

**Ostateczna informacja pokontrolna
do kontroli projektu realizowanego w ramach
Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020**

1. Informacje ogólne.

Numer umowy o dofinansowanie	POPW.02.01.00-18-0001/16-00
Nazwa beneficjenta	Gmina Miasto Rzeszów
Tytuł projektu	<i>Rozwój systemu transportu publicznego w Rzeszowie</i>
Data kontroli	17.02 – 13.03.2020 r.
Rodzaj kontroli	<input type="checkbox"/> w trakcie realizacji projektu <input checked="" type="checkbox"/> po złożeniu wniosku o płatność końcową <input type="checkbox"/> krzyżowa horyzontalna <input type="checkbox"/> kontrola trwałości <input type="checkbox"/> uprzednia projektu pozakonkursowego <input type="checkbox"/> inna
Tryb kontroli	<input checked="" type="checkbox"/> planowa <input type="checkbox"/> doraźna
Adres beneficjenta¹	
ulica / numer domu / numer lokalu	ul. Rynek 1
kod pocztowy	35-046
miejsowość	Rzeszów
województwo	podkarpackie
Adres, pod którym przeprowadzono kontrolę (miejsca realizacji projektu)	
ulica / numer domu / numer lokalu	ul. Targowa 1
kod pocztowy	35-064
miejsowość	Rzeszów
województwo	podkarpackie
Adres, pod którym przeprowadzono kontrolę (miejsca realizacji projektu)	
ulica / numer domu / numer lokalu	ul. Stanisława Trembeckiego
kod pocztowy	35-234
miejsowość	Rzeszów
województwo	podkarpackie

¹ Zgodnie z zapisami umowy o dofinansowanie.

KP
cek

Osoby uprawnione do reprezentowania beneficjenta ²		
imię	nazwisko	stanowisko / funkcja
Paweł	Potyrański	Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy w Urzędzie Miasta Rzeszowa
Osoby wskazane do kontaktów z zespołem kontrolującym i udzielające wyjaśnień		
imię	nazwisko	stanowisko / funkcja
Łukasz	Baran	Główny Specjalista w Wydziale Pozyskiwania Funduszy w Urzędzie Miasta Rzeszowa
Łukasz Mikołaj	Dziągwa	Kierownik Działu Przygotowania i Wdrażania Projektów w ZTM w Rzeszowie
Jadwiga	Pasiecznik	Kierownik Działu Koordynacji Projektów w MZD w Rzeszowie
Nazwa instytucji przeprowadzającej kontrolę		
Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości		
Zespół kontrolujący		
imię	nazwisko	stanowisko / funkcja
Marta	Kozielska	kierownik zespołu kontrolującego
Waldemar Jacek	Gruszecki	członek zespołu kontrolującego
Katarzyna	Sztuka-Sobczak	członek zespołu kontrolującego
Grażyna	Dąbrowa	członek zespołu kontrolującego
Dominika	Gołębiewska	członek zespołu kontrolującego
Podstawa prawna przeprowadzenia kontroli	Art. 23 ust. 1 i 2 ustawy z 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020 (Dz.U. z 2020 r. poz. 818) oraz § 18 umowy o dofinansowanie.	
Numery wniosków o płatność objętych kontrolą	POPW.02.01.00-18-0001/16-001 POPW.02.01.00-18-0001/16-002 POPW.02.01.00-18-0001/16-003 POPW.02.01.00-18-0001/16-004 POPW.02.01.00-18-0001/16-005 POPW.02.01.00-18-0001/16-006 POPW.02.01.00-18-0001/16-007 POPW.02.01.00-18-0001/16-008 POPW.02.01.00-18-0001/16-009 POPW.02.01.00-18-0001/16-010	

² Zgodnie z dokumentami rejestrowymi lub przedstawionym upoważnieniem / pełnomocnictwem.

POPW.02.01.00-18-0001/16-011
POPW.02.01.00-18-0001/16-012
POPW.02.01.00-18-0001/16-013
POPW.02.01.00-18-0001/16-014
POPW.02.01.00-18-0001/16-015
POPW.02.01.00-18-0001/16-016
POPW.02.01.00-18-0001/16-017
POPW.02.01.00-18-0001/16-018
POPW.02.01.00-18-0001/16-019
POPW.02.01.00-18-0001/16-020

2. Zakres kontroli.

Zakres przeprowadzonej kontroli obejmował sprawdzenie, czy projekt jest realizowany zgodnie z postanowieniami umowy o dofinansowanie, czy współfinansowane produkty i usługi zostały dostarczone, wydatki faktycznie poniesione, a cele projektu i wskaźniki określone umową o dofinansowanie zostały osiągnięte. Kontrola obejmowała ponadto weryfikację zgodności projektu i poniesionych wydatków z przepisami prawa krajowego i wspólnotowego.

3. Dobór dokumentów do kontroli.

Zgodnie z metodologią wskazaną w obowiązującym Rocznym Planie Kontroli Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020, z uwagi na fakt, że całość dokumentacji przedstawionej do rozliczenia we wnioskach o płatność od nr POPW.02.01.00-18-0001/16-001 do nr POPW.02.01.00-18-0001/16-020 (dokumenty finansowe oraz związane z nimi dokumenty towarzyszące, w tym dokumentacja postępowań o udzielenie zamówień) jest sprawdzana w trakcie weryfikacji wniosków o płatność za pośrednictwem systemu SL2014, nie podlega ona pogłębionej weryfikacji podczas kontroli projektu w miejscu realizacji.

W trakcie kontroli zweryfikowano natomiast faktyczny postęp realizacji projektu (w tym czy usługi/dostawy/roboty budowlane zostały zrealizowane) oraz wypełnianie obowiązków wynikających z zapisów umowy o dofinansowanie i odpowiednich wytycznych, m. in. poprzez sprawdzenie:

- dokumentów potwierdzających postęp rzeczowy w realizacji projektu;
- dokumentów potwierdzających osiągnięcie wskaźników;
- wyodrębnienia ewidencji księgowej projektu;
- ujęcia w ewidencji środków trwałych całości wytworzonej infrastruktury w projekcie;
- czy wybudowana infrastruktura wykorzystywana jest zgodnie z celami realizacji projektu;
- czy beneficjent dysponuje wszystkimi niezbędnymi pozwoleniami, uzgodnieniami wymaganymi przepisami prawa;
- sposobu wypełniania obowiązków z zakresu informacji i promocji;

- zgodności projektu z politykami horyzontalnymi UE;
- sposobu przechowywania dokumentacji projektowej.

4. Ustalenia z kontroli.

- W toku kontroli nie stwierdzono zastrzeżeń / nieprawidłowości
- W toku kontroli stwierdzono następujące zastrzeżenia / nieprawidłowości:

- 1) W trakcie kontroli ustalono, że beneficjent nie realizuje działań informacyjno-promocyjnych zgodnie z wymogami wskazanymi w umowie o dofinansowanie oraz w *Podręczniku wnioskodawcy i beneficjenta programów polityki spójności 2014–2020 w zakresie informacji i promocji*. Szczegółowe wymogi w tym zakresie zostały ujęte w zał. 7 do umowy o dofinansowanie. Zespół kontrolujący ustalił, że beneficjent w oparciu o zapisy pkt 4.1 ww. załącznika, informację o realizowanym projekcie zamieścił na stronie/podstronie w posiadanym serwisie internetowym. W przypadku kontrolowanego projektu dotarcie do podstrony dedykowanej projektowi wymaga jednak przejścia kilku zakładek w serwisie. Dopiero pod adresem <https://bip.erzeszow.pl/pl/332-wspolne-projekty-gminnych-jednostek-budzetowych-dofinansowane-ze-zrodel-zewnetrznych/4209-program-operacyjny-polska-wschodnia-2014-2020/4210-rozwoj-systemu-transportu-publicznego-w-rzeszowie.html>, czyli po przejściu kilku podstron, znajduje się podstrona informująca o wsparciu ze środków Unii Europejskiej, zawierająca wymagane elementy.

W opinii zespołu kontrolującego nie jest więc zachowany wymóg wskazany w pkt 4.1 zał. 7 do umowy o dofinansowanie: *Znaki i informacje o projekcie można umieścić na głównej stronie lub istniejącej już podstronie. Można też utworzyć odrębną zakładkę/podstronę przeznaczoną dla realizowanego Projektu. Ważne jest, aby użytkownikom łatwo było tam trafić*, bowiem na wcześniejszych stronach brak jest odniesienia do zakładki.

Powyższe podziela również Instytucja Zarządzająca POPW (dalej: „IZ”), która w swoim stanowisku z dnia 01.10.2020 r. wskazała, że: *Zwłaszcza w przypadku dużych firm, instytucji czy organizacji, w których dofinansowane z UE projekty są jednym z licznych działań czy prowadzonych działalności, informacje na dedykowanej podstronie lub zakładce można uznać za wystarczające. Istotne jest, aby użytkownikom łatwo było tam trafić (np. na stronie głównej powinien znaleźć się odnośnik do zakładki/ podstrony przeznaczonej specjalnie dla opisu realizowanego projektu/ projektów)*.

- 2) W odniesieniu do niżej wymienionych wskaźników produktu stwierdzono, że na dzień przeprowadzenia kontroli ich osiągnięta wartość jest rozbieżna z wartością docelową wskazaną w aneksie nr POPW.02.01.00-18-0001/16-04:
- a) W trakcie kontroli nie potwierdzono pełnej realizacji wskaźnika produktu: *Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym*

ok
llm

komunikacji miejskiej – wartość docelowa 6950 osób, w toku kontroli potwierdzono wartość 6040 osób, co stanowi osiągnięcie wskaźnika na poziomie 87,00%.

Zgodnie z zapisami wniosku aplikacyjnego, wskaźnik zawiera sumę pojemności zakupionego w ramach projektu taboru autobusowego, a mianowicie: autobusów 12 metrowych elektrycznych, autobusów 12 metrowych z silnikiem wysokoprężnym oraz autobusów 18 metrowych (przegubowych).

Jak ustalono podczas kontroli, w trakcie realizacji projektu, w wyniku przeprowadzonych postępowań na dostawę autobusów, Wykonawcy dostarczyli tabor autobusowy, którego rzeczywista pojemność odbiega od założeń przyjętych w dokumentacji aplikacyjnej.

Beneficjent wyjaśnił, że zmniejszenie ogólnej liczby miejsc pasażerskich w autobusie elektrycznym o 7 szt. wynika z obecnie obowiązującego trendu projektowania autobusów spełniających oczekiwania pasażerów co do większej liczby miejsc siedzących w autobusie, w tym miejsc dopasowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Ponadto beneficjent wskazał, że w autobusie 12 metrowym z silnikiem zasilanym ON liczba miejsc pasażerskich jest wyższa od początkowo zakładanej o 6 szt. Zwiększenie liczby miejsc pasażerskich wynikało z zastosowania się wykonawcy do opisu przedmiotu zamówienia, gdzie założono liczbę miejsc siedzących do 28+1, z warunkiem, iż liczba miejsc siedzących ma być nie mniejsza niż 20 % ogólnej, wskazanej przez producenta, nominalnej pojemności autobusu. Dostawca autobusów zapewnił 26+1 miejsc siedzących, tj. mniej niż przewidziana maksymalna ich liczba, co przyczyniło się do utworzenia większej liczby miejsc stojących, co konsekwentnie przełożyło się na zwiększenie liczby miejsc pasażerskich ogółem w autobusie.

Z kolei w autobusie 18 metrowym (przegubowym) nastąpił spadek miejsc pasażerskich o 30 miejsc. Wyjaśniono, że na etapie składania wniosku o dofinansowanie Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie podczas szacowania liczby miejsc pasażerskich przypadających na jeden autobus, przyjął średnią wartość z wcześniej już zakupionego taboru. Dodatkowo zmniejszona ogólna liczba miejsc pasażerskich w zakupionym autobusie wynika z obecnie obowiązującego trendu projektowania autobusów spełniających oczekiwania pasażerów co do większej liczby miejsc siedzących w autobusie, w tym miejsc przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Powyższe wyjaśnienia w zakresie osiągnięcia niższej wartości wskaźnika *Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej*, zostały przedłożone we wniosku o płatność nr POPW.02.01.00-18-0001/16-017 w ramach Zadania 39 dot. *Zakupu taboru – AUTOBUSY ELEKTRYCZNE (12m)*.

Podsumowując powyższe rozważania, zespół kontrolujący stwierdził, iż założenia we wniosku o dofinansowanie w zakresie liczby miejsc pasażerskich nie zostały zrealizowane. Jednakże przytoczone powyższej wyjaśnienia w zakresie zwiększenia liczby miejsc siedzących w autobusach elektrycznych oraz przegubowych, a także zwiększenia liczby miejsc dostępnych z niskiej podłogi, w tym zapewnienia specjalnych miejsc dla osób z ograniczeniami ruchowymi, wskazują, że beneficjent miał na celu podniesienie komfortu podróżowania z uwzględnieniem osób niepełnosprawnych. Ponadto działania te przyczyniły się do zapewnienia udogodnień dla osób niepełnosprawnych, co wpisuje się w realizację zasad horyzontalnych Unii Europejskiej w zakresie pozytywnego wpływu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

- b) W toku kontroli potwierdzono, iż beneficjent osiągnął wskaźniki produktu: *Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej oraz Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii autobusowych w komunikacji miejskiej* na dużo wyższym poziomie niż zakładano we wniosku aplikacyjnym, sporządzonym w 2016 r. Zgodnie z brzmieniem aneksu nr POPW.02.01.00-18-0001/16-04, który między innymi wprowadził zmiany w tabeli wskaźników projektu, wymienione powyżej wskaźniki produktu powinny zostać osiągnięte na zakończenie 2019 r. w wysokości 176,92 km. Jednakże w toku kontroli zespół kontrolujący potwierdził, iż wskaźnik został osiągnięty na poziomie 199,65 km.

Zespół kontrolujący pozyskał informację, iż na dzień 31.05.2019 r. wartość powyższych wskaźników została osiągnięta na dużo wyższym poziomie z powodu utworzenia nowych linii komunikacyjnych, co przekłada się na wzrost przedmiotowego wskaźnika o ok. 13,00%. W szczególności na wzrost wartości wskaźnika wpływa: zwiększenie długości linii komunikacyjnych z 711,00 km na 847,93 km, zwiększenie liczby linii komunikacyjnych z 55 szt. na 63 szt. oraz zwiększenie dziennej liczby autobusów w ruchu z 179 szt. na 188 szt. Ponadto ww. wskaźniki zawierają zmienne, które w trakcie roku mogą ulegać zmianie, z uwagi na tworzenie nowych linii bądź rezygnację z funkcjonowania ich. Powyższe wyjaśnienia zamieszczono również w systemie SL2014 we wniosku o płatność nr POPW.02.01.00-18-0001/16-017.

Dodatkowo z informacji pozyskanych od beneficjenta w korespondencji mailowej z dnia 17.06.2020 r. wynika, że wskazana w ww. oświadczeniu wartość wskaźnika 199,65 km jest wartością przyjętą w momencie realizacji projektu i wykonania wszystkich zadań mających wpływ na jej osiągnięcie. Jednocześnie Beneficjent zobowiązał się do przekazywania do IP PO PW zaktualizowanej wartości ww. wskaźników w okresie trwałości projektu.

- c) W toku kontroli potwierdzono, iż beneficjent osiągnął wskaźnik produktu: *Długość wspartej infrastruktury rowerowej* na wyższym poziomie niż zakładano we wniosku

OK
Lm

aplikacyjnym, tj.: wartość osiągnięta od początku realizacji projektu 4,51 km, przy wartości docelowej 3,59 km.

Z wyjaśnień pozyskanymi na kontroli wynika, iż osiągnięcie wyższej niż początkowo zakładano wartości wskaźnika spowodowane jest omyłką przy sporządzaniu wniosku aplikacyjnego, gdyż określając ówczasie wartość wskaźnika zaliczono tylko te inwestycje, które wprost wskazywały na rozbudowę ciągów pieszo – rowerowych, a w konsekwencji jedynie nw. inwestycje:

- Zadanie 85 *Poszerzenie ciągu pieszo - rowerowego wzdłuż rzeki Wisłok od al. Powstańców Warszawy do Lisiej Góry* – ok. 1,46 km;
- Zadanie 87 *Rozbudowa ciągu pieszo - rowerowego na Bulwarach* – ok. 0,52 km;
- Zadanie 88 *Budowa drogi rowerowej wzdłuż istniejącego chodnika od ul. Odrzykońskiej do ul. Iwonickiej* – ok. 0,51km;
- Zadanie 90 *Rozbudowa ul. Wyzwolenia poprzez budowę ścieżki rowerowej na odcinku od ul. Krakowskiej do ul. Okulickiego* – ok. 1,10 km.

W ramach wskaźnika nie uwzględniono natomiast zadania 60 *Budowa publicznej drogi gminnej łączącej ul. Krośnieńską z ul. Ustrzycką* oraz zadania 66 *Połączenie ul. Towarnickiego z ul. Piłsudskiego*, które łącznie zwiększają długość wspartej infrastruktury o ok. 0,92 km.

Jednocześnie zespół kontrolujący zwraca uwagę, iż wskazano błędną wartość ww. wskaźnika produktu zarówno w wyjaśnieniach dot. długości infrastruktury rowerowej, które zostały szczegółowo opisane we wniosku o płatność nr POPW.02.01.00-18-0001/16-020 w ramach postępu rzeczowego dla Zadania 90, jak również w tabeli wskaźników produktu w ww. wniosku o płatność. Wskazano wartość wskaźnika produktu: *Długość wspartej infrastruktury rowerowej* w wysokości 4,42 km, jednakże z dokumentów źródłowych wynika wartość 4,51 km.

- d) W toku kontroli potwierdzono, iż beneficjent osiągnął wskaźnik produktu: *Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”* na dużo wyższym poziomie niż zakładano we wniosku aplikacyjnym. Potwierdzono, że na dzień kontroli osiągnięto wskaźnik na poziomie 70 szt., przy wartości docelowej 20 szt. (stopień realizacji wskaźnika na poziomie 350%).

Z przedłożonych na kontroli dokumentów wynika, iż wskaźnik został osiągnięty wraz ze zrealizowaniem nw. inwestycji, przyporządkowanych odpowiednio do zadań z harmonogramu rzeczowo-finansowego:

- Zadanie 54 *Budowa pętli autobusowej przy ul. Iwonickiej* – 20 szt. stanowisk postojowych wybudowanych w obiektach „Bike&Ride”,
- Zadanie 57 *Dworzec Lokalny (w tym parking Kiss&Ride)* – 50 szt. stanowisk postojowych wybudowanych w obiektach „Bike&Ride”.

Z wyjaśnień wynika, iż na etapie tworzenia wniosku o dofinansowanie jednostki organizacyjne beneficjenta dysponowały jedynie wstępną koncepcją dot. ww. zadań, która zawierała ogólne informacje w zakresie przedmiotowych inwestycji. Podczas tworzenia dokumentacji, kierując się aktualną tendencją dot. wspierania rozwoju ekologicznych form transportu, do których m.in. należy transport rowerowy, przewidziano większą niż zakładano we wniosku o dofinansowanie liczbę stanowisk postojowych dla rowerów. Ponadto jednostki realizujące projekt kierowały się sugestią Stowarzyszenia Rzeszowskich Rowerzystów Rowery.Rzeszow.pl dot. kwestii zapewnienia rowerowych miejsc parkingowych koło Dworca Lokalnego w liczbie nie mniejszej niż 50 szt. W związku z licznymi postulatami Zarząd Transportu Miejskiego zawarł wymaganie w Programie Funkcjonalno-Użytkowym Dworca Lokalnego, aby potencjalny Wykonawca zapewnił „Minimum 50 miejsc parkingowych dla rowerów zlokalizowanych pod wschodnim przyczółkiem wiaduktu śląskiego”. Ulokowanie przy Dworcu Lokalnym oraz pętli autobusowej stojaków rowerowych wpisuje się w ideę transportu intermodalnego, łączącego podróż rowerem z jazdą transportem publicznym. Utworzenie miejsc parkingowych pozwoli na zabezpieczenie potrzeb rowerzystów chcących przesiąść się na autobus lub chcących bezpiecznie pozostawić rower na czas przebywania w Rzeszowie. Powyższe wyjaśnienia zostały złożone przez beneficjenta we wniosku o płatność nr POPW.02.01.00-18-0001/16-016 oraz POPW.02.01.00-18-0001/16-020.

Mając na uwadze powyższe, zespół kontrolujący przychylił się do stanowiska beneficjenta, gdyż zgodnie z § 4 ust. 1 *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 14 sierpnia 2015 r. w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej w ramach osi priorytetowej II Nowoczesna Infrastruktura Transportowa Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020* (Dz.U. 2015 poz. 1263) powyższe działanie wpisuje się w pomoc finansową w ramach działania 2.1 Zrównoważony Transport Miejski.

- e) W toku kontroli potwierdzono, iż beneficjent osiągnął wskaźnik produktu: *Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnościami* na wyższym poziomie niż zakładano we wniosku aplikacyjnym. Potwierdzono że na dzień kontroli osiągnięto wskaźnik na poziomie 139 szt., przy wartości docelowej 138 szt.

Z wyjaśnień pozyskanych na kontroli wynika, iż wartość przedmiotowego wskaźnika produktu różni się od wartości wskazanej w aneksie nr POPW.02.01.00-18-0001/16-04 o 1 szt. Powyższa sytuacja powstała w wyniku omyłkowo przygotowanego zbiorczego zestawienia obiektów dla przedmiotowego wskaźnika, sporządzanego na etapie tworzenia wniosku aplikacyjnego, które nie zawierało przebudowy jednej zatoki autobusowej. Wyjaśnienia w zakresie osiągnięcia wyższej wartości dot. długości infrastruktury rowerowej zostały przez beneficjenta szczegółowo opisane we wniosku o płatność nr POPW.02.01.00-18-0001/16-020.

Powyższe w opinii zespołu kontrolującego nie wpływa negatywnie na cel projektu, co więcej zastosowane rozwiązania, tj. dostosowanie przystanków w zakresie wymiany krawężników na wklęsłe, perony wyposażone we wtopione w ciągi piesze udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, podnoszą komfort poruszania się po mieście, a w konsekwencji wpisują się w realizację zasad horyzontalnych Unii Europejskiej w zakresie pozytywnego wpływu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

Niemniej jednak zespół kontrolujący zwraca uwagę, że do dnia kontroli zapisy w zakresie ww. wskaźników produktu nie zostały zaktualizowane w umowie o dofinansowanie. Zgodnie z § 24 ust. 2 umowy o dofinansowanie - *Beneficjent, w terminie 30 dni od dnia zaistnienia okoliczności, powodujących konieczność wprowadzenia zmian do Umowy i Projektu, jest zobowiązany zgłosić ten fakt do Instytucji Pośredniczącej na piśmie wraz z uzasadnieniem i propozycją zmiany Umowy.* W świetle wyżej przytoczonego przepisu, zespół kontrolujący potwierdza tylko częściową realizację powyższego zobowiązania, gdyż beneficjent przedłożył stosowne wyjaśnienia, lecz bez wskazania propozycji zmiany, a co za tym idzie, nie wystąpił z wnioskiem o zmianę dotychczasowych zapisów umowy w odniesieniu do ww. wskaźników produktu.

3) Potwierdzono, iż beneficjent monitorował poziom osiągnięcia wskaźników w projekcie, jednak stwierdzono w tym zakresie pewne uchybienia, tj. brak wskazania osiągnięcia wartości wskaźników informacyjnych we wniosku o płatność końcową nr POPW.02.01.00-18-0001/16-020, tj.:

- *Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) [EPC] - wskazano wartość 0 EPC, podczas gdy zgodnie ze stanem faktycznym wskaźnik osiągnięto na poziomie 2 EPC,*
- *Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) [EPC] – kobiety - wskazano wartość 0 EPC, podczas gdy zgodnie ze stanem faktycznym wskaźnik osiągnięto na poziomie 1 EPC,*
- *Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) [EPC] – mężczyźni - wskazano wartość 0 EPC, podczas gdy zgodnie ze stanem faktycznym wskaźnik osiągnięto na poziomie 1 EPC.*

W toku czynności kontrolnych potwierdzono osiągnięcie wszystkich zakładanych w projekcie wskaźników informacyjnych, na podstawie okazanych umów o pracę, a także zgłoszeń ZUS ZUA.

4) W trakcie czynności kontrolnych okazane w Zarządzie Transportu Miejskiego dokumenty finansowo-księgowe posiadają opis na oddzielnej kartce, jednakże nie jest ona trwale połączona z dokumentem księgowym. Każdy dokument księgowy powinien być oznakowany w sposób przypisujący go jednoznacznie do konkretnego projektu, m.in. poprzez opisanie dokumentu na odwrocie, a jeśli nie ma możliwości

umieszczenia wszystkich wymaganych zapisów na drugiej stronie faktury (zbyt mało miejsca), dopuszcza się możliwość umieszczenia informacji na dodatkowej karcie – na stałe dołączonej do dokumentu księgowego – z nagłówkiem: „Załącznik do faktury nr ... z dnia”. W takim przypadku na fakturze powinna znaleźć się także informacja, że dany dokument posiada załącznik.

5) Mając na uwadze wniesione zastrzeżenia odstąpiono od formułowania ustalenia.

5. Stanowisko zespołu kontrolującego wobec wniesionych przez beneficjenta zastrzeżeń przekazanych w piśmie z dnia 10.09.2020 r. (data wpływu do PARP: 11.09.2020 r.)

1) W odpowiedzi na ustalenia z kontroli zawarte w informacji pokontrolnej, beneficjent wniósł zastrzeżenia do ustalenia zawartego w punkcie 4.1 dot. promocji projektu.

Beneficjent wskazał, że zamieszczenie informacji na stronie internetowej będącej zakładką/podstroną w serwisie internetowym spełnia wymogi prawne.

W szczególności beneficjent nie zgadza się z ustaleniem, że sposób wypełniania obowiązków informacyjnych, wynikający z zapisów załącznika nr 7 do umowy o dofinansowanie (w tym zapisu w pkt 4.2, który brzmi: *Komisja Europejska wymaga, aby flaga UE z napisem Unia Europejska była widoczna w momencie wejścia użytkownika na stronę internetową, to znaczy bez konieczności przewijania strony w dół*) ma zastosowanie do strony głównej beneficjenta. Beneficjent powołując się na zapisy w pkt 4.1 (*znaki i informacje o projekcie – jeśli struktura serwisu internetowego Beneficjenta na to pozwala - można umieścić na stronie głównej lub istniejącej już podstronie*) wskazał, że ponieważ na jego stronie głównej (startowej) brak jest miejsca by umieścić informacje o projekcie, informacje te wraz z flagą UE zamieścił na istniejącej już podstronie.

W kolejnym akapicie zastrzeżeń beneficjent argumentował, że podstrona dotycząca realizowanego projektu osiągalna jest po przejściu 4 podstron, a nie jak to wskazał zespół kontrolujący - po przejściu 6 stron. Beneficjent w zastrzeżeniach wskazał ścieżkę dostępu, gdzie po przejściu 4 kroków i przekierowaniu do serwisu BIP Miasta Rzeszowa otwiera się podstrona Program Operacyjny Polska Wschodnia-2014-2020. Jak zweryfikował zespół kontrolujący, dopiero po kolejnym kliknięciu w link *Rozwój systemu transportu publicznego w Rzeszowie* uruchamiana jest podstrona z pełną informacją o projekcie i wymaganymi znakami. Na żadnej z wcześniejszych stron nie pojawia się jakikolwiek element graficzny (flaga UE), tekst (Unia Europejska, skrót UE) lub odnośnik mogący kojarzyć się z Unią Europejską, co utrudnia użytkownikom dotarcie do strony zawierającej informacje na temat realizowanego projektu, które powinny być łatwo dostępne.

Mając na uwadze argumenty przedstawione przez beneficjenta w zakresie stosowania oznaczenia strony internetowej, PARP skierowała w dniu 26.09.2020 r. pismo do IZ z prośbą o interpretację zapisów zał. 7 do umowy o dofinansowanie, jak i *Podręcznika*

wnioskodawcy i beneficjenta programów polityki spójności 2014–2020 w zakresie informacji i promocji, w sytuacji gdy beneficjent posiada rozbudowany serwis internetowy.

W dniu 01.10.2020 r. IZ przedstawiła wykładnię przepisów odnoszących się do realizacji obowiązków informacyjnych na stronach internetowych beneficjentów, zgodnie z którą:

Obowiązek dotyczący promocji projektu (projektów) współfinansowanych z Funduszy Europejskich na stronie internetowej zostanie spełniony, jeżeli odpowiednie informacje i zestawienia znaków zostaną zamieszczone na stronie głównej lub istniejącej już podstronie (jeżeli struktura serwisu internetowego na to pozwala). Dopuszczalne jest również utworzenie dedykowanej zakładki lub podstrony przeznaczonej specjalnie dla realizowanego projektu lub projektów (zob. rozdział 13.1. „Podręcznika wnioskodawcy i beneficjenta programów polityki spójności 2014-2020 w zakresie informacji i promocji”). Zwłaszcza w przypadku dużych firm, instytucji czy organizacji, w których dofinansowane z UE projekty są jednym z licznych działań czy prowadzonych działalności, informacje na dedykowanej podstronie lub zakładce można uznać za wystarczające. Istotne jest, aby użytkownikom łatwo było tam trafić (np. na stronie głównej powinien znaleźć się odnośnik do zakładki/ podstrony przeznaczonej specjalnie dla opisu realizowanego projektu/projektów). W zależności od tego, gdzie zostanie umieszczony opis projektu (strona główna lub stworzona podstrona/ zakładka), w tym miejscu powinien znajdować się opis i informacje wskazane w przytaczanych dokumentach, w tym odpowiednie oznakowanie.

Stanowisko zespołu kontrolującego:

Zdaniem zespołu kontrolującego przedłożone zastrzeżenia odnośnie konieczności oznaczenia strony głównej beneficjenta flagą Unii Europejskiej należy uznać za uzasadnione i w tym zakresie odstąpiono od formułowania ustalenia. Natomiast w części dotyczącej łatwości i sposobu dotarcia ze strony głównej do podstrony internetowej zawierającej informacje na temat projektu podtrzymano ustalenie, gdyż umiejscowienie podstrony w strukturze serwisu internetowego nie pozwala na uznanie, iż informacje na temat projektu są łatwo osiągalne dla użytkownika.

Wobec powyższego dokonano modyfikacji ustalenia zawartego w punkcie 4.1.

- 2) W odpowiedzi na ustalenia z kontroli zawarte w informacji pokontrolnej, beneficjent wniósł zastrzeżenia do ustalenia zawartego w punkcie 4.2, w zakresie w jakim zespół kontrolujący stwierdził, iż do dnia kontroli zapisy wskaźników produktu nie zostały zaktualizowane w umowie o dofinansowanie. Beneficjent w swoim piśmie z dnia 10.09.2020 r. potwierdził przedstawiony przez zespół kontrolujący stan faktyczny w zakresie ppkt a), b), d) oraz e). Jednocześnie w zakresie ppkt c) beneficjent wyjaśnił, że podczas sporządzania wniosku o płatność końcową nr POPW.02.01.00-18-0001/16-020 w ramach postępu rzeczowego dla Zadania 90 *Rozbudowa ul. Wyzwolenia* poprzez

OK
LM

budowę ścieżki rowerowej na odcinku od ul. Krakowskiej do ul. Okulickiego, omyłkowo wpisano wartość wskaźnika Długość wspartej infrastruktury rowerowej - 1,01.

Prawidłowa wartość ww. wskaźnika, zgodna z informacją zamieszczoną w protokole odbioru, powinna wynosić 1,1. Dodatkowo w ww. piśmie beneficjent poinformował, iż w dniu 10.09.2020 r. wystąpił z prośbą o możliwość skorygowania wskaźnika, tak aby przedstawiana wartość była zgodna z danymi zawartymi w dokumentacji źródłowej.

Ponadto beneficjent wyjaśnił, iż w trakcie realizacji projektu na bieżąco informował PARP o wszystkich zmianach w projekcie, co więcej wyjaśnił, iż decyzja o konieczności wystąpienia z wnioskiem o aneks i sporządzenie aneksu do umowy o dofinansowanie zawsze podejmowana była przez PARP, która po dokonaniu szczegółowej analizy zgłoszonych zagadnień przez beneficjenta określała dalszą ścieżkę postępowania w zakresie wprowadzenia zmian do umowy.

Stanowisko zespołu kontrolującego:

Zdaniem zespołu kontrolującego przedłożone wyjaśnienia nie zmieniają stanu faktycznego stwierdzonego w toku kontroli, a więc nie stanowią podstawy do zmiany stanowiska wyrażonego w informacji pokontrolnej. Zespół kontrolujący potwierdza tylko częściową realizację zobowiązania wynikającego z § 24 ust. 2 umowy o dofinansowanie, gdyż beneficjent przedłożył stosowne wyjaśnienia, lecz bez wskazania propozycji zmiany, a co za tym idzie, nie wystąpił z wnioskiem o zmianę dotychczasowych zapisów umowy w odniesieniu do przytoczonych w pkt 4.2 wskaźników produktu.

Wobec braku przedstawienia w ramach złożonych zastrzeżeń nowych informacji bądź dokumentów w odniesieniu do ustalenia zawartego w punkcie 4.2, zespół kontrolujący podtrzymuje swoje stanowisko zawarte w informacji pokontrolnej.

- 3) W odniesieniu do ustalenia 4.3 beneficjent nie zgłosił zastrzeżeń, a jedynie przedstawił sposób realizacji zaleceń pokontrolnych. Mając na uwadze powyższe, treść ustalenia pozostawiono bez zmian.
- 4) W odniesieniu do ustalenia 4.4 beneficjent nie zgłosił zastrzeżeń, a jedynie przedstawił sposób realizacji zaleceń pokontrolnych. Mając na uwadze powyższe, treść ustalenia pozostawiono bez zmian.
- 5) W odpowiedzi na ustalenia z kontroli zawarte w informacji pokontrolnej, beneficjent wniósł zastrzeżenia do ustalenia zawartego w punkcie 4.5 w zakresie niezgodności rzeczywiście zakupionych środków trwałych z harmonogramem rzeczowo-finansowym określonym w umowie o dofinansowanie, dot. zakupu 2 środków trwałych (laboratorium elektroniki pokładowej oraz holownika), które jak ustalono w trakcie kontroli, zostały wprowadzone do ewidencji środków trwałych. Beneficjent w wyjaśnieniach do zastrzeżeń w wyczerpujący sposób opisał warunki i wymogi jakie

musiały spełniać zakupione oba środki trwałe oraz ich zgodność z założeniami i celami projektu.

Zespół kontrolujący w treści swoich ustaleń nie kwestionował wykazywanej przez beneficjenta, również na etapie zastrzeżeń do informacji pokontrolnej, potrzeby zastosowania obu środków trwałych dla sprawnego funkcjonowania komunikacji miejskiej. Jednak przy weryfikacji zgodności zakupionych środków trwałych z umową o dofinansowanie, w szczególności z harmonogramem rzeczowo-finansowym, zespół kontrolujący stwierdził, iż brakuje tam jakichkolwiek zapisów wskazujących, że taki zakup był planowany oraz informacji o wyrażeniu przez PARP zgody na zakup ww. środków trwałych.

Mając na uwadze stanowisko zespołu kontrolującego, w dniu 30.09.2020 r. za pośrednictwem systemu SL2014 beneficjent zwrócił się do PARP z prośbą o potwierdzenie kwalifikowalności wydatków związanych z zakupem:

1. wyposażenia stanowiska testowego (laboratorium elektroniki pokładowej autobusów), zakupionego na podstawie faktury nr 4869034302 z dn. 28.02.2019r., przedstawionej do rozliczenia we wniosku o płatność nr POPW.02.01.00-18-0001/16-017, ujętego jako środek trwały o numerze ST/01699/19. Wydatek został zrealizowany w ramach ujętego w harmonogramie rzeczowo-finansowym zadania nr 39 *Zakup taboru – Autobusy elektryczne (12m)*. Beneficjent wskazał, że omawiany środek trwały stanowi integralną część zamówienia, niezbędną do prawidłowej eksploatacji zakupionych, także w ramach tego zadania, autobusów wyposażonych w systemy ITS. Wyposażenie autobusów w systemy ITS oraz zapewnienie ich prawidłowego funkcjonowania w trakcie eksploatacji wynika wprost z zapisów wniosku o dofinansowanie. Wyposażenie ITS autobusów jest złożone i wielomodułowe. Jego kompatybilnym uzupełnieniem i niezbędnym elementem, umożliwiającym kontrolę prawidłowości działania wszystkich systemów jest właśnie stanowisko testowe. O wszechstronności oraz o pełnym zintegrowaniu stanowiska testowego z autobusami wyposażonymi w systemy ITS świadczy chociażby opis rzeczowy i funkcjonalny tego środka trwałego, zamieszczony w opisie przedmiotu zamówienia. W skład stanowiska testowego (jak i każdego autobusu), przygotowanego do symulowania pracy pojazdu na wybranym zadaniu na komputerze pokładowym wchodzi:
 - komputer pokładowy wraz z modułem hodometru,
 - system łączności i lokalizacji: WiMax/LTE/Wi-Fi GPS wraz z antenami,
 - zintegrowana LTE/Wi-Fi/GPS oraz WiMax;
 - elektroniczne tablice zewnętrzne: przednia, boczna i boczna;
 - elektroniczna tablica wewnętrzna boczna LCD;
 - elektroniczna tablica wewnętrznej mobilnej wizualizacji LCD;
 - moduł sterowania tablicami wewnętrznymi LCD wraz z oprogramowaniem;

- moduł systemu zapowiedzi głosowych wraz z głośnikami, umożliwiający przetestowanie zapowiedzi wewnętrznych jak i zewnętrznych;
- elektroniczny kasownik dwufunkcyjny;
- moduł Systemu Automatycznego Zliczania Pasażerów;
- rejestrator Systemu Monitoringu Wizyjnego;
- kamery Systemu Monitoringu Wizyjnego;
- niezbędny sprzęt sieci lokalnej do podłączenia wszystkich urządzeń opartych o komunikację IP z dodatkowym jednym wolnym portem Ethernet (RJ45);
- niezbędny układ zasilania 230V/24V dla wszystkich zainstalowanych urządzeń stanowiska testowego – wg potrzeb dla stanowiska;
- komplet niezbędnego okablowania dla stanowiska testowego, przycisku „STOP” (przycisk na żądanie), „ALARM” (przycisk alarmowy kierowcy),

Elementy stanowiska testowego oraz pełna jego funkcjonalność musiały zostać dostarczone przed dostawą pierwszego pojazdu, co podkreśla integralność przedmiotowego zakupu, jako niezbędnego elementu wyposażenia technicznego, którego równoważność można porównać np. z kołem zapasowym a także kluczami służącymi do odkręcenia/zakręcania kół. Beneficjent podkreślił, iż zarówno laboratorium ITS, jak również dodatkowe wyposażenie autobusu stanowią katalog wydatków kwalifikowalnych przewidzianych do współfinansowania oraz niezbędnych dla realizacji projektu.

2. samochodu specjalnego pomoc drogowa - Iveco Trakker AD 410T z zabudową typ Tevor HDRV, zakupionego na podstawie faktury nr 4862154513 z dn. 23.04.2018 r., przedstawionej do rozliczenia we wniosku o płatność nr POPW.02.01.00-18-0001/16-010, ujętego jako środek trwały o numerze ST/01477/18.

Podobnie jak w przypadku zakupu ww. stanowiska testowego (laboratorium), przedmiotowy holownik (samochód specjalny pomoc drogowa) został zrealizowany w ramach ujętego w harmonogramie rzeczowo-finansowym zadania 40 *Zakup taboru – Autobusy ON (18m)* i stanowi integralną całość zamówienia taboru autobusowego. Zdaniem beneficjenta jest niezbędnym elementem wyposażenia technicznego autobusów, równoważnym z innymi dodatkowymi elementami dostarczonymi w ramach zamówienia, w celu zapewnienia prawidłowej ich eksploatacji, zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia dla postępowania pn.: „Dostawa 40 szt. fabrycznie nowych autobusów miejskich, niskopodłogowych, zasilanych olejem napędowym: Część I: Dostawa 10 szt. 12 metrowych autobusów, Część II: Dostawa 30 szt. 18 metrowych autobusów przegubowych”.

Przedmiotowy holownik należy traktować jako integralną część wyposażenia technicznego, które jest niezbędne w zakresie eksploatacji zakupionego taboru i zagwarantowania ciągłości wykonywania działalności operacyjnej podmiotu, który świadczy usługi przewozowe w ramach gminy, co tylko potwierdza jego niezbędność

dla realizacji projektu. Niezbędność zakupu dla realizacji projektu w opinii beneficjenta wynika z następujących okoliczności:

- a) zakup taboru autobusowego wraz z holownikiem miał miejsce w 2018 r. Na ten czas żaden podmiot prywatny na terenie miasta Rzeszowa i jego najbliższych okolic nie świadczył usług w tym zakresie.
- b) autobusy wykonują swoją pracę 7 dni w tygodniu, w dni pracujące, szkolne, wolne czy dni świąteczne. Praktyczne wykorzystanie taboru autobusowego to czas pracy 18h/24h.
- c) z posiadanych przez beneficjenta informacji, podmioty, które świadczą usługi transportowe na obszarze sąsiednich gmin, posiadają holownik na własne potrzeby, jednak nie umożliwia on holowania autobusów przegubowych, które to beneficjent zakupił w ramach przedmiotowego zadania;
- d) od strony technicznej w przypadku zakupionego holownika do „podpięcia autobusu” i jego holowania wystarczy 1 osoba. W przypadku alternatywnego sposobu holowania, np. gdy jest to tzw. hol „szybwy” potrzeba co najmniej 2 osoby (kierujący holownikiem i kierujący w autobusie) – rozwiązanie to jednak nie jest możliwe w przypadku:
 - niesprawnego układu hamulcowego lub w przypadku autobusu z układem hamulcowym pneumatycznym, sterowanym elektronicznie,
 - niesprawnego układu kierowniczego, nie wolno holować na szybnym holu.
- e) w zależności od miejsca zdarzenia (centrum Rzeszowa, poza Rzeszowem), od tego czy pojazd jest niesprawny czy po kolizji, czy został unieruchomiony z innego powodu, czy w dni robocze, czy w świąteczne, czy w dzień, czy w nocy - cena za usługę to przedział od 1 tys. zł do 10 tys. zł.

Biorąc pod uwagę powyższe beneficjent podkreślił, że holownik stanowi wyposażenie techniczne zakupionych autobusów, niezbędne w celu zapewnienia prawidłowej i sprawnej ich eksploatacji, a tym samym służy bieżącej działalności operacyjnej przewoźnika w zakresie szybkiego i bezpiecznego serwisu taboru autobusowego, co ma kluczowe znaczenia dla poprawy funkcjonowania zbiorowej komunikacji publicznej.

Jednocześnie zakup specjalistycznych wozów technicznych (a takim jest bez wątpienia samochód specjalny - holownik) został przewidziany w załączniku nr 14 – Katalog wydatków kwalifikowalnych do umowy o dofinansowanie niniejszego projektu.

Odpowiadając na ww. pismo beneficjenta w dn. 08.10.2020 r., w kwestii kwalifikowalności stanowiska testowego elektroniki pokładowej oraz holownika autobusowego, Instytucja Pośrednicząca za pośrednictwem SL2014 potwierdziła ich kwalifikowalność, wskazując że m.in. w oparciu o wymienione przez beneficjenta fakty dokonała oceny kwalifikowalności wymienionych środków trwałych podczas

weryfikacji wniosków o płatność, odpowiednio POPW.02.01.00-18-0001/16-010 i POPW.02.01.00-18-0001/16-017.

Stanowisko zespołu kontrolującego:

Mając na uwadze wniesione przez beneficjenta wyjaśnienia i zastrzeżenia oraz wyrażoną przez Instytucję Pośredniczącą akceptację ww. wydatków jako wydatków kwalifikowalnych, przyczyniających się do realizacji celów projektu, zespół kontrolujący odstąpił od formułowania ustalenia.

6. Zalecenia pokontrolne / rekomendacje.

- 1) Zaleca się zmodyfikowanie strony internetowej beneficjenta w taki sposób, aby poprzez zamieszczony na stronie głównej odnośnik do zakładki/podstrony dedykowanej dla realizowanego projektu, informacje o projekcie były łatwo dostępne dla wszystkich użytkowników. Należy udokumentować dokonanie ww. zmiany.
- 2) Zaleca się podjęcie działań mających na celu zaktualizowanie zapisów tabeli wskaźników w zakresie ich rzeczywistych docelowych wartości. Jednocześnie zaleca się przekazywanie w okresie trwałości projektu, za pośrednictwem systemu SL2014, informacji w zakresie faktycznej wartości wskaźników zawierających zmienne, które w trakcie roku mogą ulegać zmianie.

Ponadto zaleca się podjęcie działań mających na celu skorygowanie wartości osiągniętego wskaźnika produktu: Długość wspartej infrastruktury rowerowej we wniosku o płatność końcową nr POPW.02.01.00-18-0001/16-020.
- 3) Zaleca się, aby beneficjent podjął działania w celu skorygowania osiągniętych wartości wskaźników informacyjnych we wniosku o płatność końcową nr POPW.02.01.00-18-0001/16-020.
- 4) Zaleca się udokumentowanie trwałego złączenia opisów z dokumentami księgowymi oraz naniesienia na dokumentach adnotacji, o której mowa w ustaleniu, np. poprzez dostarczenie odpowiedniej dokumentacji zdjęciowej. W przyszłości zaleca się dochowanie należytej staranności w zakresie prawidłowego opisu dokumentów księgowych.
- 5) W związku z wniesionymi przez beneficjenta wyjaśnieniami, zespół kontrolujący odstępuje od formułowania zalecenia.


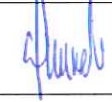


W celu wdrożenia ww. zaleceń należy przedstawić pisemną informację o podjętych działaniach i sposobie realizacji zaleceń (w tym dostarczyć stosowne dokumenty na potwierdzenie podjętych działań) w ciągu 14 dni od daty otrzymania niniejszej informacji pokontrolnej.

7. Wykaz dokumentów księgowych objętych kontrolą, w których wykryto nieprawidłowości.

Lp.	numer wniosku o płatność numer pozycji we wniosku o płatność numer dokumentu księgowego	podstawa uznania wydatku za niekwalifikowany	wysokość kosztów uznanych za niekwalifikowane
1	-	-	-
	Razem	-	-

Informację pokontrolną sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla jednostki kontrolującej i beneficjenta.

Podpisy:

imię i nazwisko	stanowisko / funkcja	miejsowość, data	podpis
Marta Kozielska	kierownik zespołu kontrolującego	Warszawa, 16. 10. 2020	
Waldemar Jacek Gruszecki	członek zespołu kontrolującego	Warszawa, 16. 10. 2020	
Katarzyna Sztuka-Sobczak	kierownik zespołu kontrolującego	Warszawa, 16. 10. 2020	
Grażyna Dąbrowa	kierownik zespołu kontrolującego	Warszawa, _____	
Dominika Gołębiowska	członek zespołu kontrolującego	Warszawa, _____	