



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Łodzi

LLO.410.014.04.2022

Grzegorz Schreiber
Marszałek Województwa Łódzkiego
Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego
Al. Piłsudskiego 8, 90-051 Łódź

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Grzegorz Schreiber, Marszałek Województwa Łódzkiego, od 23 listopada 2019 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił: Witold Stępień, Marszałek Województwa Łódzkiego, od 3 grudnia 2010 r. (akta kontroli str.7-24)
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Zapewnienie właściwego wsparcia finansowego przedsięwzięć z zakresu elektromobilności. 2. Prawdliwość realizacji obowiązków w zakresie elektromobilności.
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2022 (I połowa), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie, dotyczących zakresu kontroli.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ² oraz kryteriów określonych w art. 5 ust. 2 ustawy o NIK.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Łodzi
Kontroler	Marcin Kuzan, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLO/115/2022 z 1 lipca 2022 r. (akta kontroli str.1)

¹ Dalej Urząd.

² Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

W okresie objętym kontrolą, w Urzędzie co do zasady prawidłowo prowadzono postępowania w sprawie udzielenia wsparcia przedsięwzięciom z zakresu elektromobilności, dotyczącym zakupu autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, a także prawidłowo monitorowano realizację dofinansowanych z UE projektów z tego zakresu. Jednak w przypadku jednego projektu Wojewódzki Sąd Administracyjny w Łodzi orzekł, że jego ocena została przeprowadzona w sposób naruszający prawo i naruszenie to miało istotny wpływ na wynik sprawy. Po dokonaniu ponownej oceny wniosek uzyskał dofinansowanie.

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 (dalej: RPO) Zarząd Województwa, jako Instytucja Zarządzająca (dalej: IZ), przewidział możliwość dofinansowania zadań związanych bezpośrednio i pośrednio z elektromobilnością. Urząd ogłaszał konkursy, w których wnioskowano o dofinansowanie przedsięwzięć wspierających elektromobilność, w tym zakup autobusów elektrycznych oraz właściwej infrastruktury do obsługi takich pojazdów. Procedura ogłaszania konkursów oraz ich publikacja przeprowadzana była w sposób rzetelny. Postanowienia objętych badaniem umów zabezpieczyły interesy województwa.

Samorząd Województwa, w okresie od 1 stycznia do 31 maja 2022 r. nie wypełnił obowiązku wynikającego z dyspozycji art. 68 ust. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁴ (dalej: ustawa o elektromobilności) dotyczącej wymaganego udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych w Urzędzie Marszałkowskim pojazdów samochodowych.

W ww. okresie nie zapewniono również dwóm jednostkom podległym nieposiadającym osobowości prawnej, przy wykonywaniu przez nie zadań, wymaganego przepisem art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności, udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym.

W zakresie sprawozdawczości, Samorząd Województwa nie przekazał informacji o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie użytkowanych pojazdów ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu, do czego był zobowiązany na podstawie art. 38 ustawy o elektromobilności.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

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

1.1 Wybór projektów do dofinansowania

Opis stanu faktycznego

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

⁴ Dz. U. z 2021 r. poz. 110, ze zm. (dalej: ustawa o elektromobilności).

⁵ 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.

1.1.1 W RPO nie wyodrębniono działania dotyczącego wyłącznie rozwoju elektromobilności. W ramach III osi priorytetowej Transport przewidziano natomiast Działanie III.1 *Niskoemisyjny transport miejski*, na które składały się trzy poddziały: III.1.1 *Niskoemisyjny transport miejski – ZIT*⁶; III.1.2 *Niskoemisyjny transport miejski*, III.1.3 *Niskoemisyjny transport miejski – miasto Łódź*.

Jednym z typów projektów przewidzianych do realizacji w ramach wszystkich poddziałów Działania III.1 był zakup lub modernizacja⁷ niskoemisyjnego i bezemisyjnego taboru dla publicznego transportu zbiorowego, w tym zakup, budowa lub przebudowa infrastruktury niezbędnej do jego obsługi i ładowania paliwem alternatywnym.

Celem szczegółowym Działania III.1 było zwiększenie wykorzystania transportu publicznego. Projekty w ramach działania miały przyczynić się do osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach.

Kwota alokacji dla trzech poddziałów dotyczących niskoemisyjnego transportu miejskiego (z wyłączeniem poddziałania dotyczącego transportu kolejowego) wynosiła łącznie 646 915,1 tys. zł⁸. Natomiast wartość dofinansowania z UE według umów zawartych do 30 czerwca 2022 r. wynosiła 560 829,6 tys. zł, w tym 52 994,5 tys. zł (9,4%) w ramach umów zawartych na projekty dotyczące zakupu autobusów elektrycznych i niezbędnej infrastruktury do ich obsługi⁹. Wartość dofinansowania wypłacona beneficjentom z UE w ramach trzech poddziałów dotyczących niskoemisyjnego transportu do 30 czerwca 2022 r. wynosiła 329 639,5 tys. zł, w tym 39 379,7 tys. zł (11,9%) na projekty dotyczące elektromobilności.

(akta kontroli str.1329-1370)

1.1.2 W okresie objętym kontrolą ogłoszono 16 konkursów dotyczących Poddziałów III.1.1 do III.1.3, w których złożono 19 wniosków o dofinansowanie¹⁰ i zawarto 11 umów o wartości dofinansowania 189 707,1 tys. zł, w tym 174 221,3 tys. zł ze środków UE. W ramach trzech z ww. konkursów wpłynęło łącznie pięć wniosków o dofinansowanie projektów z zakresu elektromobilności¹¹ na kwotę dofinansowania wynoszącą 83 464,7 tys. zł, w tym 82 940,6 tys. zł ze środków UE. W wyniku przeprowadzonej oceny wniosków, do 30 czerwca 2022 r. podpisano dwie umowy o wartości dofinansowania 76 996,3 tys. zł, w tym 53 518,6 tys. zł z UE.

(akta kontroli str.1346-1370)

Złożone wnioski z zakresu elektromobilności dotyczyły realizacji nw. projektów:

- *Program niskoemisyjnego transportu miejskiego - zakup 17 autobusów elektrycznych wraz z wybudowaniem infrastruktury niezbędnej do ich obsługi*, którego wnioskodawcą było Miasto Łódź.

⁶ Wdrażane przez Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (dalej: ZIT). Instytucja pośrednicząca dla Poddziałania III.1.1 – Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny (Stowarzyszenie tworzy 30 jednostek samorządu terytorialnego i pięciu powiatów województwa łódzkiego). ZIT to Instrument, który pozwala na realizację strategii terytorialnych w sposób zintegrowany. Działania podejmowane w ramach ZIT są ukierunkowane na zrównoważony rozwój obszarów miejskich. Komisja Europejska chcąc zwiększyć zaangażowanie miast w realizację polityki spójności, zobowiązała wszystkie kraje członkowskie do przeznaczenia minimum 5% środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) na realizację tego instrumentu. W województwie łódzkim ZIT realizowany był w trybie pozakonkursowym dla projektów współfinansowanych z EFRR wskazanych w Strategii ZIT.

⁷ W przypadku Poddziałania III.1.3 możliwy był jedynie zakup, nie można było modernizować taboru.

⁸ W tym Poddziałanie III.1.1 - 142 177,6 tys. zł, Poddziałanie III.1.2 – 350 591,9 tys. zł, Poddziałanie III.1.3 – 154 145,6 tys. zł.

⁹ Dodatkowo współfinansowanie krajowe wyniosło 524,1 tys. zł.

¹⁰ Data ogłoszenia konkursu i liczba złożonych wniosków: 31.01.2018 r. – 1 wniosek; 29.03.2018 r. – 1 wniosek; 04.04.2018 r. – 1 wniosek; 19.07.2018 r. – 1 wniosek; 18.07.2019 r. – 0 wniosków; 19.07.2018 r. – 1 wniosek; 25.09.2019 r. – 1 wniosek; 26.09.2019 r. – 5 wniosków; 19.10.2020 r. – 1 wniosek; 19.10.2020 r. 1 wniosek; 19.10.2020 r. – 1 wniosek; 6.11.2020 r. – 1 wniosek; 26.11.2020 r – 1 wniosek; 30.12.2020 r. – 0 wniosków; 17.11.2021 r. – 2 wnioski; 17.11.2021 r. – 1 wniosek;

¹¹ Konkurs ogłoszony 4.04.2018 r. w ramach Poddziałania III.1.3. (jeden wniosek), konkurs ogłoszony 26.09.2019 r. w ramach Poddziałania III.1.2. (dwa wnioski) i konkurs ogłoszony 17.11.2021 r. w ramach Poddziałania III.1.2. (dwa wnioski).

Spółka z o.o. (dalej: M●● Łódź). Projekt zakładał: zakup 17 autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą niezbędną do ładowania pojazdów zlokalizowaną na pętach oraz na terenie zajezdni; budowę infrastruktury zajezdniowej niezbędnej do eksploatacji autobusów elektrycznych; budowę kontenerowej stacji transformatorowej wraz z elektroenergetyczną siecią kablową na terenie zajezdni;

- *Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą*, którego wnioskodawcą było M●●●●●●●●●●●●●●●●●●●● Spółka z o.o. z siedzibą w Zduńskiej Woli (dalej: M●● Zduńska Wola). Projekt dotyczył: zakupu czterech autobusów elektrycznych wraz z ładowarkami oraz wykonania prac budowlanych na obszarze zajezdni;
- *Zakup autobusu elektrycznego wraz z ładowarką dla potrzeb komunikacji zbiorowej w Belchatowie*, którego wnioskodawcą było Miasto Belchatów. Projekt dotyczył zakupu zeroemisyjnego autobusu elektrycznego wraz z ładowarką mobilną;
- *Zakup autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą na potrzeby ekologicznego transportu publicznego przez M●●●●●●●●●● w Zduńskiej Woli*. Projekt zakładał zakup: dwóch autobusów elektrycznych, dwustanowiskowej ładowarki, mobilnej ładowarki serwisowej oraz mobilnej rampy do obsługi autobusów, a także wykonanie prac budowlanych na obszarze zajezdni.
- *Poprawa jakości transportu miejskiego w Piotrkowie Trybunalskim, poprzez zakup taboru wraz z niezbędną infrastrukturą*, złożony przez Miasto Piotrków Trybunalski. Projekt dotyczył zakupu 10 autobusów elektrycznych o pojemności co najmniej 70 osób, a także zakupu i montażu trzech szybkich ładowarek pantografowych oraz 10 wolnych ładowarek zajezdniowych plug-in, a także zagospodarowania terenu pętli wraz z infrastrukturą tam funkcjonującą.

(akta kontroli str. 105-108, 136-138, 211-221, 359-360, 1448-1525)

1.1.3 W regulaminach trzech konkursów, obejmujących projekty z zakresu elektromobilności, określono zasady ogłaszania konkursu, warunki uczestnictwa, sposób i formę składania wniosków, sposób i kryteria oceny projektów, zakres i sposób dokonywania poprawy i uzupełnień wniosków, zasady podejmowania decyzji o przyznaniu dofinansowania oraz zasady procedury odwoławczej. Kryteria wyboru projektów zostały opisane w załączniku nr IV do regulaminów i opublikowane były na stronie www.rpo.lodzkie.pl.

(akta kontroli str. 439-453, 1350-1353)

Regulamin Konkursu zamkniętego RPLD.03.01.03-IZ.00-10-001/18 w ramach Poddziałania III.1.3 *Niskoemisyjny Transport Miejski – miasto Łódź* Zarząd Województwa Łódzkiego przyjął uchwałą¹² w dniu 3 kwietnia 2018 r., a w dniu 4 kwietnia 2018 r. ogłosił nabór wniosków, który obejmował zakup niskoemisyjnego i bezemisyjnego taboru dla publicznego transportu zbiorowego, w tym zakup, budowę lub przebudowę infrastruktury niezbędnej do jego obsługi i ładowania paliwem alternatywnym (np. zaplecze techniczne do obsługi taboru w zajezdni, instalacja do dystrybucji ekologicznych nośników energii). Na kryteria wyboru projektów składało się 29 kryteriów formalnych, osiem kryteriów merytorycznych, a także sześć kryteriów merytorycznych punktowych oraz dziewięć kryteriów dla projektów z zakresu niskoemisyjnego taboru miejskiego.

W związku z ww. konkursem M●● Łódź złożyło wniosek pn.: „Program niskoemisyjnego transportu miejskiego – zakup 17 autobusów elektrycznych wraz z wybudowaniem infrastruktury niezbędnej do ich obsługi” (wartość ogółem 64 529,2 tys. zł, wnioskowane dofinansowanie z UE 45 076,0 tys. zł). W związku z negatywną

¹² Nr 478/18.

oceną formalną Wnioskodawca złożył protest, a następnie skargę na uchwałę Zarządu Województwa Łódzkiego w sprawie nieuwzględnienia protestu, do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi (dalej: WSA). WSA w wyroku stwierdził, że ocena projektu została przeprowadzona w sposób naruszający prawo i naruszenie to miało istotny wpływ na wynik sprawy (więcej informacji w pkt 1.1.8 wystąpienia). Wobec wyroku WSA przeprowadzono ponowną ocenę wniosku, a wyniki pozytywnej oceny formalnej wniosku o dofinansowanie opublikowano na stronie internetowej Serwisu RPO¹³. Opublikowano także pozytywną ocenę merytoryczną wraz ze składem KOP¹⁴. Umowę o dofinansowanie podpisano 2 marca 2020 r.

(akta kontroli str. 165-255, 1350-1353, 1527-1606)

Kolejny analizowany konkurs IZ ogłosiła w dniu 26 września 2019 r. dla naboru nr RPLD.03.01.02-IZ.00-10-001/19 wniosków o dofinansowanie projektów w ramach Poddziałania III.1.2 *Niskoemisyjny transport miejski*. Regulamin konkursu był zmieniany uchwałami Zarządu Województwa Łódzkiego w dniu 25 października 2019 r. oraz 27 marca 2020 r. W pierwszym przypadku zmiany dotyczyły głównie wydłużenia terminu rozstrzygnięcia konkursu z lipca 2020 r. na sierpień 2020 r., a co z tym związane wydłużenia terminu składania wniosków z 15 listopada 2019 r. do 20 grudnia 2019 r. Drugą uchwałą zmieniono sposób uzupełniania i korygowania wniosków o dofinansowanie projektu.

W ramach ww. konkursu złożono pięć wniosków o dofinansowanie projektów o wartości 96 317,0 tys. zł (wnioskowane dofinansowanie 68 872,4 tys. zł, w tym ze środków UE 65 717,7 tys. zł) z czego dwa dotyczyły elektromobilności, to jest: złożony przez M●● Zduńska Wola – RPLD.03.01.02-10-0003/19 pn.: „Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą” o całkowitej wartości 12 467,1 tys. zł, w tym wnioskowane dofinansowanie z UE 8 442,6 tys. zł oraz RPLD.03.01.02-10-0005/19 – „Poprawa jakości transportu miejskiego w Piotrkowie Trybunalskim, poprzez zakup taboru wraz z niezbędną infrastrukturą”, złożony przez Miasto Piotrków Trybunalski o całkowitej wartości 33 269,3 tys. zł, w tym wnioskowane dofinansowanie z UE 22 908,5 tys. zł.

pozytywnie pod względem formalnym oceniono dwa projekty, w tym projekt M●● Zduńska Wola dotyczący zakupu autobusów elektrycznych¹⁵. Projekt Miasta Piotrków Trybunalski uzyskał ocenę negatywną ze względu na niespełnienie kryteriów formalnych (więcej informacji w pkt 1.1.8 wystąpienia). Wyniki oceny¹⁶ ogłoszono na stronie internetowej <https://rpo.lodzkie.pl>. Wybrane w konkursie projekty przeszły pozytywnie ocenę merytoryczną, której wyniki wraz ze składem KOP opublikowano na ww. stronie w dniu 6 października 2020 r. Umowę o dofinansowanie projektu pn.: Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą – Nr UDA-RPLD.03.01.02-10-0003/19-00 w ramach RPO podpisano w dniu 11 grudnia 2020 r.

(akta kontroli str. 320-425, 1346-1353, 1406-1525)

Regulamin ostatniego z analizowanych konkursów Zarząd Województwa Łódzkiego przyjął uchwałą z dnia 15 listopada 2021 r. w sprawie Regulamin Konkursu zamkniętego dla naboru RPLD.03.01.02-IZ.00-10-001/21 (konkurs ogłoszono 17 listopada 2021 r.). W ramach tego konkursu złożono dwa wnioski o dofinansowanie, tj.: WND-RPLD.03.01.02-10-0001/22 „Zakup autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą na potrzeby ekologicznego transportu

¹³ W dniu 31 lipca 2019 r.

¹⁴ W dniu 15 października 2019 r.

¹⁵ Drugi projekt, który został pozytywnie oceniony: RPLD.03.01.02-10-001/19 Budowa budynku użyteczności publicznej na potrzeby węzła przesiadkowego wraz z infrastrukturą techniczną w Bełchatowie” (całkowita wartość projektu 7 072,4 tys. zł; wnioskowane dofinansowanie 4 782,8 tys. zł, w tym z UE 4 279,3 tys. zł).

¹⁶ W dniu 26 sierpnia 2020 r.

publicznego” przez M... Zduńska Wola o całkowitej wartości projektu 6 292,6 tys. zł (wnioskowane dofinansowanie z UE 4 358,1 tys. zł). oraz WND-RPLD.03.01.02-10-0002/22 „Zakup autobusu elektrycznego wraz z ładowarką dla potrzeb komunikacji zbiorowej w Bełchatowie” o całkowitej wartości projektu 3 877,5 tys. zł (wnioskowane dofinansowanie z UE 2 679,5 tys. zł). Oba wnioski zostały pozytywnie ocenione pod względem formalnym, jak i merytorycznym przez KOP, a następnie w dniu 27 czerwca 2022 r. zatwierdzone do dofinansowania przez Zarząd Województwa Łódzkiego. Projekt umowy¹⁷ przedłożono do zaopiniowania Dyrektorowi Departamentu Prawno-Organizacyjnego Urzędu, a do weryfikacji formalno-rachunkowej Skarbnikowi Województwa Łódzkiego¹⁸. Do 30 czerwca 2022 r. umowy nie zostały podpisane¹⁹.

(akta kontroli str. 67-164, 426-475, 1346-1353)

Wszystkie objęte kontrolą wnioski o dofinansowanie zostały ocenione w oparciu o procedurę określoną w regulaminach konkursów. Informacja o składach KOP została zamieszczona na stronie internetowej www.rpo.lodzkie.pl po rozstrzygnięciu konkursu, to jest po zatwierdzeniu przez Zarząd Województwa Łódzkiego list projektów ocenionych pozytywnie przez KOP.

Ocena wniosków o dofinansowanie projektów była przeprowadzana w trzech etapach: (1) weryfikacja warunków formalnych, (2) ocena formalna, (3) ocena merytoryczna - ocena w zakresie spełnienia kryteriów merytorycznych²⁰ oraz kryteriów merytorycznych punktowych²¹.

Weryfikacja warunków formalnych (zgodnie z art. 2 pkt. 27 a ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 zwanej dalej: ustawą wdrożeniową²²) objętych kontrolą wniosków polegała na sprawdzeniu kompletności, formy oraz terminu złożenia wniosku o dofinansowanie projektu, których weryfikacja dokonywana była przez dwóch pracowników IZ zgodnie z zasadą „dwóch par oczu”. Po pozytywnej weryfikacji warunków formalnych, wnioski zostawały poddawane ocenie formalnej, która była dokonywana przez dwóch pracowników IZ. Ocena formalna wniosku również dokonywana była przez dwóch członków KOP będących pracownikami Urzędu na podstawie karty oceny formalnej.

Dwóch wnioskodawców²³, którzy wg IZ nie spełnili kryteriów formalnych zostali poinformowani o negatywnej ocenie projektu (informacje zawierały pouczenie o możliwości wniesienia protestu). Pozostali wnioskodawcy zostali poinformowani o pozytywnym wyniku oceny formalnej ich wniosków, które zostały przekazane do oceny w zakresie spełniania kryteriów merytorycznych. Lista wniosków o dofinansowanie projektów, które uzyskały pozytywną ocenę formalną została zamieszczona na stronie internetowej www.rpo.lodzkie.pl oraz www.bip.lodzkie.pl.

(akta kontroli str.439-453)

Wnioski o dofinansowanie projektów spełniające kryteria formalne podlegały dalszej ocenie w zakresie spełniania kryteriów merytorycznych oraz kryteriów

¹⁷ Pismem RPOI.432.8.7.2022 r. z 12 lipca 2022 r.

¹⁸ Pismem z 19 lipca 2022 r.

¹⁹ Umowa o dofinansowanie projektu nr UDA-RPLD.03.01.02-10-0002/22-00 została zawarta w dniu 12 sierpnia 2022 r.

²⁰ Kryteria merytoryczne: zgodność inwestycji z typem projektu; projekt jest zgodny z obowiązującymi przepisami krajowymi i unijnymi; wykonalność techniczna/technologiczna projektu; wykonalność finansowa/ekonomiczna projektu; wykonalność instytucjonalna; realność wskaźników; trwałość projektu.

²¹ Kryteria merytoryczne punktowe: stopień gotowości organizacyjno-instytucjonalnej wnioskodawcy (punktacja 0-4, waga 1); stopień komplementarności z innymi przedsięwzięciami (punktacja 0-4, waga 2); sprzyjanie wypełnianiu wymogów zasady n+3 (punktacja 0/3, waga 2); stopień przygotowania projektu do realizacji (punktacja 0-4, waga 2); realizacja projektu w partnerstwie (punktacja 0/1, waga 2).

²² Dz. U. z 2020 r. poz. 818, ze zm.

²³ Miasto Piotrków Trybunalski – wniosek WND-RPLD.03.01.02-10-0005/19 oraz MPK Łódź – wniosek (WND-RPLD.03.02.03-10-0001/18

merytorycznych punktowych. Wnioski podlegały ocenie spełnienia przez nie kryteriów merytorycznych niezależnie przez dwóch ekspertów (będących członkami KOP). Po stwierdzeniu spełnienia ww. kryteriów merytorycznych przez cztery wnioski o dofinansowanie²⁴ podlegały one dalszej ocenie na podstawie kryteriów merytorycznych punktowych. Cztery kontrolowane projekty zostały ocenione pozytywnie i uzyskały powyżej 60% punktów.

(akta kontroli str.435-438)

W przedstawionym wyżej procesie naboru i oceny projektów nie zidentyfikowano działań korupcyjnych. Marszałek Województwa wyjaśnił, że nie były prowadzone przez organy zewnętrzne żadne postępowania w powyższym zakresie.

Urząd decyzją Marszałka Województwa Łódzkiego wdrożył System Przeciwdziałania Zagrożeniom Korupcyjnym (SPZK)²⁵, który następnie został certyfikowany przez niezależnych audytorów z Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji. Podstawowym celem systemu było zmniejszenie ryzyka wystąpienia zagrożeń korupcyjnych poprzez stworzenie rozwiązań eliminujących lub w znacznym stopniu ograniczających możliwość wystąpienia takich zagrożeń.

(akta kontroli str. 1371)

1.1.4 Zarząd Województwa rozstrzygnął kontrolowane konkursy przez zatwierdzenie w formie uchwały listy projektów wybranych do dofinansowania w ramach danego naboru. Listy zostały upublicznione na stronie www.rpo.lodzkie.pl, www.bip.lodzkie.pl oraz na portalu www.funduszeuropejskie.gov.pl.

Dla konkursu RPLD.03.01.03-IZ.00-10-001/18 - zatwierdzenia listy i wyboru projektu do dofinansowania Zarząd Województwa Łódzkiego dokonał Uchwałą Nr 1371/19 z dnia 8 października 2019 r. zmienioną uchwałą z 4 grudnia 2019 r. Zmiana w uchwale dotyczyła zmniejszenia dofinansowania ze środków UE w kwocie 524,1 tys. zł i zwiększenia dofinansowania z budżetu państwa o tę samą kwotę.

Rozstrzygnięcia w naborze RPLD.03.01.02-IZ.00-10-001/19²⁶ oraz RPLD.03.01.02-IZ.00-10-001/21²⁷ nastąpiły na podstawie uchwał Zarządu Województwa Łódzkiego, na mocy których Zarząd zatwierdził w niezmienionym brzmieniu listy projektów do dofinansowania.

(akta kontroli str.433-434)

1.1.5 W objętych kontrolą Regulaminach konkursów, w załączniku dotyczącym kryteriów wyboru projektów w ramach Osi Priorytetowej III w ramach RPO jednym z kryteriów formalnych był zakaz podwójnego finansowania. Weryfikacja tego warunku następowała na podstawie oświadczenia składanego przez Wnioskodawcę oraz zapisów wniosku o dofinansowanie, gdzie w części XIV w pkt 14.3 Wnioskodawca zaznaczał właściwą deklarację o zakazie podwójnego finansowania²⁸ poprzez odznaczenie właściwego przycisku wyboru w generatorze wniosku, które w wersji wydrukowanej oznaczone zostało znakiem „x”, a następnie

²⁴ wniosek WND-RPLD.03.02.03-10-0001/18 - M. Łódź (ponowna ocena po wyroku WSA w Łodzi); wniosek WND-RPLD.03.01.02-10-0003/19 – M. Zduńska Wola; wniosek WND-RPLD.03.01.02-10-0002/22 – Miasto Belchatów; wniosek WND-RPLD.03.01.02-10-0001/22 M. Zduńska Wola.

²⁵ Zarządzenie Nr 22/15 Marszałka Województwa Łódzkiego z dnia 14 maja 2015 r. w sprawie przyjęcia Procedury identyfikacji i oceny ryzyka możliwości wystąpienia zagrożenia o charakterze korupcyjnym w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego; Zarządzenie Nr 23/15 Marszałka Województwa Łódzkiego z dnia 14 maja 2015 r. w sprawie przyjęcia Procedury zarządzania incydem o charakterze korupcyjnym w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego, które zostało zmienione Zarządzeniem Nr 46/19 Marszałka Województwa Łódzkiego z dnia 29 lipca 2019 r. zmieniające zarządzenie Marszałka Województwa Łódzkiego (zmiana organizacyjna urzędu).

²⁶ Uchwała nr 998/20 z dnia 29 września 2020 r.

²⁷ Uchwała nr 601/22 z dnia 27 czerwca 2022 roku

²⁸ 14.3 Oświadczam, iż w przypadku otrzymania dofinansowania na realizację projektu nie naruszę zasady zakazu podwójnego dofinansowania, oznaczającej niedozwolone zrefundowanie całkowite lub częściowe danego wydatku dwa razy ze środków publicznych (wspólnotowych lub krajowych).

wszystkie zaznaczone oświadczenia i deklaracje były podpisywane przez osobę uprawnioną do podpisania wniosku o dofinansowanie.

(akta kontroli str.122, 159, 253, 420)

1.1.6 Zgodnie z regulaminem konkursu, umowy o dofinansowanie projektu podpisywane były przez Zarząd Województwa Łódzkiego z Wnioskodawcami w terminie wskazanym w § 9 regulaminu Konkursu²⁹.

(akta kontroli str.165-194, 320-349)

Na podstawie umowy Nr UDA-RPLD.03.01.03-10-0001/18-00 z dnia 02.03.2020 r. zawartej pomiędzy Województwem Łódzkim, a M●● Łódź o dofinansowanie projektu pn.: „Program niskoemisyjnego transportu miejskiego – zakup 17 autobusów elektrycznych wraz z wybudowaniem infrastruktury niezbędnej do ich obsługi”, Instytucja Zarządzająca przyznała Beneficjentowi na realizację projektu dofinansowanie w łącznej kwocie nieprzekraczającej 45 076,0 tys. zł, co stanowiło 86% wydatków kwalifikowalnych projektu (całkowita wartość projektu 64 529,2 tys. zł.), w tym współfinansowanie UE w kwocie 44 551,9 tys. zł, co stanowiło 85% wydatków kwalifikowalnych oraz współfinansowanie krajowe z budżetu państwa 524,1 tys. zł (1% wydatków kwalifikowalnych).

Na mocy aneksu Nr UDA-RPLD.03.01.03-10-0001/18-01 z dnia 6 października 2020 r. zmieniono termin rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu. Rozpoczęcie przesunięto z 1 kwietnia 2019 r. na 1 stycznia 2020 r., a zakończenie z 31 marca 2021 r. na 30 czerwca 2022 r. Termin zakończenia realizacji projektu, na mocy aneksu Nr UDA-RPLD.03.01.03-10-0001/18-02 z dnia 10 lutego 2022 r., został raz jeszcze przesunięty o kolejne cztery miesiące na dzień 30 października 2022 r.

(akta kontroli str.165-194, 256-319, 476-517)

Na podstawie umowy Nr UDA-RPLD.03.01.02-10-0003/19-00 z dnia 11 grudnia 2020 r. zawartej pomiędzy Województwem Łódzkim, a M●● Zduńska Wola o dofinansowanie projektu pn.: „Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, na realizację projektu wnioskodawcy przyznano dofinansowanie ze środków UE w łącznej kwocie nieprzekraczającej 8 442,6 tys. zł, co stanowiło 85% wydatków kwalifikowalnych projektu (całkowita wartość projektu 12 467,1 tys. zł.). Na mocy aneksu Nr UDA-RPLD.03.01.02-10-0003/19-01³⁰ zmieniono termin zakończenia realizacji projektu z 30 czerwca 2022 r. na 31 grudnia 2022 r.

W pozostałych kontrolowanych projektach umowy nie zostały podpisane do zakończenia okresu objętego kontrolą

(akta kontroli str.320-349, 388-425)

1.1.7 Umowy zawarte z beneficjentami zabezpieczały interesy Województwa. W § 25 ust.1 umów wskazano przypadki, w których, IZ rozwiąże umowę w trybie natychmiastowym³¹. W § 25 ust. 2 umowy wskazano natomiast siedem przypadków, w których IZ może rozwiązać umowę w trybie natychmiastowym³².

²⁹§ 9 ust. 1 Regulaminu konkursu - umowa o dofinansowanie projektu podpisywana jest przez Zarząd Województwa Łódzkiego w sprawie wyboru projektów do dofinansowania. W szczególnych przypadkach termin może zostać wydłużony.

³⁰ Z dnia 26 kwietnia 2021 r.

³¹ W przypadku, gdy: (1) na etapie realizacji Projektu, jego kontroli lub w okresie trwałości Projektu stwierdzono, iż zmienił się cel Projektu lub stwierdzono podstawy udzielenia niedozwolonej pomocy publicznej; (2) Beneficjent złoży lub posłuży się fałszywym oświadczeniem lub podrobionymi, przerobionymi lub stwierdzającymi nieprawdę dokumentami w celu uzyskania dofinansowania w ramach niniejszej umowy, w tym uznania za kwalifikowalne wydatków ponoszonych w ramach Projektu; (3) Beneficjent nie poinformował o zmianie albo nie uzyskał akceptacji zmiany formy prawnej albo przeniesienia praw i obowiązków wynikających z umowy na osoby trzecie; (4) Beneficjent nie przedłożył zabezpieczenia prawidłowej realizacji umowy.

³² (1) beneficjent dopuścił się nieprawidłowości finansowych w szczególności wykorzystał przekazane środki na cel inny niż określony w projekcie lub niezgodnie z umową; (2) w zakresie postępu rzeczowego projektu IZ stwierdzi, że zadania nie są realizowane lub ich realizacja w znacznym stopniu odbiega od umowy; (3) beneficjent odmówił poddania się kontroli, (4) beneficjent nie doprowadzi do usunięcia stwierdzonych

W § 13 umów o dofinansowanie przewidziano, że jeżeli na podstawie wniosków o płatność lub czynności kontrolnych uprawnionych organów zostanie stwierdzone, że dofinansowanie było: wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem; wykorzystane z naruszeniem procedur opisanych w art. 184 ustawy o finansach publicznych; pobrane nienależnie lub w nadmiernej wysokości, IZ wezwie Beneficjentów do zwrotu całości lub części dofinansowania wraz z odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych³³.

(akta kontroli str.175, 184, 330, 339-340)

Beneficjenci wnosili zabezpieczenie prawidłowej realizacji umowy nie później niż w terminie 21 dni od dnia zawarcia umowy, na kwotę nie mniejszą niż wysokość kwoty dofinansowania w formie weksla in blanco wraz z deklaracją wekslową (zgodnie z § 15 ust. 1 umowy).

W projekcie RPLD.03.01.03-10-0001/18 (M... Łódź) zabezpieczenie wniesiono w dniu 16 marca 2020 r. (umowę podpisano 2 marca 2020 r.). Natomiast w projekcie RPLD.03.01.02-10-0003/19 (M... Zduńska Wola) zabezpieczenie wniesiono w dniu 21 grudnia 2020 r. (umowę podpisano 11 grudnia 2020 r.). Weksle in blanco wraz z deklaracjami wekslowymi zostały pozytywnie zweryfikowane i zaksięgowane. W kwestii zabezpieczenia wykonania postanowień umowy w regulaminach konkursów wskazywano, iż przypadkach określonych w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych warunkiem przekazania dofinansowania jest złożenie przez Beneficjenta zabezpieczenia prawidłowej realizacji umowy w formie i na kwotę określoną w umowie o dofinansowanie projektu.

(akta kontroli str.766-767, 1259-1260)

Beneficjent zobowiązany był do zapewnienia trwałości Projektu w rozumieniu art. 71 rozporządzenia ogólnego³⁴. Trwałość projektu musiała być zachowana w okresie pięciu lat od daty płatności końcowej (§ 23 ust. 1 umowy). Stwierdzenie naruszenia trwałości Projektu skutkowało koniecznością zwrotu środków otrzymanych na realizację Projektu proporcjonalnie do okresu jego niezachowania obowiązku trwałości Projektu (§ 23 ust. 2 umowy).

Beneficjent, podpisując umowę, zobowiązywał się do poddania kontroli dokonywanej przez IZ oraz inne uprawnione podmioty w zakresie prawidłowości realizacji Projektu (§ 18 ust. 1 umowy). Zgodnie z zapisami umowy (§ 18 ust. 2) kontrola mogła zostać przeprowadzona zarówno w siedzibie Beneficjenta, jak i w miejscu realizacji Projektu lub w miejscu bezpośrednio związanym w realizacją Projektu, przy czym niektóre czynności kontrolne mogły być prowadzone w siedzibie podmiotu kontrolującego na podstawie danych i dokumentów zamieszczonych w SL2014³⁵ i innych dokumentów przekazywanych przez Beneficjenta.

(akta kontroli str.177-178, 183, 333,338-339)

1.1.8 W okresie objętym kontrolą, złożone zostały dwa protesty od wyników oceny formalnej wniosków o dofinansowanie przedsięwzięć z zakresu elektromobilności.

nieprawidłowości; (5) beneficjent nie przedkłada wniosków o płatność; (6) beneficjent uchyla się od wykonywania obowiązków dotyczących m.in. współpracy z IZ; (7) beneficjent ze swojej winy nie rozpoczął realizacji projektu w ciągu trzech miesięcy od daty ustalonej we wniosku o dofinansowanie.

³³ Liczonymi od dnia przekazania środków to jest od dnia obciążenia rachunku bankowego IZ/BGK do dnia dokonania zwrotu (dnia obciążenia rachunku bankowego beneficjenta) lub do dnia wpływu do IZ zgody beneficjenta na pomniejszenie wypłaty kolejnej należnej mu transzy dofinansowania.

³⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006.

³⁵ Centralny system teleinformatyczny wspierający realizację programów operacyjnych w ramach Funduszy Europejskich 2014-2020.

1) Pismem z dnia 22 października 2018 r. Zarząd Województwa Łódzkiego poinformował M... Łódź, iż wniosek pn. „Program niskoemisyjnego transportu miejskiego – zakup 17 autobusów elektrycznych wraz z wybudowaniem infrastruktury niezbędnej do ich obsługi (WND-RPLD.03.02.03-10-0001/18) uzyskał negatywną ocenę formalną z uwagi na niespełnienie kryteriów: "Formularz wniosku o dofinansowanie i załączniki zostały przygotowane zgodnie z obowiązującymi dla nich wzorami, instrukcjami i wytycznymi"; "Zachowana jest spójność informacji między poszczególnymi elementami wniosku o dofinansowanie"; "Zgodność projektu z wymogami określonymi w regulaminie konkursu". Uzasadniając powyższe stanowisko IZ wskazała, iż negatywna ocena formalna wniosku jest następstwem zidentyfikowanych błędów formalnych, które nie zostały poprawione pomimo wystosowanego do spółki wezwania, w zakresie: (1) braku korekty zapisów pkt 6.7. wniosku o dofinansowanie, w którym spółka wskazała II kwartał 2019 r. jako termin uzyskania pozwolenia na budowę projektowanej inwestycji z jednoczesnym zaznaczeniem w formularzu wniosku, iż jest w posiadaniu decyzji zatwierdzającej projekt budowlany i udzielający pozwolenia na budowę; (2) pkt 7.1 wniosku o dofinansowanie poprzez nieskorygowanie wartości docelowej dla wskaźnika "Liczby przewożonych pasażerów środkami transportu zbiorowego"; (3) pkt 9.1 i pkt 9.7 wniosku o dofinansowanie poprzez dokonanie uzupełnienia wniosku o zapisy, do których nie była wzywana, a nadto brak spójności pomiędzy wskazanymi punktami; (4) nieprzedłożenia opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 20 kwietnia 2016 r., stanowiącej podstawę do wydania postanowienia screenig'owego przez organ prowadzący postępowanie, jak również nieprzedłożenie obwieszczenia o wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a ograniczenie się jedynie do przedłożenia obwieszczenia zawierającego informację o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, które nie jest równoznaczne z podaniem do informacji publicznej i wydanej już decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach; (5) niezłożenia Aneksu 33 oraz aktu powierzenia umowy o świadczenie usług publicznych w ramach organizacji lokalnego transportu zbiorowego - uchwała nr C/1834/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 3 listopada 2010 r.

(akta kontroli str.1527-1578)

Wnioskodawca (M... Łódź)³⁶ złożył protest od wyników oceny formalnej ww. wniosku. IZ rozpatrzyła protest weryfikując prawidłowość oceny projektu w zakresie kryteriów i zarzutów w stosunku do kryteriów wyboru projektów, z których oceną Wnioskodawca się nie zgadzał.

Zgodnie z uchwałą Zarządu Województwa Łódzkiego³⁷ protest od negatywnej oceny formalnej nie został uwzględniony. Odnosząc się do zawartej we wniesionym proteście argumentacji M... Łódź - Zarząd Województwa Łódzkiego uwzględnił wyjaśnienia odnośnie nieprawidłowości opisanych w pkt 1-3 protestu³⁸ i w tym zakresie stwierdził, że wniesiony przez stronę skarżącą wniosek odpowiadał kryteriom formalnym. Natomiast, co do stwierdzonych uchybień formalnych

³⁶ Protest znak: 2018.11.13.494.106773 z dnia 6 listopada 2018 r., zarejestrowany w Biurze Podawczym Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego w dniu 13 listopada 2018 r.

³⁷ Nr 1706/18 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 20 grudnia 2018 r. W sprawie nieuwzględnienia protestu od negatywnej oceny formalnej projektu o nr WBD-RPLD.03.01.03-10-0001/18 złożonego przez M... Łódź w ramach Konkursu Zamkniętego dla naboru nr RPLD.03.01.03-IŻ.00-10-001/18 wniosków o dofinansowanie projektów w ramach Osi Priorytetowej III Transport, Działanie III.1 Niskoemisyjny Transport Miejski, Poddziałania III.1.3 Niskoemisyjny transport miejski – miasto Łódź, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020.

³⁸ (1) brak korekty zapisów pkt 6.7. wniosku o dofinansowanie – dot. terminu uzyskania pozwolenia na budowę. (2) odnośnie wskazania wartości docelowej dla wskaźnika "Liczby przewożonych pasażerów środkami transportu zbiorowego" ze wskazaną wartością „0”; (3) odnośnie nieprawidłowej korekty pkt. 9.1 i 9.7 dotyczącej konieczności uwzględnienia kosztów pośrednich i bezpośrednich w ramach kosztów podlegających limitom.

opisanych w pkt 4 i 5 protestu, IZ uznała, iż brak było podstaw do uwzględnienia protestu spółki z powodu niespełnienia kryterium formalnego "Formularz wniosku o dofinansowanie i załączniki zostały przygotowane zgodnie z obowiązującymi dla nich wzorami, instrukcjami, wytycznymi", w związku z przedstawieniem niepełnych informacji związanych z wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w zakresie braku przekazania Aneksu 33 do umowy FU/FC/U/ 50-00/11/W z dnia 28 lutego 2011 r. oraz uchwały Nr C/1834/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 3 listopada 2010 r.

(akta kontroli str.1579-1587)

Od ww. uchwały Wnioskodawca wniósł skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi, który na mocy wyroku³⁹ stwierdził, że ocena projektu została przeprowadzona w sposób naruszający prawo i naruszenie to miało istotny wpływ na wynik sprawy oraz przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia przez Zarząd Województwa Łódzkiego⁴⁰. Sąd wskazał, że oświadczenie M. Łódź, stanowiące o tym, że przedsięwzięcie realizowane w ramach projektu nie jest przedsięwzięciem mogącym znacząco oddziaływać na środowisko ani przedsięwzięciem mogącym znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000, w związku z czym w tej sytuacji nie miały zastosowania krajowe i unijne przepisy w zakresie oceny oddziaływania na środowisko. Sąd dodał, że przedmiotowe oświadczenie, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej, należało uznać za zgodne z zamieszczonym w instrukcji wzorem oświadczenia o braku zastosowania w odniesieniu do przedsięwzięcia realizowanego w ramach projektu, krajowych i unijnych przepisów o ochronie środowiska. W myśl zapisów instrukcji w wypadku, gdy przedsięwzięcie nie zostało wymienione w powołanym wyżej rozporządzeniu wnioskodawca nie miał obowiązku składać dokumentacji dotyczącej oceny oddziaływania na środowisko⁴¹. W takiej sytuacji jedynie konieczne było załączenie prawidłowo wypełnionego załącznika oraz oświadczenia. W ocenie sądu, wobec ogólnikowo sformułowanego przez IZ⁴² żądania odniesienia się do rozporządzenia, za wyczerpującą należało uznać odpowiedź M. Łódź zawartą w piśmie⁴³. Wyjaśniła ona bowiem, że katalog przedsięwzięć określonych w tym akcie nie obejmuje stacji ładowania autobusów elektrycznych o mocy 200 kW (kilowatów) i tym samym nie istniał obowiązek uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla stacji ładowania na pętlach.

Zdaniem Sądu nie zasługiwał na akceptację pogląd Zarządu Województwa Łódzkiego dotyczący obowiązku udowodnienia przez M. Łódź załączenia do pisma z dnia 8 października 2018 r. uchwały⁴⁴ oraz aneksu⁴⁵. Okoliczność załączenia tych dokumentów wynika z treści pisma, którego przyjęcie Urząd poświadczył. Jeśli po upływie 14 dni, to jest w dacie sporządzenia informacji o negatywnej ocenie formalnej wniosku, zauważono brak załączników, to – zdaniem Sądu - należało podjąć czynności zmierzające do ustalenia przyczyn zaistniałej sytuacji. Konkluzja Zarządu Województwa Łódzkiego, że wnioskodawca nie złożył

³⁹ z dnia 16 kwietnia 2019 r. Sygnatura akt III SA/Łd 69/19. Publikacja m.in. <http://www.orzeczenia-nsa.pl/wyrok/iii-sa-ld-69-19/7a7da8.html>. Odsłona: 13.09.2022 r.

⁴⁰ Odpis wyroku doręczono do Urzędu po upływie miesiąca (16 maja 2019 r.).

⁴¹ W rozporządzeniu jako przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko wymieniono m.in. stacje elektroenergetyczne lub napowietrzne linie elektroenergetyczne, o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 220 kV, o długości nie mniejszej niż 15 km. (§ 2 ust. 1 pkt 6). Ponadto, zgodnie z § 3 pkt 7 rozporządzenia do przedsięwzięć mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko zalicza się m.in. stacje elektroenergetyczne lub napowietrzne linie elektroenergetyczne, o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV, inne niż określone w § 2 ust. pkt 6.

⁴² W piśmie z 25 września 2018 r.

⁴³ Z dnia 8 października 2018 r.

⁴⁴ Nr C 1834/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 3 listopada 2010 r.

⁴⁵ Nr 33 do umowy o świadczenie usług publicznych w ramach organizacji lokalnego transportu zbiorowego

Wsk

załączników była przedwczesna i opierała się jedynie na przekonaniu, nie popartym jakimikolwiek ustaleniami.

W związku z ww. wyrokiem WSA, Zarząd Województwa Łódzkiego przyjął uchwałę⁴⁶ w sprawie uwzględnienia protestu. Zgodnie z treścią uchwały IZ uznała protest i skierowała projekt do ponownej oceny formalnej wniosku odnośnie spełnienia kryterium z umożliwieniem Wnioskodawcy uzupełnienia brakujących dokumentów w procedurze weryfikacji warunków formalnych. Po uzupełnieniu przez Wnioskodawcę dokumentacji, to jest Aneksu nr 33 do Umowy o świadczenie usług publicznych w ramach organizacji lokalnego transportu zbiorowego⁴⁷ oraz Uchwały⁴⁸, wniosek otrzymał pozytywną ocenę formalną⁴⁹ i merytoryczną⁵⁰. Umowę o dofinansowaniu projektu zawarto 2 marca 2020 r.

(akta kontroli str.1588-1606)

2) Drugi ze złożonych protestów dotyczył wniosku w sprawie dofinansowania projektu RPLD.03.01.02-10-0005/19 – „Poprawa jakości transportu miejskiego w Piotrkowie Trybunalskim poprzez zakup taboru wraz z niezbędną infrastrukturą”.

Po weryfikacji warunków formalnych i dokonaniu oceny formalnej IZ stwierdziła, że pomimo dwukrotnego uzupełniania⁵¹ skorygowany wniosek nadal nie spełniał kryterium: Zgodność projektu z wymogami określonymi w regulaminie konkursu; Zachowana jest spójność informacji wymaganych w projekcie oraz prawidłowość obliczenia dofinansowania projektu z uwagi na kwestię montażu finansowego projektu.

Wnioskodawca złożył protest od negatywnej oceny formalnej omawianego projektu⁵², którego Zarząd Województwa Łódzkiego nie uwzględnił⁵³.

Wnioskodawca nie wniósł skargi do WSA w Łodzi na uchwałę Zarządu Województwa Łódzkiego w sprawie nieuwzględnienia protestu od negatywnej oceny formalnej projektu.

(akta kontroli str. 1448-1525)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

1.2 Monitoring i kontrola realizacji projektów

Opis stanu
faktycznego

1.2.1 Do 30 czerwca 2022 r. w zakresie dwóch umów o dofinansowanie projektów dotyczących zakupu autobusów elektrycznych i infrastruktury towarzyszącej, Beneficjenci (w ramach 11 i sześciu zaakceptowanych przez IZ wniosków o płatność złożonych odpowiednio przez MŁódź i MZduńska Wola) wykazali łącznie wydatki ogółem na kwotę 57 103,1 tys. zł (w tym MŁódź - 56 907,5 tys. zł, MZduńska Wola – 195,6 tys. zł), a wydatki kwalifikowalne na poziomie 42 554,0 tys. zł (MPK Łódź 42 400,3 tys. zł, MZduńska Wola 153,7 tys. zł). Beneficjentom

⁴⁶ Uchwała Nr 978/19 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 9 lipca 2019 r. w sprawie uwzględnienia protestu od negatywnej oceny formalnej projektu o nr WND-RPLD.03.01.03-10-0001/18 złożonego przez MŁódź.

⁴⁷ Nr FU/FU/U/50-00/11/W z dnia 28 lutego 2011 r.

⁴⁸ Uchwały Nr C/1834/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 3 listopada 2010 r. wraz z późniejszymi zmianami.

⁴⁹ Dwie karty oceny formalnej wniosku z dnia 31 lipca 2019 r.

⁵⁰ Karta oceny merytorycznej wniosku z dnia 16 września 2019 r. 25 września 2019 r. oraz (druga karta) z dnia 25 września 2019 r.

⁵¹ Zgodnie z regulaminem konkursu Wnioskodawca miał możliwość dwukrotnego uzupełniania/korygowania wniosku o dofinansowanie.

⁵² Pismo z dnia 21 września 2020 r.

⁵³ Uchwała Nr 1045/20 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 14 października 2020 r. w sprawie nieuwzględnienia protestu od negatywnej oceny formalnej projektu WND-RPLD.03.01.02-10-0005/19 złożonego przez Miasto Piotrków Trybunalski.

przekazano łącznie 39 841,8 tys. zł, MŁódź wnioskowało o kwotę 39 747,6 tys. zł. Natomiast MZduńska Wola wnioskowało o 130,7 tys. zł.

(akta kontroli str. 518-760, 777-836, 1101-1141, 1162-1258, 1354, 1363, 1366, 1369-1370)

Marszałek Województwa wyjaśnił, że w celu monitorowania postępu realizacji projektów, IZ w zapisach umowy o dofinansowanie projektu zobowiązała beneficjentów do przedkładania wniosków z wypełnioną częścią sprawozdawczą nie rzadziej niż co trzy miesiące. Rozwiązanie to, zdaniem Marszałka Województwa, umożliwiło właściwe monitorowanie projektów, uwzględniające specyfikę procesów inwestycyjnych realizowanych w ramach RPO. W przypadku napotkania problemów w trakcie realizacji projektów beneficjenci, sporządzając wniosek o płatność, wypełniali stosowną zakładkę. Podczas weryfikacji wniosków o płatność informacje te były poddawane szczegółowej analizie w odniesieniu do przedstawionego problemu oraz całości projektu. Zgodnie z wyjaśnieniami Marszałka, nie każdy wskazany problem miał bezpośrednie przełożenie na termin realizacji projektu, czy też mógł zagrozić osiągnięciu wskaźników produktu i rezultatu. W sytuacji, gdy termin realizacji projektu wskazany w umowie o dofinansowanie jest niemożliwy do osiągnięcia, beneficjenci wnoszą o aneksowanie umowy w zakresie wydłużenia terminu realizacji projektu, wskazując przyczyny przedmiotowej prośby. Przedstawiane przez beneficjenta informacje są każdorazowo weryfikowane i analizowane w kontekście zapisów, m.in. wniosku o dofinansowanie, wytycznych oraz regulaminu konkursu.

(akta kontroli str. 1404-1405)

IZ dokonywała weryfikacji w zakresie kompletności wniosków o płatność. Każdorazowo dwóch pracowników weryfikowało wnioski, wypełniało właściwą listę sprawdzającą⁵⁴ oraz podpisywało deklarację bezstronności.

(akta kontroli str. 533-542, 554-557, 569-572, 586-595, 610-619, 635-364, 660-669, 685-694, 723-732, 751-760, 792-811, 825-836, 1101-1108, 1114-1161, 1208-1225, 1241-1258)

W projekcie RPLD.03.01.02-10-0003/19 – *Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą* oraz RPLD.03.01.03-10-0001/18 – *Program niskoemisyjnego transportu miejskiego – zakup 17 autobusów elektrycznych wraz z wybudowaniem infrastruktury niezbędnej do ich obsługi*, beneficjenci we wnioskach o płatność⁵⁵ złożyli do rozliczenia odpowiednio rachunek i fakturę w łącznej wysokości 5,9 tys. zł (w tym środki UE 5,1 tys. zł), które to wydatki w ramach weryfikacji wniosków o płatność w całości uznane zostały za niekwalifikowalne. W obu przypadkach dochowano właściwej procedury i przypadki te opisano w zawiadomieniach o uzasadnionym podejrzeniu naruszenia prawa mogącym skutkować wystąpieniem nieprawidłowości⁵⁶.

(akta kontroli str. 761-765, 1142-1161)

Wyplata dofinansowania w obu projektach następowała zgodnie z harmonogramem płatności (załącznik nr 2 do umowy o dofinansowanie). Harmonogramy płatności były aktualizowane za pośrednictwem SL2014. Zgodnie z § 8 ust. 4 umów o dofinansowanie, aktualizacja nie wymagała formy aneksu do umowy, a jedynie

⁵⁴ Lista sprawdzająca weryfikacji wniosku o płatność beneficjenta zawierająca 87 pytań kontrolnych.

⁵⁵ Wniosek o płatność nr RPLD.03.01.02-10-0003/19-003-01 - jako wydatek niekwalifikowalny uznano zapłatę za usługę świadczoną przez pracownika Partnera Projektu n a podstawie stosunku cywilnoprawnego (2 937,0 zł). Wniosek o płatność nr RPLD.03.01.03-10-0001/18-010-01 - jako wydatek niekwalifikowalny uznano zapłatę za usługę, której nie przewidziano w dokumentacji aplikacyjnej (3 000,0 zł).

⁵⁶ Zawiadomienie RPVI.433.3.136.2020.Ko z 7 grudnia 2021 r.; zawiadomienie RPOVI.433.3.585.2022.TS z 9 czerwca 2022 r. (zawiadomienia wewnętrzne w ramach IZ).

akceptacji IZ. W projekcie M... Łódź przekazano osiem płatności⁵⁷ w projekcie M... Zduńska Wola przekazano sześć transz.

(akta kontroli str.768-776, 1268-1280)

Zgodnie z § 1 ust. 6 umów o dofinansowanie obu projektów, dofinansowanie pochodzące z UE było przekazywane Beneficjentom w formie płatności z rachunku Ministra Finansów, prowadzonego w Banku Gospodarstwa Krajowego.

(akta kontroli str.165, 320)

Marszałek Województwa wyjaśnił, że w związku z zawarciem aneksów do umów, wydłużających termin realizacji obu projektów, nie są zagrożone założone wskaźniki produktu i rezultatu.

(akta kontroli str.1404-1405)

Marszałek Województwa wyjaśnił również, że analiza stopnia osiągnięcia wskaźników dokonywana jest każdorazowo podczas weryfikacji wniosku o płatność.

(akta kontroli str. 1404-1405)

W projekcie RPLD.03.01.03-10-0001/18 (M... Łódź), zgodnie z zapisami wniosku o płatność z dnia 31 maja 2022 r., M... Łódź osiągnęło wartość docelową dwóch wskaźników produktu, to jest: liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (17 szt.) oraz pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (1 275 osób). W okresie sprawozdawczym dostosowano jeden obiekt z zaplanowanych siedmiu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Natomiast w Projekcie RPLD.03.01.02-10-0003/19 (M... Zduńska Wola), zgodnie z wnioskiem o płatność z dnia 22 czerwca 2022 r., nie osiągnięto w okresie sprawozdawczym założonych wskaźników produktu: liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (4 szt.) oraz pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (300 osób). W związku z powyższym, nie osiągnięto także rezultatu w postaci przewiezienia środkami publicznego transportu zbiorowego 570 412 pasażerów.

(akta kontroli str.733-750, 1226-1240, 1364-1365)

1.2.2 W Urzędzie, w okresie objętym kontrolą, sporządzano roczne plany kontroli RPO na kolejne lata obrachunkowe, obejmujące okres od 1 lipca do 30 czerwca roku następnego⁵⁸. Czynności kontrolne przeprowadzone były przez pracowników Departamentu Regionalnego Programu Operacyjnego i obejmowały weryfikację wydatków⁵⁹, kontrole na zakończenie realizacji projektu⁶⁰, kontrole trwałości oraz kontrole doraźne⁶¹. W okresie objętym kontrolą, w ramach Działania III.1. Niskoemisyjny transport miejski przeprowadzono łącznie 28 kontroli - cztery w 2018 r., osiem w 2019 r., dziewięć w 2020 r., cztery w 2021 r. i trzy w I połowie 2022 r. Poddane kontroli projekty (26) dotyczyły głównie zakupu niskoemisyjnych autobusów, niskopodłogowych tramwajów i budowy infrastruktury drogowej i parkingowej, przystankowej a także zaplecza do obsługi tych pojazdów. Dwa

⁵⁷ Złożono 11 wniosków o płatność, w tym trzy wnioski na kwotę 0 zł.

⁵⁸ Roczny plan kontroli na rok obrachunkowy 01.07.2017 r. – 30.06.2018 r.; Roczny plan kontroli na rok obrachunkowy 01.07.2018 r. – 30.06.2019 r.; Roczny plan kontroli na rok obrachunkowy 01.07.2019 r. – 30.06.2020 r.; Roczny plan kontroli na rok obrachunkowy 01.07.2020 r. – 30.06.2021 r.; Roczny plan kontroli na rok obrachunkowy 01.07.2021 r. – 30.06.2022 r.

⁵⁹ Służące sprawdzeniu prawidłowości i kwalifikowalności poniesionych wydatków w formie: kontroli składanego wniosku o płatność (100% składanych wniosków o płatność); kontroli projektu w miejscu jego realizacji lub w siedzibie beneficjenta prowadzonej jako kontrola w trakcie (dotyczy min. 5% wszystkich projektów realizowanych w ramach RPO); kontroli projektu w miejscu jego realizacji lub w siedzibie beneficjenta prowadzonej jako kontrola na zakończenie realizacji projektu (dotyczy min. 20% wszystkich projektów realizowanych w ramach RPO).

⁶⁰ Służące sprawdzeniu kompletności i zgodności z przepisami oraz właściwymi instrukcjami, dokumentacji wydatków ujętych we wnioskach beneficjenta o płatność (dot. 100% projektów realizowanych w ramach RPO).

⁶¹ Przeprowadzane w przypadkach uzasadnionego podejrzenia wystąpienia nieprawidłowości w projekcie.

spośród skontrolowanych projektów dotyczyły kwestii elektromobilności: „Zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą”⁶² oraz „Program niskoemisyjnego transportu miejskiego – zakup 17 autobusów elektrycznych wraz z wybudowaniem infrastruktury niezbędnej do ich obsługi”⁶³. Obie kontrole przeprowadzono w trakcie realizacji projektu w formie zdalnej, z wynikiem bez zastrzeżeń. Zakres kontroli, za wyjątkiem braku przeprowadzenia oględzin, nie odbiegał od kontroli przeprowadzanych w siedzibie Beneficjenta. Wobec braku zastrzeżeń, w stosunku do projektów z zakresu elektromobilności nie formułowano zaleceń pokontrolnych oraz nie nakładano korekt finansowych.

(akta kontroli str. 837-1030)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

W Urzędzie prawidłowo prowadzono postępowania w sprawie udzielenia wsparcia przedsięwzięć z zakresu elektromobilności (z jednym wyjątkiem) oraz prawidłowo monitorowano realizację dofinansowanych z UE projektów. W przypadku jednego z projektów Wojewódzki Sąd Administracyjny w Łodzi orzekł, że jego ocena została przeprowadzona w sposób naruszający prawo i naruszenie to miało istotny wpływ na wynik sprawy. Po ponownym rozpatrzeniu sprawy przez IZ, projekt został oceniony pozytywnie i przyznano mu dofinansowanie.

W ramach RPO przewidziano możliwość dofinansowania zadań związanych bezpośrednio i pośrednio z elektromobilnością. Urząd ogłaszał konkursy, w których można było wnioskować o dofinansowanie przedsięwzięć wspierających elektromobilność, w tym zakup autobusów elektrycznych oraz właściwej infrastruktury do obsługi takich pojazdów. Procedura ogłaszania konkursów, oceny wniosków oraz ich zatwierdzenie i publikacja przeprowadzana była w sposób rzetelny. Zapisy kontrolowanych umów zabezpieczały interesy Województwa.

OBSZAR

2. Prawidłowość realizacji obowiązków w zakresie elektromobilności

Opis stanu
faktycznego

2.1 Zapewnienie środków finansowych na realizację zadań z zakresu elektromobilności

2.1.1 Na zadania związane z zakupem samochodów⁶⁴ dla Urzędu (bez wskazania rodzaju zasilania samochodu) w budżecie Województwa na 2020 r.⁶⁵ zaplanowano - ze środków własnych - 410,0 tys. zł (po zmianie budżetu⁶⁶ 180,0 tys. zł), a wydatkowano na zakup osobowego samochodu elektrycznego⁶⁷ 114,0 tys. zł. Niepełne wykorzystanie środków finansowych wynikało z uzyskania niższej niż szacowano ceny za wykonanie przedmiotu zamówienia, po wyłonieniu dostawcy.

W latach 2018 – 2019 oraz 2021 nie planowano wydatkowania środków na zadania z zakresu elektromobilności. Natomiast w budżecie na 2022 r. Urząd miał

⁶² RPLD.03.01.02-10-0003/19.

⁶³ RPLD.03.01.03-10-0001/18.

⁶⁴ Zakup samochodu typu Bus oraz dwóch samochodów osobowych.

⁶⁵ Budżet Województwa, dz. 750, rozdział 75018, zadanie W-0139/000004 Wydatki związane z zakupem samochodów dla Urzędu Marszałkowskiego.

⁶⁶ Uchwała Nr XIX/293/20 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 29 czerwca 2020 r. w sprawie zmian budżetu i w budżecie województwa łódzkiego na 2020 rok w zakresie zadań własnych, pomocy finansowej dla innych jednostek samorządu terytorialnego, zadań realizowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego 2014-2020 oraz zmieniająca uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Województwa Łódzkiego na 2020 rok.

⁶⁷ Zakupiono fabrycznie nowy samochód Nissan Leaf Accenta, 40 kWh (3,6 kW Charger) za kwotę 113 950,00 zł (w tym VAT 23%).

W

zaplanowane środki w kwocie 150,0 tys. zł brutto przeznaczone na zakup samochodu elektrycznego.

Marszałek Województwa wyjaśnił m.in., że w budżetach Województwa Łódzkiego planowano w pierwszej kolejności zakup samochodów elektrycznych w liczbie odpowiedniej do zapisów ustawy o elektromobilności, co wynikało z pilnej potrzeby zakupu samochodów floty zapewniającej prawidłowe funkcjonowanie Urzędu, to jest floty zapewniającej pełną dyspozycyjność i mobilność, bez konieczności wielogodzinnego ładowania samochodu na trasie i limitu zasięgu. Ówczesna flota musiała zostać wymieniona ze względu na wysoki stopień jej zużycia i wysokie koszty napraw.

(akta kontroli str. 1325, 1372-1373)

Ponadto Marszałek Województwa w wyjaśnieniach wskazał m.in., że skoro do dnia 1 stycznia 2022 r. brak było obowiązku zapewnienia jakiegokolwiek udziału elektrycznych pojazdów samochodowych w ramach jednostek samorządu terytorialnego, to brak było obowiązku posiadania takich samochodów we flocie. Zgodnie z art. 44 ustawy o finansach publicznych wydatki powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów. Wobec tego, dopóki udział samochodów elektrycznych we flocie pojazdów jednostki samorządu terytorialnego nie był obowiązkowy, dokonywanie wydatków na takie samochody, mogłoby budzić wątpliwości z punktu widzenia celowości i oszczędności. Koszty zakupu samochodów elektrycznych przewyższały koszty zakupu samochodów napędzanych innymi paliwami.

(akta kontroli str. 1376)

2.1.2 Samorząd Województwa nie występował do żadnej instytucji o dofinansowanie zadań z zakresu elektromobilności. Marszałek Województwa wyjaśnił, że rozważa wystąpienie z wnioskiem o takie dofinansowanie.

(akta kontroli str.1378)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

2.2. Realizacja zadań określonych w ustawie o elektromobilności

Opis stanu
faktycznego

2.2.1 Urząd na dzień 1 stycznia 2022 r. posiadał 25 pojazdów samochodowych, w tym jeden samochód elektryczny, tym samym we flocie pojazdów samochodowych Urzędu nie zapewniono 10% udziału pojazdów elektrycznych, wymaganego przepisem art. 68 ust. 2 (szczegóły w sekcji: Stwierdzone nieprawidłowości). Natomiast w dniu 30 czerwca 2022 r. liczba pojazdów samochodowych ogółem się nie zmieniła, a powiększeniu do trzech uległa flota pojazdów elektrycznych.

Zwiększenie liczby pojazdów elektrycznych, do wymaganej ustawowo, nastąpiło na podstawie umowy ramowej użyczenia samochodu w celach służbowych z dnia 1 czerwca 2022 r. zawartej przez Województwo Łódzkie z B●●●● sp. z o.o.⁶⁸ (dalej: Spółka). Umową użyczenia objęto dwa samochody elektryczne marki KIA E-Soul, których właścicielem była Spółka. Na mocy przedmiotowej umowy, z chwilą wydania kluczy i dokumentów samochodów Urząd uzyskał prawo do nieodpłatnego używania obu pojazdów samochodowych. Zgodnie z umową, z elektrycznych

⁶⁸ Samorząd Województwa Łódzkiego jest jedynym Wspólnikiem i posiada wszystkie udziały w B●●●● sp. z o.o., a Zarząd Województwa Łódzkiego pełni funkcję zgromadzenia wspólników B●●●● sp. z o.o. i przy udziale Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego wykonuje prawa przysługujące wspólnikowi i zgromadzeniu wspólników. Zgodnie z §6¹ Aktu Założycielskiego B●●●● sp. z o.o. do zakresu i przedmiotu działalności Spółki należy realizacja w porozumieniu z Samorządem Województwa Łódzkiego innych zadań służących rozwojowi regionu lub wspierających administrację samorządową w województwie.

pojazdów samochodowych korzystać mogli członkowie organów samorządu Województwa oraz osoby zatrudnione w Urzędzie.

(akta kontroli str. 1046-1048, 1326)

2.2.2 W 2020 r. Urząd dokonał zakupu samochodu elektrycznego na podstawie art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych⁶⁹. Procedur tej ustawy nie stosowano z uwagi na niską wartość zamówienia, co było zgodne z zapisami Uchwały Nr 1559/19 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 4 grudnia 2019 r. w sprawie uchwalenia regulaminu udzielania zamówień publicznych w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego (dalej: regulamin udzielania zamówień). Zgodnie z § 16 ust. 3 tego regulaminu, wybór wykonawcy dokonywany był według określonej procedury za pośrednictwem aplikacji webowej będącej narzędziem elektronicznym. Zgodnie z § 16 ust. 5 regulaminu udzielania zamówień, aplikacja webowa obsługiwana była przez Departament Administracji i Społeczeństwa Informacyjnego/ Wydział Procedur Zakupowych i Analiz dla wartości jednostkowej zamówienia powyżej 50,0 tys. zł netto.

Zgodnie z § 5 Regulaminu aplikacji webowej, zamawiający wszczął proces wyboru wykonawcy, publikując zapytanie ofertowe⁷⁰ za pośrednictwem aplikacji webowej. Przedmiotem zamówienia była sprzedaż i dostawa jednej sztuki fabrycznie nowego samochodu osobowego o napędzie 100% elektrycznym⁷¹. Kryterium wyboru oferty była w 100% cena. W ramach postępowania złożono trzy oferty⁷², z których wybrano najkorzystniejszą cenowo (113 950,0 zł brutto).

(akta kontroli str.25-66, 1049-1100).

2.2.3 Zgodnie z art. 68c ustawy o elektromobilności, Urząd jako zamawiający przekazał ministrowi właściwemu do spraw transportu informację za 2021 rok o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b ustawy o elektromobilności, w tym o pojazdach elektrycznych, pojazdach napędzanych wodorem oraz pojazdach napędzanych innymi paliwami alternatywnymi⁷³. Z przekazanej informacji wynikało, że Urząd, w okresie sprawozdawczym, nie objął procedurą zamówień, a tym samym nie dokonał zakupu, pojazdów zarówno zeroemisyjnych jak i niskoemisyjnych.

(akta kontroli str.1036-1039)

2.2.4 Zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności samorząd województwa w okresie od 1 stycznia 2022 r. był zobowiązany do zapewnienia 10% udziału samochodów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w realizacji zadań publicznych, a także zleczanych i powierzanych do wykonania⁷⁴.

W 2022 r. (do 9 września 2022 r.) Urząd ogłosił 13 postępowań o udzielenie zamówień publicznych, w których wskazywał na konieczność wykonania

⁶⁹ Dz. U. z 2019 r. poz. 1129 ze zm.

⁷⁰<https://bip.lodzkie.pl/ogloszenia/zamowienia-publiczne/zapytania-ofertowe/nieaktywne-zapytania-ofertowe/item/10344-dostawa-samochodu-osobowego-o-nap%C4%99dzie-100-elektrycznym-asiv-272-2-2020> (odsłona: 27 lipca 2022 r.).

⁷¹ Szczegółowe minimalne wymagania (wyciąg): liczba miejsc siedzących: pięć; rodzaj silnika: elektryczny; paliwo: prąd elektryczny; akumulator tradycyjny; fabrycznie nowy, wolny od wad akumulator litowo-jonowy; układ ładowania: adaptacyjny jedno-trójfazowy, możliwość ładowania ze standardowego gniazda domowego 230V; moc maksymalna silnika: nie mniej niż 100 KM; zasięg minimalny w cyklu NEDC (New European Driving Cycle): nie mniej niż 220 km

⁷² Oferta (1) na kwotę: 131 000,0 zł; oferta (2) na kwotę: 137 671,0 zł; oferta (3) na kwotę 113 950 zł – oferta wybrana zgodna z wymaganiami określonymi przez Zamawiającego, cena oferty nie przekroczyła kwoty jaką Zamawiający zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie przedmiotu zamówienia.

⁷³ Pierwszy raz informację należało przekazać w 2022 r.

⁷⁴ Z wyjątkiem zadań, do których nie stosuje się ustawy Prawo zamówień publicznych oraz zadań dotyczących letniego i zimowego utrzymania dróg polegającego na mechanicznej metodzie oczyszczania jezdni ulic, w szczególności zmiataaniu i zmywaniu oraz zapobieganiu i zwalczaniu śliskości zimowej, w tym gołoledzi usuwaniu śniegu.

Mł

zamówienia przez podmioty deklarujące, że od 1 stycznia 2022 r. zapewnią co najmniej 10 proc. udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie.

(akta kontroli str. 1401)

W okresie od 1 stycznia do 31 maja 2022 r., nie zapewniono jednostkom podległym nieposiadającym osobowości prawnej tj. Zespołowi Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego oraz Wojewódzkiemu Biuru Geodezji, przy wykonywaniu przez nie zadań, wymaganego przepisem art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności, udziału samochodów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym:

(akta kontroli str. 1396-1400)

2.2.5 Urząd nie przekazywał ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu informacji o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w poszczególnych flotach pojazdów, tj. w odniesieniu do: pojazdów obsługujących urząd, realizacji zadań publicznych oraz świadczenia usługi komunikacji miejskiej (szczegóły w sekcji: Stwierdzone nieprawidłowości).

(akta kontroli str.1372-1373)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Samorząd Województwa Łódzkiego, wbrew wymogom art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności, nie zapewnił od 1 stycznia 2022 r. wymaganego udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych, w obsługującym go urzędzie. W okresie bowiem od 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2022 r. Urząd posiadał 25 pojazdów samochodowych, w tym jeden elektryczny pojazd samochodowy, tym samym udział ten w ww. okresie wynosił jedynie 4% w sytuacji, gdy w myśl ww. przepisu winien wynosić co najmniej 10%. Marszałek Województwa Łódzkiego wyjaśnił m.in., że Urząd podejmując działania w kierunku zapewnienia wymaganego udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych napotkał na typowe utrudnienia wywołane pandemią związane z globalnym handlem. Na całym świecie ograniczenia sanitarne mocno odbiły się na branży motoryzacyjnej. W konsekwencji przełożyło się to na dostępność samochodów i ich wyższe ceny, czego nie dało się przewidzieć przy planowaniu budżetu Województwa.

(akta kontroli str.1326, 1372-1373, 1378)

2. Samorząd Województwa Łódzkiego, od dnia 1 stycznia 2022 r. do 31 maja 2022 r., wbrew obowiązkowi określone art. 68 ust. 3 nie zapewnił jednostkom podległym nieposiadającym osobowości prawnej tj. Zespołowi Parków krajobrazowych Województwa Łódzkiego oraz Wojewódzkiemu Biuru Geodezji, wymaganego 10 % udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym przy wykonywaniu przez te podmioty zadań publicznych. Jednostki te dysponowały odpowiednio 14 i 12 pojazdami samochodowymi napędzanymi silnikami spalinowymi innymi niż zasilane gazem ziemnym.

(akta kontroli str. 1398)

Z przedłożonego przez Marszałka Województwa do udzielonych wyjaśnień zestawienia tabelarycznego wynikało m.in., że zarówno Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego jak i Wojewódzkie Biuro Geodezji nie

wykorzystywało do realizacji zadań publicznych pojazdów elektrycznych oraz napędzanych gazem ziemnym.

(akta kontroli str. 1387)

Marszałek Województwa wyjaśnił m.in., że z ustawy o elektromobilności nie wynika wprost, że wszystkie jednostki organizacyjne województwa mają zapewnić udział 10% pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem. Wobec braku takiego nakazu wynikającego z ustawy, również samorząd województwa nie posiada podstawy prawnej do nakazywania takiego udziału pojazdów elektrycznych na te jednostki organizacyjne ani do egzekwowania takiego nakazu.

Ewentualne działania w zakresie doposażenia tych jednostek, poprzez sfinansowanie zakupu takich pojazdów z budżetu samorządu województwa, nie były podejmowane ze względu na panującą pandemię oraz związane z tym działania województwa, które miały charakter priorytetowy.

(akta kontroli str.1379-1382, 1384-1385)

Marszałek Województwa wyjaśnił również, że wykonywanie zadań publicznych przez jednostki podległe, w tym jednostki budżetowe, nie odbywa się na podstawie odrębnego „zlecenia”. Jednostki posiadające osobowość prawną wykonują zadania na podstawie ustaw, które konstytuują zasady ich tworzenia i określają podstawy ich działania. Jednostki budżetowe działają co do zasady na podstawie statutów, które to statuty określają ich przedmiot działalności. W tej sytuacji pytanie o wskazanie zadań publicznych i jednostek podległych, którym zostały zlecone, jest na tyle nieprecyzyjne, że trudno na nie udzielić odpowiedzi.

(akta kontroli str.1394)

3. W latach 2018-2022 Samorząd Województwa wbrew obowiązkowi określone w art. 38 ustawy o elektromobilności nie przekazał ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu rocznych informacji o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie użytkowanych pojazdów.

Marszałek Województwa Łódzkiego wyjaśnił m.in., że informacja nie została złożona, ponieważ miała dotyczyć liczby i udziału procentowego pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych. Skoro brak było takich samochodów we flocie, brak było informacji, którą można było przekazać. Marszałek Województwa dodał, że w piśmie ministerstwa również nie wskazano jednoznacznie, kiedy po raz pierwszy taka informacja powinna być złożona. Dopiero informacja za 2022 r. będzie zawierała dane dotyczące udziału procentowego ww. pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym. Nadto Marszałek Województwa dodał, że informację ma złożyć jednostka samorządu terytorialnego, Marszałek Województwa nie jest wskazany w art. 38 ustawy o elektromobilności.

Marszałek Województwa Łódzkiego wyjaśnił również, że zgodnie z art. 73 ustawy o elektromobilności, informację, o której mowa w art. 38, podmioty obowiązane do jej przekazania, po raz pierwszy przekazują ministrowi właściwemu do spraw energii w terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Przepis art. 73 ustawy o elektromobilności nakłada obowiązek informacyjny na podmioty wymienione w art. 34-36 tej samej ustawy, obowiązek ten został nałożony od wejścia w życie ustawy. Przepis ten stanowi, że jednostki wymienione w art. 34-36 mają przekazywać informacje o liczbie

i udziale procentowym pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym. Przy czym przepisy art. 34-36 zgodnie z art. 86 tej ustawy wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r. Zatem art. 38 odsyła do przepisu, który obecnie nie obowiązuje.

(akta kontroli str.1372-1373, 1375-1376)

Najwyższa Izba Kontroli nie podziela powyższych wyjaśnień. Konieczność zapewnienia odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych nakładała na j.s.t. obowiązek zaplanowania i zrealizowania wydatków niezbędnych do zapewnienia realizacji tego obowiązku. NIK wskazuje przy tym, że Województwo Łódzkie na podstawie umowy nr 54/AS/2020 zawartej w dniu 22 grudnia 2020 r. dokonało zakupu fabrycznie nowego samochodu Nissan Leaf Acenta 40 kWh (3,6 kW Charger), właśnie w celu zapewnienia realizacji wymogu z art. 68 ust. 2 ustawy.

NIK wskazuje ponadto, że przepis art. 38 ustawy o elektromobilności nakłada na naczelne i centralne organy administracji państwowej oraz jednostki samorządu terytorialnego obowiązane do realizacji przepisów z art. 34-36 ustawy o elektromobilności obowiązek przekazywania ministrowi do dnia 31 stycznia każdego roku, informacji o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów, według stanu na 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji.

Taka informacja, zgodnie z art. 73 ustawy o elektromobilności, po raz pierwszy winna zostać przekazana właściwemu ministrowi w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy (22.02.2018 r.), tj. do dnia 22 maja 2018 r.

Należy wskazać, iż niezależnie od podniesionej przez Marszałka argumentacji oraz terminu wejścia w życie art. 35 ustawy o elektromobilności, woła ustawodawcy, co znalazło również potwierdzenia w działaniach właściwego ministra, było nałożenie na podmioty, o których mowa w art. 34-36 obowiązku złożenia ww. informacji w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

W art. 38 wprowadzono zmianę, która polega na przesunięciu terminu wejścia w życie art. 35 (którego wejście w życie zostało odroczone w czasie do dnia 1 stycznia 2025 r.) jednakże jedynie w zakresie określenia (definicji) jednostki, na której ciąży ten obowiązek. Ww. treść została zamieszczona w uchwalonej wersji przepisów ustawy i w związku z tym nie powinno budzić wątpliwości, przepis art. 35 ustawy ma zastosowanie do ustalenia adresatów obowiązków określonych w art. 38 ustawy, pomimo iż nie wszedł jeszcze w życie.

Dla realizacji ww. obowiązku nie ma przy tym żadnego znaczenia, w jakiej dacie po stronie jednostki samorządu terytorialnego powstał obowiązek zapewnienia odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów (art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności) i czy przed datą wskazaną w tym przepisie (1 stycznia 2022 r.) jednostki samorządu terytorialnego posiadały takie pojazdy. Nawet jeśli jednostki samorządu terytorialnego nie posiadała takich pojazdów, nie zwalniało jej to w żadnej mierze z realizacji obowiązku sprawozdawczego określonego w art. 38 w zw. z art. 73 ustawy.

OCENA CZĄSTKOWA

Urząd czynił starania w celu zapewnienia wymaganej floty samochodów elektrycznych, m.in. zaplanował środki na zakup jednego elektrycznego samochodu osobowego, który zakupiono w 2020 r., dodatkowo dwa użytkował na podstawie umowy użyczenia od 1 czerwca 2022 r. Jednak w okresie od 1 stycznia do 31 maja 2022 r. nie zapewnił wymaganego udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych w obsługującym ją urzędzie oraz udziału

pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym przy wykonywaniu zadań publicznych w dwóch jednostkach podległych samorządowi województwa łódzkiego. Ponadto, Samorząd Województwa nie przekazał ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu informacji o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w poszczególnych flotach pojazdów. W ogłoszonych w 2022 r. postępowaniach o udzielenie zamówień publicznych, Urząd wskazywał na konieczność wykonania zamówienia przez podmioty, które zadeklarowały, że przy wykonywaniu zamówienia zapewnią co najmniej 10 proc. udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie.

IV. Uwagi

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, zwraca uwagę na konieczność przekazywania ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu rocznych informacji o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych, według stanu na 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji.

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,14.....października 2022 r.

Kontroler
Marcin Kuzan
główny specjalista kontroli
państwowej

Marcin Kuzan

podpis

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

Piotr Walczak

podpis

N. Jellon 14.10.2022