



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

LLO.410.014.03.2022

**Pan**

**Wojciech Miedzianowski**

Prezes

Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska  
i Gospodarki Wodnej w Łodzi

ul. Dubois 118, 93-465 Łódź

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Łodzi <sup>1</sup> , ul. Dubois 118, 93-465 Łódź
Kierownik jednostki kontrolowanej	Wojciech Miedzianowski, Prezes Zarządu, od 25 września 2017 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. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>2</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Łodzi ul. Kilińskiego 210, 93-106 Łódź
Kontrolerzy	Andrzej Styczeń, Radca Prezesa NIK, upoważnienie do kontroli nr LLO/98/2022 z dnia 8 czerwca 2022 r.

(akta kontroli str.1)

<sup>1</sup> Dalej: WFOŚiGW, Fundusz

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

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

### OCENA OGÓLNA

#### Uzasadnienie oceny ogólnej

Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Łodzi zapewnił możliwość uzyskania wsparcia finansowego dla przedsięwzięć z zakresu elektromobilności poprzez wdrożenie Programu Priorytetowego pn. „EkoAuto – Łódzki Rozwój Elektromobilności”<sup>4</sup>, skierowanego do jednostek samorządu terytorialnego oraz samorządowych instytucji kultury oraz na podstawie zasad ogólnych udzielania pomocy finansowej, gdzie beneficjentami były państwowe jednostki budżetowe i podmioty prywatne. Pomimo zaplanowania na realizację Programu w latach 2021-2022 kwoty 6 000 tys. zł ze środków własnych, do dnia 30 czerwca 2022 r. nie uruchomiono żadnych wypłat. Zgodnie z umowami zawartymi z beneficjentami, udzielone przez Fundusz dofinansowanie wyniesie 1 093,5 tys. zł, tj. 18,2% środków przewidzianych dla Programu. Na poziomie realizacji Programu EkoAuto negatywny wpływ mogły mieć znikome działania Funduszu w zakresie promocji tego Programu. W lipcu 2022 r. Fundusz podjął decyzję o uruchomieniu trzeciego naboru wniosków, w ocenie NIK wpłynie to jednak w znikomym stopniu na poprawę realizacji Programu z uwagi na zbyt krótki termin do jego zakończenia<sup>5</sup>. Program nie określał celów ekologicznych jego realizacji, nie ustanowiono w nim również zasad w zakresie określania wskaźników planowanego oraz osiągniętego efektu ekologicznego dla poszczególnych przedsięwzięć. W konsekwencji brak było mechanizmów do rzetelnego określenia i weryfikacji efektów ekologicznych Programu, którego realizacja co do zasady służyć ma poprawie jakości powietrza. W okresie objętym kontrolą do Funduszu wpłynęło łącznie 14 wniosków o przyznanie dofinansowania w ramach Programu EkoAuto. W zakresie procesu przyznawania środków w ramach dofinansowania elektromobilności nierzetelnie rozpatrzono dwa wnioski o dofinansowanie, uznając je za kompletne, pomimo niewypełnienia wymaganej części załącznika w zakresie efektu ekologicznego. Ponadto w przedkładanych do Funduszu wnioskach nie weryfikowano kwot wskazanych na realizację zadania przez beneficjentów, co może powodować wydatkowanie środków publicznych w wysokości znacznie przewyższającej realną wartość rynkową realizowanego zadania.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częstkowej<sup>6</sup> kontrolowanej działalności

### OBSZAR

**Zapewnienie przez jednostki dofinansowujące właściwego wsparcia finansowego przedsięwzięć z zakresu elektromobilności**

### PODOBSZAR

**1. Prawdliwość planowania i rozdysponowania środków na zadania z zakresu elektromobilności**

#### Opis stanu faktycznego

1.1. W okresie objętym kontrolą, WFOŚiGW uruchomił jeden Program Priorytetowy wsparcia elektromobilności pn. „EkoAuto – Łódzki Rozwój Elektromobilności”, który został zatwierdzony przez Radę Nadzorczą WFOŚiGW Uchwałą Nr 20/III/2021 z dnia 24 marca 2021 r. Celem tego Programu, dotyczącego wyłącznie

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

<sup>4</sup> Dalej: Program EkoAuto lub Program.

<sup>5</sup> Zgodnie z uchwałą Rady Nadzorczej WFOŚiGW w Łodzi nr 20/III/2021 z dnia 24 marca 2021 r. w sprawie zatwierdzenia Programu Eko-Auto, okres wdrażania środków Programu został ustalony na lata 2021 – 2022, przy czym termin zakończenia zadania realizowanego przez beneficjenta, rozumiany jako sporządzenie protokołu końcowego zadania, nie może nastąpić później niż do dnia 30 listopada 2022 r.

<sup>6</sup> 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.

elektromobilności, było zmniejszenie negatywnego oddziaływania na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń pochodzących z transportu na terenie województwa łódzkiego. Dofinansowaniem objęto zakup nowych dwuosobowych pojazdów elektrycznych z ograniczeniem do samochodów osobowych, punktów ładowania lub stacji ładowania, w rozumieniu ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych<sup>7</sup>. Okres wdrażania Programu przewidziano na lata 2021 – 2022, przy czym termin zakończenia zadania<sup>8</sup> realizowanego przez beneficjenta został określony do 30 listopada 2022 r., a wypłata środków udzielonego dofinansowania do dnia 30 czerwca 2023 r.

Nabory wniosków prowadzono w dwóch terminach:

- pierwszy od dnia 1 lipca 2021 r. do dnia 30 września 2021 r. zgodnie z Uchwałą Nr 7291/2021 Zarządu WFOŚiGW w Łodzi;
- drugi od dnia 1 marca 2022 r. do dnia 31 maja 2022 r. zgodnie z Uchwałą Nr 883/2022 Zarządu WFOŚiGW w Łodzi.

Ponadto w lipcu 2022 r. Fundusz podjął decyzję o ogłoszeniu kolejnego, trzeciego naboru wniosków w tym programie.

(akta kontroli str.78-82)

Program EkoAuto, finansowany ze środków własnych WFOŚiGW, skierowany był do jednostek samorządu terytorialnego oraz samorządowych instytucji kultury. Budżet Programu ustalono w wysokości 6 000 tys. zł, w tym: 2 400 tys. zł w formie pożyczek i 3 600 tys. zł w formie dotacji.

Łączna kwota dofinansowania wynosiła do 100% kosztów kwalifikowanych zadania, przy czym dotacja nie mogła przekroczyć 60% kwoty możliwego dofinansowania, jednak nie więcej niż 95 tys. zł.

(akta kontroli str.81-82)

Wskaźniki osiągnięcia celu programu zostały określone wyłącznie w formie rzeczowej:

- zakup co najmniej 25 pojazdów;
- budowa co najmniej 10 stacji lub punktów ładowania.

Ponadto w okresie objętym kontrolą Fundusz finansował przedsięwzięcia wspierające rozwój elektromobilności także na podstawie zasad ogólnych udzielania pomocy finansowej ze środków Funduszu<sup>9</sup>, których beneficjentami były państwowe jednostki budżetowe (dalej: PJB) i podmioty prywatne.

(akta kontroli str.81-82)

1.2. Dla Programu priorytetowego "EkoAuto – Łódzki Rozwój Elektromobilności" wspierającego elektromobilność, nie określono celu ekologicznego oraz zasad w zakresie określania wskaźników planowanego oraz osiągniętego efektu ekologicznego, co szerzej opisano w sekcji: Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli str.131-132, 921-929)

1.3. Program EkoAuto i wewnętrzne zasady udzielania pomocy finansowej nie zakładały prowadzenia działalności promocyjnej lub edukacyjnej. Działania w tym zakresie obejmowały m.in. przeprowadzenie sześciu szkoleń dotyczących

<sup>7</sup> Dz.U. z 2022, poz.1083, dalej: ustawa o elektromobilności.

<sup>8</sup> Rozumiany jako sporządzenie protokołu końcowego zadania.

<sup>9</sup> Zasady udzielania pomocy finansowej ze środków WFOŚiGW w Łodzi, przyjęte uchwałami Rady Nadzorczej WFOŚiGW w Łodzi: nr 42/IV/2017 z dnia 21 kwietnia 2017 r., nr 13/II/2018 z dnia 23 lutego 2018 r. ze zm., nr 116/XII/2018 z dnia 18 grudnia 2018 r., nr 110/XII/2019 z dnia 23 grudnia 2019 r. ze zm., nr 127/XII/2020 z dnia 21 grudnia 2020 r. ze zm., nr 149/XII/2021 z dnia 29 grudnia 2021 r. ze zm., dalej: Zasady ogólne.



oferty Funduszu dla jednostek samorządu terytorialnego (dalej jst)<sup>10</sup> oraz przygotowanie folderu informacyjnego zawierającego podstawowe informacje o Programie EkoAuto<sup>11</sup>. Przedstawione działania w znikomym stopniu dotyczyły Programu EkoAuto, a brak dedykowanej promocji w opinii NIK mógł wpłynąć na małą popularność programu, niewielką liczbę złożonych wniosków o dofinansowanie i w konsekwencji znikome wykorzystanie środków.

(akta kontroli str.2-5, 83-124, 921-929)

1.4. W okresie objętym kontrolą, do Funduszu wpłynęło łącznie 14 wniosków o przyznanie dofinansowania w ramach Programu EkoAuto, w tym w pierwszym naborze w 2021 r. do Programu wpłynęło dziewięć wniosków zaś w drugim naborze przeprowadzonym w 2022 r. wpłynęło pięć wniosków. Z kolei, na podstawie Zasad ogólnych zostało złożonych łącznie osiem wniosków o dofinansowanie, w tym także w części zadań wspierających elektromobilność, z czego cztery wnioski złożone przez PJB i trzy wnioski złożone przez podmioty prywatne dotyczyły udzielenia pożyczki zaś jeden umorzenia uprzednio udzielonej przez Fundusz pożyczki z przeznaczeniem na zakup samochodu elektrycznego.

21 lutego 2022 r. Zarząd WFOŚiGW w Łodzi podjął uchwały w sprawie przyznania dofinansowania w ramach Programu EkoAuto wszystkim dziewięciu Beneficjentom, którzy złożyli wnioski w pierwszym naborze. Do dnia rozpoczęcia kontroli, tj. 9 czerwca 2022 r., nie została zawarta żadna umowa o dofinansowanie z zakresu elektromobilności, pomimo, iż zgodnie z *Zasadami udzielania pomocy finansowej ze środków WFOŚiGW w Łodzi*<sup>12</sup>, umowy o udzielenie dofinansowania zawierane są w terminie do trzech miesięcy od daty podjęcia przez właściwy organ Funduszu uchwały o przyznaniu pomocy finansowej. Jak wyjaśniła Dyrektor Biura Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Łodzi<sup>13</sup> decyzja Zarządu o wydłużeniu terminu do podpisania wszystkich dziewięciu umów została podjęta w wyniku skierowania przez jednego z beneficjentów w dniu 17 maja 2022 r. uwag do przesłanych projektów umów w celu ponownej analizy i ustalenia możliwości wprowadzenia zmian.

NIK wskazuje, że Fundusz zgodnie z *Zasadami udzielania pomocy finansowej ze środków WFOŚiGW w Łodzi* miał prawo wydłużyć termin podpisania umów. Zwraca jednak uwagę, że zmiany do projektu umowy zostały przesłane tylko przez jednego beneficjenta co nie było równoznaczne z wnioskiem o wydłużenie terminu podpisania dla pozostałych umów.

Osiem umów zostało zawartych w trakcie trwania kontroli NIK.

W przypadku wniosków złożonych na podstawie Zasad ogólnych, w okresie objętym kontrolą pozytywnie rozpatrzono pięć z ośmiu złożonych wniosków, z czego podjęto trzy decyzje o przekazaniu środków PJB, jedną decyzję o udzieleniu pożyczki i jedną decyzję o umorzeniu. Według stanu na dzień 30 czerwca 2022 r. zawarto dwie umowy o przekazanie środków PJB, jedną umowę pożyczki i jedną umowę o umorzenie. W trakcie trwania kontroli NIK została podpisana jedna umowa pożyczki.

(akta kontroli str. 930-940)

1.5. W okresie objętym kontrolą, Fundusz zaplanował wydatkowanie kwoty 6 000 tys. zł na dofinansowanie zadań w formie udzielenia pożyczek i dotacji na zadania z Programu EkoAuto, jako jedyne dedykowanego finansowania zadań

<sup>10</sup> W trakcie spotkań przedstawiano m.in. warunki programu „EkoAuto – Łódzki Rozwój Elektromobilności”. W szkoleniach wzięło udział łącznie 142 przedstawicieli jst.

<sup>11</sup> Ponadto Fundusz przedstawiał założenia programu priorytetowego Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej „Mój elektryk”.

<sup>12</sup> Załącznik do uchwały Rady Nadzorczej WFOŚiGW w Łodzi nr 9/III/2022 z dnia 22 lutego 2022 r.

<sup>13</sup> dalej: Biuro.

dot. transportu zeroemisyjnego. Z zaplanowanych w marcu 2021 r. środków, do dnia 30 czerwca 2022 r. nie uruchomiono żadnych wypłat.

Dyrektor Biura, wyjaśniając przyczynę nieuruchomienia środków finansowych wskazała, że zawarcie umów nastąpiło w czerwcu i beneficjenci nie przedłożyli jeszcze wniosków o dokonanie płatności (rozliczenia), a zatem nie było możliwe uruchomienie środków finansowych.

W okresie objętym kontrolą środki zaplanowane na elektromobilność stanowiły zaledwie 0,43% ogólnego planowanego dofinansowania na zadania realizowane przez WFOŚiGW w Łodzi. Przyznane dofinansowanie według zawartych umów z beneficjentami na dzień 30 czerwca 2022 r. wynosiło 2 092 tys. zł, co stanowiło 0,22% w przyznanym przez Fundusz dofinansowaniu ogółem.

Na dzień zakończenia kontroli przekazano 323 tys. zł (jednemu beneficjentowi), co stanowiło 0,04% przekazanych środków ogółem.

(akta kontroli str.930-940)

1.6. Stopień realizacji celów Programu EkoAuto, tj.: zakup co najmniej 25 pojazdów elektrycznych i budowa co najmniej 10 stacji lub punktów ładowania na dzień zakończenia kontroli wynosił 0%<sup>14</sup>. Według umów zawartych z beneficjentami cel Programu powinien być zrealizowany w 44% w odniesieniu do liczby samochodów (11 szt.) i 80% w odniesieniu do liczby stacji ładowania (8 szt.). Z zabezpieczonych na realizację Programu EkoAuto 6 000 tys. zł (z tego 2 400 tys. zł w formie pożyczki i 3 600 tys. zł w formie dotacji) zawarto umowy na 1 093,5 tys. zł. (z czego 514,9 tys. zł w formie pożyczki i 578,6 tys. zł w formie dotacji), co stanowiło 18,2 % środków przeznaczonych na dofinansowanie (odpowiednio 21,5% dla pożyczek i 16,1% dla dotacji).

W przypadku wniosków złożonych na podstawie Zasad ogólnych, w kontrolowanym okresie Fundusz zawarł dwie umowy o przekazanie środków PJB, jedną umowę pożyczki i jedną umowę o umorzenie w łącznej wysokości 953,1 tys. zł, co stanowiło 0,1% w przyznanym przez Fundusz dofinansowaniu ogółem. Na dzień zakończenia kontroli, na podstawie wypłaconego dofinansowania zrealizowano zakup 2 pojazdów elektrycznych.

Wyjaśniając przyczyny niezrealizowania celów Programu EkoAuto, Dyrektor Biura wskazała, że w związku z niewyczerpaniem budżetu Programu Priorytetowego wnioskowanymi kwotami dofinansowania, Zarząd WFOŚiGW w Łodzi w dniu 8 lipca 2022 r. podjął decyzję o ogłoszeniu kolejnego, trzeciego naboru wniosków w tym programie.

(akta kontroli str.923-940)

PODOBSZAR

## **2. Prawdliwość procesu przyznawania środków w ramach dofinansowania elektromobilności**

Opis stanu faktycznego

2.1. W latach 2018 – 2022 (I połowa) Fundusz rozpatrywał wnioski o przyznanie dofinansowania przedsięwzięć w zakresie elektromobilności zgodnie z przyjętą procedurą PS-05/17 „Przyjmowanie i rozpatrywanie wniosków o dofinansowanie oraz zawieranie umów z beneficjentami”. Analiza siedmiu wniosków wykazała, że zostały rozpatrzone w terminie i zweryfikowane przez pracowników zgodnie z „zasadą dwóch par oczu”, ocenione jako kompletne a następnie zatwierdzone przez Zarząd. Niemniej, dwa wnioski o dofinansowanie zakupu stacji ładowania pojazdów elektrycznych zostały zaakceptowane przez Zarząd, pomimo niewypełnienia przez wnioskodawców załącznika nr 2 - planowanego efektu ekologicznego przedsięwzięcia. We wniosku zawarto jedynie odesłanie do innych wniosków tych

<sup>14</sup> Fundusz zawarł dziewięć umów o dofinansowanie elektromobilności, jednak nie uruchomiono żadnych środków (nie wpłynęły wnioski o płatność).

beneficjentów dotyczących zakupu samochodów. Szerzej kwestie tę opisano w sekcji: Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 868, 923-930)

Wnioski o dofinansowanie nie były weryfikowane w zakresie kwot wskazanych na realizację zadania. W przypadku wniosków o zakup stacji ładowania, Fundusz nie weryfikował realnej kwoty kosztów zakupu i wykonania stacji. Przyznane kwoty dofinansowania wahały się od 10 tys. zł do nawet 140 tys. zł za jedną stację, co szerzej opisano w sekcji: Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 941-945)

2.2. Fundusz wymagał od wnioskodawców składania oświadczeń o zapewnieniu pełnego zbilansowania kosztów zadania i wskazania źródeł ich finansowania, m.in. w celu wyeliminowania przypadków podwójnego finansowania przedsięwzięć ze środków publicznych.

(akta kontroli str. 536)

2.3. W okresie objętym kontrolą Fundusz nie wydawał decyzji negatywnych w sprawie dofinansowania przedsięwzięć z zakresu elektromobilności.

(akta kontroli str.923-930)

2.4. Analiza umów zawieranych z beneficjentami wykazała, że WFOŚiGW w Łodzi zabezpieczał swoje interesy w zawieranych umowach m.in. poprzez zamieszczenie w nich postanowień o obowiązku złożenia przez beneficjentów weksla in blanco i deklaracji wekslowej. Ponadto umowy stanowiły, że w przypadku pogorszenia się sytuacji finansowej beneficjenta, na żądanie Funduszu możliwe jest ustanowienie dodatkowego zabezpieczenia. W przypadku niespłacenia w terminie jakiegokolwiek należności wynikającej z umowy, Fundusz od następnego dnia, kiedy należność stanie się zadłużeniem przeterminowanym, uprawniony był do naliczania odsetek umownych w wysokości odsetek od zaległości podatkowych. W umowie określono również, że w przypadku utrzymywania się zadłużenia przeterminowanego przez okres 14 dni, zadłużenie stanie się wymagalnym, co upoważnia Fundusz do dochodzenia należności zarówno z majątku beneficjenta jak też z uzgodnionych w umowie zabezpieczeń a ponadto może skutkować jej wypowiedzeniem z żądaniem natychmiastowego zwrotu wypłaconych kwot wraz z naliczonymi odsetkami.

(akta kontroli str. 140-767)

2.5. Wszystkie objęte kontrolą umowy zostały zawarte pomiędzy 14 czerwca 2022 r. a 29 czerwca 2022 r. i z uwagi na zbyt krótki okres od zawarcia umów w ramach Programu EkoAuto, Fundusz nie dokonał wypłat, a w związku z tym:

- nie przeprowadzał czynności kontrolnych w zakresie prawidłowości i zgodności z zawartymi umowami oraz wymogami programów dofinansowania realizacji zadań z zakresu elektromobilności;
- nie weryfikował potwierdzenia osiągnięcia efektu ekologicznego dofinansowanego zadania, tj. redukcji określonej ilości emisji szkodliwych substancji do atmosfery w związku z zastąpieniem pojazdów spalinowych pojazdami elektrycznymi;
- nie weryfikował terminowości spłacania pożyczek;
- nie podejmował innych działań związanych z pozostałymi warunkami umów o dofinansowanie przedsięwzięć z zakresu elektromobilności.

(akta kontroli str.921-929)

2.6. W okresie objętym kontrolą do WFOŚiGW nie wpłynęły skargi i wnioski dotyczące udzielonego wsparcia z zakresu elektromobilności.

(akta kontroli str.2-8)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. Nieokreślenie dla Programu priorytetowego "EkoAuto – Łódzki Rozwój Elektromobilności" celu ekologicznego w postaci redukcji zanieczyszczeń powietrza oraz zasad w zakresie ustalania wskaźników planowanego oraz osiągniętego efektu ekologicznego.

W zakresie redukcji zanieczyszczeń powietrza Program EkoAuto określał jedynie, że warunkiem uzyskania dofinansowania było przedstawienie przez beneficjentów Karty efektów ekologicznych ograniczenia emisji pyłu, CO, CO<sub>2</sub> i NO<sub>2</sub> planowanych do osiągnięcia w ramach realizowanego zadania, przy czym Fundusz nie ustalił zasad określania wielkości redukcji ww. zanieczyszczeń.

Wyjaśniając przyczyny braku określenia ww. zasad Dyrektor Biura wskazała, że "wysokość planowanego efektu ekologicznego dla zadań realizowanych w ramach programu EkoAuto wskazuje wnioskodawca wypełniając Tabelę „Efekt ekologiczny zadania” w Karcie planowanego efektu rzeczowego i ekologicznego zadania na podstawie dołączanej do wniosku Opinii dotyczącej planowanego efektu ekologicznego zadania objętego wnioskiem. Opinię zgodnie ze sztuką sporządza osoba wybrana, upoważniona przez Wnioskodawcę, w oparciu o przyjętą przez siebie metodykę i dostępne wskaźniki. Potwierdzenie efektu po zrealizowaniu zadania następuje zgodnie z zawartą umową np. poprzez złożenie opisowego sprawozdania ze sposobu wykorzystania samochodu w oparciu o rzeczywiste dane, uśrednione z trzech lat następujących po dacie zakończenia realizacji zadania".

NIK nie podziela ww. wyjaśnień. Instytucja ustawowo powołana do wspierania zadań z zakresu ochrony środowiska, jaką jest Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Łodzi, winna w sposób jednoznaczny określać wskaźniki realizacji wdrażanych programów w oparciu o planowane do osiągnięcia efekty ekologiczne (mieralne, osiągalne i jasno zdefiniowane). Pozostawienie sposobu określenia wysokości planowanego oraz zrealizowanego efektu ekologicznego wyłącznie wnioskodawcom, uniemożliwia Funduszowi weryfikację czy efekt został zaplanowany w oczekiwanej, współmiernej do dofinansowania wielkości i czy rzeczywiście został osiągnięty. W ocenie NIK brak określenia celów ekologicznych dla zadań finansowanych w ramach programów realizowanych przez Fundusz może mieć wpływ na rzetelność opracowywania analiz i ocen ekologicznej efektywności funkcjonowania Funduszu, do czego jest on zobligowany na podstawie art. 400k ust. 1 pkt 6 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2021 r. poz. 1973 ze zm.).

(akta kontroli str. 131-132, 921-929)

2. Nieprecyzyjnie sformułowane Zasady Programu Priorytetowego „EkoAuto – Łódzki Rozwój Elektromobilności”, polegające na braku możliwości jednoznacznego ustalenia na ich podstawie czy możliwe było składanie osobnych wniosków na zadania ściśle ze sobą powiązane - tworzące jedną funkcjonalną całość, tj. wniosków o zakup pojazdu elektrycznego i budowę stacji ładowania dedykowanej do tego pojazdu, i w związku z tym otrzymanie przez beneficjenta wyższego dofinansowania niż określone w Programie.

W efekcie tego w jednym z badanych przypadków beneficjent złożył jeden wniosek bez rozdzielania przedmiotu zadania, uzyskując tym samym



dofinansowanie w formie dotacji w maksymalnej wysokości 95 tys. zł<sup>15</sup>, niższe niż dofinansowanie, które mógłby uzyskać dzieląc wnioski.

W dwóch innych przypadkach beneficjenci złożyli odrębne wnioski rozdzielając ściśle powiązane ze sobą zadania. Skutkiem takiego podziału było podpisanie przez Fundusz umów o dofinansowanie na uzyskanie dotacji w łącznej wysokości:

- w pierwszym przypadku 175 tys. zł<sup>16</sup>,
- a w drugim dwa razy po 119 tys. zł<sup>17</sup>,

przy ograniczeniu w Programie maksymalnej kwoty dotacji do 95 tys. zł, co spowodowało w przypadku pierwszego podmiotu uzyskanie wyższej kwoty dotacji o 80 tys. zł natomiast w drugim przypadku wyższej łącznie o 48 tys. zł., w porównaniu do złożenia jednego wniosku na całość zadania.

Dyrektor Biura w wyjaśnieniach potwierdziła powiązanie wniosków o zakup pojazdu elektrycznego i budowy stacji oraz konieczność realizacji przez beneficjenta obu zadań.

(akta kontroli str.924-925)

3. Niezgodne z przyjętymi zasadami Programu rozpatrzenie dwóch wniosków o dofinansowanie.

Dwa wnioski o dofinansowanie zakupu stacji ładowania pojazdów elektrycznych:

- jeden na łączną kwotę 80 tys. zł (48 tys. zł dotacja i 32 tys. zł pożyczka),
- drugi na łączną kwotę 140 tys. zł (80 tys. zł dotacja i 60 tys. zł pożyczka),

zostały ocenione jako kompletne i następnie zatwierdzone przez Zarząd do realizacji, pomimo że Beneficjenci nie wypełnili części II - Efektu ekologicznego zadania dla załącznika nr 9.2 do wniosku tj. *Karta planowanego efektu rzeczowego i ekologicznego zadania z dziedziny ochrony powietrza*, a jedynie odesłali do złożonych przez siebie wniosków na zakup samochodów. Skutkiem tego było nieuwzględnienie efektu ekologicznego w załączniku nr 2 do podpisanej Umowy o dofinansowanie.

Dyrektor Biura potwierdzając powiązanie ww. wniosków wskazała, że stacja ładowania nie generuje samodzielnie efektu ekologicznego. Zakupiony w ramach umowy pojazd elektryczny wygeneruje planowany efekt ekologiczny, jeżeli będzie mógł zostać doładowany za pomocą sfinansowanej stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

NIK wskazuje, że warunki Programu umożliwiały również złożenie wniosku o dofinansowanie zakupu i montażu tylko stacji lub punktów ładowania. W przypadku złożenia takiego wniosku beneficjent obowiązany był do wypełnienia załącznika nr 9.2 do wniosku tj. Karty planowanego efektu rzeczowego, w tym m.in. tabeli przedstawiającej Efekt ekologiczny zadania. W takiej sytuacji wnioskodawca nie miał możliwości odwoływania się do innego złożonego wniosku o zakup samochodu.

(akta kontroli str. 868, 923-930)

4. Nierzetelna weryfikacja wniosków o dofinansowanie w ramach Programu Priorytetowego „EkoAuto – Łódzki Rozwój Elektromobilności”.

W przypadku trzech wniosków o zakup stacji ładowania, Fundusz nie zweryfikował realnej i rynkowej kwoty kosztów zakupu i wykonania stacji,

<sup>15</sup> Umowa nr 112/OA/PD/2022

<sup>16</sup> Umowa nr 140/OA/PD/2022 i Umowa nr 142/OA/PD/2022

<sup>17</sup> Umowa nr 133/OA/PD/2022, Umowa nr 135/OA/PD/2022 i Umowa nr 137/OA/PD/2022

co w konsekwencji spowodowało, że przyznane kwoty dofinansowania wahały się od 10 tys. zł do nawet 140 tys. zł za jedną stację.

W przypadku jednego z ww. wniosków, przyznano dofinansowanie do kwoty 140 tys. zł. (z czego 80 tys. zł dotacji i 60 tys. pożyczki) na budowę stacji polegającej, wg załączonego projektu, jedynie na montażu stacji na ścianie szczytowej Urzędu Gminy (teren utwardzony kostką betonową), podczas gdy wskazany w karcie katalogowej produkt (załącznik do projektu załączonego do wniosku), na stronie producenta wyceniono na kwotę 53,5 tys. zł brutto natomiast jego montaż na 6 tys. zł.

(akta kontroli str. 429-439, 942)

Jako powód braku weryfikacji kwot wskazanych we wnioskach Dyrektor Biura podała, że wszystkie wnioski w I naborze do Programu zostały złożone w oparciu o koszty szacunkowe, gdyż żaden wnioskodawca na etapie rozpatrzenia wniosku nie dokonał wyboru wykonawcy lub dostawcy zadania, natomiast zawarcie umowy o dofinansowanie do łącznej wysokości 140 tys. zł nie jest jednoznaczne z wypłatą beneficjentowi dofinansowania w tej wysokości.

(akta kontroli str. 943-945)

NIK wskazuje, że brak weryfikacji wniosków pod kątem wskazanych w nich wartości przedmiotów dofinansowania może prowadzić do niegospodarnego wydatkowania środków przez Fundusz. Wniosek składany przez beneficjenta winien spełniać zarówno wymogi formalne określone w Programie, jak i przedstawiać realne wartości planowanego przedsięwzięcia oraz sposób ich kalkulacji.

Umowy skonstruowane w oparciu o niezweryfikowane kwotowo wnioski zobowiązują Fundusz do wypłaty nawet maksymalnej kwoty dofinansowania określonej w umowie i nie dają Funduszowi podstaw do jej podważenia w przypadku przedłożenia przez beneficjenta wymaganych dokumentów potwierdzających wydatkowanie środków w takiej wysokości.

Takie działanie należy uznać za sprzeczne z art. 44 pkt 3 w zw. z art. 4 ustawy o finansach publicznych<sup>18</sup>, w myśl których wydatki publiczne powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad: uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów, optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów, w sposób umożliwiający terminową realizację zadań, w wysokości i terminach wynikających z wcześniej zaciągniętych zobowiązań.

(akta kontroli str. 941-945)

## IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

Uwagi

NIK wskazuje, że w przypadku przyjęcia i realizacji programów dofinansowania przedsięwzięć z zakresu elektromobilności lub przedłużenia terminu obowiązywania obecnego Programu, Fundusz powinien określić takie rozwiązania, które zapewnią uniknięcie nieprawidłowości przedstawionych w niniejszym wystąpieniu, zarówno w ramach przyjętych zasad takich programów, jak i w procesie weryfikacji wniosków.

<sup>18</sup> Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 305 ze zm.).

Programy powinny uwzględniać mierzalne wskaźniki ekologiczne, a zasady dotyczące składania wniosków powinny uniemożliwiać beneficjentom dzielenie jednego przedsięwzięcia polegającego na zakupie samochodu i stacji ładowania, celem uzyskania dwóch dofinansowań na każdy z elementów przedsięwzięcia. Fundusz powinien zapewnić rzetelne weryfikowanie wniosków, w tym w zakresie planowanych wartości efektu ekologicznego oraz planowanej wartości przedsięwzięcia.

Wnioski

W związku z upływającym terminem zakończenia realizacji Programu Eko-Auto, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje wniosków dotyczących nieprawidłowości wskazanych w niniejszym wystąpieniu.

## 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  
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, ...5..... września 2022 r.

Kontroler  
Andrzej Styczeń  
Radca Prezesa NIK



.....  
podpis

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



.....  
podpis

