



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

1. Informacje ogólne.

Numer umowy o dofinansowanie	POPW.02.01.00-26-0001/16-00
Nazwa beneficjenta	Gmina Kielce
Tytuł projektu	Rozwój infrastruktury transportu publicznego w Kielcach
Data kontroli	13-17.07.2020 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	pl. Rynek 1
kod pocztowy	25-303 Kielce
mięscowość	Kielce
województwo	świętokrzyskie
Adres, pod którym przeprowadzono kontrolę (miejsca realizacji projektu)	
ulica / numer domu / numer lokalu	pl. Rynek 1 (siedziba Gminy Kielce)
kod pocztowy	25-303
mięscowość	Kielce
województwo	świętokrzyskie
ulica / numer domu / numer lokalu	Al. Solidarności 34, piętro 8 (Biuro Zarządzania Funduszami Europejskimi Urzędu Miasta Kielce, Gmina Kielce)
kod pocztowy	25-323
mięscowość	Kielce
województwo	świętokrzyskie

¹ Zgodnie z zapisami umowy o dofinansowanie.

Handwritten signatures and initials:
 R/M/K
 d
 d

ulica / numer domu / numer lokalu	ul. Głowackiego 4 (siedziba Zarządu Transportu Miejskiego w Kielcach - podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków w projekcie)	
kod pocztowy	25-368	
miescowość	Kielce	
województwo	świętokrzyskie	
ulica / numer domu / numer lokalu	ul. Prendowskiej 7 (siedziba Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach - podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków w projekcie)	
kod pocztowy	25-395	
miescowość	Kielce	
województwo	świętokrzyskie	
ulica / numer domu / numer lokalu	ul. Jagiellońska 92 (siedziba Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji sp. z o.o. w Kielcach - podmiotu użytkującego autobusy miejskie zakupione w ramach projektu)	
kod pocztowy	25-734	
miescowość	Kielce	
województwo	świętokrzyskie	
Osoby uprawnione do reprezentowania beneficjenta		
imię	nazwisko	stanowisko / funkcja
Osoby wskazane do kontaktów z zespołem kontrolującym i udzielające wyjaśnień		
imię	nazwisko	stanowisko / funkcja
Nazwa instytucji przeprowadzającej kontrole		
Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości		
Zespół kontrolujący		
imię	nazwisko	stanowisko / funkcja

² Zgodnie z dokumentami rejestrowymi lub przedstawionym upoważnieniem / pełnomocnictwem.

Altk
d d r

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.02.01.00-26-0001/16-001 POPW.02.01.00-26-0001/16-002 POPW.02.01.00-26-0001/16-003 POPW.02.01.00-26-0001/16-004 POPW.02.01.00-26-0001/16-005 POPW.02.01.00-26-0001/16-006 POPW.02.01.00-26-0001/16-007 POPW.02.01.00-26-0001/16-008 POPW.02.01.00-26-0001/16-009 POPW.02.01.00-26-0001/16-010 POPW.02.01.00-26-0001/16-011 POPW.02.01.00-26-0001/16-012 POPW.02.01.00-26-0001/16-013

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 przedstawianej do rozliczenia we wnioskach o płatność od nr POPW.02.01.00-26-0001/16-001 do POPW.02.01.00-26-0001/16-013 (dokumenty finansowe oraz związane z nimi dokumenty towarzyszące, w tym dokumentacja postępowań o udzielenie zamówienia) jest sprawdzana w trakcie weryfikacji wniosków o płatność za pośrednictwem systemu SL2014, nie podlegała ona pogłębionej weryfikacji podczas kontroli projektu w miejscu realizacji. W trakcie kontroli zweryfikowano natomiast faktyczny postęp realizacji projektu (w tym czy

Handwritten signature and initials, possibly 'd' and 'lllke', located in the bottom right corner of the page.

usługi/dostawy/roboty budowlane zostały zrealizowane) oraz wypełnianie obowiązków wynikających z zapisów umowy o dofinansowanie i odpowiednich wytycznych, m.in. poprzez sprawdzenie:

- 1) zgodności realizacji postępu rzeczowego projektu z przepisami umowy o dofinansowanie,
- 2) zgodności dokumentacji przekazanej do PARP wraz z wnioskami o płatność za pośrednictwem SL2014 z oryginałami dokumentacji pozostającej u Beneficjenta (dokumenty finansowe, dokumentacja ofertowa),
- 3) sposobu opisanie dokumentów księgowych,
- 4) sposobu prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej,
- 5) ujęcia w ewidencji księgowej wszystkich rozliczonych dokumentów finansowych,
- 6) zgodności projektu z politykami horyzontalnymi UE,
- 7) poziomu osiągnięcia wskaźników projektu,
- 8) sposobu realizacji działań informacyjno-promocyjnych,
- 9) obowiązujących Beneficjenta dokumentów wewnętrznych regulujących kwestie związane z projektem,
- 10) sposobu przechowywania dokumentacji projektowej,
- 11) weryfikacji rzeczowej realizacji projektu – zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym projektu.

4. Ustalenia z kontroli.

W toku kontroli nie stwierdzono zastrzeżeń / nieprawidłowości

W toku kontroli stwierdzono następujące zastrzeżenia / nieprawidłowości:

1. W trakcie kontroli stwierdzono, iż na dzień zakończenia realizacji projektu nie osiągnięto następujących wskaźników produktu:
 - Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej [osoby] – wartość docelowa wskazana w umowie o dofinansowanie: 3 000 osób; wartość osiągnięta: 2 645 osób;
 - Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej [km] - wartość docelowa wskazana w umowie o dofinansowanie: 72,39 km; wartość osiągnięta: 71,55 km;
 - Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii autobusowych w komunikacji miejskiej [km] - wartość docelowa wskazana w umowie o dofinansowanie: 72,39 km; wartość osiągnięta: 71,55 km



Jednocześnie stwierdzono, iż Beneficjent nieprawidłowo wykazał we wniosku o płatność końcową (nr wniosku POPW.02.01.00-26-0001/16-013) osiągnięte wartości wskazanych powyżej wskaźników dotyczących długości linii komunikacji miejskiej. Stwierdzono, iż wartości wskaźników: Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej [km] oraz Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii autobusowych w komunikacji miejskiej [km] wykazane we wniosku o płatność końcową nie odpowiadają stanowi rzeczywistości (Beneficjent wykazał we wniosku o płatność końcową wartość wskaźników na poziomie: 72,46 km, podczas gdy zespół kontrolujący ustalił, iż prawidłową wartością jest: 71,55 km).

W odniesieniu do wskaźnika produktu dotyczącego pojemności autobusów, Beneficjent złożył wyjaśnienia dotyczące osiągniętego poziomu wskaźnika na etapie rozliczania zakupu autobusów we wniosku o płatność nr POPW.02.01.00-26-0001/16-003 (wyjaśnienia Beneficjenta z dnia 18.12.2017 r. - dokument „Wyjaśnienie Beneficjenta dotyczące realizacji wskaźnika produktu "Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej"), zaś w trakcie bieżącej kontroli podtrzymał swoje stanowisko w przedmiotowej sprawie.

W ramach złożonych wyjaśnień Beneficjent wskazał, iż we wniosku o dofinansowanie zakładał następującą metodologię wyliczenia wskaźnika: zakup 10 autobusów o długość 18 m (pojemność 150 osób) = 1 500 osób; zakup 15 autobusów o długości 12 m (pojemność 100 osób) = 1 500 osób; RAZEM: 3 000 osób; metodologia wskaźnika została opracowana na podstawie stanu faktycznego taboru autobusowego będącego w posiadaniu Zarządu Transportu Miejskiego w Kielcach. Beneficjent wskazał, iż na etapie realizacji projektu i planowanego ogłoszenia przetargu wystąpiła konieczność uwzględnienia informacji uzyskanych od producentów autobusów hybrydowych, założonej kompletacji autobusów (m.in. automaty do sprzedaży biletów, miejsca dla niepełnosprawnych, kasowniki, klimatyzacja, baterie akumulatorów) oraz warunków technicznych mających wpływ na wydanie homologacji; stąd w przetargu w SIWZ wskazano minimalne parametry zakupywanych autobusów: autobus o długości 18 m - 126 osób; autobus o długości 12 m - 88 osób. Założona kompletacja miała na celu podniesienie komfortu obsługi pasażerów korzystających z komunikacji publicznej oraz ich bezpieczeństwa. Spowodowało to jednak zwiększenie masy pojazdu i ograniczenie przestrzeni pasażerskiej, a co za tym idzie konieczność zmniejszenia wymogów stawianych oferentom w zakresie liczby miejsc siedzących i stojących. Ostatecznie zostały zakupione autobusy o następujących parametrach: autobus o długości 18 m - 128 osób; autobus o długości 12 m - 91 osób, co daje łączną liczbę pasażerów: 10 autobusów (pojemność 128 osób) = 1 280 osób; 15 autobusów (pojemność 91 osób) = 1 365 osób; RAZEM: 2 645 osób.

W ramach złożonych wyjaśnień Beneficjent wskazał, iż niższa niż zakładana we wniosku wartość wskaźnika nie wpłynęła negatywnie na realizację projektu, jak również na pozostałe wskaźniki.

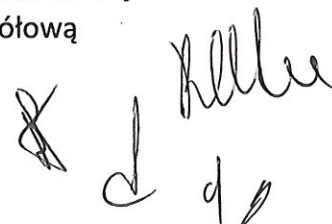
W związku z faktem, iż brak osiągnięcia wartości docelowej wskaźnika wynika z obiektywnych i uzasadnionych przesłanek niezależnych od Beneficjenta oraz faktu, iż Beneficjent poinformował PARP o zaistniałej sytuacji na etapie rozliczania wniosku o



płatność nr POPW.02.01.00-26-0001/16-003 (w którym rozliczano zakup autobusów), zespół kontrolujący przyjmuje wyjaśnienia Beneficjenta. Zespół kontrolujący potwierdza równocześnie, iż osiągnięcie wartości wskaźnika na poziomie niższym niż zakładano nie miało wpływu na realizację celów projektu - w trakcie kontroli potwierdzono, iż zakładane cele projektu zostały osiągnięte. Ustalono również, iż osiągnięcie wartości wskaźnika na poziomie niższym niż zakładano nie miałyby wpływu na ocenę merytoryczną wniosku o dofinansowanie, tj. zadeklarowanie przez Beneficjenta osiągnięcia przedmiotowego wskaźnika produktu nie miało decydującego wpływu na przyznanie dofinansowania.

W trakcie kontroli Beneficjent złożył również szczegółowe wyjaśnienia w odniesieniu do osiągniętej wartości wskaźników dotyczących długości linii komunikacyjnych, których wartość jest niższa niż zakładana we wniosku dofinansowanie. W ramach złożonych wyjaśnień Beneficjent odniósł się także do poziomu wartości przedmiotowych wskaźników sprawozdawanych w ramach złożonych wniosków o płatność. Beneficjent wskazał, iż pierwotnie realizacja projektu umożliwiła osiągnięcie wskaźników na poziomie 72,46 km (stopień osiągnięcia wskaźników: 100,10%) i taką wartość Beneficjent sprawozdawał w ramach wniosków o płatność. W odniesieniu do poszczególnych zadań wartość wskaźników wynosiła odpowiednio: Zadanie 1 - 68,74 km; Zadanie 3 - 0,9 km; Zadanie 4 - 2,825 km. W ramach wniosków o płatność pośrednią przedkładał Informacje Zarządu Transportu Miejskiego w Kielcach w sprawie osiągnięcia wskaźników dotyczących długości linii. Beneficjent wskazał, iż informacje sprawozdawane we wnioskach o płatność były zgodne ze stanem faktycznym. W odniesieniu do wniosku o płatność końcową Beneficjent wskazał, iż ujęte tam wartości wskaźników odnoszą się do tych okresów sprawozdawczych, w których zostały osiągnięte po zakończeniu poszczególnych zadań projektowych.

Beneficjent wyjaśnił, iż zmiana wartości osiągniętej wskazanych wskaźników na dzień kontroli wynika z faktu, iż w 2019 roku w Kielcach doszło do gruntownej przebudowy układu komunikacyjnego miasta, mającej na celu optymalizację funkcjonowania wszystkich linii autobusowych. W wyniku przeprowadzonej modernizacji tras zmiana uległa m.in. trasa nr 54, która aktualnie jest krótsza w porównaniu z trasą przyjętą na etapie przygotowania projektu (długość trasy nr 54 spadła z poziomu 14,14 km do poziomu 13,08 km, przy jednoczesnym wzroście długości trasy nr 34 z 17,10 km do 17,25 km). Spowodowało to, iż nastąpił spadek wartości wskaźnika z poziomu 72,46 km, do poziomu 71,55 km, co jednocześnie stanowi 98,84% wartości docelowej wskaźnika (wartość docelowa: 72,39 km). Beneficjent przedstawił szczegółowe informacje w zakresie zmiany przebiegu trasy linii nr 54 i 34, które zostały objęte modernizacją. Beneficjent przedstawił główne założenia i zasady remarszrutyzacji komunikacji miejskiej w Kielcach: zwiększenie częstotliwości kursowania na najbardziej obleganych liniach, skrócenie wybranych relacji i umożliwienie przesiadek, poprawa obsługi komunikacyjnej peryferyjnych dzielnic, wzmocnienie transportu zbiorowego w okolicach szkół w związku z reformą oświaty, likwidacja mniej obleganych linii komunikacyjnych, likwidacja kursów wariantowych i tzw. jazd stadami. Beneficjent wskazał, iż wprowadzone zmiany przyniosły efekt w postaci zwiększonej liczby pasażerów w 2019 r. w porównaniu do 2018 r. - wzrost pasażerów o ok. 1,46 mln osób. W trakcie kontroli Beneficjent podjął działania naprawcze w przedmiotowej sprawie, tj. w dniu 15.07.2020 r. przedłożył do PARP za pośrednictwem SL szczegółową

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page. The signature appears to be 'Keller' and there are several initials and marks below it.

informację w zakresie zmian w wartości osiągniętej wskaźników produktu dotyczących długości linii komunikacyjnych oraz wykazanych wartości wskaźników w ramach wniosku o płatność końcową.

Zespół kontrolujący przyjmuje wyjaśnienia Beneficjenta w przedmiotowej sprawie. Stanowisko zespołu kontrolującego wynika z następujących przesłanek: zmiana w wartości osiągniętej wskaźników wynika z obiektywnych i uzasadnionych przesłanek związanych z remaszrutyzacją komunikacji miejskiej w Kielcach; wprowadzone zmiany w zakresie optymalizacji funkcjonowania linii autobusowych w mieście Kielce przyniosły efekt w postaci zwiększonej liczby pasażerów. Zespół kontrolujący potwierdza równocześnie, iż osiągnięcie wartości wskaźników na poziomie niższym niż zakładano nie miało wpływu na realizację celów projektu - w trakcie kontroli potwierdzono, iż zakładane cele projektu zostały osiągnięte. Jednocześnie ustalono, iż osiągnięcie wartości przedmiotowych wskaźników na poziomie niższym niż zakładano nie miałyby wpływu na ocenę merytoryczną wniosku o dofinansowanie, tj. zadeklarowanie przez Beneficjenta osiągnięcie wskaźników produktu nie miało decydującego wpływu na przyznanie dofinansowania.

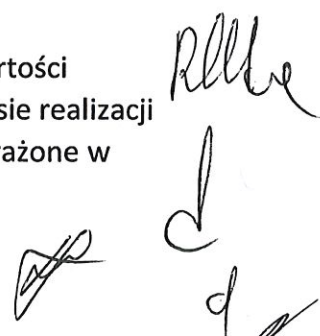
W odpowiedzi na wspomniane powyżej pismo Beneficjenta z dnia 15.07.2020 r., PARP przyjęła wyjaśnienia nt. powodów nieosiągnięcia wartości docelowej wskaźników produktu, tj.:

- 1) „Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej” (stopień realizacji 98,84%) - wyjaśnienia Beneficjenta zawarte w piśmie z 15.07.2020 r.;
- 2) „Całkowita długość nowych lub przebudowanych linii autobusowych komunikacji miejskiej” (stopień realizacji 98,84%) - wyjaśnienia Beneficjenta zawarte w piśmie z 15.07.2020 r.;
- 3) „Pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej” (stopień realizacji 88,17%) - wyjaśnienia Beneficjenta zawarte w załączniku z 18.12.2017 r. do wniosku o płatność POPW.02.01.00-26-0001/16-003, zatwierdzonego przez PARP w dniu 19.12.2017 r.

i nie zgłosiła uwag do wartości wykazanych w poszczególnych okresach sprawozdawczych, odnoszących się do osiągnięcia danego wskaźnika.

Ponadto PARP wskazała, iż z uwagi na realizację przez Beneficjenta pełnego zakresu projektu przedstawionego we wniosku o dofinansowanie oraz podjęte i opisane przez Beneficjenta działania, oraz biorąc pod uwagę zapisy umowy o dofinansowanie (§ 24 ust. 4 i § 27 ust. 1) nie widzi podstaw do pomniejszenia dofinansowania z uwagi na nieosiągnięcie wartości ww. wskaźników produktu. Jednocześnie w piśmie PARP wskazała, iż Beneficjent powinien wykazywać w ramach wniosku o płatność końcową osiągnięte wartości wskaźników dotyczących długości linii komunikacji miejskiej zgodnie ze stanem faktycznym, co oznacza konieczność aktualizacji przez Beneficjenta danych we wniosku o płatność końcową.

Uwzględniając wyjaśnienia Beneficjenta dotyczące nieosiągnięcia docelowej wartości wskaźników produktu, weryfikację w trakcie kontroli stanu faktycznego w zakresie realizacji założonych celów projektu oraz stanowisko PARP w przedmiotowej sprawie wyrażone w



piśmie z dnia 28.09.2020 r., zespół kontrolujący nie stwierdza uchybień/nieprawidłowości w zakresie nieosiągnięcia docelowej wartości wskaźników produktu.

Jednocześnie zespół kontrolujący stwierdza, iż wykazywanie we wniosku o płatność nieprawidłowych wartości wskaźników wskazuje na naruszenie postanowień określonych w § 14 ust. 2 pkt 2 i 3 umowy o dofinansowanie, tj. Beneficjent zobowiązuje się do systematycznego monitorowania przebiegu realizacji projektu oraz Beneficjent zobowiązuje się do pomiaru wartości wskaźników zawartych we wniosku o dofinansowanie Projektu, osiągniętych w trakcie realizacji projektu oraz w okresie trwałości. Zespół kontrolujący stwierdza, iż konieczna jest aktualizacja w ramach wniosku o płatność końcową osiągniętych wartości wskaźników dotyczących długości linii komunikacji miejskiej zgodnie ze stanem faktycznym.

5. Zalecenia pokontrolne / rekomendacje.

Ad 1. Zaleca się podjęcie działań zmierzających do wykazania we wniosku o płatność nr POPW.02.01.00-26-0001/16-013 osiągniętych wartości wskaźników projektu wymienionych w pkt 4.1 ustaleń z kontroli zgodnie ze stanem faktycznym i ustaleniami z przeprowadzonej kontroli projektu. Należy przedłożyć dokumentację potwierdzającą pojęcie działań w powyższym zakresie.

Ponadto zaleca się dołożenie należytej staranności w zakresie systematycznego monitorowania przebiegu realizacji projektów objętych dofinansowaniem oraz pomiaru wartości wskaźników zawartych we wniosku o dofinansowanie projektu, osiągniętych w trakcie realizacji projektu oraz w okresie trwałości zgodnie z przyjętą we wniosku metodologią ich weryfikacji. Jednocześnie zaleca się bieżące informowanie Instytucji Pośredniczącej o ew. zmianach wartości osiągniętych wskaźników projektu. Zalecenie dotyczy postępowań przyszłych. Należy przedłożyć stosowną deklarację w tym zakresie.

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.

6. 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	-	-

Handwritten signature and initials:


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

Podpisy:

imię i nazwisko	stanowisko / funkcja	miejsowość, data	podpis
-----------------	----------------------	------------------	--------

