



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.410.012.01.2022

Pan Andrzej Buła
Marszałek Województwa Opolskiego
Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego
ul. Piastowska 14, 45-082 Opole

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Opolu
ul. Krakowska 28, 45-075 Opole
T +48 77 449 70 00, F +48 77 449 70 44
lop@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego w Opolu, ul. Piastowska 14, 45-082 Opole ¹
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Buła, Marszałek Województwa Opolskiego, od 12 listopada 2013 r. ²
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Zapewnienie właściwego wsparcia finansowego przedsięwzięć z zakresu elektromobilności 2. Prawdopodobność realizacji obowiązków w zakresie elektromobilności
Okres objęty kontrolą	Lata 2018-2022 (I połowa), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie, dotyczących zakresu kontroli
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ³
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu
Kontroler	Przemysław Sparczyński, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/67/2022 z 9 czerwca 2022 r.

(akta kontroli str. 1)

¹ Dalej: UMWO lub Urząd.

² Dalej: Marszałek.

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

II. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia podejmowane w Urzędzie w okresie objętym kontrolą działania polegające na zapewnieniu właściwego wsparcia finansowego przedsięwzięć z zakresu elektromobilności oraz realizacji obowiązków kontrolowanej jednostki w tym zakresie.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Zarząd Województwa Opolskiego, jako Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Opolskiego 2014-2020⁵, zapewnił właściwe wsparcie finansowe przedsięwzięć z zakresu elektromobilności, poprzez ogłoszenie w ramach Osi priorytetowej III *Gospodarka niskoemisyjna* dwóch naborów wniosków o dofinansowanie projektów. W całym okresie objętym kontrolą, w ramach tych konkursów, nie zostały zgłoszone do dofinansowania projekty związane z elektromobilnością, z wyjątkiem jednego wniosku Gminy Nysa, który został wycofany w trakcie procedury konkursowej. Województwo wypłacało również dofinansowanie do takich zadań w ramach wcześniej złożonych wniosków.

W kontrolowanej jednostce oszacowano a następnie ujęto w uchwałach dotyczących budżetu Województwa Opolskiego środki finansowe w wysokości umożliwiającej realizację obligatoryjnych zadań w zakresie elektromobilności, w tym w szczególności w zakresie zakupu pojazdów w 100% elektrycznych na potrzeby UMWO. Od 1 stycznia 2022 r. osiągnięto również wskaźnik, co najmniej 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów samochodowych użytkowanych w Urzędzie, o którym mowa w art. 68 ust. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁶. Samorząd województwa opolskiego⁷ realizował zadania publiczne, o których mowa w art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa⁸ z zachowaniem niezbędnego udziału pojazdów elektrycznych.

Zakupu pojazdów elektrycznych dokonywano zgodnie z przepisami dotyczącymi zamówień publicznych. W całym okresie objętym kontrolą dochowano również wymogu wynikającego z art. 38 uoe, dotyczącego przekazywania właściwym ministrom informacji o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych. Stwierdzona w trakcie kontroli nieprawidłowość polegająca na nieterminowym przekazaniu tej informacji za 2020 r. pozostaje bez wpływu na ocenę kontrolowanej działalności.

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

⁵ Dalej: RPO WO 2014-2020.

⁶ Dz. U. z 2022 r. poz. 1083, ze zm., dalej: ustawa o elektromobilności lub uoe.

⁷ Tj. UMWO oraz samorządowe jednostki organizacyjne utworzone przez Województwo Opolskie, nieposiadające osobowości prawnej.

⁸ Dz. U. z 2022 r. poz. 547, ze zm.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Zapewnienie właściwego wsparcia finansowego przedsięwzięć z zakresu elektromobilności

1.1 Wybór projektów do dofinansowania

Opis stanu faktycznego

1. W okresie objętym kontrolą przewidziano dofinansowanie przedsięwzięć służących rozwojowi elektromobilności, w tym w ramach niskoemisyjnego transportu miejskiego. Zarząd Województwa Opolskiego, jako Instytucja Zarządzająca RPO WO 2014-2020, ogłosił w ramach Osi priorytetowej III *Gospodarka niskoemisyjna* dwa nabory wniosków o dofinansowanie projektów określonych dla poddziałania 3.1.1 *Strategie niskoemisyjne w miastach subregionalnych*, tj. dla: Subregionu Południowego ogłoszenie konkursu nastąpiło 12 października 2018 r., a dla Subregionu Brzeskiego – 23 stycznia 2019 r.

O dofinansowanie projektów w ramach przewidzianych konkursów mogły ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki organizacyjne oraz przedsiębiorcy. Przedmiotem konkursów były typy projektów, w których przewidziano m.in.: 1/ budowę lub przebudowę infrastruktury transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrum miast, 2/ zakup niskoemisyjnego lub bezemisyjnego taboru dla transportu publicznego (autobusy i busy) zasilanego paliwem alternatywnym, 3/ wyposażenie taboru autobusowego dla transportu publicznego w system redukcji emisji, 4/ rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, 5/ infrastruktura służąca obsłudze pasażerów zapewniająca m.in. Interaktywną informację pasażerską, 6/ infrastruktura dla ruchu rowerowego i pieszego, 7/ system pomiaru i informowania o poziomach zanieczyszczeń jakości powietrza.

(akta kontroli str. 8-11, 122)

Kwota alokacji dla poddziałania 3.1.1 w latach 2014-2020 wyniosła 178 578,9 tys. zł, Wartość dofinansowania narastająco według umów zawartych do 30 czerwca 2022 r. wyniosła 48 240,5 tys. zł. Według stanu na koniec roku 2017 i 2018 wyniosła ona 47 540,5 tys. zł, a roku 2019 i 2020 – 48 240,5 tys. zł.

Wartość dofinansowania narastająco wypłaconego beneficjentom wyniosła odpowiednio 298,4 tys. zł według stanu na 31 grudnia 2017 r., 15 170,4 tys. zł (na 31 grudnia 2018 r.), 24 326,8 tys. zł (na 31 grudnia 2019 r.), 40 728 tys. zł (na 31 grudnia 2020 r.), 48 209,7 tys. zł (na 31 grudnia 2021 r.) oraz 43 836 tys. zł¹⁰ na 30 czerwca 2022 r.

W ogłoszonych w okresie objętym kontrolą konkursach złożono łącznie trzy wnioski o dofinansowanie (dwa w 2018 r. i jeden w 2019 r.) obejmujących projekty o wartości 23 220 tys. zł, tj. 20 665,7 tys. zł w 2018 r. oraz 2 554,3 tys. zł w 2019 r. W wyniku przeprowadzonych postępowań konkursowych zawarto dwie umowy, po jednej w każdym z ww. lat.

Wnioskowana kwota do dofinansowania, objętych ww. umowami wyniosła łącznie 13 023,1 tys. zł (11 513,5 tys. zł w 2018 r. oraz 1 509,6 tys. zł w 2019 r.), a wartość tych projektów 20 188,1 tys. zł (18 145,4 tys. zł w 2018 r. oraz 2 042,7 tys. zł w 2019 r.). Kwota dofinansowania przewidziana w tych umowach wyniosła łącznie 9 355,9 tys. zł (7 846,3 tys. zł w 2018 r. oraz 1 509,6 tys. zł w 2019 r.).

⁹ 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.

¹⁰ Zmniejszona wartość dofinansowania wynikała z konieczności zwrotu części środków przez jednego z beneficjentów.

Żaden z ww. projektów nie przewidywał zakupu zeroemisyjnego taboru wykorzystywanego w transporcie miejskim.

(akta kontroli str. 24-27, 120, 123, 128, 132)

2. W odpowiedzi na ogłoszenie z 12 października 2018 r. o naborze wniosków o dofinansowanie projektów w ramach poddziałania 3.1.1 *Strategii niskoemisyjne w miastach subregionalnych dla Subregionu Południe*, wpłynęły dwa wnioski o dofinansowanie projektów pt.: 1/ *Wdrożenie kompleksowej Strategii Niskoemisyjnej w Subregionie Południowym Gminy Głucholazy*, całkowita wartość projektu wynosiła 13 703,3 tys. zł, a wnioskowana kwota dofinansowania 5 735,4 tys. zł, wniosek nie przewidywał zakupu zeroemisyjnego taboru dla komunikacji publicznej, 2/ *Kompleksowe działania w celu integracji i zwiększenia efektywności transportu publicznego w Gminie Nysa*, całkowita wartość projektu wynosiła 6 962,5 tys. zł, a wnioskowana kwota dofinansowania 5 778,1 tys. zł; w zakresie rzeczowo-finansowym przewidziano do realizacji w tym projekcie m.in. zadanie polegające na zakupie 2 szt. bezemisyjnych autobusów elektrycznych wraz z ładowarkami (wydatek 4 551 tys. zł, dofinansowanie 3 776,9 tys. zł) a termin realizacji zadania określono od I kwartału 2020 r. do I kwartału 2021 r.

W wyniku przeprowadzonej procedury konkursowej oba wnioski przeszły pozytywnie ocenę formalną i zostały skierowane do oceny merytorycznej. Ogłoszenie o zakończeniu oceny formalnej i zakwalifikowaniu projektów do oceny merytorycznej zostało zamieszczone 1 marca 2019 r. na stronie internetowej RPO WO 2014-2020. Burmistrz Nysy pismem z 11 marca 2019 r. poprosił o wycofanie ww. wniosku o dofinansowanie z dalszej procedury konkursowej. Jako przyczynę rezygnacji Burmistrz wskazał na długofalowe cele rozwoju Subregionu Południowego oraz poczynione ustalenia w zakresie zrównoważonego rozwoju tego obszaru funkcjonalnego.

(akta kontroli str. 128, 149, 178, 237, 278, 349)

1.2 Monitoring i kontrola realizacji projektów

Opis stanu faktycznego

Ze względu na brak realizacji projektów bezpośrednio związanych z zakupem bezemisyjnego taboru dla komunikacji publicznej w całym okresie objętym kontrolą, nie zachodziły przesłanki do monitorowania postępu wdrażania takich projektów oraz ich kontroli.

Stwierdzone nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania Instytucji Zarządzającej w szczególności w zakresie zapewnienia wsparcia finansowego przedsięwzięć z zakresu elektromobilności.

OBSZAR

2. Prawidłowość realizacji obowiązków w zakresie elektromobilności

2.1 Zapewnienie środków finansowych na realizację zadań z zakresu elektromobilności

Opis stanu faktycznego

1.1. W latach 2018-2022 (I połowa) w Urzędzie oszacowano i zaplanowano w uchwałach dotyczących budżetu Województwa Opolskiego¹¹ środki finansowe w wysokości umożliwiającej realizację obowiązkowych zadań w zakresie

¹¹ Uchwały Zarządu Województwa nr 17/2019 z 7 stycznia 2019 r., 4073/2021 z 11 stycznia 2021 r. oraz 6296/2022 z 5 stycznia 2022 r.

elektromobilności, w tym w szczególności w zakresie zakupu pojazdów w 100% elektrycznych na potrzeby UMWO, w kwotach wynoszących odpowiednio 155,1 tys. zł (w 2018 r.); 157,7 tys. zł (w 2019 r.), 178 tys. zł (w 2021 r.) oraz 330 tys. zł (w 2022 r.).

(akta kontroli str. 17, 46-64)

1.2. W sprawie pozyskiwania dofinansowania ze źródeł zewnętrznych Marszałek wyjaśnił, że *Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego w latach 2018-2022 (I połowa) nie występował o dofinansowanie zadań z zakresu elektromobilności do żadnej instytucji zewnętrznej.*

(akta kontroli str. 44)

1.3. Na podstawie przedstawionych do kontroli dowodów księgowych¹² ustalono, że Urząd wykonał plan wydatków w zakresie elektromobilności w szczególności poprzez realizację umów na dostawę nowych samochodów osobowych o napędzie 100% elektrycznym na potrzeby UMWO, odpowiednio w kwotach 150 tys. zł w 2019 r. oraz 176,6 tys. zł w 2021 r. Zaplanowana w budżecie samorządu województwa na 2022 r. kwota 330 tys. zł przeznaczona na dostawę dwóch fabrycznie nowych samochodów osobowych o napędzie elektrycznym, zostanie wydatkowana po zakończeniu realizacji udzielonego zamówienia i dostawie pojazdów w terminie 210 dni od podpisania umowy, tj. od 31 maja 2022 r.

(akta kontroli str. 31, 67-73, 397)

2.2 Realizacja zadań określonych w ustawie o elektromobilności

Opis stanu
faktycznego

2. W latach 2018-2022 (I połowa)¹³ flota obsługująca Urząd liczyła od 14 do 21 pojazdów samochodowych¹⁴, w tym od 1 grudnia 2021 r. dwa były pojazdami elektrycznymi. Tym samym od 1 stycznia 2022 r. w Urzędzie osiągnięto wskaźnik, co najmniej 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów samochodowych, o którym mowa w art. 68 ust. 2 ustawy o elektromobilności.

(akta kontroli str. 16, 65-66, 74-90)

3. W kontrolowanej jednostce przeprowadzono łącznie cztery postępowania przetargowe¹⁵: dwa w 2019 r. i po jednym w latach 2021-2022, których przedmiotem była dostawa fabrycznie nowego samochodu osobowego o napędzie elektrycznym na potrzeby UMWO. W wyniku przeprowadzonych postępowań w grudniu 2019 r. oraz w listopadzie 2021 r., zakupiono po jednym aucie elektrycznym. Ponadto wyniku zakończonego 31 maja 2022 r. postępowania przetargowego zakupiono kolejne dwa auta elektryczne z terminem dostawy wyznaczonym na 210 dni od daty zawarcia umowy.

(akta kontroli str. 33)

Kontrolą objęto dwa najwyższe kwotowo zamówienia publiczne udzielone w trybie przetargu podstawowego: 1/ DOA-X.272.18.2021 – dostawa dwóch fabrycznie nowych samochodów osobowych na potrzeby UMWO, część nr 2: dostawa fabrycznie nowego samochodu osobowego o napędzie elektrycznym (cena brutto zamówienia wyniosła 176,6 tys. zł) oraz 2/ DOA-ZP.272.4.2022 – dostawa fabrycznie nowych samochodów osobowych na potrzeby UMWO, część nr 2: dostawa dwóch fabrycznie nowych samochodów osobowych o napędzie elektrycznym (317 064,48 zł). W wyniku przeprowadzonego badania ustalono, że:

¹² W szczególności faktur VAT, wyciągów bankowych oraz kart środków trwałych.

¹³ Według stanu na 1 stycznia lat 2019-2022 r. oraz na 30 czerwca 2022 r.

¹⁴ Odpowiednio wg stanu na 1 stycznia: 2018 r. (14 szt.), 1 stycznia 2019 r. (17 szt.), 1 stycznia 2020 r. (19 szt. w tym jeden elektryczny), 1 stycznia 2021 r. (21 szt. w tym jeden elektryczny), 1 stycznia oraz 30 czerwca 2022 r. (po 19 szt. w tym dwa elektryczne).

¹⁵ Trzy postępowania w trybie podstawowym oraz jedno w trybie z wolnej ręki.

Ad. 1/ Zamówienia udzielono w trybie podstawowym bez możliwości negocjacji, na podstawie art. 275 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych¹⁶. Zamawiający ustalił szacunkową wartość części nr 2 tego zamówienia na kwotę 138 983,74 zł netto, co stanowiło równowartość 32 549,54 euro. Ustalenia szacunkowej wartości zamówienia dokonano 16 września 2021 r., w oparciu o przeprowadzenie rozeznania rynku. Zarząd Województwa na podstawie zarządzenia nr 5622/2021 z 4 października 2021 r. powołał komisję przetargową, a wszyscy zobowiązani członkowie komisji złożyli oświadczenia określone w art. 56 ust. 4 ustawy Pzp. Ogłoszenie o zamówieniu zostało zamieszczone w Biuletynie Zamówień Publicznych¹⁷ 13 października 2021 r. pod nr 2021/BZP 00230913/01¹⁸. Specyfikacja Warunków Zamówienia¹⁹ została udostępniona na stronie internetowej prowadzonego postępowania w okresie od 13 października 2021 r. do 12 listopada 2021 r., a termin do składania ofert wyznaczono na 12 listopada 2021 r. do godz. 9. W wyznaczonym terminie oferty złożyło dwóch przedsiębiorców, z których najkorzystniejszą złożył przedsiębiorca Max Usługa Mariusz Stefanowicz spółka jawna z Olsztyna za kwotę 176 600 zł, cena zawarta w drugiej ofercie wynosiła 177 612 zł. Zawiadomienie o wyborze najkorzystniejszej oferty zostało przesłane 17 listopada 2021 r. oraz zamieszczone na stronie zamawiającego. Ogłoszenie o wyniku postępowania zostało 17 grudnia 2021 r. zamieszczone w BZP (2021/BZP 00321510/01).

Ad. 2/ Zamówienia udzielono w trybie podstawowym bez możliwości negocjacji, na podstawie art. 275 pkt 1 ustawy Pzp. Zamawiający ustalił szacunkową wartość części nr 2 zamówienia na kwotę 272 602 zł netto, co stanowiło równowartość 61 209,36 euro. Ustalenia szacunkowej wartości zamówienia dokonano 1 lutego 2022 r., w oparciu o przeprowadzenie rozeznania rynku. Zarząd Województwa na podstawie zarządzenia nr 6550/2022 z 28 lutego 2022 r., powołał komisję przetargową, a wszyscy zobowiązani członkowie komisji złożyli oświadczenia określone w art. 56 ust. 4 ustawy Pzp. Ogłoszenie o zamówieniu zostało zamieszczone w BZP 14 marca 2022 r. pod nr 2022/BZP 00084346/01²⁰. SIWZ została udostępniona na stronie internetowej prowadzonego postępowania w okresie od 14 marca 2022 r. do 31 maja 2022 r., a termin do składania ofert wyznaczono na 28 marca 2022 r. do godz. 9. W wyznaczonym terminie oferty złożyło trzech przedsiębiorców, najtańsze oferty złożyło dwóch przedsiębiorców, a cena oferowanego przedmiotu zamówienia opiewała na tę samą kwotę 324 474 zł, cena zawarta w trzeciej ofercie wynosiła 329 800 zł. Zamawiający w trybie art. 248 ust. 3 pzp wezwał dwóch wykonawców do złożenia w terminie do 19 kwietnia 2022 r. ofert dodatkowych zawierających nową cenę. W wyniku złożenia ofert dodatkowych, najkorzystniejszą ofertę złożył przedsiębiorca DELIK spółka jawna, cena ofertowa wynosiła 317 064,48 zł, cena ofertowa drugiej oferty wynosiła 322 948,80 zł. Zawiadomienie o wyborze najkorzystniejszej oferty zostało przesłane 12 maja 2022 r. oraz zamieszczone na stronie zamawiającego. Ogłoszenie o wyniku postępowania zostało 7 czerwca 2022 r. zamieszczone w BZP (2022/BZP 00197108/01).

(akta kontroli str. 378-439)

4. Marszałek w okresie od 2 sierpnia do 31 grudnia 2021 r. udzielił jednego zamówienia publicznego na zakup pojazdów elektrycznych. Jednakże wartość tego zamówienia była mniejsza od progów unijnych określonych w przepisach ustawy

¹⁶ Dz. U. z 2022 r. poz. 1710, ze zm., dalej: ustawa Pzp.

¹⁷ Dalej: BZP.

¹⁸ Zmieniane odpowiednio 22 października 2021 r. (2021/BZP 00242772/01) oraz 27 października 2021 r. (2021/BZP 00248443/01 oraz 2021/BZP 00248581/01).

¹⁹ Dalej: SIWZ.

²⁰ Zmieniane 17 marca 2022 r. (2022/BZP 00089763/01).

Prawo zamówień publicznych. W związku z powyższym nie zachodziły przesłanki określone w art. 68b i w art. 68c ustawy o elektromobilności, zobowiązujące Marszałka do sporządzenia i przekazania ministrowi właściwemu do spraw transportu informacji o liczbie i kategoriach pojazdów objętych takimi zamówieniami. Ponadto, w odniesieniu do obowiązku wynikającego z art. 68c uoe, Marszałek wyjaśnił, że: *Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego nie realizował w latach 2018-2022 (I połowa) żadnych postępowań objętych zapisami art. 68b ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, stąd nie było konieczności informowania Ministra Infrastruktury zgodnie z art. 68c ww. ustawy.*

(akta kontroli str. 44)

5. Na podstawie przedstawionych do kontroli dokumentów ustalono, że samorząd województwa opolskiego²¹ przy wykonywaniu zadań publicznych określonych w art. 14 ust. 1 ustawy o samorządzie województwa od 1 stycznia 2022 r. wykonywał je z zachowaniem wymogu zapewnienia 10% udziału samochodów elektrycznych w posiadanej flocie pojazdów samochodowych, gdyż na 33 pojazdy, wchodzące w skład ww. floty, trzy z nich były pojazdami elektrycznymi. Ustalono, że według stanu na 1 stycznia 2022 r. dwie jednostki organizacyjne samorządu województwa opolskiego nieposiadające osobowości prawnej²² posiadały w swojej flocie po siedem pojazdów samochodowych, z czego RZPWE w Opolu dysponował również pojazdem elektrycznym²³.

Na podstawie rejestru udzielonych zamówień publicznych ustalono, że od 1 stycznia 2022 r. do 30 czerwca 2022 r. w związku z realizacją zadań publicznych, Urząd zlecił wykonanie dwóch zadań: 1/ Opracowanie graficzne, korekta językowa, redakcja techniczna, skład komputerowy, przygotowanie do druku, druk i dostawa publikacji – Przewodnika Rowerowego oraz ulotki (ogłoszenie nr 2022/BZP 00192930/01) oraz 2/ Przeprowadzenie I kampanii informacyjno-promocyjnej dotyczącej efektów wdrażania projektów, przedsięwzięć i wydarzeń realizowanych przez Samorząd Województwa Opolskiego w 2022 (2022/S 070-185339). Kontrolą objęto ww. zamówienia pod względem zlecenia realizacji tych zadań z udziałem 10% elektrycznych pojazdów samochodowych i/lub napędzanych gazem ziemnym. W wyniku kontroli zapisów ogłoszeń o zamówieniach, SIWZ oraz umów, ustalono, że przedmiot obu zamówień publicznych nie wymagał udziału pojazdów jako koniecznych do ich realizacji.

(akta kontroli str. 40-41, 440-445, 468-471, 487-503, 505, 507)

W kwietniu 2022 r. do Urzędu wpłynęło pismo z Ministerstwa Klimatu i Środowiska z prośbą o informację, w jakim zakresie w Urzędzie realizowany był obowiązek określony w art. 68 ust. 3 uoe oraz o ewentualnych trudnościach wynikających z realizacji ww. obowiązku. Pismem nr DOA-ADM.2630.7.2022.IS z 27 kwietnia 2022 r. Marszałek udzielił odpowiedzi, w której poinformował m.in., że 1/ od 1 stycznia 2022 r. Urząd osiągnął 10% udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, 2 / w związku z art. 76 ust. 2 uoe z dniem 31 grudnia 2022 r. wygaśnie jedna umowa na świadczenie usług transportu osób na potrzeby

²¹ Na podstawie Statutu Zespołu Opolskich Parków Krajobrazowych, ustalono, że jednostka ta wykonywała zadania publiczne związane z ochroną środowiska, a utworzona została m.in. do zachowania i ochrony cennych zasobów przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych występujących na terenie parków krajobrazowych. Natomiast do zadań Departamentu Ochrony Środowiska Urzędu należało m.in.: prowadzenie spraw z zakresu: ustawy Prawo ochrony środowiska (...), prowadzenie spraw będących w kompetencji Sejmiku i Zarządu wynikających z ustawy o ochronie przyrody dotyczących parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu, wykonywanie nadzoru wobec Zespołu Opolskich Parków Krajobrazowych. Tym samym ww. zadania samorządu województwa z zakresu ochrony środowiska (art. 14 ust. 1 pkt 8 ustawy o samorządzie województwa) wykonywane były zarówno w Zespole, jak i Urzędzie.

²² Zespół Opolskich Parków Krajobrazowych oraz Regionalny Zespół Placówek Wsparcia Edukacji w Opolu, dalej RZPWE w Opolu.

²³ Skoda ENYAQ nr inwentarzowy: ST/218/2021.

Urzędu oraz 3/ wszystkie zamówienia publiczne województwa opolskiego będą uwzględniały zapisy zgodne z art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności. W piśmie sformułowano również pięć pytań w zakresie sposobu interpretacji przepisów ww. ustawy.

(akta kontroli str. 470-475)

6. Realizując obowiązek wynikający z art. 38 uoe, Urząd w latach 2018-2022 corocznie przekazywał właściwym ministrom²⁴ informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym²⁵. W wyniku kontroli ustalono, że sprawozdania za lata: 2017, 2018, 2019 i 2021 przekazano w terminie wynikającym z regulacji przepisu art. 38 oraz art. 73 uoe, tj. do 28 maja 2018 r. oraz do 31 stycznia w latach 2019, 2020 i 2022. Sprawozdanie wg stanu na 31 grudnia 2020 r. przekazano natomiast po terminie wynikającym z art. 38 uoe, co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. Dane wykazywane w sprawozdaniach odpowiadały stanowi pojazdów elektrycznych jakim dysponował w tym okresie Urząd oraz jednostki organizacyjne Samorządu Województwa.

(akta kontroli str. 96, 446-460)

7. W sprawie trudności związanych z prawidłową realizacją zapisów ustawy o elektromobilności, Dyrektor Departamentu Organizacyjno-Administracyjnego kontrolowanej jednostki wyjaśnił, że: *ustawa o elektromobilności (...) nałożyła obowiązek posiadania w urzędzie obsługującym daną jednostkę samorządu terytorialnego minimum 10% floty samochodowej napędzanej silnikiem elektrycznym lub zasilanym gazem ziemnym od 1 stycznia 2022 r. oraz 30% od 1 stycznia 2025 r., ale też wykonywanie, zlecenie i powierzanie zadań publicznych samorządu województwa podmiotom, których co najmniej 10% (a od 1 stycznia 2025 r. – 30%) floty stanowią pojazdy elektryczne lub napędzane gazem ziemnym. Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego na chwilę obecną spełnia wymogi ww. udziału. W kwestii trudności w realizacji postanowień ustawy o elektromobilności oraz oczekiwanych zmian w jej zakresie, Dyrektor Departamentu Organizacyjno-Administracyjnego wyjaśnił, że: 1/ Osiągnięcie odpowiednich poziomów pojazdów elektrycznych (...) generuje konieczność zwiększonych nakładów finansowych na ten cel, 2/ Przy obecnej sytuacji na rynku energetycznym koszt eksploatacji zakupionych samochodów elektrycznych do 1 stycznia 2023 r. wzrośnie o około 300% Taki wzrost cen energii może spowodować to, że zakupione samochody będą stały w garażu, ponieważ Urząd nie będzie mógł sobie pozwolić na ich regularne ładowanie (...) Do końca roku 2024 r. Województwo będzie musiało dokonać zakupu kolejnych minimum 2 pojazdów elektrycznych (...) w świetle powyższego, zasadnym jest w obecnej sytuacji geopolitycznej przesunięcie terminu obowiązywania wymogów art. 35 oraz art. 68 uoe o minimum 2 lata, 3/ Ograniczona dyspozycyjność floty samochodów elektrycznych (...) przy słabo rozwiniętej na chwilę obecną infrastrukturze stacji szybkiego ładowania takich pojazdów, podróżowanie samochodem elektrycznym po Polsce jest bardzo niekomfortowe, 4/ Kolejnym problemem (...) jest realizacja obowiązków wynikających z art. 68 uoe. Zapewnienie odpowiednich udziałów pojazdów elektrycznych (...) generuje liczne komplikacje i trudności. Dostawcy oraz wykonawcy startujący w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego widząc wymogi z zakresu elektromobilności rezygnują ze składania ofert lub znacznie podwyższają ich wartość. (...) Dyskusyjną sprawą jest również to, jak rozróżnić czynności pomocnicze od zadania głównego będącego realizacją zadania*

²⁴ Ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu.

²⁵ Dz. U. z 2022 r. poz. 988, ze zm.

publicznego województwa i przy których czynnościach udział pojazdów elektrycznych jest obowiązkowy, 5/ ustalenie odpowiedniego udziału procentowego pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym (...) dotyczy każdorazowego zlecenia realizacji zadania publicznego w procedurze zamówień publicznych i dla każdego takiego zlecenia oddzielnie określany winien być odpowiedni procentowy udział. Natomiast zapis art. 68 ust. 3 uoe, mówiący o łącznym udziale pojazdów elektrycznych we flocie podmiotów, którym jst zleca lub powierza wykonanie zadań publicznych województwa nie jest możliwe do przewidzenia przed zrealizowaniem zamówień, bowiem to Wykonawcy zamówień w ramach realizacji umów korzystają z niezbędnej liczby pojazdów, a liczba ta może być zmienna w trakcie realizacji zamówienia. Nie wydaje się być zatem zasadnym rozliczanie procentowego udziału pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym w skali całego jst.

(akta kontroli str. 467-468)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Urząd nieterminowo przekazał ministrowi właściwemu do spraw energii informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych wg stanu na 31 grudnia 2020 r. Zgodnie z art. 38 ustawy o elektromobilności, podmioty, o których mowa w art. 34-36 tej ustawy, do 31 stycznia każdego roku przekazują ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu informację o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w użytkowanej flocie pojazdów samochodowych, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji. Ww. informacja została przekazana 1 czerwca 2021 r.

Główny specjalista wyjaśnił m.in., że *nieterminowe przekazanie sprawozdania nastąpiło z uwagi na kilkumiesięczną nieobecność osoby odpowiedzialnej za transport i realizację jej zadań przez osobę zatrudnioną na zastępstwo, która przeoczyła termin jego sporządzenia.*

(akta kontroli str. 460)

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania Marszałka w latach objętych kontrolą, w szczególności dotyczące zapewnienia środków finansowych w wysokości umożliwiającej realizację zadań z zakresu elektromobilności, zapewnienia wymaganego udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów Urzędu oraz zgodnego z zasadami zamówień publicznych wyboru dostawców samochodów elektrycznych. Stwierdzona nieprawidłowość w zakresie terminu przekazania informacji o liczbie i udziale procentowym pojazdów elektrycznych pozostaje bez wpływu na ocenę cząstkową.

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 Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.
- Wnioski 1. Podjęcie działań mających na celu zwiększenie nadzoru nad realizacją zadań informacyjnych wynikających z ustawy o elektromobilności.

2. Zapewnienie przeszkolenia osób zatrudnionych na zastępstwo, realizujących zadania objęte niniejszą kontrolą, w zakresie przepisów ustawy o elektromobilności.

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 Opolu. 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
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych 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.

Opole, 13 października 2022 r.

Kontroler
Przemysław Sparczyński
Główny specjalista kontroli
państwowej


.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu
Dyrektor


.....
podpis
Irena Zyman

