Zielony samochód* – liczba pojazdów elektrycznych BEV wyniosła - według umów - 188, tj. 102% liczby planowanej;
- *Kolibier* - nie uzyskano efektu rzeczowego, bowiem jedyny wnioskodawca wycofał wniosek przed podpisaniem umowy;
- *Edukacja ekologiczna* – zasięg zrealizowanych przedsięwzięć edukacyjno-promocyjnych oraz informacyjnych wyniósł 138 832,7 tys. osób, tj. 35,9% liczby planowanej;
- *Elektro Parki* - nie uzyskano efektu rzeczowego, bowiem nie zawarto żadnej umowy (Fundusz był w trakcie oceny wniosków złożonych w I poł. 2022 r.).

(akta kontroli str. 266-270, 277-279)

W okresie objętym kontrolą wartość udzielonego dofinansowania według umów zawartych z beneficjentami oraz wysokość wypłaconych kwot w ramach dziewięciu<sup>16</sup> nw. programów wyniosła odpowiednio:

- *ZTP* – 671 585 tys. zł (tj. 61% kwoty planowanej<sup>17</sup>) oraz 38 tys. zł;
- *Mój elektryk* – 80 988 tys. zł (11,6% kwoty planowanej) oraz 73 234 tys. zł;
- *Kangur* – 46 154 tys. zł (tj. 97,9% kwoty planowanej) oraz 15 411 tys. zł;
- *GEPARD* - 29 889 tys. zł (tj. 100% kwoty planowanej) oraz 23 089 tys. zł;
- *GEPARD II* – 9 121 tys. zł (tj. 76% kwoty planowanej) oraz 9 121 tys. zł;
- *GEPARD II Śląsk* - 63 500 tys. zł (tj. 100% kwoty planowanej) oraz 9 384 tys. zł;
- *eVAN* - 2 608 tys. zł (tj. 29,3% kwoty planowanej) oraz 697 tys. zł;
- *Zielony samochód* – 3 237 tys. zł (99,6% kwoty planowanej) oraz 2 560 tys. zł;
- *Edukacja ekologiczna* – 4 998 tys. zł (tj. 52,6% kwoty planowanej) oraz 4 740 tys. zł.

(akta kontroli str. 271-274, 280-281)

Wyjaśniając przyczyny niepełnej realizacji programów w ujęciu rzeczowym i finansowym, Prezes Zarządu podał, że programy: *ZTP*, *Mój elektryk* i *Edukacja ekologiczna* są programami wieloletnimi. W przypadku *ZTP* i *Mój elektryk*, okres podpisywania umów o dofinansowanie ustalony został odpowiednio do roku 2023 i 2025. W ramach programu *ZTP* przeprowadzone zostały dwa nabory wniosków, z czego na dzień 30 czerwca 2022 r. zawarto większość umów z I naboru, a umowy o dofinansowanie w ramach II naboru pozostawały w trakcie zawierania. Po zawarciu wszystkich planowanych umów, plan w zakresie finansowym zostanie zrealizowany na poziomie 101%, a w zakresie rzeczowym - na poziomie 164%. Nabory wniosków o dofinansowanie w ramach programu *Mój elektryk* trwać będą do 30 września 2025 r. lub do wyczerpania środków. Każdego dnia wpływają kolejne wnioski, dla których zawierane są na bieżąco umowy i realizowane wypłaty. Program *Mój elektryk* cieszy się zainteresowaniem, co wskazuje na brak zagrożenia jego realizacji. W przypadku programu *Edukacja ekologiczna*, z subfunduszu FNT w latach 2021-2023 zaplanowano do zawarcia umowy i wypłaty na kwotę alokacji zrealizowanego dotychczas naboru (jeden konkurs w 2020 r.) wynoszącą 5 mln zł. W kolejnych latach zaplanowano zawarcie umów i wypłaty na łączną kwotę 4 500 tys. zł.

<sup>16</sup> W trzech programach (*Infrastruktura ładowania*, *Kolibier* i *Elektro Parki*) nie zawarto żadnej umowy.

<sup>17</sup> Ujętej w planach finansowych Funduszu w kontrolowanym okresie.

W przypadku programu *GEPARD II*, powodem braku realizacji wypłat w zaplanowanej w programie wysokości był spadek kosztów realizacji przedsięwzięć w stosunku do kosztów pierwotnie planowanych przez beneficjentów i w konsekwencji proporcjonalny spadek wysokości należnego dofinansowania.

Program *eVAN* był programem pilotażowym ogłoszonym w 2020 r., który miał zweryfikować zapotrzebowanie przedsiębiorców na taką ofertę dofinansowania. Z uwagi na mniejsze niż spodziewane zainteresowanie programem, a następnie wycofanie się wnioskodawców z ubiegania o dofinansowanie, głównie spowodowane brakiem dostępności pojazdów, których produkcja została ograniczona ze względu na pandemię COVID 19, budżet programu został zmniejszony z pierwotnych 70 mln zł do kwoty 8,9 mln zł. Przedsięwzięcia pozostają w trakcie realizacji, a wypłaty będą dokonywane do 31 grudnia 2024 r.

(akta kontroli str. 2, 2199-2205)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

## 1.2 Prawdliwość procesu przyznawania środków w ramach dofinansowania elektromobilności

Opis stanu  
faktycznego

7. Analizie pod kątem prawidłowości rozpatrywania wniosków o przyznanie dofinansowania przedsięwzięć w zakresie elektromobilności poddano 30 złożonych w kontrolowanym okresie wniosków<sup>18</sup> w ramach programów: *GEPARD* (dziewięć wniosków), *Kangur* (siedem wniosków), *Mój elektryk* (sześć wniosków w naborze dla osób fizycznych), *eVAN* (pięć wniosków) i *Zielony samochód* (trzy wnioski), w których łączna kwota dofinansowania wyniosła 35 510,7 tys. zł<sup>19</sup>. W wyniku tej analizy ustalono, co następuje:

- poza jednym przypadkiem<sup>20</sup>, wnioski złożone zostały w terminach wskazanych w regulaminach naborów<sup>21</sup> i dotyczyły przedsięwzięć w nich określonych, tj.:
  - w programie *GEPARD*: zakupu nowych autobusów elektrycznych, szkolenia kierowców pojazdów publicznego transportu zbiorowego z obsługi bezemisyjnego taboru, a także modernizacji lub budowy stacji ładowania pojazdów publicznego transportu zbiorowego w zakresie dostosowania do autobusów elektrycznych;
  - w programie *Kangur*: zakupu nowych elektrycznych autobusów szkolnych, przeszkolenia kierowców z obsługi nowych elektrycznych autobusów szkolnych, a także modernizacji lub budowy infrastruktury umożliwiających ładowanie elektrycznych autobusów szkolnych;
  - w programach *Mój elektryk* i *Zielony samochód*: zakupu fabrycznie nowych pojazdów kategorii M1 o napędzie wyłącznie elektrycznym, wykorzystywanych do celów prywatnych;

<sup>18</sup> Wnioski wybrano celowo, według osądu kontrolerów.

<sup>19</sup> 23 889,9 tys. zł w programie *GEPARD*, 10 959,3 tys. zł w programie *Kangur*, 137,3 tys. zł w programie *Mój elektryk*, 468,4 tys. zł w programie *eVAN* i 55,8 tys. zł w programie *Zielony samochód*. Do końca niniejszej kontroli dwa wnioski nie zostały jeszcze rozliczne (po jednym wniosku w ramach programu *GEPARD* i *eVAN*).

<sup>20</sup> Jeden wniosek w ramach programu *eVAN* złożony został z 7-dniowym opóźnieniem z uwagi na awarię generatora wniosków leżącą po stronie NFOŚiGW.

<sup>21</sup> Od 4 do 22 września 2017 r. (dotacja) i od 4 września 2017 r. do 30 marca 2018 r. (pożyczki) w I naborze programu *GEPARD*; od 10 września do 30 października 2018 r. (dotacje) i od 10 września do 17 grudnia 2018 r. (pożyczki) w II naborze programu *GEPARD*; od 15 lipca do 30 września 2019 r. w I naborze programu *Kangur*; od 1 do 30 czerwca 2020 r. (dotacje) i od 1 czerwca do 31 lipca 2020 r. (pożyczki) w II naborze programu *Kangur*; od 12 lipca 2021 r. do 30 września 2025 r. w programie *Mój elektryk*; od 26 czerwca do 31 lipca 2020 r. w programie *eVAN* oraz od 26 czerwca do 31 lipca 2020 r. w programie *Zielony samochód*.

- w programie eVAN: zakupu/leasingu nowych pojazdów elektrycznych kategorii N1, wykorzystujących do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, a także zakupu punktu ładowania o mocy do 22 kW;
- zgodnie z zasadami poszczególnych programów, wnioski o dofinansowanie dotyczyły refundacji już zakupionych pojazdów (*Mój elektryk*) lub dofinansowania do planowanych przedsięwzięć (pozostałe programy);
- w programach *Mój elektryk* i *Zielony samochód* analizowane wnioski były kompletne i zawierały wszystkie obligatoryjne załączniki; w pozostałych programach, spośród łącznie 21 wniosków, sześć było kompletnych, zaś w 15 przypadkach stwierdzono braki w zakresie wymaganych dokumentów finansowych (szerzej w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości). W wyniku weryfikacji wniosków przez Fundusz, wnioskodawcy uzupełnili natomiast brakujące dokumenty i informacje, odnoszące się m.in. do przyjętych założeń i obliczeń efektu ekologicznego, analizy alternatywnych rozwiązań dla taboru elektrycznego, informacji o szkoleniach kierowców oraz wyposażeniu pojazdów i rodzajach baterii, analizy wskaźnika efektywności kosztowej, kosztów likwidacji autobusów spalinowych, kosztów niekwalifikowanych, prognozowanego zużycia i uzysku energii, ciągłości umów dzierżawy, na których miały zostać zamontowane stacje ładowania, harmonogramu rzeczowo-finansowego, a także tras, ilości kursów i dni przejazdu autobusów;
- w każdym przypadku wnioskowane dofinansowanie dotyczyło kosztów kwalifikowanych zadania, a jego wartość odpowiadała kwocie określonej w regulaminie naboru (w programie *Mój elektryk*<sup>22</sup>) lub określone w programie priorytetowym udziałowi dofinansowania w kosztach kwalifikowanych (w pozostałych programach<sup>23</sup>);
- w przypadku zakupu autobusów zeroemisyjnych nie wymagano przedstawienia analizy kosztów i korzyści, o której mowa w art. 37 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych<sup>24</sup>;
- efekt ekologiczny w programach *Mój elektryk*, *Zielony samochód* i eVAN wyliczany był przez Fundusz w oparciu o korzyści z zakupu pojazdu ekologicznego zamiast spalinowego, natomiast w przypadku programów *GEPARD* i *Kangur* - obliczany na podstawie emisji spalin likwidowanych przez beneficjentów pojazdów i nabycie w ich miejsce elektrycznych;
- wszystkie wnioski rozpatrywane były dwuetapowo, tj. według określonych dla danego programu kryteriów dostępu oraz kryteriów jakościowych, przy czym w każdym przypadku do oceny według kryteriów jakościowych dopuszczony został wniosek pozytywnie oceniony według kryteriów dostępu;

<sup>22</sup> 18 750 zł lub 27 000 zł dla posiadaczy karty dużej rodziny.

<sup>23</sup> *GEPARD* I nabór – w formie dotacji do 40% kosztów kwalifikowanych na zakup samochodów i szkolenie kierowców, w formie pożyczki do 100% różnicy pomiędzy wartością kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia a dotacji, na zakup samochodów, stacji ładowania i szkolenie kierowców; *GEPARD* II nabór – w formie dotacji do 60% kosztów kwalifikowanych na zakup samochodów i szkolenie kierowców, w formie pożyczki do 100% różnicy pomiędzy wartością kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia a dotacji, na zakup samochodów, stacji ładowania i szkolenie kierowców;

*Kangur* – w formie dotacji: w wysokości od 30% do 60% kosztów kwalifikowanych całego przedsięwzięcia w zależności od liczby mieszkańców beneficjenta, z możliwością zwiększenia dofinansowania o dodatkowe 10-35% w zależności od wysokości wskaźnika dochodów podatkowych na jednego mieszkańca; w formie pożyczki: do 100% kosztów kwalifikowanych, jednak nie więcej niż różnica pomiędzy wartością kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia a dofinansowaniem w formie dotacji udzielonym na to przedsięwzięcie;

*Zielony samochód* – do 15% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 18 750 zł;

eVAN - w formie dotacji: do 30% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 70 000 zł na zakup/leasing pojazdów elektrycznych, do 50% kosztów kwalifikowanych, lecz nie więcej niż 5 000 zł na nabycie punktu ładowania o mocy do 22kW.

<sup>24</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 110, ze zm.

- terminowość dokonywania oceny wniosków zbadana została na przykładzie dziewięciu wniosków złożonych w ramach programów *Mój elektryk* i *Zielony samochód*; ocena każdego z tych wniosków przeprowadzona została z opóźnieniami od 4 do 65 dni w stosunku do terminów określonych w regulaminach naboru wniosków (szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 282-579, 600-1925, 2140-2151)

**8.** Spośród 30 analizowanych wniosków, 16 złożonych w naborach konkursowych w ramach programów *GEPARD* i *Kangur* zostało pozytywnie zweryfikowanych według kryteriów jakościowych, a następnie ujętych na listach rankingowych. Nie wystąpiły przypadki nieujęcia na listach rankingowych wniosków, które zostały pozytywnie ocenione przez NFOŚiGW.

(akta kontroli str. 600-1743, 1925)

W trakcie I i II naboru w programie *GEPARD* listy rankingowe nie były tworzone według punktacji przyznawanej w wyniku oceny kryteriów jakościowych, pomimo takiego wymogu określonego w regulaminie naboru wniosków. Listy rankingowe sporządzono biorąc pod uwagę tzw. DGC, tj. dynamiczny koszt jednostkowy (służący do oceny efektywności przyjętych rozwiązań).

Dyrektor Departamentu Transportu Zeroemisyjnego wyjaśnił, że w ramach ww. programu przeprowadzona została ocena wniosków wg kryteriów jakościowych, przy czym punkty za DGC były przyznawane dopiero po ocenie wszystkich wniosków, w związku z czym pierwsza wstępna lista rankingowa była utworzona na podstawie wskaźnika DGC. W obu naborach alokacja była wystarczająca do udzielenia dofinansowania wszystkim wnioskodawcom, dlatego też lista rankingowa nie wymagała aktualizacji na podstawie punktacji jakościowej. Każdy wniosek został oceniony punktowo według kryteriów jakościowych.

Powyższe pozostało bez wpływu na wysokość dofinansowania przyznanego każdemu wnioskodawcy.

(akta kontroli str. 633 635, 924-934, 979-981, 1157-1158, 1925, 2051-2057)

Pozostałych 14 wniosków złożonych w naborach ciągłych w ramach programów: *eVAN*, *Mój elektryk* i *Zielony samochód* również uzyskało pozytywną ocenę według kryteriów jakościowych.

Ze wszystkimi beneficjentami zawarto umowy o dofinansowanie, przy czym 11 umów w ramach programów: *Zielony samochód*, *Kangur*, *GEPARD* i *eVAN* podpisano z opóźnieniami w stosunku do terminów określonych w regulaminach naborów (co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 282-572, 600-1925)

**9.** Analiza 30 wniosków o przyznanie dofinansowania przedsięwzięć w zakresie elektromobilności wykazała, że w celu wyeliminowania podwójnego finansowania tych przedsięwzięć, NFOŚiGW wymagał od wnioskodawców złożenia pisemnego oświadczenia o:

- niekorzystaniu ze wsparcia finansowego z innych źródeł środków publicznych bądź z innych dotacji NFOŚiGW (programy: *eVAN*, *Mój elektryk* i *Zielony samochód*);
- niekorzystaniu z dofinansowania z innych programów priorytetowych NFOŚiGW (programy: *Kangur*, *GEPARD*).

W każdym przypadku wnioskodawcy złożyli stosowne oświadczenia.

Umowy o dofinansowanie przedsięwzięć w ramach badanych programów przewidywały m.in. prawo kontroli przez NFOŚiGW prawidłowości i zasadności

przedstawianych przez beneficjentów dokumentów oraz weryfikowania danych w nich zawartych.

(akta kontroli str. 600-1925, 282-572, 2199-2205)

Fundusz nie przeprowadzał u beneficjentów programów: *eVAN*, *Mój elektryk* i *Zielony samochód*, kontroli prawdziwości składanych oświadczeń o niezyskaniu dofinansowania z innych publicznych środków.

Zgodnie z wyjaśnieniami Prezesa Zarządu, spowodowane to było faktem niestwierdzenia wyraźnych wskazań do przeprowadzenia takich kontroli, a także wprowadzonym reżimem sanitarnym w związku z pandemią COVID 19. W przypadku programów *GEPARD* i *Kangur* źródła finansowania były każdorazowo sprawdzane przed wypłatą środków na podstawie przedstawionych faktur. Pracownicy Funduszu weryfikowali z jakich środków zrealizowany został projekt i czy nie doszło do podwójnego finansowania z programów NFOŚiGW. Ponadto, weryfikacja faktur w tym zakresie wchodziła w skład listy sprawdzającej każdej kontroli projektu przeprowadzanej przez Fundusz u beneficjenta.

(akta kontroli str. 573-599, 1744-1924, 2199-2205)

**10.** W przypadku programów *GEPARD*, *Kangur* (tryb konkursowy) i *eVAN* (tryb ciągły) przeprowadzone zostały z wnioskodawcami negocjacje uszczegóławiające zakres i warunki dofinansowania, dotyczące m.in.: kwoty dofinansowania, aktualizacji i uzgodnienia harmonogramu rzeczowo-finansowego, zakresu rzeczowego, terminów poszczególnych etapów, w tym wypłat, efektów rzeczowych i ekologicznych, warunków zabezpieczeń. Z negocjacji każdorazowo sporządzane były dokumenty pn. „Uszczegółowienie wniosku o dofinansowanie”.

W ramach programów *GEPARD* i *Kangur* zasady przeprowadzania negocjacji określone zostały w stosownych regulaminach. Na przykładzie 16 analizowanych wniosków ustalono, że przebieg negocjacji był zgodny z tymi zasadami.

(akta kontroli str. 600-1925)

**11.** Decyzje o odrzuceniu wniosków o dofinansowanie przedsięwzięć z zakresu elektromobilności<sup>25</sup> podejmowano w przypadkach, w których zachodziły - wskazane w treści regulaminu naboru - podstawy do podjęcia takiej decyzji. Wybrane do kontroli wnioski odrzucano głównie na etapie oceny formalnej, z powodu: nieuzupełnienia w wymaganym terminie brakującej dokumentacji oraz braków lub błędów w uzupełnionej dokumentacji; złożenia wniosku po wymaganym terminie; niezgodności rodzaju przedsięwzięcia z regulaminem programu (np. wnioskowano o dofinansowanie pojazdów używanych) lub niezgodności sposobu wykorzystania pojazdu z zasadami określonymi w programie priorytetowym.

(akta kontroli str. 1965)

**12.** Spośród analizowanych spraw w ramach programów: *GEPARD*, *Kangur* i *eVAN* warunki dofinansowania określone w umowach z beneficjentami były tożsame z ustalonymi w wyniku negocjacji, w tym w zakresie formy i wysokości udzielonego dofinansowania oraz harmonogramu rzeczowo-finansowego przedsięwzięcia.

(akta kontroli str. 600-1925)

**13.** Jako zabezpieczenie umów zawartych w ramach programów *Mój elektryk* i *Zielony samochód* przewidziano cesję praw z polisy ubezpieczeniowej OC i AC dofinansowanych pojazdów. W każdym z analizowanych przypadków, beneficjent – przed wypłatą przez NFOŚiGW dotacji – przedłożył skan dokumentu ubezpieczenia zakupionego pojazdu wraz z adnotacją ubezpieczyciela o uznaniu cesji praw z polisy na rzecz Funduszu.

(akta kontroli str. 282-572)

<sup>25</sup> Analizie poddano 20 odrzuconych wniosków złożonych w ramach programów: *Mój elektryk* (6 wniosków), *e-Van* (5), *Kangur* (4), *ZTP* (3) i *Zielony samochód* (2).

W umowach o dofinansowanie w formie dotacji, zawieranych z jednostkami samorządu terytorialnego w ramach programów *GEPARD* i *Kangur*, nie określono form zabezpieczenia zwrotu przekazanych dotacji. Zabezpieczenie takie (w formie: weksła in blanco, cesji wierzytelności, zastawu rejestrowego, umowy ubezpieczenia majątku, umowy cesji przeniesienia praw z tej polisy) wprowadzono w umowach dotacji i pożyczki zawartych ze spółkami prawa handlowego oraz w umowach pożyczek zawartych z jednostkami samorządu terytorialnego.

W ramach badanej próby wszystkie zabezpieczenia zostały wniesione w wymaganej formie i terminie.

(akta kontroli str. 600-606, 760-809, 844-853, 889-898, 1040-1078, 1159-1189, 1238-1246, 1248-1253, 1366-1363, 1438-1453, 1520-1533, 1600-1629, 1717-1733, 1925)

Dyrektor Departamentu Transportu Zeroemisyjnego wyjaśnił, że zgodnie z instrukcją dotyczącą zabezpieczania wierzytelności NFOŚiGW wynikających z umów o dofinansowanie przedsięwzięć, Fundusz nie wymaga zabezpieczenia wierzytelności m.in. z umowy o dofinansowanie w formie dotacji oraz umorzenia dla: jednostek sektora finansów publicznych, państwowych jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej, reprezentujących Skarb Państwa w zakresie zarządzanego mienia, działających w oparciu o odrębne ustawy. Dla pozostałych podmiotów, w tym spółek prawa handlowego, stosowane są formy zabezpieczenia przyjęte w tej instrukcji.

(akta kontroli str. 2051-2057)

Spośród pięciu poddanych kontroli umów o dofinansowanie w formie dotacji w ramach programu *eVAN*, zabezpieczenie w formie weksła własnego zastosowano w stosunku do czterech podmiotów, natomiast w formie gwarancji bankowej - do jednego (zgodnie z ww. instrukcją, z uwagi na opinię finansową wydaną na etapie analizy kryteriów jakościowych, rekomendującą taki sposób zabezpieczenia umowy).

(akta kontroli str. 1744-1748, 1831-1854, 1877-1909, 1925)

We wszystkich umowach dotacji:

- określono okres trwałości przedsięwzięcia;
- wskazano okoliczności wypowiedzenia umowy oraz zwrotu dotacji (wraz z odsetkami) w przypadku naruszenia przez beneficjenta warunków umowy, w tym m.in. podania we wniosku o udzielenie dotacji lub w ramach wykonania umowy nierzetelnych lub nieprawdziwych danych, bądź złożenia nieprawidłowych lub nierzetelnych dokumentów, a także naruszenia zasad utrzymania trwałości przedsięwzięcia.

W umowach nie przewidziano natomiast kar umownych.

(akta kontroli str. 282-572, 600-606, 760-809, 844-853, 889-898, 1040-1078, 1159-1189, 1238-1246, 1248-1253, 1366-1363, 1438-1453, 1520-1533, 1600-1629, 1717-1733, 1744-1748, 1831-1854, 1877-1909, 1925)

**14.** Na przykładzie 30 analizowanych spraw ustalono, że wypłata dotacji w ramach dziewięciu umów zawartych w programach *Mój elektryk* i *Zielony samochód* nastąpiła po spełnieniu przez beneficjentów wszystkich warunków określonych w umowach, tj.:

- w przypadku programu *Mój elektryk* – dostarczeniu prawidłowej faktury VAT potwierdzającej zakup pojazdu, a także skanu polisy OC i AC pojazdu wraz z adnotacją ubezpieczyciela o uznaniu cesji praw z polisy na rzecz NFOŚiGW oraz dowodem opłacenia składek lub pierwszej raty;

- w przypadku programu *Zielony samochód* – złożeniu wniosku o płatność wraz z prawidłowo sporządzonymi dokumentami: skanem faktury zakupu pojazdu, skanem dowodu rejestracyjnego, a także skanem polisy OC i AC pojazdu wraz z adnotacją ubezpieczyciela o uznaniu cesji praw z polisy na rzecz NFOŚiGW oraz dowodem opłacenia składek lub pierwszej raty.

(akta kontroli str. 282-572)

Wyplata dotacji w ramach programu *eVAN* została dokonana przez NFOŚiGW po spełnieniu przez czterech beneficjentów wszystkich wymaganych umowami warunków (tj. przedłożeniu m.in. rozliczenia końcowego, zestawienia kosztów poniesionych na realizację przedsięwzięcia, kserokopii dowodów rejestracyjnych zakupionych pojazdów, oświadczenia o ubezpieczeniu pojazdów i stacji ładowania). W jednym przypadku środki z dotacji nie zostały przekazane z uwagi na niezłożenie przez beneficjenta wymaganych dokumentów (nie upłynął jeszcze termin umowy na wykonanie tego obowiązku).

(akta kontroli str. 1744-1925)

Spośród 16 umów o dofinansowanie w ramach programu *GEPARD* i *Kangur*, w 15 przypadkach<sup>26</sup> beneficjenci przedłożyli wymagane dokumenty przed dokonaniem wypłat dotacji i pożyczek.

W jednym przypadku wypłacono dofinansowanie<sup>27</sup>, pomimo że wyposażenie zakupionego autobusu do przewozu uczniów nie spełniało wymaganych przepisów (szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 600-1743, 1925)

Analiza terminowości dokonywania wypłat dotacji wykazała, że:

- spośród 16 umów zawartych w ramach programów: *Mój elektryk*, *Zielony samochód* i *Kangur*, w przypadku siedmiu dotacja została wypłacona w terminach niezgodnych z określonymi w tych umowach (co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*);
- w ramach programu *GEPARD* i *eVAN* środki ze wszystkich 14 analizowanych umów zostały terminowo wypłacone beneficjentom.

(akta kontroli str. 282-572, 600-1925)

**15.** Umowy o dofinansowanie zawarte w ramach pięciu omawianych programów stanowiły, że w całym okresie ich obowiązywania NFOŚiGW przysługuje prawo kontrolowania:

- prawidłowości i zasadności przedstawianych przez beneficjenta dokumentów dot. zakupu pojazdu, jego rejestracji i ubezpieczenia;
- sposobu wykorzystania przez beneficjenta udzielonej dotacji, w tym realizacji obowiązków związanych z utrzymaniem trwałości przedsięwzięcia, poprzez żądanie dokumentów potwierdzających realizację tych obowiązków oraz oględziny pojazdu.

(akta kontroli str. 282-572, 760-809, 844-853, 889-898, 1040-1078, 1159-1189, 1238-1246, 1366-1363, 1438-1453, 1520-1533, 1600-1629, 1717-1733, 1831-1854, 1877-1909, 1925)

Spośród dziewięciu umów o dofinansowanie w formie dotacji/pożyczki zawartych z sześcioma beneficjentami w ramach programu *GEPARD*, jedna umowa pożyczki została rozwiązana na wniosek beneficjenta, a w pozostałych ośmiu przypadkach Fundusz:

<sup>26</sup> Jedna umowa pożyczki w ramach programu *GEPARD* została rozwiązana na wniosek beneficjenta.

<sup>27</sup> Dofinansowanie dla Gminy Bobowa w ramach I naboru programu *Kangur*, w formie dotacji w wysokości 1 668,6 tys. zł.

- przeprowadził kontrole udzielania zamówień publicznych u trzech beneficjentów,
- w jednym przypadku odstąpił od przeprowadzenia kontroli z uwagi na realizację takiej kontroli przez Urząd Zamówień Publicznych,
- u dwóch beneficjentów przeprowadził szczegółową kontrolę wykonania umów o dofinansowywanie, w tym w zakresie oznakowania zakupionych autobusów miejskich.

W przypadku programu *Kangur*, na siedem umów zawartych z pięcioma beneficjentami, kontrolę wykonania umowy przeprowadzono u jednego z nich<sup>28</sup>, w tym w zakresie oznakowania autobusu szkolnego. Kontrola nie wykazała nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 600-606, 1248-1253, 1925)

W ramach projektu *eVAN, Mój samochód i Zielony elektryk* nie zostały przeprowadzone żadne kontrole u beneficjentów.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że wynikało to z braku wyraźnych wskazań do realizacji takich kontroli, jak również z wprowadzonego reżimu sanitarnego spowodowanego pandemią COVID 19.

(akta kontroli str. 573-599, 1744-1748, 2140-2143, 2180-2183)

Jednocześnie Fundusz prowadził nadzór nad realizacją wszystkich umów na podstawie przekazywanych przez beneficjentów dokumentów rozliczających przekazane dofinansowanie oraz potwierdzających osiągnięcie efektu ekologicznego i trwałości przedsięwzięcia (co opisano w pkt. 9, 14 i 16 niniejszego wystąpienia).

**16.** We wnioskach o dofinansowanie przedsięwzięć w ramach programu *Mój elektryk* beneficjenci zobowiązywali się do zapewnienia dokonania wpisu stanu drogomierza do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) na ostatni dzień okresu trwałości projektu obejmującego zakupiony pojazd. W czterech przypadkach (na sześć objętych badaniem), pomimo zakończenia realizacji projektów, nie zostały dokonane stosowne wpisy.

Zgodnie z wyjaśnieniami Prezesa Zarządu, aplikacja do oceny i dalszej obsługi wniosków złożonych w naborze wniosków od osób fizycznych w programie *Mój elektryk* podlega cały czas rozbudowie o nowe funkcjonalności, co jest procesem długotrwałym. Jedną z takich funkcjonalności ma być możliwość systemowego powiadamiania beneficjentów o zbliżającym się terminie zakończenia okresu trwałości i obowiązku przesłania dokumentów potwierdzających zachowanie trwałości w formie elektronicznej wynikającej z odpowiedniego procesu tej aplikacji. W związku z niezakończeniem prac nad tą funkcjonalnością, do beneficjentów, dla których okres trwałości przedsięwzięcia już się zakończył lub zakończy się w najbliższym czasie, wysłane są maile wraz ze wzorem oświadczenia o zachowaniu trwałości przedsięwzięcia oraz ścieżką odesłania dokumentów do Funduszu. Wpływ dokumentów będzie monitorowany na bieżąco. Złożenie dokumentów po terminie umownym będzie wymagało stosownej decyzji, zgodnie z procedurą NFOŚiGW.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że nie stwierdzono wpisu stanu drogomierza do CEPiK dla czterech przedsięwzięć, dla których zakończył się okres trwałości, natomiast wpisy te będą egzekwowane, a umowa nie zostanie zamknięta pod względem trwałości, dopóki beneficjent nie dostarczy wszystkich wymaganych dokumentów.

(akta kontroli str. 282-462, 573-579)

<sup>28</sup> Dotyczy Gminy Godzianów.



W umowach o dofinansowanie w ramach programu *Zielony samochód* zobowiązano beneficjentów do:

- użytkowania pojazdu w taki sposób, aby w okresie trwałości roczny przebieg tego pojazdu wynosił nie mniej niż 10000 km;
- przedłożenia - w terminie 30 dni od dnia upływu okresu trwałości projektu – oświadczenia o wypełnieniu ww. zobowiązania wraz z zaświadczeniem o przeprowadzonych dodatkowych badaniach technicznych pojazdu w Stacji Kontroli Pojazdów oraz wpisem do CEPIK, z których wynikać będzie potwierdzenie spełnienia tych wymogów.

W każdym z analizowanych przypadków beneficjenci przekazali do NFOŚiGW wymagane dokumenty.

(akta kontroli str. 463-572)

Zgodnie z umowami zawartymi w ramach programu *GEPARD* (I i II nabór) oraz *Kangur* (I nabór), dokumentami niezbędnymi do potwierdzenia efektu ekologicznego był m.in.: raport z monitorowania wielkości osiągniętej redukcji emisji, przygotowany wg wzoru określonego w dokumentacji konkursowej. W przypadku gdy wielkość efektu ekologicznego miałyby się różnić o 30% od wielkości wykazanej w umowie, należało przedstawić stosowne dokumenty i obliczenia, opinie z weryfikacji raportów z monitorowania. W ramach II naboru programu *Kangur*, jako udokumentowanie efektu ekologicznego wymagano: raportu z utrzymania trwałości efektów (potwierdzającego, że pozycje wykonane, wykazane w harmonogramie rzeczowo-finansowym, są utrzymywane w stanie spełniającym zakładane funkcje i zapewnione jest osiągnięcie efektu ekologicznego), formularza ekologiczno-technicznego (potwierdzającego osiągnięcie efektu ekologicznego) oraz oświadczenia potwierdzającego czynną eksploatację pojazdów zakupionych, wskazującego iż rzeczywisty roczny przebieg jest niemniejszy niż deklarowano na etapie zawierania umowy o dofinansowanie.

W ramach programu *eVAN* potwierdzenie osiągnięcia efektu ekologicznego miało stanowić oświadczenie, że każdy pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania uzyskał roczny przebieg co najmniej 15 tys. km.

(akta kontroli str. 760-809, 844-853, 889-898, 1040-1078, 1159-1189, 1238-1246, 1366-1363, 1438-1453, 1520-1533, 1600-1629, 1717-1733, 1831-1854, 1877-1909, 1925)

We wszystkich sześciu objętych badaniem przypadkach beneficjenci, którzy otrzymali dofinansowanie w ramach programu *GEPARD*, złożyli wymagane dokumenty potwierdzające osiągnięcie efektów ekologicznych, przy czym jeden z nich - po terminie określonym w umowie. Ww. przypadku Fundusz nie podjął bezzwłocznych działań w celu wyegzekwowania tego rozliczenia (co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*). Efekty ekologiczne zostały osiągnięte przez wszystkich beneficjentów.

(akta kontroli str. 600-606)

W ramach I naboru programu *Kangur* wszyscy beneficjenci złożyli wymagane dokumenty w terminach określonych w umowach. Nie osiągnęli oni jednak planowanych efektów ekologicznych. Przyczyną tego było niewykonanie zakładanego przebiegu autobusów szkolnych, z uwagi na naukę zdalną spowodowaną wirusem SARS-CoV-2. Jednocześnie NFOŚiGW poinformował tych beneficjentów o odstąpieniu od wymogu sporządzania raportów z monitorowania efektu ekologicznego w okresie trwałości przedsięwzięcia po potwierdzeniu uzyskania efektu ekologicznego, a także o odstąpieniu od wymogu sporządzania opinii z weryfikacji ww. raportu przy dokonaniu potwierdzenia uzyskania efektu ekologicznego oraz w okresie trwałości przedsięwzięcia.

(akta kontroli str.1248-1253, 1380-1386, 1467-1475, 1635-1653, 1569-1572)

W ramach programu eVAN oraz II naboru programu *Kangur* beneficjenci, do dnia zakończenia kontroli, nie byli zobowiązani do przedkładania dokumentów potwierdzających osiągnięcie efektu ekologicznego.

(akta kontroli str. 1670-1925)

17. Spośród 30 badanych wniosków, sześć dotyczyło dofinansowania w formie pożyczek, z czego jeden beneficjent zrezygnował z zawarcia umowy, a w innym przypadku umowa została rozwiązana na wniosek beneficjenta. Pozostali beneficjenci spłacali pożyczki terminowo.

(akta kontroli str. 282-572, 600-1925)

18. W okresie objętym kontrolą beneficjenci złożyli pięć skarg związanych z realizacją przez NFOŚiGW zadań z zakresu elektromobilności (jedną w 2020 r. i po dwie w latach 2021 i 2022), przy czym cztery z tych skarg wpłynęły do Funduszu, a jedna do Ministerstwa Klimatu i Środowiska.

Spośród tych skarg, trzy dotyczyły realizacji programu *Mój elektryk*, a pozostałe programów *Zielony Samochód* i eVAN. Przedmiotem skarg było przewlekłe rozpatrywanie wniosków o dofinansowanie<sup>29</sup>, odrzucenie wniosku<sup>30</sup>, a także zasadność finansowego wspierania zakupu samochodu elektrycznego w ramach programu *Mój elektryk* w sytuacji emitowania przez taki pojazd większej ilości CO<sub>2</sub> niż samochód spalinowy.

(akta kontroli str. 12-45)

Skargi, które wpłynęły do NFOŚiGW przekazane zostały do rozpatrzenia przez Ministerstwo Klimatu/Ministerstwo Klimatu i Środowiska - zgodnie z właściwością wynikającą z art. 231 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego<sup>31</sup>, w związku z art. 400r. ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska<sup>32</sup>, a o fakcie tym poinformowano skarżących. Spośród czterech ww. skarg, trzy przekazano do Ministerstwa w terminie od jednego do sześciu dni, zaś jedną - po upływie 13 dni od jej złożenia (szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

Po uzyskaniu we wszystkich sprawach pisemnych wyjaśnień z NFOŚiGW, Ministerstwo uznało cztery skargi za bezzasadne, zaś jedną (z 2022 r., dotyczącą przewlekłego rozpatrywania wniosku o dofinansowanie z programu *Mój elektryk*) za częściowo zasadną<sup>33</sup>.

(akta kontroli str. 46-89)

19. Jako jedną z głównych barier w procesie rozwoju elektromobilności w Polsce, Prezes Zarządu wskazał słabo rozwiniętą infrastrukturę ładowania i tankowania wodoru. W przypadku rozwoju infrastruktury ładowania, głównym problemem jest niska jakość sieci dystrybucyjnych, nieprzystosowanych do zwiększenia obciążenia, co wpływa na możliwości przyłączeniowe dla nowych stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Według Prezesa Zarządu, barierę stanowi także niska świadomość społeczna w zakresie elektromobilności oraz stereotypy dotyczące użytkowania pojazdów elektrycznych. Identyfikując wskazane bariery NFOŚiGW podejmował działania w ramach dostępnych narzędzi prawnych i finansowych, w tym zarówno w postaci dofinansowania przedsięwzięć, jaki i kampanii edukacyjnych.

(akta kontroli str. 2188-2194)

<sup>29</sup> Wnioski nr nr: 494/2020 (*Zielony Samochód*), 677/2020 (e-VAN), 2396/2021 (*Mój elektryk*).

<sup>30</sup> Wniosek nr 810/2021 (*Mój elektryk*).

<sup>31</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 735, ze zm., dalej: *kpa*.

<sup>32</sup> Dz.U. z 2021 r. poz. 1973, ze zm.

<sup>33</sup> W uzasadnieniu wskazano, że NFOŚiGW podejmował działania na rzecz oceny wniosków i równego traktowania podmiotów, jednakże proces aplikowania był wspierany przez narzędzie informatyczne, które w niewystarczającym stopniu zostało przetestowane przed udostępnieniem wnioskodawcom. Problemy techniczne po stronie instytucji nie mogą stanowić usprawiedliwienia dla znacznego wydłużenia terminów instrukcyjnych określonych w regulaminie.

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

1. Spośród 30 badanych spraw, w 15 przypadkach Fundusz nierzetelnie zweryfikował wnioski o udzielenie dofinansowania i zawarł z beneficjentami umowy pomimo nieprzedłożenia przez nich wszystkich załączników do wniosku, wymaganych w regulaminach naborów.

Dotyczyło to umów w ramach programów:

- *GEPARD* – zawartych z: Gminą Polkowice (brak informacji dodatkowych do sprawozdań finansowych za ostatnie trzy lata), Gminą Miastem Gdynia, Gminą Kozienice<sup>34</sup> i Gminą Łomianki (brak sprawozdań finansowych za ostatnie trzy lata);
- *Kangur* – zawartych z Gminami: Godzianów, Bielany, Gręboszów<sup>35</sup> (brak sprawozdań finansowych za ostatnie trzy lata) i Bobowa (brak informacji dodatkowych do sprawozdań finansowych za ostatnie trzy lata);
- *eVAN* - zawartych ze spółkami/firmami: [REDAKTOWANE] (brak zeznań podatkowych za ostatnie trzy lata i deklaracji podatkowych), [REDAKTOWANE] (brak deklaracji podatkowych) oraz [REDAKTOWANE] (brak zeznań podatkowych za ostatnie trzy lata, deklaracji podatkowych i sprawozdań F-01).

(akta kontroli str. 600-635, 812-923, 979-1099, 1208-1653, 1744-1925, 2077-2082)

Prezes Zarządu oraz Dyrektor Departamentu Transportu Zeroemisyjnego wyjaśnili, że załącznikiem do regulaminu naboru wniosków jest wykaz wymaganych dokumentów, w tym lista dokumentów finansowych wymaganych w zależności od formy prawnej prowadzonej działalności i prowadzonej sprawozdawczości finansowej. Wymienione w wykazie dokumentów sprawozdania finansowe dotyczyły podmiotów będących przedsiębiorcami.

Departament Analiz Finansowych NFOŚiGW przeprowadzający analizy finansowe, zgodnie z Metodą oceny finansowej wniosku przyjętej przez Zarząd NFOŚiGW, ocenia wnioski jednostek samorządu terytorialnego na podstawie Wieloletniej Prognozy Finansowej (*WPF*), w szczególności w zakresie spełnienia relacji wynikającej z art. 243 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych<sup>36</sup>. W *WPF* zawarte jest wykonanie budżetu za lata poprzednie, nie tylko prognoza. Sprawozdania finansowe gmin są dostępne dla wszystkich na stronie internetowej gminy, w BIP, więc w razie potrzeby oceniający ma do nich dostęp, jednak podstawą oceny gminy jest budżet (i dane wykonane historyczne w takiej formie znajdują się w *WPF*).

Odnosnie programu *eVAN*, Prezes Zarządu wyjaśnił, że również w tym przypadku wymagane dokumenty finansowe w naborze były zależne od formy prowadzonej działalności. Zakres tych dokumentów ustalony został z komórką zajmującą się w Funduszu analizą finansową, która również przeprowadziła ocenę wniosków. Wnioskodawcy wraz z wnioskiem składali oświadczenia o niezaleganiu z płatnościami w stosunku do Urzędu Skarbowego i do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych.

(akta kontroli str. 2051-2057, 2077-2082, 2140-2151)

<sup>34</sup> Dwie umowy – dotacji i pożyczki.

<sup>35</sup> Dwie umowy – dotacji i pożyczki.

<sup>36</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 305 ze zm.

Najwyższa Izba Kontroli wskazuje, że w regulaminach naboru wniosków w programach: *GEPARD* (I i II nabór), *Kangur* (I nabór) i *eVAN* nie określono, które dokumenty finansowe powinny być złożone przez jednostki samorządowe, a które przez podmioty działające w oparciu o kodeks handlowy lub cywilny. Nie wskazano również, że obowiązek złożenia sprawozdań finansowych dotyczy jedynie podmiotów będących przedsiębiorcami.

Dodatkowo należy podnieść, że pomimo iż beneficjentami w I naborze programu *Kangur* mogły być wyłącznie jednostki samorządu terytorialnego, na liście wymaganych załączników do wniosku o dofinansowanie również ujęto sprawozdania finansowe.

(akta kontroli str. 618-622, 948-952, 1266-1270, 1294-1298, 1752-1754, 1925)

2. Fundusz wypłacił dofinansowanie na rzecz Gminy Bobowa<sup>37</sup>, pomimo że beneficjent ten zakupił autobus do przewozu uczniów niespełniający postanowień § 22 ust. 1 pkt 5 i pkt 7 lit a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia<sup>38</sup>. Autobus<sup>39</sup> posiadał 23 miejsca siedzące i 31 miejsc stojących (tj. miejsca stojące przekraczały o 34,8% liczbę miejsc siedzących), a także wyposażony został w dwa siedzenia skierowane bokiem do kierunku jazdy<sup>40</sup>, w sytuacji gdy zgodnie z ww. przepisem liczba miejsc stojących w autobusie szkolnym nie powinna przekraczać 25% liczby siedzeń (przy czym dopuszcza się zwiększenie tej liczby o cztery w przypadku, gdy w przestrzeni, o której mowa w pkt 6, nie jest przewożony pasażer na wózku inwalidzkim), a siedzenia muszą być skierowane do przodu.

(akta kontroli str. 1303-1388)

Prezesa Zarządu wyjaśnił że, rozwiązania techniczne autobusu są zgodne z obowiązującymi przepisami prawa. Fotele skierowane bokiem do kierunku jazdy służą jako siedzenia dla opiekunów i są to fotele dopuszczone przez rozporządzenie (§ 22 ust. 3 pkt 3 - wyposażenie autobusu w demontowane siedzenia, zamocowane w przestrzeni, o której mowa w ust. 1 pkt 6, pod warunkiem że takie siedzenia mogą być łatwo usunięte). Liczba miejsc stojących jest zgodna z homologacją pojazdu, natomiast nie są one wykorzystywane do transportu dzieci szkolnych. Maksymalna liczba miejsc stojących, z których korzysta Gmina Bobowa to dziewięć.

(akta kontroli str. 2140-2151)

NIK wskazuje, że demontowane siedzenia, o których mowa w złożonych wyjaśnieniach Prezesa Zarządu, dotyczą przestrzeni przeznaczonej dla osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich, natomiast w przedmiotowym autobusie siedzenia usytuowane bokiem do kierunku jazdy znajdowały się na przednich nadkolach. Przestrzeń dla wózków inwalidzkich została umiejscowiona pośrodku autobusu. Fakt wykorzystywania danej liczby miejsc stojących nie określa czy autobus spełnia wymogi prawa.

3. Fundusz, pomimo niewykonania przez beneficjenta (Gminę Koźienice) obowiązku złożenia dokumentów potwierdzających osiągnięcie efektu ekologicznego przedsięwzięcia oraz oświadczenia o trwałości przedsięwzięcia w terminie do dnia 31 marca 2022 r., określonego w umowach o dofinansowanie w formie dotacji i pożyczki w ramach programu *GEPARD*, nie podjął w stosunku

<sup>37</sup> Dofinansowanie w ramach I naboru programu *Kangur*, w formie dotacji w wysokości 1.668.575 zł.

<sup>38</sup> Dz.U. z 2016 r. poz. 2022 ze zm.

<sup>39</sup> Yutong zk6890bevg typ E9-A.

<sup>40</sup> <https://gorlice.naszemiasto.pl/bobowa-elektryczny-autobus-zakupiony-przez-gmine-jest-juz/ga/c1-8131901/zd/59875631>

do tego beneficjenta bezzwłocznych działań mających na celu wyegzekwowanie wykonania ww. obowiązku.

Działania te zostały podjęte dopiero w dniu 15 czerwca 2022 r., tj. w trakcie kontroli NIK. W ww. dniu NFOŚiGW przesłał Gminie – drogą mailową - informację przypominającą i ponagląjącą w przedmiotowej sprawie. Wymagane dokumenty złożone zostały 2 sierpnia 2022 r.

(akta kontroli str. 1040-1078, 1925)

Dyrektor Departamentu Transportu Zeroemisyjnego wyjaśnił, że Gmina Kozienice nie złożyła ww. dokumentów, ponieważ - jak poinformował beneficjent - nieprawidłowo zinterpretował on zapisy umowy dotyczące potwierdzenia efektu ekologicznego, sądząc iż przekazanie (na wcześniejszym etapie rozliczania projektu) informacji o niekorzystaniu z autobusów spalinowych użytkowanych wcześniej na terenie gminy będzie dokumentem wystarczającym.

(akta kontroli str. 2051-2058, 2083-2119)

4. W przypadku wszystkich dziewięciu badanych wniosków o przyznanie dofinansowania w ramach programów *Mój elektryk* i *Zielony samochód*, ocena tych wniosków przeprowadzona została z opóźnieniami w stosunku do terminów określonych w regulaminach naboru wniosków. Dotyczyło to:

- sześciu wniosków<sup>41</sup> o przyznanie dofinansowania w ramach programu *Mój elektryk*, których ocena według kryteriów dostępu i jakościowych dopuszczających przeprowadzona została z opóźnieniami wynoszącymi od 4 do 65 dni;
- trzech wniosków<sup>42</sup> o przyznanie dofinansowania w ramach programu *Zielony samochód*, których ocena według kryteriów dostępu przeprowadzona została z opóźnieniami od 8 do 29 dni.

(akta kontroli str. 282-572)

Prezes Zarządu i Z-ca Prezesa Zarządu NFOŚiGW wyjaśnili, że określone w regulaminach naborów terminy oceny wniosków miały charakter instrukcyjny. Oba nabory prowadzone były wyłącznie elektronicznie, za pośrednictwem Generatora Wniosków o Dofinansowanie. W momencie rozpoczęcia naborów wniosków trwały prace nad aplikacją dedykowaną do ich oceny, co w warunkach panującej w 2020 r. pandemii COVID-19 było koniecznym rozwiązaniem. Z powodu problemów technicznych nastąpiło opóźnienie w zakończeniu przygotowania tej aplikacji, wskutek czego ze znacznym opóźnieniem rozpoczęto ocenę wniosków.

(akta kontroli str. 573-599)

5. Jedenaście spośród 30 kontrolowanych umów w sprawie udzielenia dofinansowania na realizację przedsięwzięć z zakresu elektromobilności podpisano z opóźnieniami w stosunku do terminów określonych w regulaminach naborów, wynoszącymi:

- w przypadku trzech umów<sup>43</sup> w ramach programu *Zielony samochód* - od 21 do 63 dni;
- w przypadku czterech umów w ramach programów *Kangur*<sup>44</sup> i *GEPARD*<sup>45</sup> - odpowiednio 18 i 12 dni roboczych;

<sup>41</sup> Wnioski nr nr: 635/2021 z 12 lipca 2021 r., 667/2021 z 13 lipca 2021 r., 869/2021 z 2 sierpnia 2021 r., 2053/2021 z 6 października 2021 r., 2576/2021 z 8 grudnia 2021 r. i 2976/2021 z 21 grudnia 2021 r.

<sup>42</sup> Wnioski nr nr: 462/2020 z 26 czerwca 2020 r., 628/2020 z 3 czerwca 2020 r. i 834/2020 z 28 lipca 2020 r.

<sup>43</sup> Umowy nr nr: 1617/2020 i 1740/2020 z 25 października 2020 r. oraz 1834/2020 z 23 grudnia 2020 r.

<sup>44</sup> Umowy nr: 413/2021/Wn-7/OA-TA-KU/P i 462/2021/Wn-7/OA-TA-KU/D.

<sup>45</sup> Umowy nr: 286/2018/Wn-15/OA-TA-ZI/D i 286/2018/Wn-16/OA-TA-KU/P.

- w przypadku czterech umów<sup>46</sup> w ramach programu eVAN - od 15 do 75 dni roboczych.

(akta kontroli str. 463-572, 600-617, 633, 760-781, 1248-1253, 1654-1662, 1712-1716, 1744-1748, 1831-1848, 1887-1909, 1925)

Zastępca Prezesa Zarządu NFOŚiGW wyjaśnił, że w zakresie programu *Zielony samochód* uchwała Zarządu w sprawie udzielenia dotacji była uchwałą zbiorczą obejmującą łączną kwotę dofinansowania w ramach 256 wniosków. Z uwagi na liczbę umów nie było możliwości zawarcia ich w jednym momencie. Umowy były przygotowywane sukcesywnie i przesyłane do weryfikacji przez beneficjentów. Następnie kierowano je do weryfikacji wewnętrznej w NFOŚiGW i przesyłano do podpisu beneficjenta. Po otrzymaniu podpisanych umów były one kierowane do podpisu przez kierujących Departamentami Transportu Zeroemisyjnego oraz Księgowości i Rozliczeń. W przypadku umowy nr 1834/2020 dodatkowo konieczne było podjęcie dwóch decyzji zmieniających warunki uchwały w zakresie terminu złożenia wniosku o wypłatę środków.

Opóźnienie w podpisaniu umów o dofinansowanie w ramach programu *GEPARD* wynikało z przedłużonego czasu weryfikacji umów w komórkach organizacyjnych NFOŚiGW w związku z napiętnieniem się spraw do realizacji. W ramach programu *Kangur*, na specjalnie przygotowanym spotkaniu podpisane zostały wszystkie umowy w ramach II naboru do tego programu. Początkowo podpisanie zaplanowane było na 16 dni wcześniej, jednak w związku z brakiem możliwości obecności części reprezentacji gmin, zostało ostatecznie przeniesione.

Odnosnie opóźnień w zakresie programu eVAN Prezes Zarządu wyjaśnił, że zawarcie umów planowane było niezwłocznie po uruchomieniu programu dedykowanego temu zadaniu. Z uwagi na problemy techniczne i opóźnienia w uruchomieniu aplikacji odstąpiono od elektronicznego zawierania umów w IV kwartale 2021 r., a umowy zostały zawarte w sposób tradycyjny, tj. papierowo i korespondencyjnie. Dla trzech beneficjentów uchwały o przyznaniu dofinansowania zostały podjęte w okresie, w którym nie zakończono jeszcze prac nad uruchomieniem aplikacji do elektronicznego zawarcia umowy, a mając na względzie upływające terminy podjęto decyzję o jak najszybszym zawarciu umów w formie papierowej. Opóźnienie w przypadku czwartej umowy wynikało również z wydłużenia procesu akceptacji projektu umowy, co związane było ze zwiększoną ilością zadań do realizacji w IV kwartale 2021 r.

(akta kontroli str. 580-599, 2140-2151, 2195-2198)

6. W siedmiu przypadkach (spośród 30 analizowanych) NFOŚiGW wypłacił beneficjentom dotację na dofinansowanie przedsięwzięć z zakresu elektromobilności w terminach niezgodnych z określonymi w umowach. Dotyczyło to:

- trzech umów<sup>47</sup> w ramach programu *Mój elektryk*, w przypadku których dotacje wypłacono przed upływem 30-dniowego okresu od dnia zawarcia umowy<sup>48</sup>;
- trzech umów<sup>49</sup> w ramach programu *Zielony samochód*, w przypadku których dotacje wypłacono z opóźnieniami od 7 do 21 dni w stosunku do terminu określonego w umowach<sup>50</sup>;

<sup>46</sup> Umowy nr: 2177/2021/Wn-7/OA-EV-FN/D, 2208/2021/Wn-15/OA-EV-FN/D, 2032/2021/Wn-16/OA-EV-FN/D i 1504/2021/Wn-11/OA-EV-FN/D.

<sup>47</sup> Umowy nr nr: 1089/2021 z 18 listopada 2021 r., 2692/2021 z 10 stycznia 2022 r. i 2857/2021 z 22 lutego 2022 r.

<sup>48</sup> Umowy o dofinansowanie zakupu pojazdu w ramach programu *Mój elektryk* stanowiły (w § 2 ust. 6), że wypłata dotacji nastąpi nie później, niż w terminie 30 dni od daty złożenia NFOŚiGW prawidłowo sporządzonych dokumentów, o których mowa w ust. 1, jednak nie wcześniej niż w terminie 30 dni od dnia zawarcia umowy.

- jednej umowy w programie *Kangur*, w ramach której, z uwagi na omyłkę, wypłaty dotacji dokonano z 29-dniowym opóźnieniem<sup>51</sup>.

(akta kontroli str. 282-572, 1336-1373, 1388)

Zgodnie z wyjaśnieniami Prezesa Zarządu, wypłata środków w ramach programu *Mój Elektryk* nastąpiła bez zbędnej zwłoki, z uwagi na opóźnienia w ocenie wniosków, po złożeniu przez beneficjenta prawidłowo sporządzonych dokumentów. Zapis w umowie mówiący o wypłacie środków w terminie co najmniej 30 dni od daty zawarcia umowy stanowi zabezpieczenie dla NFOŚiGW na wypadek, gdy w momencie podpisywania umowy upłynęło więcej niż 30 dni od daty złożenia NFOŚiGW prawidłowo sporządzonych dokumentów, o których mowa w § 2 ust. 1 umowy. W takiej bowiem sytuacji NFOŚiGW w momencie podpisania umowy byłby w zwłoce. Zastrzeżenie tego terminu miało więc dać czas NFOŚiGW na przepracowanie wypłaty, jednakże, jeżeli byłyby możliwości wypłaty wcześniej, to takie wypłaty były dokonywane. Celem tego zapisu nie jest więc obowiązek wyczekiwania 30 dni na wypłatę, ale danie czasu NFOŚiGW na dokonanie wypłaty.

W zakresie opóźnień w programie *Zielony samochód*, Z-ca Prezesa Zarządu wyjaśnił, że spowodowane były problemami technicznymi w ramach przygotowania systemu informatycznego umożliwiającego przeprowadzenie oceny wniosków o wypłatę środków wyłącznie drogą elektroniczną (w warunkach panującej w 2020 r. pandemii COVID-19). Z tego powodu ze znacznym opóźnieniem rozpoczęto proces oceny tych wniosków. Sama ocena, a następnie wypłata środków prowadzona była na bieżąco, bez zbędnej zwłoki.

(akta kontroli str. 573-599)

7. W jednym przypadku (spośród czterech odnotowanych w kontrolowanym okresie) skarga beneficjenta dotycząca realizacji przez NFOŚiGW zadań z zakresu elektromobilności przekazana została<sup>52</sup> do rozpatrzenia przez Ministerstwo Klimatu (wg właściwości) z 6-dniowym opóźnieniem w stosunku do terminu określonego w art. 231 § 1 kpa.

Dyrektor Departamentu Prawnego Funduszu wyjaśnił, że pismo przekazujące skargę do Ministerstwa zostało wysłane razem z odpowiedzią na skargę przygotowaną przez NFOŚiGW (wyjaśnieniami Funduszu). Działanie takie miało na celu umożliwienie organowi nadzoru dokonanie kompleksowej analizy sprawy i natychmiastowe rozpatrzenie skargi, bez konieczności dokonywania dodatkowych czynności. Opóźnienie w przekazaniu korespondencji wynikało z konieczności dokonania – dla celów przygotowania odpowiedzi na skargę - dodatkowej analizy działania aplikacji służącej do weryfikacji wniosków w ramach programów dotyczących samochodów elektrycznych.

(akta kontroli str. 46-89)

## IV. Uwagi i wnioski

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje wniosków. W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, zwraca uwagę na konieczność:

---

<sup>49</sup> Umowy nr nr: 1617/2020 i 1740/2020 z 25 października 2020 r. oraz 1834/2020 z 23 grudnia 2020 r.

<sup>50</sup> Umowy o dofinansowanie zakupu pojazdu w ramach programu *Zielony samochód* stanowiły (w § 2 ust. 5), że wypłata dotacji nastąpi nie później, niż w terminie 30 dni od daty złożenia NFOŚiGW prawidłowo sporządzonych dokumentów, o których mowa w ust. 1.

<sup>51</sup> Na rozliczeniu rzeczowym Gminy Bobowa widniała adnotacja pracownika Funduszu: *rozliczenie podpiewo się pod inny wniosek*.

<sup>52</sup> Skarga nr 46/2020 z dnia 7 sierpnia 2020 r. przekazana do Ministerstwa Klimatu 20 sierpnia 2020 r.

- Uwagi
1. Rzetelnego weryfikowania wniosków o udzielenie dofinansowania.
  2. Dotrzymania wymaganych terminów w procesie rozpatrywania wniosków i udzielania dofinansowania.

## 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.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
o sposobie  
wykorzystania uwag

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Łódź, dnia                      września 2022 r.

Kontroler  
Izabella Śpiewak  
gł. specjalista kontroli państwowej

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

.....  
*podpis*

.....  
*podpis*