



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ.410.014.01.2021

Pan  
Remigiusz Wzorek  
Przewodniczący Zarządu  
Związku Gmin  
Podkarpacka Komunikacja Samochodowa  
Al. Wyzwolenia 6  
35-959 Rzeszów

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

*P/21/090 Wspólne przedsięwzięcia jednostek samorządu terytorialnego w zakresie infrastruktury  
komunalnej*

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Związek Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa” <sup>1</sup> , Al. Wyzwolenia 6, 35-959 Rzeszów.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Remigiusz Wzorek – Przewodniczący Zarządu Związku Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa” od 26 lutego 2018 r. Poprzednio funkcję Przewodniczącego pełnili: Piotr Klimczak, od 27 marca 2012 r. do 28 czerwca 2016 r. oraz Krzysztof Jarosz, od 28 czerwca 2016 r. do 26 lutego 2018 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Przygotowanie finansowo-organizacyjne do realizacji przedsięwzięcia<sup>2</sup> pn. <i>Rozwój gospodarki niskoemisyjnej oraz poprawa mobilności mieszkańców poprzez usprawnienie zrównoważonego transportu publicznego na terenie ROF</i><sup>3</sup>.</li><li>2. Realizacja przedsięwzięcia pn. <i>Rozwój gospodarki niskoemisyjnej oraz poprawa mobilności mieszkańców poprzez usprawnienie zrównoważonego transportu publicznego na terenie ROF</i>.</li><li>3. Efekty przedsięwzięcia pn. <i>Rozwój gospodarki niskoemisyjnej oraz poprawa mobilności mieszkańców poprzez usprawnienie zrównoważonego transportu publicznego na terenie ROF</i>.</li></ol>
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2015 r. do dnia zakończenia czynności kontrolnych. Badaniami kontrolnymi mogły być objęte dowody sporządzone przed i/lub po tym okresie.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>4</sup> .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie
Kontrolerzy	Agnieszka Suwała, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/82/2021 z dnia 9 czerwca 2021 r. Sebastian Szozda, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/83/2021 z dnia 9 czerwca 2021 r.

(akta kontroli str. 1–10)

<sup>1</sup> Dalej: Związek lub ZG PKS.

<sup>2</sup> Dalej: przedsięwzięcie lub Projekt – w kontekście dofinansowania ze środków UE.

<sup>3</sup> Rzeszowski Obszar Funkcjonalny.

<sup>4</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, ze zm., dalej: ustawa o NIK.

## II. Ocena ogólna<sup>5</sup> kontrolowanej działalności.

### OCENA OGÓLNA I JEJ UZASADNIENIE

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli przedsięwzięcie objęte kontrolą było – pomimo stwierdzonych nieprawidłowości – realizowane przez Związek efektywnie, sprawnie i skutecznie. W ramach przedsięwzięcia zakupiono 54 autobusy, wybudowano halę do ich obsługi, zakupiono i wdrożono informatyczny system transportowy, a na terenie gmin wchodzących w skład Związku wybudowano lub przebudowano szereg elementów infrastruktury transportowej, w tym centra przesiadkowe, drogi, mosty, parkingi, zatoki autobusowe oraz wiaty przystankowe.

Związek uzyskał dofinansowanie realizacji przedsięwzięcia ze środków Unii Europejskiej w wysokości 85% kosztów kwalifikowanych. Koszty te wyniosły 103 278 639,44 zł, a dofinansowanie 87 786 843,28 zł.

Związek prawidłowo dokonywał wydatków w ramach realizowanych zadań, odpowiednio je dokumentował, a wnioski o płatność sporządzane były rzetelnie i składane w przewidzianych umową terminach.

Związek zapewnił właściwą obsługę przedsięwzięcia, a jego pracownicy posiadali odpowiednie w tym względzie kompetencje. Również podział zadań pomiędzy poszczególne gminy zapewnił sprawną realizację inwestycji zlokalizowanych na ich terenie.

Pomimo początkowych problemów z działaniem systemów informatycznych przedsięwzięcie zostało prawidłowo wdrożone i osiągnęło pełną funkcjonalność. Realizacja zaplanowanych wskaźników dotyczących liczby przewozów i przewożonych pasażerów napotkała na obiektywne trudności wynikające z pandemii COVID-19 ze względu na wynikające z przepisów ograniczenia w transporcie publicznym.

Wdrażanie poszczególnych zadań napotkało na problemy, takie jak np. skumulowanie zamówień na autobusy u producentów, co wymusiło rozłożenie ich zakupu w czasie, a tym samym wpłynęło na wydłużenie terminu realizacji przedsięwzięcia.

W ocenie NIK, negatywny wpływ na sprawność realizacji przedsięwzięcia miało określenie na niewłaściwej podstawie kosztów budowy hali do obsługi taboru autobusowego. Skutkiem tej nierzetelności było unieważnienie dwóch przetargów, przesunięcie realizacji tego zadania o około rok oraz wybudowanie hali o 1/3 mniejszej, niż pierwotnie planowano.

Pomimo tego, przedsięwzięcie udało się zakończyć z opóźnieniem wynoszącym osiem miesięcy w stosunku do pierwotnie zakładanego terminu, co mając na uwadze złożony i nie rutynowy charakter realizowanych zadań, jest wynikiem dobrym.

W ocenie gmin wchodzących w skład Związku, przedsięwzięcie znacznie poprawiło komunikację na ich terenie, a także skomunikowanie z Miastem Rzeszów. W tym zakresie gminy wskazywały jednak na konieczność dalszej integracji z miejskim systemem transportowym, w szczególności w zakresie korzystania z miejskiej infrastruktury przystankowej i ujednoczenia systemów informatycznych i biletowych.

---

<sup>5</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej. W niniejszym wystąpieniu pokontrolnym zastosowano ocenę opisową.

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

#### OBSZAR 1. Przygotowanie finansowo-organizacyjne realizacji przedsięwzięcia

Opis stanu faktycznego

##### 1.1

W latach 2017 - 2021<sup>7</sup> Związek realizował przedsięwzięcie pn. *Rozwój gospodarki niskoemisyjnej oraz poprawa mobilności mieszkańców poprzez usprawnienie zrównoważonego transportu publicznego na terenie ROF*. Realizacja przedsięwzięcia została poprzedzona przyjęciem uchwał Zgromadzenia ZG PKS o przystąpieniu do przedsięwzięcia (z 14 lipca 2016 r. i 28 marca 2017 r.) oraz zawarciem umowy partnerskiej pomiędzy gminami – członkami Związku, a ZG PKS, zgodnie z którą ZG PKS został Liderem Projektu, a gminy jego Partnerami.

(akta kontroli tom I str. 110 – 163, tom II str. 231 - 232)

30 marca 2017 r. Związek złożył do Marszałka Województwa Podkarpackiego wnioski o dofinansowanie<sup>8</sup> przedsięwzięcia ze środków Unii Europejskiej<sup>9</sup>, a umowa w tym zakresie została podpisana we wrześniu 2017 r. Datą zakończenia Projektu według umowy o dofinansowanie był 31 marca 2019 r.

Umowa o dofinansowanie była pięciokrotnie aneksowana z uwagi na zmiany kwot wydatków kwalifikowanych spowodowane stwierdzonymi przez Instytucję Zarządzającą<sup>10</sup> nieprawidłowościami związanymi z naruszeniem przepisów ustawy PZP<sup>11</sup>, unieważnianiem przetargów, wykonaniem robót dodatkowych, zmianami w zakresach rzeczowych poszczególnych zadań, co spowodowało konieczność dwukrotnego przedłużenia terminu zakończenia realizacji Projektu. Termin ten został przesunięty do 30 kwietnia 2018 r. z powodu opóźnienia w dostawie autobusów i następnie do 30 listopada 2019 r. z uwagi na unieważnienie przetargów na budowę hali do obsługi taboru autobusowego.

Umowa o dofinansowanie obejmowała realizację przez ZG PKS i dziewięć gmin - członków Związku tj. gminy Tyczyn, Czarna, Chmielnik, Krasne, Boguchwała, Głogów Małopolski, Czudec, Świlcza i Trzebownisko łącznie 36 zadań. Rozpoczęcie realizacji Projektu ustalono na 13 kwietnia 2017 r. jednak okres kwalifikowalności wydatków obejmował okres od 1 stycznia 2014 r.

(akta kontroli: tom I str. 220 – 375, tom II str. 158 – 225)

Realizacja przedsięwzięcia została zakończona 29 listopada 2019 r. tj. w dniu odebrania hali obsługi taboru autobusowego.

Ostatnia z trzech partii autobusów została odebrana od dostawcy w dniach 22-27 sierpnia 2019 r. Umowę na obsługę linii komunikacyjnych podpisano z operatorem zewnętrznym w październiku 2019 r. Wdrożenie i integracja systemu transportowego ROF i realizacji kampanii informacyjno-promocyjnej zostały

<sup>6</sup> Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana, jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

<sup>7</sup> Faktyczna realizacja przedsięwzięcia zakończyła się w 2019 r., jednakże końcowe rozliczenie nastąpiło w lipcu 2021 r.

<sup>8</sup> Nr wniosku RPPK.05.05.00-18-0001/17.

<sup>9</sup> Dalej: UE.

<sup>10</sup> Dalej: IZ tj. Zarząd Województwa Podkarpackiego.

<sup>11</sup> Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm.).

zakończone przez ich wykonawców odpowiednio w dniach 30 października i 6 listopada 2019 r.

(akta kontroli: tom II str. 103 - 104)

Ostateczny koszt realizacji przedsięwzięcia wyniósł 145 989 751,14 zł, z tego 58 202 907,86 zł (wydatki kwalifikowane i niekwalifikowane) stanowiło środki własne Związku i gmin pochodzące z ich budżetów (17 243 238,42 zł), kredytów bankowych (29 589 503,28 zł), pożyczki z WFOŚiGW w Rzeszowie<sup>12</sup> (6 544 500 zł), obligacji komunalnych i Banku Gospodarki Krajowej (3 562 463,13 zł) oraz dotacji Powiatu Strzyżowskiego (1 254 203,04 zł), a 87 786 843,28 zł stanowiło dofinansowanie udzielone przez Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego ze środków UE w ramach *Osi Priorytetowej nr 5 „Infrastruktura komunikacyjna” Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014 – 2020*. Łączna kwota wydatków kwalifikowanych wyniosła 103 278 639,44 zł, zaś wydatków niekwalifikowanych – 42 711 111,70 zł. Dofinansowanie ze środków UE to 85% kwoty wydatków kwalifikowanych.

(akta kontroli str.: tom I str. 302 – 375, tom II str. 116, 127)

## 1.2

W dniu 19 kwietnia 2016 r. Zarząd Województwa Podkarpackiego przyjął uchwałę w sprawie określenia wysokości środków przeznaczonych na realizację projektów w formule Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych<sup>13</sup> dla ROF. W uchwale tej na Działanie 5.4 – Niskoemisyjny transport miejski przeznaczono kwotę 87 889 285,78 zł.

W dniu 21 czerwca 2016 r. Stowarzyszenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego<sup>14</sup> opracowało Strategię ZIT dla ROF, w której ujęto założenia przedsięwzięcia/projektu *Rozwój gospodarki niskoemisyjnej oraz poprawa mobilności mieszkańców poprzez usprawnienie zrównoważonego transportu publicznego ROF*. Ww. Strategia ZIT została pozytywnie zaopiniowana przez Zarząd Województwa Podkarpackiego (uchwałą z 28 czerwca 2016 r.) oraz Ministra Rozwoju (opinią z 30 czerwca 2016 r.).

W dniu 21 czerwca 2016 r. SROF opracowało kartę przedsięwzięcia/projektu zintegrowanego, w której ujęto:

- okres realizacji projektu: prace przygotowawcze od X 2014 r. do VIII 2016 r., realizacja zakresu rzeczowego od X 2016 r. do IX 2018 r.,
- produkty projektu: liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej 50 [szt.], liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych 1 [szt.], liczba wybudowanych obiektów „Park & Ride” 16 [szt.], liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „Park & Ride” 450 [szt.], liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „Park & Ride” 45 [szt.], liczba wybudowanych obiektów „Bike & Ride” 20 [szt.], liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „Bike & Ride” 340 [szt.], długość wybudowanych dróg dla rowerów 11 km, całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji – 52 km.
- przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie: X 2016 r.

(akta kontroli: tom I - str. 11 - 53)

<sup>12</sup> Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Rzeszowie.

<sup>13</sup> Dalej: ZIT.

<sup>14</sup> Dalej: SROF.

### 1.3

Zarząd ZG PKS w dniu 24 sierpnia 2016 r. udzielił pełnomocnictwa panu Piotrowi Klimczakowi do działania w imieniu Związku w zakresie realizacji Projektu (odwołane uchwałą Zarządu Związku z 27 września 2017 r.). Pełnomocnictwo uprawniało go m.in. do: podpisywania dokumentów, negocjowania i przygotowywania projektów umów, podejmowania czynności związanych z zabezpieczeniem umowy o dofinansowanie, występowania przed właściwymi organami państwowymi, sądami, instytucjami lub innymi podmiotami, dokonywania innych koniecznych do realizacji Projektu czynności.

(akta kontroli: tom I - str. 105 - 109)

W dniu 21 lutego 2018 r. Zarząd ZG PKS udzielił pełnomocnictwa pani Agacie Motyka-Mamczura zatrudnionej na stanowisku głównego specjalisty ds. realizacji projektów oraz koordynacji pracy Biura Zarządu Związku do działania w imieniu ZG PKS w zakresie kierowania pracami Biura oraz do realizacji Projektu. Pełnomocnictwo to obowiązywało do 26 lutego 2018 r. (6 dni) tj. do dnia rezygnacji z funkcji Przewodniczącego Zarządu Związku p. Krzysztofa Jarosza i wyboru nowego Przewodniczącego p. Remigiusza Wzorka.

(akta kontroli: tom I - str. 8 – 9, 101 - 103)

Pracownicy Biura Zarządu Związku sprawowali obsługę administracyjną Projektu w zakresie bieżących czynności związanych z przygotowaniem dokumentów. W 2017 r. w Biurze Zarządu, oprócz głównego księgowego, zatrudnionych było dwóch pracowników na stanowiskach podinspektorów ds. transportu i obsługi Biura oraz ds. obsługi Biura i kadr. W lutym 2018 r. zatrudniono dodatkowo dwie osoby na stanowiska specjalisty ds. realizacji projektów oraz koordynacji pracy Biura Związku (pani Agata Motyka-Mamczura) oraz podinspektora ds. transportu i obsługi Biura. Pani Agata Motyka-Mamczura posiadała certyfikat kompetencji zawodowych w drogowym transporcie osób<sup>15</sup>.

W ramach realizacji przedsięwzięcia Związek podpisał łącznie 30 umów cywilnoprawnych z osobami fizycznymi oraz firmami. Umowy te obejmowały: opracowanie studium wykonalności, analiz, kryteriów oceny oraz wniosku o dofinansowanie (jedna umowa), usługę pomocy prawnej (jedna umowa), kompleksową obsługę przeprowadzanych postępowań o udzielenie zamówień publicznych (trzy umowy), świadczenie usług specjalisty ds. rozliczeń, korekt i sprawozdawczości (cztery umowy), zaprojektowanie, dostarczenie i montaż trzech tablic informacyjnych (jedna umowa), zaprojektowanie wzorów malowania, specyfikacji malowania i tapicerki autobusów (jedna umowa), opracowanie dokumentacji technicznej na zadanie nr 3 (dostawa 15 szt. autobusów 12-metrowych), konsultacje w sprawach technicznych i udział w komisji przetargowej (jedna umowa), opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego oraz szacunku kosztów dla zadania nr 4 (jedna umowa), wykonanie opisu przedmiotu zamówienia w zakresie zadania nr 2 (jedna umowa), opracowanie opisu wyposażenia technicznego do zadania nr 4 (jedna umowa), odbiór dostarczonych autobusów (dziewięć umów), odbiór techniczny systemu informatycznego (dwie umowy), odbiór hali zaplecza technicznego (dwie umowy), pełnienia funkcji inspektora nadzoru dla budowy hali zaplecza technicznego (jedna umowa), wykonanie czynności niezbędnych do uzyskania pozwolenia na użytkowanie budynku hali zaplecza technicznego (jedna umowa).

---

<sup>15</sup> Wydany przez Instytut Transportu Samochodowego – dowód kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 21 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009.

Koszty ww. umów z podmiotami zewnętrznymi w latach 2017–2020 wyniosły 516 652,60 zł brutto.

Przewodniczący Związku wyjaśnił, że:

- pracownicy ZG PKS sprawowali obsługę administracyjną Projektu przy merytorycznym wsparciu pracowników SROF,
- pełnomocnik ds. Projektu p. Piotr Klimczak posiadał wiedzę i kompetencje w zakresie realizacji projektów dofinansowanych ze środków zewnętrznych uzyskaną w trakcie m.in. realizacji i koordynacji projektów badawczych i aplikacyjnych w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, pracy jako konsultant w zakresie oceny i nadzoru projektów realizowanych w ramach Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy Regionalnej, prowadzenia projektów badawczych na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego, Wyższej Szkoły Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie oraz Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości. Pracował także, jako zastępca Burmistrza Gminy Boguchwała, Przewodniczący Zarządu ZG PKS oraz jako Wiceprezes Zarządu PKS w Rzeszowie S.A.,
- pani Agata Motyka - Mamczura posiadała kompetencje i doświadczenie związane z organizacją publicznego transportu zbiorowego oraz z kwestią operatora potwierdzone certyfikatem kompetencji zawodowych w transporcie drogowym osób, w latach 1993-2018 zatrudniona była w PKS w Rzeszowie S.A. w pionie związanym z przewozem osób, w tym od 2007 r. jako kierownik Działu Organizacji Przewozów i Marketingu,
- w związku z tym, iż projekt *Rozwój gospodarki niskoemisyjnej (...)* był jedynym projektem realizowanym przez Związek, nie zatrudniono pracowników na podstawie umowy o pracę, a jedynie polegano na zasobach zewnętrznych specjalistów.

(akta kontroli: tom I - str. 94 - 109)

Analiza wybranych umów zawartych z podmiotami zewnętrznymi na: opracowanie studium wykonalności, analiz, kryteriów oceny oraz wniosku o dofinansowanie (jedna umowa), usługę pomocy prawnej (jedna umowa), kompleksową obsługę przeprowadzanych postępowań o udzielenie zamówień publicznych (trzy umowy zlecenia), świadczenie usług specjalisty ds. rozliczeń, korekt i sprawozdawczości w ramach Projektu (jedna umowa zlecenie) wykazała, że wykonawców pięciu z nich wyłoniono w wyniku procedur określonych w załączniku do uchwały Zarządu ZG PKS w sprawie *zasad i trybu postępowania w postępowaniach o zamówienie publiczne oraz zasad powoływania członków komisji przetargowych w ZG PKS*, a jednego wykonawcę (na kompleksową obsługę przeprowadzanych postępowań o udzielenie zamówień publicznych) na podstawie art. 4 pkt 8 ustawy PZP.

(akta kontroli: tom I - str. 94 – 99, 167 – 219, tom II – str. 128 - 133)

W ZG PKS od 2016 r. funkcjonowała kontrola zarządcza. W okresie objętym kontrolą obowiązywały zarządzenia Przewodniczącego Zarządu ZG PKS z 2016 r. i 2018 r. w sprawie *organizacji i zasad kontroli zarządczej* oraz z 2018 r. w sprawie *planu działalności oraz procedury zarządzania ryzykiem*<sup>16</sup>. W latach 2018-2021 sporządzano w Związku plany realizacji celów i zadań Biura ZG PKS, ponadto za lata 2018-2020 Związek sporządził sprawozdania z wykonania planu działalności oraz oświadczenia o stanie kontroli zarządczej.

<sup>16</sup> Zarządzenia Przewodniczącego Zarządu ZG PKS: Nr 6.2016 z 25 sierpnia 2016 r. w sprawie zasad kontroli zarządczej, nr 5.1.2018 z 10 maja 2018 r. w sprawie organizacji i zasad funkcjonowania kontroli zarządczej, nr 5.2.2018 z 10 maja 2018 r. w sprawie planu działalności oraz procedury zarządzania ryzykiem.

(akta kontroli: tom II - str.134)

Zgodnie z umową partnerską gminy zobowiązały się do przygotowania wszelkiej niezbędnej dokumentacji i danych niezbędnych do realizacji umowy o partnerstwie, w tym terminowego przekazania danych i dokumentów niezbędnych do przygotowania i złożenia Studium wykonalności i wniosku o dofinansowanie, samodzielne opracowanie załączników do wniosku o dofinansowanie umożliwiających złożenie wniosku o dofinansowanie oraz danych i dokumentów niezbędnych do podpisania umowy o dofinansowanie Projektu, zgodnie z terminem wskazanym przez IZ.

ZG PKS zobowiązał się do przygotowania i złożenia wniosku o dofinansowanie wraz z kompletem niezbędnych załączników oraz koordynowania (w tym monitorowania i nadzorowania) prawidłowości działań gmin przy realizacji zadań zawartych w Projekcie.

(akta kontroli: tom I – str. 110 - 163)

#### 1.4

Umowa o dofinansowanie podpisana 29 września 2017 r. przewidywała zakończenie realizacji Projektu do dnia 31 marca 2019 r., jednakże 2 lutego 2018 r. ZG PKS zwrócił się do IZ z prośbą o przesunięcie terminu jego zakończenia z uwagi na fakt, iż jeden z producentów autobusów, wystosował zapytanie o możliwość wydłużenia terminu dostawy z grudnia 2018 r. na 1 kwietnia 2019 r. Dostawca uzasadnił prośbę kumulacją w 2018 r. zamówień publicznych angażujących środki pomocowe z UE na nowe autobusy, co spowodowało wydłużenie czasu oczekiwania na komponenty do budowy autobusów oraz wyposażenie dodatkowe od poddostawców, a w konsekwencji wydłużyło termin wyprodukowania autobusów. IZ wyraziła zgodę na przedłużenie terminu realizacji Projektu do 30 kwietnia 2019 r., co znalazło odzwierciedlenie w aneksie nr 1 do umowy o dofinansowanie z 5 lipca 2018 r. Załącznikami do aneksu nr 1 były również wnioski o zmiany w zakresach rzeczowych dwóch zadań realizowanych przez Związek i Gminę Czarna. Aneks nr 2 podpisano 24 października 2018 r., w którym uwzględniono zmiany zakresów rzeczowych czterech zadań realizowanych przez Gminy Boguchwałę, Czudec i Świlcza. Aneks nr 3 z 3 lipca 2019 r. obejmował zmiany zakresów rzeczowych dziewięciu zadań realizowanych przez ZG PKS, Gminy Czarna, Czudec, Boguchwałę i Świlcza, a także przesunięcie terminu zakończenia Projektu na 30 listopada 2019 r. z uwagi na unieważnienie dwóch przetargów na budowę hali obsługi taboru autobusowego. Kolejny, czwarty aneks z 29 listopada 2019 r. dotyczył zmian zakresów rzeczowych 12 zadań realizowanych przez Związek, Gminy Czarna, Czudec, Boguchwałę i Świlcza. Ostatni, aneks nr 5 obejmował zmiany zakresów rzeczowych 13 zadań realizowanych przez Związek, Gminy Czarna, Głogów Małopolski, Czudec, Boguchwałę i Świlcza.

(akta kontroli: tom I - str. 220 – 301, tom II – str. 135 – 148)

ZG PKS dokonał zakupu 54 autobusów, w tym 39 szt. 10-metrowych, które zostały odebrane od dostawcy w grudniu 2018 r. i lutym 2019 r. (dostawcy wyłonieni w pierwszym przetargu na autobusy). Autobusy 12-metrowe w liczbie 15 szt. – odebrane zostały w sierpniu 2019 r., a wykonawca wyłoniony został dopiero w czwartym przetargu. Trzy przetargi zostały unieważnione z powodu: braku ofert, odmowy podpisania umowy przez wykonawcę na warunkach zapisanych w SIWZ oraz złożenia ofert z cenami przewyższającymi kwotę przeznaczoną na ich zakup. Pierwszy przetarg ogłoszony został 31 grudnia 2017 r., a ostatni 8 lutego 2019 r., w wyniku którego podpisano umowę z wykonawcą 10 kwietnia 2019 r. tj. po 14 miesiącach od ogłoszenia pierwszego przetargu. Obsługa wszystkich



zaplanowanych w Projekcie linii rozpoczęła się w grudniu 2019 r., po podpisaniu w październiku 2019 r. umowy z operatorem zewnętrznym tj. PKS sp. z o.o. w Leżajsku, wyłonionym w drodze postępowania przetargowego. Wyłonienie operatora zewnętrznego na obsługę linii autobusowych było konieczne z uwagi na fakt, iż IZ nie wyraziła zgody na zawarcie przez Związek umowy bezpośrednio z podmiotem wewnętrznym tj. PKS w Rzeszowie S.A.<sup>17</sup>, ponieważ podmiot ten był w trudnej sytuacji finansowej w rozumieniu przepisów o pomocy publicznej. IZ wyraziła zgodę na zmianę operatora z zewnętrznego na PKS w Rzeszowie S.A. w marcu 2020 r. po stwierdzeniu, iż podmiot ten nie znajduje się w trudnej sytuacji finansowej.

(akta kontroli: tom II – str. 103 – 104, 135 – 157)

Ostatecznie, zakończenie realizowanego Projektu, w stosunku do pierwotnie podpisanej umowy o dofinansowanie i wniosku o dofinansowanie<sup>18</sup> opóźniło się o osiem miesięcy. 13 zadań z 36 realizowanych przez Związek i gminy zakończyło się przed zakładanymi w pierwotnym wniosku o dofinansowanie terminami, natomiast pozostałe 23 zadania zakończono z opóźnieniem.

(akta kontroli: tom I str. 220 - 301, tom II – str. 158 – 225, 135 – 148, 228- 230)

### 1.5

Zgodnie z umową partnerską, każda z gmin upoważniona była do ponoszenia wydatków, prowadzenia samodzielnie postępowań o udzielenie zamówień publicznych i wyłaniania wykonawców w zakresie powierzonych jej zadań. Gminy zobowiązane zostały do zabezpieczenia w swoim budżecie środków finansowych na pokrycie wkładu własnego i wydatków niekwalifikowanych, a także wydatków niekwalifikowanych powstałych na etapie realizacji Projektu – nieuwzględnionych we wniosku o dofinansowanie – których poniesienie było konieczne w celu prawidłowego zrealizowania Projektu.

Gminy przyjęły stosowne uchwały dotyczące zabezpieczenia środków finansowych na realizację Projektu w okresie od 28 grudnia 2016 r. do 25 września 2017 r.

Zgodnie z § 7 umowy o dofinansowanie, środki z UE były przekazywane w postaci płatności zaliczkowych, pośrednich lub płatności końcowej przelewem na rachunek bankowy Związku, a Związek zobowiązany był do przekazywania zaliczek gminom, zgodnie z zapisami Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych.

(akta kontroli: tom I str. 110 – 163, 251 – 301, tom II str. 231 – 232)

ZG PKS w latach 2017–2021 zaplanował kwoty statutowych składek członkowskich przeznaczonych na działalność Związku<sup>19</sup> i składek na realizację Projektu<sup>20</sup>, do wpłat których zobowiązane były gminy. Łącznie zaplanowane na lata 2017-2021 kwoty składek członkowskich wyniosły 9 161 875 zł, a wpłacono 7 409 875,02 zł (kwota wpłat na dzień 30 czerwca 2021 r.), a kwoty składek na realizację Projektu: zaplanowane 591 300 zł, a wpłacone 483 888,57 zł (różnica 107 411,43 zł).

Przewodniczący Związku wyjaśnił, że wpłaty składek na realizację Projektu wynikały z faktu, iż Związek obciążał gminy tylko kwotami, które faktycznie zostały wydatkowane w Projekcie, w związku z tym kwota 107 411,43 zł nie musiała być wpłacona przez gminy.

(akta kontroli: tom II str. 88 - 102)

<sup>17</sup> Jedynym udziałowcem PKS w Rzeszowie S.A. jest ZG PKS. KRS Nr 0000078603.

<sup>18</sup> Wersja wniosku o dofinansowanie z 13 lipca 2017 r. stanowiącego załącznik do umowy o dofinansowanie z dnia 29 września 2017 r.

<sup>19</sup> Wpłaty dokonywane na podstawie § 40 ust. 1 pkt 1 i § 41 Statutu Związku.

<sup>20</sup> Do pokrycia kosztów ogólnych związanych z realizacją Projektu gminy-członkowie Związku zobowiązały się w § 4 pkt 7 umowy partnerskiej.

ZG PKS zaciągnął na realizację Projektu kredyty i pożyczkę w łącznej wysokości 20 666 800 zł w:

- a) WFOŚiGW w Rzeszowie (umowa z 14 grudnia 2018 r.) – pożyczka na dofinansowanie zadania z dziedziny ochrony środowiska i gospodarki wodnej na zakup 54 szt. niskoemisyjnego taboru autobusowego ON EURO 6, w ramach Projektu w wysokości 6 544 500 zł (na dzień 30 czerwca 2021 r. pozostało do spłaty 5 129 476 zł, a wysokość zapłaconych odsetek i prowizji wyniosła 256 012,38 zł. Termin spłaty ostatniej raty przypada na 30 września 2028 r.),
- b) Banku Spółdzielczym w Głogowie Małopolskim – trzy kredyty krótkoterminowe na:
  - sfinansowanie planowego deficytu budżetu w 2018 r. (na podatek VAT) z tytułu zakupu 25 szt. autobusów w kwocie 4 456 250 zł. Kredyt został spłacony w dniu 26 marca 2019 r., wysokość zapłaconych odsetek i prowizji wyniosła 33 735,36 zł (umowa z 20 grudnia 2018 r.),
  - pokrycie występującego w ciągu roku przejściowego deficytu (na podatek VAT) z tytułu zakupu 14 szt. autobusów w kwocie 2 559 900 zł. Kredyt został spłacony 29 maja 2019 r., wysokość zapłaconych odsetek i prowizji wyniosła 13 653,45 zł (umowa z 18 marca 2019 r.),
  - sfinansowanie planowanego deficytu budżetu Związku w 2019 r. na zapłatę części zobowiązania wobec wykonawców realizujących umowę w ramach Projektu w kwocie 1 092 900 zł. Kredyt został spłacony 28 lutego 2020 r., wysokość zapłaconych odsetek i prowizji wyniosła 7 144,78 zł (umowa z 6 listopada 2019 r.),oraz kredyt długoterminowy (umowa z 25 września 2019 r.) na finansowanie planowanego deficytu budżetu (2 393 739 zł) oraz finansowanie wydatków niemających pokrycia w planowanych dochodach (600 761 zł) w wysokości 2 994 500 zł (na 30 czerwca 2021 r. pozostało do spłaty 2 545 325 zł, a wysokość zapłaconych odsetek i prowizji wyniosła 76 827,50 zł. Termin spłaty ostatniej raty przypada na 31 grudnia 2029 r.),
- c) Banku Spółdzielczym w Jasionce – kredyt krótkoterminowy (umowa z 30 sierpnia 2019 r.) na pokrycie występującego w ciągu roku deficytu (sfinansowanie podatku VAT z tytułu zakupu 15 szt. autobusów w ramach Projektu w wysokości 3 018 750 zł). Kredyt został spłacony 29 listopada 2019 r., wysokość zapłaconych odsetek i prowizji wyniosła 23 978,79 zł.

Zaciągnięcie kredytów i pożyczek było poprzedzone uchwałami Zgromadzenia ZG PKS wyrażającymi zgodę na zaciągnięcie kredytu/pożyczki i określającymi kwoty i zasady ich spłaty.

(akta kontroli: tom II str. 233 - 236)

## 1.6

Pismem z 12 stycznia 2017 r. Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego poinformował ZG PKS o planowanym przeprowadzeniu naboru w trybie pozakonkursowym w ramach Działania 4.4 *Niskoemisyjny transport miejski – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne RPO WP 2014-2020*. ZG PKS potwierdził gotowości do złożenia wniosku o dofinansowanie i poprosił o przesunięcie terminu do 23-30 marca 2017 r. Marszałek Województwa Podkarpackiego, pismem z 2 marca 2017 r., zwrócił się do Związku z wezwaniem do złożenia wniosku w trybie pozakonkursowym w ramach naboru nr RPPK.05.05.00-IZ.00-18-001/17 do Projektu. Wniosek o dofinansowanie został złożony do Urzędu Marszałkowskiego w dniu 30 marca 2017 r. wraz z wymaganymi załącznikami.

(akta kontroli: tom I str.394 - 399)

Przed podpisaniem umowy o dofinansowanie wniosków o dofinansowanie i jego załączniki były korygowane ośmiokrotnie. Związek przedkładał wymagane przez IZ korekty i uzupełnienia w dwóch przypadkach w terminach od 2 do 10 dni, w trzech przypadkach od 12 do 13 dni i po jednym przypadku po 17, 22 i 34 dniach.

Korekty złożone po 17, 22 i 34 dniach od wpływu pism z IZ związane były z uzupełnieniem dokumentacji dotyczącej oceny oddziaływania na środowisko. W przypadku pisma z 31 maja 2017 r. uwagi IZ dotyczyły głównie niezgodnego z instrukcją wypełnienia części środowiskowej wniosku o dofinansowanie. W pismach z 4 sierpnia 2017 r. i z 8 września 2017 r. IZ stwierdziła, iż po przedłożeniu przez Związek poprawionych części środowiskowych wniosku o dofinansowanie dokument ten w dalszym ciągu nie został wypełniony zgodnie z zaleceniami instrukcji. Wyciszając poszczególne błędy w skorygowanym dokumencie IZ stwierdza np.: „Wnioskodawca nie odniósł się do uwag przedstawionych w poprzednim piśmie”, „Wnioskodawca podał jedynie (...), natomiast w dalszym ciągu nie określił (...)”, „w dalszym ciągu nie uwzględniono wszystkich kwestii pomocniczych zawartych w poleceniu punktu”, „wyciszenia (sprostowania) wymagają niezgodne z prawdą zapisy”, „załączony link nie zawiera informacji o dokumentach”, „nie uwzględniono uwag przedstawionych w poprzedniej korespondencji”, „Wnioskodawca nawet w najmniejszym stopniu nie uwzględnił uwag zawartych w poprzednim piśmie”, itp.

Pozytywna opinia dotycząca wniosku o dofinansowanie w zakresie części środowiskowej została przekazana Związkowi przez IZ pismem z 9 października 2017 r. tj. po 193 dniach od złożenia wniosku, z czego na weryfikację dokumentów przez IZ przypada 120 dni, a na uzupełnienie i korektę dokumentów przez Związek 73 dni.

Na etapie oceny wniosku o dofinansowanie i jego załączników IZ zwróciła także uwagę m.in. na:

- niespójności zapisów we wniosku o dofinansowanie z zapisami Studium wykonalności,
- błędy w zapisach dotyczących planowanych postępowań przetargowych (np. długi okres pomiędzy postępowaniem przetargowym a rozpoczęciem realizacji zadania, planowanie rozpoczęcia postępowań dla wszystkich zadań w gminie w tym samym dniu, błędnie wybrany rodzaj procedury),
- błędy w wykazanych wskaźnikach produktu i rezultatu (błędne wartości i sumowania, brak wykazania wszystkich adekwatnych do zakresu rzeczowego wskaźników produktu, niespójności wartości wskaźników z załączoną dokumentacją),
- błędnie przypisaną kategorię i nazwę wydatku dla zadań w ramach których przewidziane były dostawy i usługi,
- braki w Studium wykonalności (np. niewystarczające opisy dotyczące uwarunkowań społeczno-gospodarczych na obszarze oddziaływania Projektu, problemów beneficjentów, utworzenia nowych i przebudowy istniejących linii komunikacji publicznej, powiązań z inwestycjami realizowanymi na terenie gmin-partnerów Projektu, sposobu wykorzystania zbudowanego zaplecza technicznego do obsługi taboru, lokalizacji Projektu – wskazanie tytułów prawnych do dysponowania nieruchomościami, głównych parametrów technicznych zadań),
- niezłączenie niektórych dokumentów do wniosku o dofinansowanie (decyzji o warunkach zabudowy, o ustaleniu lokalizacji celu publicznego, pozwoleń na budowę, zgłoszeń robót budowlanych, projektów wykonawczych, map i szkiców)

oraz niespójności dotyczące treści załączonych dokumentów z danymi ujętymi w studium wykonalności i wniosku o dofinansowanie.

Przewodniczący Związku, na pytanie dotyczące przyczyn złożenia niekompletnej dokumentacji części środowiskowej wniosku o dofinansowanie przedłożył wyjaśnienia Piotra Klimczaka, który w 2017 r. pełnił funkcję pełnomocnika ds. realizacji Projektu. Piotr Klimczak wyjaśnił, że za przygotowanie kompletnej dokumentacji odpowiedzialna była każda gmina w zakresie planowanych na jej terenie zadań, a technicznie przygotowywali to pracownicy urzędów gmin zajmujący się kwestiami środowiskowymi. Opóźnienia dot. odpowiedzi wynikały z faktu, że poszczególne gminy w tym czasie zamykały procedury środowiskowe i uzupełniały dokumentację i materiały dowodowe. Pracownikom gmin, którzy mieli problemy z poprawnym przygotowaniem dokumentacji umożliwiono bezpośrednie konsultacje z pracownikami IZ. Wyjaśnił także, że za przygotowanie części środowiskowej wniosku o dofinansowanie zadań planowanych do realizacji przez ZG PKS odpowiadała firma [...]<sup>21</sup>.

Ponadto, w trakcie przesłuchania w charakterze świadka, Piotr Klimczak zeznał, że projekt wniosku o dofinansowanie z załącznikami Związek odebrał od [...]<sup>22</sup> w dobrej wierze i w przekonaniu, iż nie zawiera on błędów i braków. Firma, z którą podpisano umowę zajmowała się profesjonalnie tego typu działalnością, więc uzasadnionym było przekonanie, że wniosek został sporządzony prawidłowo. Firma ta zobligowana była umową do dokonywania wszystkich poprawek zgłoszonych przez IZ i w terminach przez nią wyznaczonych. [...]<sup>23</sup> wywiązała się z tego zadania.

(akta kontroli: tom I str. 385 – 393, 400 – 488, tom II str. 1 – 87, tom III str. 12 – 15)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:<sup>24</sup>

Pierwsza wersja wniosku o dofinansowanie przedsięwzięcia złożona do IZ sporządzona była nierzetelnie. Braki i błędy wynikały z działania gmin-członków Związku, które opracowywały część środowiskową wniosku, a także z działania firmy zewnętrznej przygotowującej projekt wniosku. Skutkiem tej nierzetelności była konieczność ośmiokrotnego dokonywania korekt wniosku. Związek nie ponosi jednak odpowiedzialności za tą nierzetelność, ponieważ opracowanie wniosku powierzono podmiotowi prowadzącemu profesjonalnie tego typu działalność.

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli Związek zapewnił prawidłowe przygotowanie przedsięwzięcia. Zadania Lidera Projektu (Związku) oraz Partnerów (poszczególnych gmin-członków Związku) zostały w sposób przejrzysty przypisane poszczególnym uczestnikom. Pracownicy Związku posiadali odpowiednie

<sup>21</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>22</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>23</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>24</sup> Nieprawidłowości dotyczące planowania kosztów realizacji hali do obsługi taboru autobusowego opisano w ramach obszaru drugiego niniejszego wystąpienia.

kompetencje do realizacji przedsięwzięcia, a Zarząd ZG PKS zapewnił objęcie przedsięwzięcia kontrolą zarządczą.

Na realizację przedsięwzięcia zabezpieczono środki finansowe m.in. poprzez zawarcie umów pożyczki i kredytów.

W ocenie NIK, braki i błędy we wniosku o dofinansowanie wynikały z jego złożoności i obszerności tego typu opracowań, a Związek niezwłocznie uzupełniał niezbędną dokumentację. W ocenie NIK, pracownicy odbierający od zewnętrznej firmy projekt wniosku nie mieli możliwości stwierdzenia, że dokument ten zawiera błędy i braki.

Na etapie przygotowania przedsięwzięcia Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła także nieprawidłowości przy planowaniu kosztów realizacji jednego z zadań (budowa hali dla obsługi taboru autobusowego). Nieprawidłowości te opisano w części dotyczącej realizacji przedsięwzięcia.

OBSZAR

## 2. Realizacja przedsięwzięcia

### 2.1

Opis stanu faktycznego

Wniosek o dofinansowanie, stanowiący załącznik do umowy o dofinansowanie obejmował 36 zadań, w tym:

- 1) cztery realizowane przez ZG PKS (Nr 1 – Zakup 54 szt. niskoemisyjnego taboru autobusowego ON EURO 6, Nr 2 – Wdrożenie oraz integracja systemu transportowego ROF, Nr 3 – Realizacja kampanii informacyjno-promocyjnej, Nr 4 – Budowa zaplecza technicznego),
- 2) po jednym realizowanym przez Gminy: Tyczyn (Nr 5 – Budowa chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 878), Chmielnik (Nr 9 - Budowa parkingu Park&Ride i Bike&Ride przy drodze powiatowej nr 1400R), Czudec (Nr 25 - Infrastruktura na potrzeby uruchomienia linii autobusowej) i Trzebownisko (Nr 29 – Rozbudowa drogi w m. Łukawiec i Wólka Podleśna oraz mostu),
- 3) po trzy realizowane przez Gminy: Czarna (Nr 6 – Przebudowa drogi, infrastruktury przystankowej i Bike&Ride w Krzemienicy, Nr 7 – Budowa chodnika oraz parkingu Bike&Ride w Medyni Głogowskiej, Nr 8 – Budowa ciągu pieszo-rowerowego, zatok, wiat i parkingu Bike&Ride w Czarnej) i Krasne (Nr 10 - Budowa siedmiu zatok autobusowych przy drogach powiatowych, Nr 11 – Przebudowa drogi gminnej nr 10 8554R „Przycznia” w Palikówce, Nr 12 – Rozbudowa drogi Mała Kolonia nr 10 8553R),
- 4) 11 realizowanych przez Gminę Boguchwałę (Nr 13 – Przebudowa ul. Kolejowej w Boguchwale oraz budowa ścieżki rowerowej, Nr 14 – Budowa węzła przesiadkowego przy stacji PKP w Boguchwale, Nr 15 – Budowa węzła przesiadkowego przy stacji PKS w Boguchwale, Nr 16 – Wyposażenie węzłów przesiadkowych przy PKP i PKS w Boguchwale, Nr 17 – Montaż wiat przystankowych na terenie Gminy Boguchwałę, Nr 18 - Budowa chodników na terenie Gminy Boguchwałę, Nr 32 – Inspektor nadzoru – przebudowa ul. Kolejowej w Boguchwale, Nr 33 – Inspektor nadzoru - budowa węzła przesiadkowego przy stacji PKS w Boguchwale, Nr 34 – Inspektor nadzoru - budowa węzła przesiadkowego przy stacji PKP w Boguchwale, Nr 35 - Inspektor nadzoru - budowa chodników w Boguchwale, Nr 36 – Montaż wiat przystankowych w Boguchwale),
- 5) sześć realizowanych przez Gminę Głogów Małopolski (Nr 19 – Rozbudowa dworca PKP w Głogowie Małopolskim na centrum przesiadkowe, Nr 20 – Budowa Park&Ride przy zajezdni autobusowej w Głogowie Małopolskim, Nr 21 – Przebudowa dróg na terenie Gminy Głogów Małopolski, Nr 22 – Budowa Park&Ride na os. Niwa w Głogowie Małopolskim, Nr 23 - Budowa Park&Ride

w m. Budy Głogowskie, Nr 24 – Wymiana i montaż infrastruktury przystankowej w Gminie),

- 6) pięć realizowanych przez Gminę Świlcza (Nr 26 – Przebudowa zatok autobusowych na terenie Gminy Świlcza, Nr 27 - Budowa ciągów pieszorowerowych na terenie Gminy Świlcza, Nr 28 – Budowa chodnika przy DG 108764R w m. Rudna Wielka, Nr 30 – Dokumentacja techniczna – przebudowa zatok i budowa chodnika w Gminie Świlcza, Nr 31 – Dokumentacja techniczna - budowa ciągów pieszorowerowych na terenie Gminy Świlcza).

(akta kontroli: tom I str. 380 – 381)

## 2.2

Umowa o dofinansowanie Projektu Nr RPPK.05.05.00-18-0001/17 została podpisana w dniu 29 września 2017 r. Zgodnie z ww. umową wartość Projektu miała wynieść 128 803 002,12 zł, wydatki kwalifikowane - 103 382 077,15 zł, dofinansowanie ze środków EFRR - 87 874 765,28 zł, wkład własny Związku i gmin - 15 507 311,87 zł. Termin realizacji Projektu przewidziano na okres od 13 kwietnia 2017 r. do 31 marca 2019 r.

(akta kontroli str. 220 - 250 )

Do umowy o dofinansowanie sporządzono pięć aneksów:

- nr 1 z dnia 5 lipca 2018 r. uwzględniający pomniejszenie wydatków kwalifikowanych ze względu na stwierdzone nieprawidłowości w siedmiu zadaniach, utworzenie rezerw z tytułu pomniejszonych wydatków kwalifikowanych oraz wykorzystanie części utworzonych rezerw. Dokonano również zmian w zakresie rzeczowym zadań nr 1 i 6. Wartość Projektu wzrosła do 129 899 678,38 zł. Termin realizacji Projektu został przesunięty na 30 kwietnia 2019 r. ze względu na opóźnienie w dostawie autobusów<sup>25</sup>,
- nr 2 z dnia 24 października 2018 r. uwzględniający wykorzystanie części rezerwy utworzonej w aneksie nr 1 w ramach wydatków kwalifikowanych na roboty zamiennie droższe, aniżeli pierwotnie założone oraz na wzrost przetargowy. Dokonano również zmian w zakresie rzeczowym czterech zadań. Wartość Projektu wzrosła do 129 910 423,67 zł, wkład własny wzrósł do 15 507 311,94 zł,
- nr 3 z dnia 3 lipca 2019 r. uwzględniający wykorzystanie rezerwy na wzrost przetargowy i na roboty zamiennie droższe, aniżeli pierwotnie założone, pomniejszenie wydatków kwalifikowanych ze względu na zwiększenie stawki korekty z 5% do 10% w dwóch zadaniach z jednoczesnym utworzeniem rezerwy, która została wykorzystana na wzrost poprzetargowy. Dokonano również zmian w zakresie rzeczowym Projektu w dziewięciu zadaniach. Wartość Projektu wzrosła do 133 724 064,56 zł, dofinansowanie ze środków EFRR zmalało do 87 874 765,21 zł. Termin realizacji Projektu przedłużono do 30 listopada 2019 r. z uwagi na unieważnienie dwóch przetargów na budowę hali obsługi taboru autobusowego,
- nr 4 z dnia 29 listopada 2019 r. uwzględniający pomniejszenie wydatków kwalifikowanych ze względu na stwierdzoną nieprawidłowość w zadaniu nr 4 i utworzenie rezerwy oraz jej wykorzystanie na wzrost poprzetargowy w zadaniach nr 2 i 4, wykorzystanie części rezerwy na wzrost poprzetargowy w zadaniu nr 24. Dokonano również zmian w zakresie rzeczowym 12 zadań.

<sup>25</sup> Jeden z dostawców autobusów wystosował zapytanie o możliwość wydłużenia terminu dostawy z grudnia 2018 r. na 1 kwietnia 2019 r.

Wartość Projektu wzrosła do 134 186 928,90 zł, dofinansowanie ze środków EFRR zmalało do 87 874 765,21 zł,

- nr 5 z dnia 17 września 2020 r. uwzględniający wykorzystanie części rezerwy na wzrost poprzetargowy w zadaniach nr 19 i 21, pomniejszenie wydatków kwalifikowanych ze względu na stwierdzone nieprawidłowości w trzech zadaniach. Dokonano również zmian w zakresie rzeczowym 13 zadań. Wartość Projektu wzrosła do 145 989 382,19 zł, wydatki kwalifikowalne do 103 288 061,27 zł.

(akta kontroli: tom I str. 251 – 301, tom II str. 135 – 148)

W trakcie realizacji Projektu ZG PKS przeprowadził (w podziale na zadania):

- a) zadanie nr 1 - cztery przetargi nieograniczone na zakup łącznie 54 autobusów, w tym 39 szt. 10-metrowych i 15 szt. 12-metrowych. W pierwszym przetargu (data ogłoszenia 31 grudnia 2017 r.) wyłoniono wykonawców i podpisano umowy na dwa z trzech zadań tj. na dostawę 25 szt. autobusów 10-metrowych (część 1) i 14 szt. autobusów 10-metrowych (część 2) – podpisanie umów nastąpiło 6 sierpnia 2018 r., a odbiór dostarczonych autobusów odpowiednio 27 grudnia 2018 r. i 28 lutego 2019 r. Część 3 przetargu – na zakup 15 szt. autobusów 12-metrowych została unieważniona 2 kwietnia 2018 r. z powodu braku ofert.<sup>26</sup> Dwa kolejne przetargi na zakup 15 szt. autobusów 12-metrowych zostały unieważnione z powodu: (1) odmowy podpisania umowy na warunkach określonych w SIWZ przez wyłonionego w postępowaniu wykonawcę (data ogłoszenia 21 maja 2018 r.) – unieważnienie 7 listopada 2018 r., (2) wpłynięcia ofert, z których najkorzystniejsza przewyższała kwotę przeznaczoną na zamówienie (data ogłoszenia 7 grudnia 2018 r.) – unieważnienie 29 stycznia 2019 r. W czwartym przetargu ogłoszonym 8 lutego 2019 r. wyłoniono dostawcę 15 szt. autobusów 12-metrowych. Umowę podpisano 10 kwietnia 2019 r. a autobusy odebrano w partiach po pięć sztuk w dniach 22, 23 i 27 sierpnia 2019 r.,
- b) zadanie nr 2 - jeden przetarg nieograniczony na wdrożenie oraz integrację systemu transportowego ROF ogłoszony 20 marca 2019 r., w wyniku którego podpisano umowę z wykonawcą w dniu 21 czerwca 2019 r., a przedmiot zamówienia odebrano 30 października 2019 r.,
- c) zadanie nr 3 – dwa przetargi nieograniczone na realizację kampanii informacyjno-promocyjnej Projektu ogłoszone 20 września i 2 października 2019 r. Pierwszy z przetargów został unieważniony z powodu złożenia ofert, z których najkorzystniejsza przewyższała kwotę przeznaczoną na zamówienie, w drugim przetargu wyłoniono wykonawcę, z którym podpisano umowę 31 października 2019 r., a przedmiot zamówienia został odebrany 6 listopada 2019 r.,
- d) zadanie nr 4 – trzy przetargi nieograniczone na budowę hali do obsługi taboru w zajezdni autobusowej ogłoszone w dniach 23 listopada 2017 r., 29 grudnia 2017 r. oraz 20 grudnia 2018 r., z których dwa pierwsze zostały unieważnione.<sup>27</sup>

(akta kontroli: tom II str. 103 – 104, 525 - 531)

Badaniem objęto cztery z ww. postępowań przetargowych<sup>28</sup> przeprowadzonych przez ZG PKS, w wyniku którego stwierdzono, że w każdym z nich prawidłowo

<sup>26</sup> W wyniku ogłoszenia o przetargu wykonawcy informowali m.in. o fakcie, iż w 2018 ze względu na duże zaangażowanie środków z różnych funduszy UE na dofinansowanie zakupu autobusów niskoemisyjnych producenci mają trudności z zapewnieniem terminowych dostaw dla wszystkich chętnych.

<sup>27</sup> Szerzej opis realizacji zadania w tym przyczyn unieważniania przetargów opisano w pkt 2.3.

<sup>28</sup> 1) Dostawa 54 autobusów dla ZG PKS - ogłoszony 31 grudnia 2017 r., 2) Dostawa 15 szt. autobusów 12-metrowych – ogłoszony 8 lutego 2019 r., 3) Wdrożenie oraz integracja systemu transportowego ROF –

określono rodzaj zamówienia, osoby uczestniczące w postępowaniu złożyły wymagane oświadczenia, SIWZ zawierały wszystkie wymagane elementy oraz zostały udostępnione w przewidziany przepisami sposób, wykonawcy złożyli wymagane oświadczenia i dokumenty, ogłoszenia o zamówieniu zawierały wszystkie wymagane elementy oraz zostały zamieszczone na stronie internetowej i tablicy ogłoszeń Związku, a także - w zależności od ich szacowanej wartości - w Biuletynie Zamówień Publicznych i Dzienniku Urzędowym UE, oferenci zostali prawidłowo powiadomieni o wyborze najkorzystniejszej oferty, a umowy zawarto w terminach zgodnych z przepisami ustawy PZP.

(akta kontroli: tom II str. 237 - 306)

Oprócz postępowań przetargowych prowadzonych przez ZG PKS, gminy uczestniczące w projekcie przeprowadziły łącznie 34 przetargi nieograniczone oraz udzieliły siedem zamówień poniżej progu 30 tys. euro.

(akta kontroli: tom II str. 105 - 115)

W trakcie realizacji Projektu złożono 20 wniosków o płatność. Sześć wniosków zatwierdzono bez składania ich korekt (wnioski nr 5, 8, 9, 13, 16 i 18), do siedmiu wniosków złożono po jednej korekcie (wnioski nr 1, 3, 7, 11, 12, 15 i 19), do trzech po dwie korekty (wnioski nr 2, 17 i 20), do trzech po trzy korekty (wnioski nr 4, 10 i 14), do wniosku nr 6 złożono 5 korekt. Wnioski, które zatwierdzono bez składania korekt były wnioskami o wypłatę zaliczek.

Zgodnie z umową o dofinansowanie Związek zobowiązany był do złożenia pierwszego wniosku o płatność w terminie trzech miesięcy od daty podpisania umowy, a kolejnych - nie rzadziej niż raz na trzy miesiące. Umowa dopuszczała możliwość złożenia pierwszego wniosku po sześciu miesiącach, a kolejnych nie rzadziej niż raz na sześć miesięcy w przypadkach, gdy stan realizacji Projektu nie pozwalał na poniesienie wydatków kwalifikowanych. ZG PKS złożył pierwszy wniosek o płatność po upływie 34 dni od daty podpisania umowy o dofinansowanie. Kolejne wnioski składane były w okresach od dwóch do 39 dni – w dziesięciu przypadkach, od 43 do 69 dni w siedmiu przypadkach oraz w dwóch przypadkach po 90 i 101 dniach. Korekty wniosków (łącznie 27) składane były w terminach od 0 do 39 dni w 14 przypadkach, od 40 do 65 dni w dziewięciu przypadkach, w trzech przypadkach w terminach od 142 do 197 dni oraz w jednym przypadku po 265 dniach.

Przewodniczący Zarządu wyjaśnił, że w trakcie realizacji projektu w ramach czterech wniosków o płatność nr 2, 3, 10 i 20 termin oceny wniosków uległ znacznemu wydłużeniu głównie z uwagi na konieczność weryfikacji zakresu rzeczowego niektórych zadań, w ramach których wydatki zostały przedstawione do rozliczenia w tych wnioskach, zawarcia aneksu do umowy o dofinansowanie pozwalającego na wykorzystanie środków finansowych (na wzrosty poprzetargowe lub roboty zamienne) powstałych w ramach oszczędności poprzetargowych lub pochodzących z utworzonych rezerw (powstałych z tytułu nieprawidłowości dotyczących ustawy PZP), a także dotyczyły wstrzymania oceny wniosku do czasu weryfikacji wskaźników. Każdorazowo Lider projektu otrzymywał informację o wstrzymaniu biegu weryfikacji złożonego wniosku o płatność.

(akta kontroli: tom I str. 220 – 301, tom II str. 307 - 316)

Na rzecz ZG PKS wypłacono po siedem refundacji i zaliczek na kwoty odpowiednio 35 777 405,76 zł i 64 756 631,77 zł. Część otrzymanych zaliczek w wysokości 17 054 741,56 zł zostało rozliczonych poprzez zwrot niewykorzystanych środków,



w tym zaliczka z wniosku o płatność nr 8 w wysokości 16 468 750 zł, którą zwrócono w całości w dniu jej wypłaty tj. 5 listopada 2018 r.

Przewodniczący Związku wyjaśnił, że zaliczka ta została wypłacona 5 listopada 2018 r. i przeznaczona była na zakup 25 szt. autobusów, których dostawa przewidziana była do końca 2018 r. Równocześnie Gmina Czudec zwróciła się do ZG PKS o zwiększenie środków zaliczki o kwotę 3 447 551,72 zł na pokrycie płatności z tytułu wykonania prac w ramach zadania nr 25. Z zapisów umowy o dofinansowanie wynika, że otrzymanie kolejnych zaliczek jest możliwe po rozliczeniu wcześniej wypłaconych, w tym poprzez ich zwrot. W związku z tym, środki z ww. zaliczki zostały zwrócone na konto Urzędu Marszałkowskiego i został złożony wniosek o płatność nr 9 na łączną kwotę 19 916 301,74 zł, która została wypłacona w dwóch transzach 9 i 30 listopada 2018 r.

(akta kontroli: tom II str. 130 – 131, 307, 317)

ZG PKS prowadził dla potrzeb Projektów wyodrębnioną ewidencję księgową<sup>29</sup> oraz wyodrębnione rachunki bankowe.

(akta kontroli: tom I str. 382 - 384)

Badaniem objęto próbę 10 największych wydatków w Projekcie na łączną wartość brutto 28 022 507,52 zł<sup>30</sup>, z tego wydatki kwalifikowane stanowiły 25 151 464,05 zł. Wszystkie badane wydatki zrealizowane zostały na zadania ujęte w umowie o dofinansowanie, były niezbędne do realizacji celów Projektu i zostały poniesione w związku z ich realizacją, w trakcie trwania Projektu. Wydatki zostały faktycznie dokonane i udokumentowane, na fakturach zawarto adnotacje dot. potwierdzenia wykonania robót budowlanych/dostarczenia wyposażenia zgodnie z umowami i protokołami odbioru, dotyczące sprawdzenia pod względem formalnym i rachunkowym oraz dotyczące sposobu płatności i księgowania. Wydatki poniesione zostały przez ZG PKS oraz Gminy Trzebownisko, Czudec, Czarna, Boguchwała, Głogów Małopolski, Krasne i Tyczyn – Partnerów Projektu, upoważnionych umową o dofinansowanie do ponoszenia wydatków. Trzy z badanych wydatków zostały objęte przez IZ korektą finansową w wysokości 5% (dwa wydatki w zadaniu 25 realizowane przez Gminę Czudec) i 10% (w zadaniu 6 realizowanym przez Gminę Czarna) z powodu nieprawidłowego stosowania przepisów ustawy PZP. Szczegółowy opis ww. nieprawidłowości zawarto w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: tom II str. 318 - 377)

Analiza pięciu umów<sup>31</sup> podpisanych przez ZG PKS z wybranymi w przetargach wykonawcami wykazała, że ich integralnymi częściami były złożone przez wykonawców oferty wraz ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia<sup>32</sup>.

<sup>29</sup> Przewodniczący Związku wydał 29 września 2017 r. zarządzenie nr 1.2017 w sprawie zasad ewidencji księgowej przy realizacji projektu pn. Rozwój gospodarki niskoemisyjnej oraz poprawa mobilności mieszkańców poprzez usprawnienie zrównoważonego transportu publicznego na terenie ROF, które zostało zmienione zarządzeniem nr 3.2018 z 27 lutego 2018 r. W ewidencji księgowej dla potrzeb Projektu utworzono wyodrębnione konta analityczne, w wyodrębnionych rejestrach tj.: konta w jednostce budżetowej i konta w organie.

<sup>30</sup> Faktury objęte badaniem dotyczyły wydatków (kwoty brutto) poczynionych w zadaniach: nr 29 (dwa wydatki na kwoty 6.743.124,04 zł i 3.889.047,85 zł – Gmina Trzebownisko), nr 25 (dwa wydatki na kwoty 3.453.811,92 zł i 1.920.072,02 zł – Gmina Czudec), nr 2 (wydatek na kwotę 2.760.544,35 zł – ZG PKS), nr 6 2.172.022,78 zł – Gmina Czarna), nr 13 (wydatek na kwotę 1.951.703,09 zł – Gmina Boguchwała), nr 21 (wydatek na kwotę 2.558.929,40 zł – Gmina Głogów Małopolski), nr 11 (wydatek na kwotę 1.320.533,12 zł – Gmina Krasne), nr 5 (wydatek na kwotę 1.252.718,95 zł – Gmina Tyczyn).

<sup>31</sup> Umowa nr 5/2019 z 21 czerwca 2019 r. na wdrożenie oraz integrację systemu transportowego ROF, nr 16/2019 z 31 października 2019 r. na przeprowadzenie kampanii informacyjno-promocyjnej Projektu, nr 4/2019

(akta kontroli: tom II str. 237 - 306)

W wyniku weryfikacji postępowań przetargowych IZ stwierdziła nieprawidłowości związane z naruszeniem przepisów ustawy PZP:

- a) naruszenie art. 25 ust. 1 ustawy PZP w związku z § 2 ust. 4 pkt 9 rozporządzenia Ministra Rozwoju z 26 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy, w postępowaniu o udzielenie zamówienia<sup>33</sup> poprzez żądanie dokumentów, które nie były dokumentami niezbędnymi do przeprowadzenia przetargu nieograniczonego pn. *Budowa zaplecza technicznego do obsługi taboru w zajezdni autobusowej – hali napraw i diagnostyki z zapleczem magazynowo-socjalnym, budynku automatycznej myjni, elementów komunikacji wewnętrznej, infrastruktury technicznej przy al. Wyzwolenia w Rzeszowie w formule „Zaprojektuj-wybuduj”* tj. zadania nr 4 przeprowadzonego przez ZG PKS. Skutkiem stwierdzenia ww. nieprawidłowości było zastosowanie pomniejszenia dofinansowania o kwotę 192 287,90 zł (korekta wydatków kwalifikowanych o 5%).

(akta kontroli: tom II str. 409 - 414)

- b) naruszenie art. 24 ust. 1 w związku z art. 26 ust. 3 ustawy PZP poprzez wykluczenie wykonawcy, którego oferta została najwyżej oceniona w sytuacji nieuzasadnionego wezwania do uzupełnienia dokumentów w zakresie wskazania w oświadczeniu wstępnym nazw podwykonawców w przetargu nieograniczonym przeprowadzonym przez Gminę Czarna pn. *Przebudowa drogi wewnętrznej w Krzemienicy* w ramach zadania nr 6. Skutkiem stwierdzenia ww. nieprawidłowości było zastosowanie pomniejszenia dofinansowania o kwotę 248 184,61 zł (korekta wydatków kwalifikowanych o 10%).

(akta kontroli: tom II str. 409, 415 - 420)

- c) naruszenie art. 91 ust. 3 ustawy PZP poprzez określenie kryterium oceny ofert doświadczenia, w realizacji zadania w formule zaprojektuj i wybuduj (waga 15%) – tj. zastosowanie kryteriów oceny ofert dotyczących właściwości (zgodnie z ww. przepisem kryteria ocen nie mogą dotyczyć właściwości wykonawcy, a w szczególności jego wiarygodności ekonomicznej, technicznej lub finansowej tj. kryteriów o charakterze podmiotowym) wykonawcy w trzech postępowaniach przetargowych przeprowadzonych przez Gminę Boguchwała pn. (1) *Rozbudowa budynku dworca PKS w Boguchwale z przyległym otoczeniem w formule zaprojektuj i wybuduj* dot. zadania nr 15, (2) *Przebudowa budynku dworca PKP w Boguchwale z przyległym otoczeniem w formule zaprojektuj i wybuduj* dot. zadania nr 14 i (3) *Budowa wiaty przestankowej w Boguchwale w formule zaprojektuj i wybuduj* dot. zadania nr 36. Skutkiem stwierdzenia ww. nieprawidłowości było zastosowanie pomniejszenia dofinansowania odpowiednio dla zadań 14, 15 i 36: o 129 587,98 zł, o 101 310,72 zł i o 5224,27 zł (korekta wydatków kwalifikowanych o 5%).

(akta kontroli: tom II str. 409, 421 - 434)

- d) naruszenie art. 89 ust 1 pkt 4 w zw. z art. 90 ust. 3 ustawy PZP poprzez nieuprawnione odrzucenie oferty z uwagi na uznanie przez zamawiającego, że zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia w postępowaniu przetargowym przeprowadzonym przez Gminę Boguchwała pn. *Rozbudowa budynku dworca PKP w Głogowie Małopolskim na centrum*

z 10 kwietnia 2019 r. na dostawę 15 szt. autobusów, nr 3/2018 i 4/2018 z 6 sierpnia 2018 r. na dostawę 25 i 14 autobusów.

<sup>32</sup> Dalej: SIWZ.

<sup>33</sup> Dz. U. z 2016 r. poz. 1126.

*przeładkowe i budowa P&R przy zajezdni autobusowej w formule zaprojektuj i wybuduj w ramach zadań nr 19 i 20. Zamawiający wezwał wykonawcę do złożenia wyjaśnień w zakresie rażąco niskiej ceny, które uznał za niewystarczające, a następnie podjął decyzję o odrzuceniu oferty, bez ponownego wezwania wykonawcy do złożenia szczegółowych wyjaśnień. Skutkiem stwierdzenia ww. nieprawidłowości było zastosowanie pomniejszenia dofinansowania dla zadań 19 i 20 odpowiednio o 268 306,32 zł i o 81 267,81 zł (korekta wydatków kwalifikowanych o 10%).*

(akta kontroli str. 409, 445 - 449)

- e) naruszenie art. 7 ust. 1 w związku z art. 22 ust. 1a ustawy PZP poprzez określenie warunków udziału w postępowaniu w sposób, który mógłby utrudnić uczciwą konkurencję i niezapewnienie równego traktowania wykonawców oraz w sposób nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia w postępowaniu przetargowym przeprowadzonym przez Gminę Czudec pn. *Rozwój gospodarki niskoemisyjnej oraz poprawa mobilności mieszkańców poprzez usprawnienie zrównoważonego transportu publicznego na terenie ROF: 1. Budowa mostu drogowego na rzece Wisłok w ciągu drogi powiatowej nr 1917R Czudec-Wyżne w m. Czudec 2. Budowa ścieżki rowerowej w miejscowości Wyżne-Bukowa Linia jako element infrastruktury 3. Budowa nowej linii autobusowej w tym modernizacja i budowa przystanków, budowa zatok postojowych, budowa obiektów Park&Ride oraz Bike&Ride na terenie Gminy Czudec w ramach zadania nr 25. Zamawiający w rozdziale I pkt 6 Warunki udziału w postępowaniu ppkt 6.2 Sytuacja ekonomiczna i finansowa zawarł zapis, że uzna za spełniony warunek dot. sytuacji finansowej pozwalającej na realizację zamówienia, jeśli wykonawca przedłoży informację z banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej potwierdzającej wysokość posiadanych środków finansowych lub zdolność kredytową wykonawcy, w okresie nie wcześniej niż jeden miesiąc przed upływem terminu składania ofert, w wysokości nie mniejszej niż wartość składanej oferty – co godziło w zasadę równego traktowania wykonawców oraz zasadę zapewnienia uczciwej konkurencji między nimi. Skutkiem stwierdzenia ww. nieprawidłowości było zastosowanie pomniejszenia dofinansowania o kwotę 292 632,12 zł (korekta wydatków kwalifikowanych o 5%).*

(akta kontroli str. 409, 445 - 459)

W wyniku weryfikacji wniosków o płatność IZ stwierdziła nieprawidłowości związane z wykonaniem robót dodatkowych nieuwzględnionych w zakresie rzeczowym w miejsce robót zaplanowanych, a niezrealizowanych:

- a) nieprawidłowość indywidualną w rozumieniu art. 2 pkt 36 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z 17 grudnia 2013 r.<sup>34</sup> wynikającą z działań beneficjenta, polegającą na przedłożeniu do rozliczenia wydatków nie spełniających zasad kwalifikowalności dot. zadania nr 23 *Budowa Park&Ride w m. Budy Głogowskie* realizowanego przez Gminę Głogów Małopolski. Nieprawidłowość polegała na przedłożeniu do rozliczenia faktury i protokołu odbioru robót nr 3 z 7 sierpnia 2018 r., w którym wykazano pozycje minusowe dotyczące robót budowlanych. Pozycje minusowe dotyczyły robót zafakturowanych i rozliczonych we wniosku nr 6, a faktycznie niewykonanych tj. zabezpieczenie sieci i urządzeń obcych oraz kanalizacja deszczowa na łączną wartość 26 937,62 zł brutto. Prace te nie zostały wykonane, ponieważ już wcześniej wykonał je Zarząd Dróg Powiatowych w Rzeszowie. W miejsce tych robót wykonano roboty dodatkowe, które nie były uwzględnione w zakresie

<sup>34</sup> Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, L 347/320, dalej: Rozporządzenie UE nr 1303/2013.

rzeczowym Projekcie, dotyczące wykonania nasypów oraz nawierzchni z kostki betonowej. W związku z powyższym kwota dofinansowania do rozliczonej we wniosku nr 6 faktury w wysokości 22 896,98 zł, zgodnie z art. 207 ustawy o finansach publicznych podlegała zwrotowi.

(akta kontroli: tom II str. 409, 435 - 438)

- b) nieprawidłowość indywidualną w rozumieniu art. 2 pkt 36 Rozporządzenia UE nr 1303/2013 wynikającą z działań beneficjenta dot. zadania nr 27 pn. *Budowa ciągów pieszo-rowerowych na terenie Gminy Świlcza* realizowanego przez Gminę Świlcza. Nieprawidłowość polegała na przedłożeniu do rozliczenia wydatku nieuwzględnionego w zakresie rzeczowym Projekcie jako wydatku kwalifikowanego w wysokości 9421,80 zł brutto. W związku z tym IZ nałożył korektę finansową w wysokości 2804,40 zł i pomniejszenie w Projekcie w wysokości 6617,40 zł tj. łącznie 8008,53 zł.

(akta kontroli: tom II str. 409, 441 – 442)

- c) nieprawidłowość indywidualną w rozumieniu art. 2 pkt 36 Rozporządzenia UE nr 1303/2013 wynikającą z działań beneficjenta dot. zadania nr 28 pn. *Budowa chodnika przy drodze gminnej 108764R w m. Rudna Wielka* realizowanego przez Gminę Świlcza. Nieprawidłowość polegała na przedłożeniu do rozliczenia we wniosku o płatność nr 6 wydatków na roboty budowlane związane z rozebraniem przepustów rurowych, które to prace nie były przewidziane w dokumentacji projektowej. IZ w wyniku weryfikacji wniosku o płatność uznała wydatki w wysokości 19 312,73 zł (w tym dofinansowanie EFRR – 16 415,82 zł) za niekwalifikowane.

(akta kontroli tom II str. 409, 439 - 440)

- d) nieprawidłowość indywidualną w rozumieniu art. 2 pkt 36 Rozporządzenia UE nr 1303/2013 wynikającą z działań beneficjenta dot. zadania nr 28 pn. *Budowa chodnika przy drodze gminnej 108764R w m. Rudna Wielka* realizowanego przez Gminę Świlcza. Nieprawidłowość polegała na przedłożeniu do rozliczenia wydatku na wykonanie dodatkowych 5 szt. wpustów ściekowych, nieuwzględnionego w zakresie rzeczowym Projekcie (21 zamiast 16 przewidzianych w projekcie). W związku z powyższym kwotę 5305,66 zł uznano za wydatki niekwalifikowane, a o kwotę 4648,66 zł pomniejszono dofinansowanie z EFRR.

(akta kontroli tom II str. 409, 443 - 444)

Łączna kwota obniżenia dofinansowania z tytułu nieprawidłowości przy udzielaniu zamówień publicznych wyniosła 1 318 802,73 zł, zaś łączna kwota obniżenia dofinansowania z tytułu nieprawidłowości związanych z wykonaniem robót dodatkowych nieuwzględnionych w zakresie rzeczowym w miejsce robót zaplanowanych, a niezrealizowanych wyniosła 51 970,01 zł.

## 2.3

Zadanie nr 4 *Budowa zaplecza technicznego do obsługi taboru w zajezdni autobusowej* po raz pierwszy uwzględniono w *Karcie przedsięwzięcia/projektu zintegrowanego*, której kolejne wersje były opracowywane przez ZG PKS i przekazywane do SROF. Wersja Karty z dnia 17 lutego 2017 r. została przekazana także [...] <sup>35</sup>, tj. spółce, której ZG PKS zlecił m.in. przygotowanie studium

<sup>35</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o

wykonalności oraz projektu wniosku o dofinansowanie. W karcie tej wydatki kwalifikowane w ramach ww. inwestycji oszacowano na 4 340 228,94 zł netto, a wydatki niekwalifikowane (podatek VAT) na 998 252,66 zł.

(akta kontroli str. tom III str. 1 -11)

Przesłuchany w charakterze świadka Prezes Zarządu PKS w Rzeszowie S.A., Piotr Klimczak zeznał, iż ww. kwoty wprowadził on do karty Projektu z dnia 17 lutego 2017 r. na podstawie cen z Biuletynu SEKOCENBUD za IV kw. 2016 r., zaś określenie ceny wyposażenia wynikało z zapytań o cenę realizowanych przez pracowników PKS w Rzeszowie S.A. od 2016 r., która była aktualizowana, aż do sporządzenia załącznika nr 9 do wniosku o dofinansowanie.

(akta kontroli str. tom III str. 12 - 15)

W studium wykonalności Projektu opracowanym w lutym 2017 r. przez [...]<sup>36</sup> zapisano, iż „w ramach zadania powstanie hala napraw i diagnostyki, automatyczna myjnia, elementy komunikacji wewnętrznej (plac manewrowy przed halą), infrastruktura techniczna o powierzchni użytkowej 1450,54 m<sup>2</sup> wraz z wyposażeniem”. Według zawartej w studium tabeli 4-9. *Roboty budowlane i inwestycyjne* – wydatki kwalifikowane wartość ww. inwestycji oszacowano na 4 340 228,94 zł brutto oraz 998 252,66 zł brutto jako wydatki niekwalifikowane. W dalszej części studium wykonalności zapisano, iż kwota 998 252,66 zł to wartość VAT naliczonego od wydatków kwalifikowanych.

(akta kontroli str. tom III str. 16 -18)

Prezes Zarządu [...]<sup>37</sup> wyjaśnił, iż dane dotyczące zakresu rzeczowego Projektu oraz jego nakłady inwestycyjne zostały przekazane Spółce przez Zamawiającego w formie tzw. karty przedsięwzięcia, opracowanej przez ZG PKS.

(akta kontroli str. tom III str. 1 -11)

W dniu 30 marca 2017 r. ZG PKS złożyła wniosek o dofinansowanie do IZ, w którym zdefiniowano zadanie nr 4 *Budowa zaplecza technicznego*, którego wartość określono na 5 338 481,60 zł brutto (4 340 228,94 zł netto plus VAT 998 252,66 zł). W załączniku nr 9 do wniosku wyspecyfikowano wyposażenie hali, a jego wartość określono na 1 599 000 zł brutto, tj. 1 300 000 zł netto.

(akta kontroli str. tom III str. 19 - 30)

W kwietniu 2017 r., na zlecenie PKS w Rzeszowie S.A., [...]<sup>38</sup> opracowało dokumentację projektową na budowę hali wg założeń ze studium wykonalności, tj. na budowę hali o pow. 1400 m<sup>2</sup> (+/- 20%). Opracowanie obejmowało również kosztorys inwestorski, którego nie przedłożono do kontroli NIK.

---

zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>36</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>37</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>38</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

Przewodniczący Zarządu ZG PKS, Remigiusz Wzorek wyjaśnił: *W zgromadzonej dokumentacji brak jest na chwilę obecną dokumentacji kosztorysowej. Ponieważ zawarcie umowy z PKS w Rzeszowie S.A. oraz przekazanie dokumentów odbyło się przed objęciem przeze mnie funkcji Przewodniczącego Zarządu Związku nie są mi znane przyczyny braku dokumentacji kosztorysowej.*

(akta kontroli str. tom III str. 31 - 33)

Były Przewodniczący Zarządu ZG PKS, Krzysztof Jarosz wyjaśnił: *Dokumentacja kosztorysowa dotycząca inwestycji, wg mojej pamięci została na podstawie umowy cesji pomiędzy ZG PKS a PKS w Rzeszowie S.A. przekazana do Biura ZG PKS. Od momentu mojego odwołania ze stanowiska Przewodniczącego Zarządu ZG PKS nie ingerowałem w stan dokumentacji Związku i w mojej opinii wszystkie dokumenty w tym ww. dokumentacja dot. zaplecza technicznego powinny znajdować się w Biurze ZG PKS.*

(akta kontroli str. tom III str. 34 - 35)

Prezes Zarządu PKS w Rzeszowie S.A., Piotr Klimczak wyjaśnił: *Według mojej wiedzy dokumentacja kosztorysowa dotycząca inwestycji sporządzona przez [...] <sup>39</sup> powinna znajdować się w biurze ZG PKS. W okresie pełnienia funkcji pełnomocnika projektu dokumentacja ta była wykorzystywana intensywnie w pracach zespołu projektowego. W oparciu o nią wydana została decyzja zatwierdzająca projekt budowlany i udzielająca pozwolenia na budowę, a w późniejszym terminie przeprowadzono procedurę wyłonienia wykonawcy. Dokumentacja ta w całości została formalnie przeniesiona na ZG PKS po zawarciu 30 stycznia 2018 r. umowy cesji.*

(akta kontroli str. tom III str. 36 - 37)

Na okoliczność ww. dokumentacji, [...] <sup>40</sup> *podał, iż dokumentacja została przez jego firmę wykonana i przekazana Zamawiającemu w uzgodnionej ilości egzemplarzy protokołem z dnia 28 kwietnia 2017 r. (wyjaśniający załączył protokół przekazania dokumentacji). Biuro nie posiada dodatkowych kopii oryginalnych, przekazanych Zamawiającemu, podpisanych egzemplarzy kosztorysów. Według mojej najlepszej wiedzy kosztorysy przekazane Zamawiającemu określały sumaryczną wartość zadania na kwotę 3 075 015,87 zł netto (3 782 269,52 brutto). Kwoty te, z przyczyn opisanych powyżej, nie mogą być traktowane w sposób wiążący jako pochodzące z przekazanych dokumentów oryginalnych lub jako zgodne z nimi, ale jako mogące wynikać z opracowań roboczych.*

(akta kontroli str. tom III str. 38 - 40)

W sierpniu 2017 r. [...] <sup>41</sup> *dokonała aktualizacji studium wykonalności dla Projektu, w której zapisano, iż w ramach zadania powstanie hala napraw i diagnostyki, automatyczna myjnia, elementy komunikacji wewnętrznej (plac manewrowy przed*

---

<sup>39</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>40</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>41</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

halą), infrastruktura techniczna o powierzchni użytkowej 1450,54 m<sup>2</sup> wraz z wyposażeniem. Wydatki kwalifikowane określono na 3 040 228,94 zł netto, niekwalifikowane to podatek VAT w wysokości 699 252,66 zł. Jednak w dalszych tabelach studium wykonalności, jako kwotę netto dla zadania podano 4 340 228,94 zł.

(akta kontroli str. tom III str. 41 - 56)

W podpisanej w dniu 29 września 2017 r. umowie o dofinansowanie i wniosku o dofinansowanie stanowiącym jej załącznik, wartość zadania nr 4 *Budowa zaplecza technicznego* określono na 5 338 481,60 zł brutto (4 340 228,94 zł netto plus VAT 998 252,66 zł), w rozbiciu na: roboty budowlane 3 040 228,94 zł netto oraz zakup środków trwałych (wyposażenie hali) 1 300 000 zł netto.

(akta kontroli str. tom II str. 158 - 225)

W dniu 23 listopada 2017 r. ZG PKS ogłosił przetarg na *Budowę zaplecza technicznego do obsługi taboru w zajezdni autobusowej – hali napraw i diagnostyki z zapleczem magazynowo-socjalnym, budynku automatycznej myjni, elementów komunikacji wewnętrznej, infrastruktury technicznej przy al. Wyzwolenia w Rzeszowie oraz uzyskanie ostatecznych decyzji pozwolenia na użytkowanie*. SIWZ do tego zamówienia nie obejmowała wyposażenia hali. Wartość zamówienia według protokołu z udzielenia zamówienia określono na 3 040 228,94 zł netto, zaś jako podstawę oszacowania wskazano kosztorys inwestorski sporządzony przez [...] <sup>42</sup> w kwietniu 2017 r.

(akta kontroli str. tom III str. 57 - 70)

Były Przewodniczący Zarządu ZG PKS, Krzysztof Jarosz wyjaśnił: *Jako Przewodniczący Zarządu prowadziłem nadzór nad całym Projektem, jednakże wg mojej wiedzy Zarząd w tamtym czasie przygotowanie dokumentów oraz prowadzenie postępowań przekazał p. Piotrowi Klimczakowi (przygotowanie wniosku Projektu – do września 2017 r.) oraz [...] <sup>43</sup> (prowadzenie postępowań – od października 2017 r.). Pan [...] <sup>44</sup> został wyłoniony w wyniku postępowania ofertowego na świadczenie kompleksowej usługi na przeprowadzenie postępowań o udzielenie zamówień publicznych. Wskazuję te osoby, gdyż one powinny mieć bardziej szczegółową wiedzę związaną z zadaniem pytaniem. Z tego co pamiętam, wartość zamówienia określona została właśnie na podstawie dokumentacji kosztorysowej przygotowanej przez [...] <sup>45</sup>*

Prezes Zarządu PKS w Rzeszowie S.A., Piotr Klimczak wyjaśnił: *Według mojej wiedzy wartość zamówienia publicznego do przetargów ogłoszonych w 2017 r. na budowę zaplecza technicznego określona została na podstawie kosztorysu*

---

<sup>42</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>43</sup> Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie imienia i nazwiska, ze względu na prywatność osoby fizycznej.

<sup>44</sup> Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie imienia i nazwiska, ze względu na prywatność osoby fizycznej.

<sup>45</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

*inwestorskiego. Według wyjaśnień p. [...] <sup>46</sup>, który przygotowywał protokoły z postępowania o udzielenie zamówienia, omyłkowo podał kwotę netto inwestycji wynikającą ze studium wykonalności, a nie z kosztorysu.*

(akta kontroli str. tom III str. 34 - 37)

Otwarcie ofert w ww. przetargu nastąpiło w dniu 15 grudnia 2017 r. Przed otwarciem ofert zamawiający podał kwotę, jaką zamierza przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia, tj. 3 739 481,60 zł brutto. W postępowaniu wpłynęła jedna oferta z ceną 6 519 000 zł. Postępowanie zostało unieważnione na podstawie art. 93 ust. 1 pkt 4 PZP, tj. ze względu na fakt, iż cena najkorzystniejszej oferty przewyższała kwotę, jaką zamawiający zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia.

(akta kontroli str. tom III str. 57 - 70)

W dniu 29 grudnia 2017 r. ZG PKS ogłosił kolejny przetarg na *Budowę zaplecza technicznego do obsługi taboru w zajezdni autobusowej – hali napraw i diagnostyki z zapleczem magazynowo-socjalnym, budynku automatycznej myjni, elementów komunikacji wewnętrznej, infrastruktury technicznej przy al. Wyzwolenia w Rzeszowie oraz uzyskanie ostatecznych decyzji pozwolenia na użytkowanie*. SIWZ do tego zamówienia nie obejmowała wyposażenia hali. Wartość zamówienia według protokołu z udzielenia zamówienia oszacowano na 3 040 228,94 zł netto na podstawie kosztorysu inwestorskiego z kwietnia 2017 r. W protokole z udzielenia zamówienia wpisano, iż osobą ustalającą wartość zamówienia był [...] <sup>47</sup>.

(akta kontroli str. tom III str. 71 - 84)

[...] <sup>48</sup> realizujący na rzecz ZG PKS usługę obsługi prowadzonych zamówień publicznych, jak również przewodniczący komisji przetargowej ww. zamówień wyjaśnił: *Przedmiotem umowy cywilnoprawnej zawartej pomiędzy mną a ZG PKS było przeprowadzanie postępowań zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych, przedmiot umowy nie obejmował szacowania wartości. Informację na temat szacunkowej wartości oraz o sposobie oszacowania wartości zamówienia otrzymałem od Zleceniodawcy. Nie otrzymałem od zleceniodawcy kosztorysów dotyczących budowy zaplecza technicznego do obsługi taboru w zajezdni autobusowej, posiadam jedynie wersję elektroniczną dokumentacji projektowej, która składa się na opis przedmiotu zamówienia.*

(akta kontroli str. tom III str. 85)

Otwarcie ofert w ww. przetargu nastąpiło w dniu 19 stycznia 2018 r. Przed otwarciem ofert zamawiający podał kwotę, jaką zamierza przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia, tj. 3 739 481,60 zł brutto. W postępowaniu wpłynęły trzy oferty, w tym oferta z najniższą ceną 6 375 649,75 zł. Postępowanie zostało unieważnione na podstawie art. 93 ust. 1 pkt 4 PZP, tj. ze względu na fakt, iż cena najkorzystniejszej oferty przewyższała kwotę, jaką zamawiający zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia.

(akta kontroli str. tom III str. 71 - 84)

---

<sup>46</sup> Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie imienia i nazwiska, ze względu na prywatność osoby fizycznej.

<sup>47</sup> Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie imienia i nazwiska, ze względu na prywatność osoby fizycznej.

<sup>48</sup> Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie imienia i nazwiska, ze względu na prywatność osoby fizycznej.



W dniu 30 stycznia 2018 r. pomiędzy PKS w Rzeszowie S.A., a ZG PKS została zawarta umowa cesji przejęcia praw i obowiązków z umowy zawartej w dniu 1 lutego 2017 r. pomiędzy PKS w Rzeszowie S.A., a [...] <sup>49</sup> na wykonanie dokumentacji projektowo-wykonawczej i kosztorysowej na inwestycję *Budowa zaplecza technicznego do obsługi taboru w zajezdni autobusowej – hala napraw i diagnostyki, automatyczna myjnia, elementy komunikacji wewnętrznej, infrastruktura techniczna*. ZG PKS zapłacił tytułem przeniesienia praw i obowiązków z przedmiotowej umowy na rzecz PKS w Rzeszowie S.A. kwotę 101 364,30 zł. Z kolei według wskazanej umowy z dnia 1 lutego 2017 r., PKS w Rzeszowie S.A. zapłacił projektantowi, tj. [...] <sup>50</sup> kwotę 82 410 zł.

(akta kontroli str. tom III str. 86 - 97)

Prezes Zarządu PKS w Rzeszowie S.A., Piotr Klimczak wyjaśnił: *W wynegocjowanej kwocie 101 364,30 zł z Zarządem ZG PKS tytułem cesji uwzględniono inne nakłady i koszty finansowe poniesione przez PKS S.A. (w tym zaangażowanie pracowników spółki) oraz godziwy zysk w związku z przygotowaniem dokumentacji.*

Były Przewodniczący Zarządu ZG PKS, Krzysztof Jarosz wyjaśnił: *Z tego co pamiętam różnica pomiędzy samą wartością dokumentacji projektowej i kosztorysowej a wartością umowy z dnia 30 stycznia 2018 r. wynikała z dodatkowych czynności, które zostały uwzględnione w wyliczaniu wartości umowy a w związku z którymi dodatkowe koszty poniósł PKS w Rzeszowie S.A. Obecnie po ponad 3 latach od mojego odwołania z funkcji Przewodniczącego Zarządu ZG PKS nie jestem w stanie precyzyjnie wskazać jakie dokładnie to były czynności.*

(akta kontroli str. tom III str. 34 - 37)

Przesłuchany w charakterze świadka Prezes Zarządu PKS w Rzeszowie S.A., Piotr Klimczak zeznał, że zysk dotyczący dokumentacji projektowo-wykonawczej i kosztorysowej (tj. różnica pomiędzy kwotą zapłaconą przez PKS w Rzeszowie S.A. na rzecz [...] <sup>51</sup>, a ceną, za jaką dokumentację nabył ZG PKS) wynikał z czynności jakie wykonywali pracownicy PKS w Rzeszowie S.A. w związku z postępowaniem (w trybie zapytania o cenę) na wyłonienie wykonawcy dokumentacji projektowej, tj. z opracowania założeń, wyliczeń i projektu umowy.

(akta kontroli str. tom III str. 12 - 15)

W dniu 26 lutego 2018 r. nastąpiła zmiana Zarządu ZG PKS. Komitet Sterujący składający się z wójtów i burmistrzów gmin-członków ZG PKS uchwałą z dnia 17 maja 2018 r. udzielił zgody na wystąpienie do IZ z wnioskiem o zgodę na dokonanie zmian w zakresie rzeczowym Projektu w zakresie zmniejszenia powierzchni użytkowej i dokonania zmian projektowanego obiektu.

(akta kontroli str. tom I str. 5 – 10, tom II str. 226 - 227)

<sup>49</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>50</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>51</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

W dniu 2 lipca 2018 r. ZG PKS zawarł z [...]<sup>52</sup> umowę na wykonanie Programu funkcjonalno-użytkowego dla zadania pn. *Budowa zaplecza technicznego do obsługi taboru w zajezdni autobusowej - hala napraw i diagnostyki, automatyczna myjnia, elementy komunikacji wewnętrznej, infrastruktura techniczna* oraz kosztorysu inwestorskiego dot. tego zadania. Oba dokumenty zostały sporządzone przez [...]<sup>53</sup> w dniu 14 sierpnia 2018 r. i obejmowały m.in. halę wraz zapleczem o pow. użytkowej 960 m<sup>2</sup>. Opracowana dokumentacja kosztorysowa opiewała (zależnie od przyjętego wariantu) na kwoty netto od 3313 tys. do 4148 tys. zł netto plus wartość prac projektowych 150 tys. zł brutto. W dniu 21 września 2018 r. na rzecz [...]<sup>54</sup> ZG PKS przelał kwotę 32 595 zł tytułem zapłaty za opracowanie wskazanej dokumentacji.

(akta kontroli str. tom III str. 98 - 173)

W dniu 12 września 2018 r. ZG PKS złożył do IZ wnioski o zmianę zakresu rzeczowego zadania nr 4 – zmniejszenie hali o trzy stanowiska i uruchomienie procedury w trybie programu funkcjonalno-użytkowego. W dniu 9 listopada 2018 r. IZ udzieliła zgody na wprowadzenie zmian zakresu rzeczowego Projektu.

(akta kontroli str. tom II str. 135 - 148)

W dniu 20 grudnia 2018 r. ZG PKS ogłosił przetarg na *Wykonanie zaplecza technicznego do obsługi taboru w zajezdni autobusowej – hali napraw i diagnostyki z zapleczem magazynowo-socjalnym, budynku automatycznej myjni, elementów komunikacji wewnętrznej, infrastruktury technicznej wraz z wyposażeniem przy al. Wyzwolenia w Rzeszowie w formule „zaprojektuj-wybuduj”*. SIWZ do tego zamówienia obejmowała również wyposażenie hali. Wartość zamówienia według protokołu z udzielenia zamówienia oszacowano na 4 340 228,94 zł netto, tj. na podstawie Programu Funkcjonalno-Użytkowego z 14 sierpnia 2018 r. W protokole z udzielenia zamówienia wpisano, iż osobą ustalającą wartość zamówienia był [...]<sup>55</sup>.

(akta kontroli str. tom III str. 174 - 194)

Przewodniczący Zarządu ZG PKS, Remigiusz Wzorek wyjaśnił: *Wpisana do protokołu z postępowania kwota 4 340 228,94 zł netto jako kwota oszacowania wartości tego zamówienia została wpisana omyłkowo. Kwota ta prawdopodobnie została automatycznie przeniesiona z wartości budżetowej odpowiadającej kwocie, jaką zamawiający zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia. W postępowaniu tym wartość zamówienia objętego przetargiem nieograniczonym z dnia 20 grudnia 2018 r. została oszacowana na kwotę 4 352 737,22 zł netto i objęła wartość robót budowlanych (3 380 500 zł netto), wartość wyposażenia (850 286 zł netto) oraz wartość prac projektowych (121 951,22 zł netto). Wartość ta została określona na podstawie zebranych w drodze rozeznania rynku ofert dot. cen*

<sup>52</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>53</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>54</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>55</sup> Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie imienia i nazwiska, ze względu na prywatność osoby fizycznej.

*wyposażenia z 2018 r. oraz na podstawie opracowania w postaci szacunkowego kosztu robót dotyczących wykonania przedmiotu zamówienia, stanowiącego załącznik do Programu Funkcjonalno – Użytkowego – opracowanego przez [...] <sup>56</sup> z dnia 14.08.2018 r.*

(akta kontroli str. tom III str. 31 - 33)

Otwarcie ofert w ww. przetargu nastąpiło w dniu 16 stycznia 2019 r. Przed otwarciem ofert zamawiający podał kwotę, jaką zamierza przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia, tj. 5 338 481,60 zł brutto. W postępowaniu wpłynęły cztery oferty, w tym oferta z najniższą ceną 5 565 038,05 zł, która została wybrana jako najkorzystniejsza.

Z oferentem tym w dniu 27 lutego 2019 r. zawarto umowę na realizację zadania będącego przedmiotem zamówienia za kwotę zgodną z ofertą. Termin wykonania zadania określono na 30 września 2019 r.

W dniu 30 września 2019 r. z wykonawcą zawarto aneks nr 1 do ww. umowy zmieniający zakres robót oraz przedłużający termin wykonania zadania na 31 października 2019 r. Przyczyną rozszerzenia zakresu robót, a tym samym wydłużenia terminu realizacji zadania były nie dające się przewidzieć okoliczności związane z odprowadzeniem wód opadowych z terenu inwestycji.

W dniu 25 października 2019 r. z wykonawcą zawarto aneks nr 2 do ww. umowy zmieniający zakres robót oraz zwiększający wynagrodzenie dla wykonawcy z 5 565 038,05 zł do 5 690 671,85 zł brutto.

Odbiór przedmiotu zamówienia, tj. hali wraz z zapleczem technicznym i wyposażeniem nastąpił na podstawie protokołu odbioru z dnia 29 listopada 2019 r.

(akta kontroli str. tom III str. 174 - 241)

*Przewodniczący Zarządu ZG PKS, Remigiusz Wzorek wyjaśnił: Realizowany przez Związek Projekt zakładał zawarcie umowy z operatorem z równoległym oddaniem mu w dzierżawę składników majątkowych obejmujących 54 sztuk taboru autobusowego, system transportowy ROF z wdrożonym Zintegrowanym Systemem Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym oraz zaplecze techniczne do obsługi taboru w zajezdni autobusowej. Ponieważ zawarcie umowy na świadczenie usług transportu publicznego było sprzężone z dzierżawą ww. składników majątkowych, ogłoszenie przetargu na wybór operatora było zatem możliwe wówczas, gdy - oceniając racjonalnie - zachodziło wysokie prawdopodobieństwo, iż w chwili rozpoczęcia świadczenia usług przez wybranego operatora lub w dającej się określić nieodległej perspektywie, ZG PKS będzie dysponował ww. składnikami majątkowymi w sposób pozwalający na przekazanie ich w dzierżawę operatorowi. Z tego powodu czynności zmierzające do nabycia przez Związek poszczególnych składników majątkowych w ramach realizowanego projektu zaplanowane zostały w sposób sukcesywny, odpowiednio do poziomu skomplikowania procesu ich nabycia lub wytworzenia oraz ich wzajemnego powiązania (budowa hali, zakup autobusów, wyposażenie hali, wdrożenie systemu transportowego), a dopiero po wyłonieniu wykonawców tych zamówień zaplanowano ogłoszenie o przetargu na wybór operatora. Przyczyny niezależne od ZG PKS wykluczyły jednak możliwość zsynchronizowania procesu pozyskania poszczególnych składników majątkowych na potrzeby projektu w taki sposób, aby finalizacja tych kontraktów zbiegała się*

---

<sup>56</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

w sposób gwarantowany idealnie w tym samym czasie. W świetle powyższego wyjaśniamy, iż ogłoszenie przetargu na wybór operatora w dniu 5.07.2019 r. nie było opóźnione, a data ta została zdeterminowana przez terminy realizacji pozostałych zamówień publicznych dot. nabycia składników majątkowych na potrzeby projektu. Z punktu widzenia projektu ww. składniki majątkowe były ze sobą korelatywnie sprzężone: brak autobusów czyniłby bezużyteczną halę zaplecza technicznego, z kolei brak zaplecza technicznego ograniczałby możliwość właściwego serwisowania autobusów oraz możliwość uruchomienia systemu transportowego ROF, wreszcie brak wdrożonego systemu ITS uniemożliwiłaby zintegrowane zarządzanie ruchem i transportem publicznym.

(akta kontroli str. tom III str. 242 - 243)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1.

W trzech postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego na realizację zadania nr 4 *Budowa zaplecza technicznego do obsługi taboru w zajezdni autobusowej* ogłaszanych w dniach 23 listopada 2017 r., 29 grudnia 2017 r. oraz 20 grudnia 2018 r. szacunkową wartość zamówienia określono na niewłaściwej podstawie, tj. na podstawie kalkulacji dokonanej na etapie przygotowywania Karty przedsięwzięcia/projektu zintegrowanego sporządzonej w lutym 2017 r. Tym samym naruszono przepisy art. 32 ust. 1, art. 33 ust. 1 oraz art. 35 ust. 1 ustawy PZP.

Jednocześnie w protokołach z przeprowadzenia wszystkich trzech wskazanych postępowań wpisano, iż szacunkowa wartość zamówienia została określona na podstawie kosztorysu inwestorskiego opracowanego przez [...] <sup>57</sup> (w przypadku postępowań ogłoszonych w dniach 23 listopada 2017 r. i 29 grudnia 2017 r. wskazano kosztorys z kwietnia 2017 r., zaś w przypadku postępowania z dnia 20 grudnia 2018 r. wskazano kosztorys z 14 sierpnia 2018 r.), co było niezgodne z prawdą.

Za nieprawidłowość tą odpowiedzialność ponoszą:

- Krzysztof Jarosz, były Przewodniczący Zarządu Związku, odnośnie przetargów ogłaszanych w dniach 23 listopada 2017 r. i 29 grudnia 2017 r.,

- Remigiusz Wzorek, Przewodniczący Zarządu Związku, odnośnie przetargu ogłoszonego w dniu 20 grudnia 2018 r.,

k którzy pełniąc funkcję kierownika podmiotu dokonującego zamówień publicznych byli odpowiedzialni za rzetelne określenie szacunkowych wartości wskazanych zamówień.

2.

W studium uwarunkowań Projektu opracowanym przez [...] <sup>58</sup> na zlecenie ZG PKS w lutym 2017 r., w tabeli 4-9. *Roboty budowlane i inwestycyjne – wydatki kwalifikowane ww. inwestycji* oszacowano na 4 340 228,94 zł brutto, a wydatki

<sup>57</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

<sup>58</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

niekwalifikowane na 998 252,66 zł brutto. Tym samym w studium błędnie używano sformułowania „brutto” zarówno dla wartości netto jak i dla wartości podatku VAT.

W aktualizacji studium wykonalności z sierpnia 2017 r. zapisano z kolei, że w ramach zadania powstanie hala wraz z wyposażeniem, a wydatki kwalifikowane wyniosą 3 040 228,94 zł netto, niekwalifikowane zaś 699 252,66 zł (podatek VAT), pomimo iż kwota ta (zgodnie z zapisami wniosku o dofinansowanie oraz późniejszą dokumentacją przetargową) dotyczyła budowy hali bez wyposażenia. Tym samym, we wskazanym zakresie studium wykonalności dot. przedsięwzięcia zostało sporządzone nierzetelnie i jako takie odebrane zostało przez ZG PKS.

3.

ZG PKS nie posiada kosztorysu inwestorskiego dla zadania *Budowa zaplecza technicznego do obsługi taboru w zajezdni autobusowej* opracowanego (wg wyjaśnień oraz posiadanej umowy dotyczącej opracowania tej dokumentacji) w kwietniu 2017 r. przez [...]<sup>59</sup>.

4.

Dokonanie przez ZG PKS w dniu 30 stycznia 2018 r. zakupu dokumentacji projektowo-wykonawczej i kosztorysowej na inwestycję *Budowa zaplecza technicznego do obsługi taboru w zajezdni autobusowej – hala napraw i diagnostyki, automatyczna myjnia, elementy komunikacji wewnętrznej, infrastruktura techniczna* od PKS w Rzeszowie S.A. za kwotę 101 364,30 zł, która nie została wykorzystana do kolejnego, trzeciego przetargu na budowę przedmiotowej hali.

Przyczyną tej nieprawidłowości było (opisane w nieprawidłowości nr 1) określenie szacunkowej wartości zamówienia na niewłaściwej podstawie w dwóch pierwszych przetargach na budowę hali. W efekcie, we wskazanej transakcji nabyto dokumentację na budowę hali o pow. użytkowej 1450 m<sup>2</sup>, pomimo że w ostatecznie zdecydowano się na budowę hali mniejszej (960 m<sup>2</sup>) na podstawie ponownie opracowanej dokumentacji. Tym samym wydatek na zakup wskazanej dokumentacji w kwocie 101 364,30 zł został poniesiony niegospodarnie.

Za powyższą nieprawidłowość odpowiedzialność ponosi ówczesny Przewodniczący Zarządu Związku, Krzysztof Jarosz.

#### OCENA CZĄSTKOWA

ZG PKS prawidłowo, sprawnie i skutecznie realizował zaplanowane przedsięwzięcie. Dziesięć skontrolowanych, najwyższych wydatków (24,4% wszystkich wydatków kwalifikowanych) zostało prawidłowo udokumentowanych.

W ocenie NIK nieprawidłowości stwierdzone przez IZ dotyczące procedowania zamówień publicznych oraz wykonania robót dodatkowych nie wpłynęły negatywnie na wybór kontrahentów oraz czas realizacji przedsięwzięcia, a jedynie obniżyły jego dofinansowanie ze środków UE, co zmusiło członków Związku do zwiększenia udziału środków własnych.

W przypadku dwóch pierwszych przetargów dotyczących budowy hali zaplecza technicznego do obsługi taboru w zajezdni autobusowej (ogłoszonych 23 listopada 2017 r. i 29 grudnia 2017 r.) określenie szacunkowej wartości zamówienia na niewłaściwej podstawie spowodowało, że przetargi unieważniono na podstawie art. 93 ust 1 pkt 4 ustawy PZP, tj. ze względu na fakt, iż cena najkorzystniejszej oferty

<sup>59</sup> W wystąpieniu pokontrolnym na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm.) Najwyższa Izba Kontroli wyłączyła jawność informacji w zakresie nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

przewyższała kwotę, jaką zamawiający zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia.

W ocenie NIK, określenie szacunkowej wartości zamówienia na niewłaściwej podstawie wpłynęło na opóźnienie realizacji zadania nr 4 o niemal rok (oferenci w obu unieważnionych przetargach deklarowali wykonanie zamówienia w terminie od 7 do 10 miesięcy od podpisania umowy), a także na opóźnienie realizacji całego Projektu o osiem miesięcy, ponieważ unieważnienie ww. przetargów było przyczyną aneksowania umowy o dofinansowanie w zakresie wydłużenia czasu realizacji Projektu.

W przypadku trzeciego przetargu na budowę hali nieprawidłowo oszacowano kwotę zamówienia, ponieważ kwota ujęta w protokole z przetargu (5 338 481,60 zł brutto) dotyczyła hali o powierzchni 1450 m<sup>2</sup>. Była ona jednak zbieżna z najniższą ofertą (5 565 038,05 zł), pomimo że zakres trzeciego przetargu dotyczył hali o powierzchni 960 m<sup>2</sup>, dzięki czemu przetarg rozstrzygnięto skutecznie.

W ocenie NIK wydatek poniesiony na zakup dokumentacji projektowo-wykonawczej i kosztorysowej dotyczącej budowy hali do obsługi taboru autobusowego w dniu 30 stycznia 2018 r. od PKS w Rzeszowie S.A. był niegospodarny, bowiem dokumentacja ta nie posłużyła do realizacji zamówienia na budowę hali do obsługi taboru autobusowego. Dokumentacja ta, pomimo iż jej właścicielem był PKS w Rzeszowie S.A., posłużyła do realizacji przetargów ogłaszanych w dniach 23 listopada 2017 r. i 29 grudnia 2017 r., tj. przed datą wskazanej transakcji. Do trzeciego przetargu na budowę hali do obsługi taboru autobusowego ogłoszonego w dniu 20 grudnia 2018 r. opracowany został nowy Program funkcjonalno-użytkowy wg nowych założeń, tj. pomniejszonej do 960 m<sup>2</sup> hali do obsługi taboru autobusowego realizowanej w trybie „zaprojektuj-wybuduj”. Tym samym zakup wskazanej dokumentacji przez ZG PKS w dniu 30 stycznia 2018 r. był zbędny.

OBSZAR

### 3. Efekty realizacji przedsięwzięcia

Opis stanu faktycznego

Realizowane przez ZG PKS zadania zostały zakończone 29 listopada 2019 r. tj. w dniu odbioru hali do obsługi taboru autobusowego.

Pierwsze autobusy (25 szt., 10-metrowe) zakupione przez ZG PKS zostały odebrane od dostawcy 27 grudnia 2018 r., kolejne (14 szt. 10-metrowe) 28 lutego 2019 r., a ostatnie (15 szt., 12-metrowe) w dniach 22 - 27 sierpnia 2019 r. Mimo, iż pierwsze autobusy zostały odebrane w grudniu 2018 r. i lutym 2019 r. to umowę na obsługę linii komunikacyjnych podpisano z operatorem zewnętrznym (PKS sp. z o.o. w Leżajsku) dopiero w październiku 2019 r. Powodem powierzenia obsługi linii komunikacyjnych operatorowi zewnętrznemu był brak zgody IZ na zmianę sposobu wyłonienia operatora (z przetargu nieograniczonego na możliwość zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego bezpośrednio z podmiotem wewnętrznym - PKS w Rzeszowie S.A.). Brak zgody wynikał z faktu, iż PKS w Rzeszowie S.A. było podmiotem w trudnej sytuacji finansowej w rozumieniu przepisów o pomocy publicznej<sup>60</sup>. Umowa z PKS w Rzeszowie S.A. podpisana została 12 grudnia 2020 r. po wyrażeniu zgody przez IZ na zmianę operatora.

(akta kontroli: tom II str. 103-104, 135 – 148, 228)

Pozostałe dwa zadania tj. wdrożenie i integracja systemu transportowego ROF i realizacja kampanii informacyjno-promocyjnej zostały zakończone przez ich wykonawców odpowiednio w dniach 30 października i 6 listopada 2019 r.

<sup>60</sup> Korespondencja w tej sprawie pomiędzy ZG PKS a Marszałkiem WP trwała od września 2018 r. do lipca 2019 r. tj. tj. do czasu ogłoszenia przetargu na wybór operatora.

W marcu 2019 r. tj. przed ogłoszeniem postępowania przetargowego na wdrożenie i integrację systemu transportowego ROF, Związek zwrócił się do IZ z wnioskiem o zgodę na dokonanie zmian w zakresie rzeczowym Projektu - w zakresie opisu parametrów technicznych dostaw oraz modyfikacji systemu zarządzania ruchem, w tym dopuszczenie urządzeń pozwalających na kompatybilność systemu ROF z systemem Miasta Rzeszów. Uzasadnieniem tych zmian był fakt, iż pomiędzy opracowaniem koncepcji Projektu, a terminem jego realizacji minęło dwa lata, co przełożyło się na konieczność uwzględnienia w realizowanym Projekcie nowych technologii IT. IZ wyraziła zgodę na wprowadzenie proponowanych zmian.

(akta kontroli: tom II str. 135 – 148, 228)

Od grudnia 2019 r. ZG PKS i Związek Transportu Miejskiego w Rzeszowie<sup>61</sup> prowadziły rozmowy i prace dotyczące dostosowania urządzeń do wymogów technicznych ZTM oraz wariantów i modeli integracji biletowej. Prace i testy techniczne przeprowadzone przez ZG PKS zakończyły się w grudniu 2020 r., a następnie w lutym 2021 r. przeprowadzono wspólnie z ZTM testy urządzeń służących do obsługi Rzeszowskiej Karty Miejskiej w pojazdach ZG PKS. Wspólne testy wykazały problemy z zasięgiem internetu na terenie niektórych gmin i problemy z weryfikacją Rzeszowskiej Karty Miejskiej. Ostatecznie umowę pomiędzy Związkiem a Miastem Rzeszów dotyczącą wprowadzenia wspólnego biletu podpisano w czerwcu 2021 r. z terminem obowiązywania od 1 lipca do końca 2021 r.

(akta kontroli: tom II str. 135 - 148)

W umowie o dofinansowanie Projektu ujęto następujące wskaźniki produktu<sup>62</sup>: całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej (wartość docelowa<sup>63</sup> – 233,30 km), liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (wd – 3 szt.), liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (wd – 54 szt.), pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (wd – 5187 osób), liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” (wd – 11 szt.), liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” (wd – 491 szt.), liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” (wd – 32 szt.), długość wspartej infrastruktury rowerowej (wd – 9,81 km), liczba wybudowanych obiektów „Bike & Ride” (wd – 13 szt.), liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike & Ride” (wd – 225 szt.), liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (wd – 4 szt.), liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami (wd – 1 szt.), liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych (wd – 1 szt.).

Wskaźniki rezultatu ujęte w umowie o dofinansowanie to trzy wskaźniki kluczowe, oraz dwa wskaźniki specyficzne dla Projektu tj.:

- A. Wskaźniki kluczowe: liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” (wd – 72 725 szt.), szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - CI 34 (wd - 154,49 tony równoważnika CO<sub>2</sub>/rok) i liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej (wd – 59 654 szt./rok).
- B. Wskaźniki specyficzne: szacowany roczny spadek emisji PM10 (wd – 32,26 kg/rok) i liczba pasażerów korzystających z przewozów komunikacją miejską na

<sup>61</sup> Dalej: ZTM.

<sup>62</sup> Zgodnie z wersją wniosku o dofinansowanie z dnia 4 września 2020 r., stanowiącą załącznik do aneksu nr 5 do umowy o dofinansowanie z dnia 17 września 2020 r.

<sup>63</sup> Dalej: wd.

przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej (wd – 785 252 osoby/rok).

Zgodnie z umową o dofinansowanie Związek zobowiązał się do przedłożenia do IZ pierwszego oświadczenia w sprawie zachowania trwałości Projektu, wskaźników, generowania dochodu i kwalifikowalności podatku VAT<sup>64</sup> do 13 miesięcy od daty zakończenia realizacji Projektu tj. złożenia wniosku o płatność końcową (data złożenia wniosku końcowego – 3 stycznia 2020 r.).

(akta kontroli: tom I str. 220 – 301, tom II str. 158 – 225)

W dniu 5 marca 2021 r. tj. ZG PKS złożył do IZ oświadczenie w sprawie zachowania trwałości Projektu z 3 lutego 2021 r. (a następnie jego korekt z 15 marca i 9 sierpnia 2021 r.), w którym wykazał utrzymanie produktów wymienionych we wniosku o dofinansowanie w okresie trwałości oraz osiągnięcie trzech wskaźników rezultatu: liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” (73 187 szt.), szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - CI 34 (359,3 tony równoważnika CO<sub>2</sub>/rok) i szacowany roczny spadek emisji PM10 (666,3 kg/rok) oraz nieosiągnięcie zakładanej wartości dwóch wskaźników: liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej – osiągnięto wartość 56 334 szt./rok (tj. mniejszą o 3320 szt./rok) i liczba pasażerów korzystających z przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach – osiągnięto 491 512 os./rok (tj. mniejszą o 293 740 os./rok). Nieosiągnięcie tych wskaźników spowodowane było zmniejszeniem liczby przewozów wynikających ze zmiany rozkładów jazdy i zawieszenia kursów szkolnych z powodu pandemii Covid-19. Związek zaproponował działania naprawcze polegające na deklaracji uruchomienia kursów po wznowieniu w pełnym zakresie zajęć dla uczniów w szkołach i na uczelniach wyższych.

30 kwietnia 2021 r. Związek poinformował IZ o załamaniu uzyskanych wartości wskaźników rezultatu z uwagi na pandemię Covid-19 i wprowadzone przez Radę Ministrów zakazy i ograniczenia, w tym dotyczące transportu publicznego. Związek zwrócił się również do IZ z prośbą o przedstawienie możliwych rozwiązań dotyczących rewizji założonych w Projekcie wskaźników rezultatu, z uwagi na fakt, iż z przyczyn niezależnych od ZG PKS nie będą one mogły być osiągnięte.

IZ ustosunkowując się do złożonego oświadczenia w sprawie zachowania trwałości Projektu w piśmie z 20 sierpnia 2021 r. stwierdziła, iż nieosiągnięcie przedmiotowych wskaźników może oznaczać niepełne wykonanie celów Projektu. Stwierdzono ponadto, że IZ przyjmuje przedstawione wyjaśnienia i rozumie ograniczenia związane z pandemią Covid-19, jednakże zauważa, że stan epidemii nie zwalnia Związku z obowiązku osiągnięcia celów Projektu i założonych w nim wskaźników w okresie trwałości przedsięwzięcia.

(akta kontroli: tom II str. 378 - 404)

W dniu 7 stycznia 2021 r. IZ zwróciła się do ZG PKS z pismem, iż w dniu 5 stycznia 2021 r. Urząd Marszałkowski otrzymał do wiadomości informację prasową, w której wskazane zostały nieprawidłowości dotyczące niedziałających elementów systemu transportowego ROF. W piśmie tym zobligowano ZG PKS do ustosunkowania się do przedstawionych w mailu zarzutów. Zarzuty te dotyczyły braku pełnej funkcjonalności zadania nr 2 Projektu *Wdrożenie i integracja systemu transportowego ROF*.

<sup>64</sup> Dalej: oświadczenie w sprawie zachowania trwałości Projektu.



Przy piśmie z dnia 12 stycznia 2021 r. ZG PKS przesłał do Urzędu Marszałkowskiego dokumentację zdjęciową potwierdzającą realizację zadania w pełnym zakresie.

(akta kontroli str. tom III str. 244 - 267)

W złożonym wyjaśnieniu Przewodniczący Zarządu ZG PKS, Remigiusz Wzorek podał: *Wszystkie dostawy oraz usługi w ramach zadania nr 2 „Wdrożenie oraz integracja systemu transportowego ROF” zostały dostarczone i wykonane. Sygnalizowane, niepoprawne funkcjonowanie niektórych elementów spowodowane było głównie awariami technicznymi tj.: czasowymi awariami prądu na hali zaplecza technicznego (tj. w miejscu lokalizacji serwerowni), czasowymi awariami urządzeń w pojazdach i zdarzeniami losowymi. Otrzymywaliśmy również informacje, iż wdrożone nowoczesne rozwiązania techniczne tj. systemy i urządzenia, które nie były dotychczas używane przez pracowników operatora były niekiedy nieprawidłowo uruchamiane. Zgłoszenia były kontrolowane przez pracowników ZG PKS i operator otrzymywał odpowiednie wytyczne lub były prowadzone ponowne szkolenia stanowiskowe. W trakcie użytkowania systemu od grudnia 2019 r. okazało się również, iż bazując na lokalizacji przystanków wg starego systemu i programu Przewozy Pasażerskie, w którym autobusy nie były lokalizowane za pomocą GPS, nie osiągniemy oczekiwanych rezultatów w zakresie monitorowania pozycji pojazdów. Lokalizacja przystanków odbiegała niekiedy od stanu faktycznego i wymagała czasochłonnej pracy w terenie oraz ustalenia poprawnych współrzędnych dla ponad 500 dwustronnych przystanków. Nieścisłości danych lokalizacyjnych, nowe nazwy nadawane przez administratorów i zarządzających przystankami, itp. były na bieżąco poprawiane. Powodem nieprawidłowości w działaniu aplikacji były m.in. przerwy w sygnale sieci komórkowej. Aplikacja webowa będąca częścią wynikową Systemu Informacji Pasażerskiej, która ukazuje informacje rozkładowe i dane z pojazdów, była wdrożona nie tylko jako element, który można podglądać w smartphonie oraz w przeglądarce na komputerze, ale funkcjonowała także w pełni na infokioskach umiejscowionych w centrach przesiadkowych. Podane sytuacje są często spotykane na początku funkcjonowania takiego typu systemów, szczególnie w sytuacji kiedy wdrażane są od podstaw.*

(akta kontroli str. tom III str. 268)

Kontrola przeprowadzona przez kontrolerów IZ w dniach 17-26 czerwca 2019 r. wykazała, że autobusy będące własnością Związku były bezpodstawnie używane do realizacji kursów przez PKS w Rzeszowie S.A. We wskazanym okresie obowiązywały cztery umowy zawarte między PKS S.A. a ZG PKS, które nakładały na PKS S.A. obowiązki parkowania i utrzymania autobusów w gotowości technicznej, ale wykluczały używanie autobusów dla innych celów, niż wskazane w tych umowach. Kontrolerzy IZ stwierdzili, że 22 autobusy zakupione w ramach Projektu przejechały 114 444 km obsługując kursy realizowane przez PKS w Rzeszowie S.A.

Kontrolerzy IZ w związku z ww. ustaleniami przyjęli, że ZG PKS posiadał wiedzę o bezumownym użytkowaniu autobusów przez PKS w Rzeszowie S.A. dopiero od dnia 19 marca 2019 r. tj. skierowania do IZ pisma nr BZ.ZG.042.45.2019. Mając na uwadze ustalenia swojej kontroli, IZ uznała część wydatków poniesionych na zakup autobusów (w kwocie 27 338,04 zł) za wydatki niekwalifikowane. Kwota ta została obliczona w oparciu o roczną stawkę amortyzacji (8,3%) wydatku na zakup jednego autobusu (775 000 zł) oraz liczbę dni bezumownego używania każdego z autobusów (153 dni). IZ zmniejszyło dofinansowanie w tym zakresie o kwotę 23 237,33 zł.

W złożonym wyjaśnieniu Przewodniczący Zarządu ZG PKS, Remigiusz Wzorek podał: *Przed 19.03.2019 r. ZG PKS posiadał wiedzę, iż autobusy oddane na przechowanie spółce PKS Rzeszów S.A. wyjeżdżały poza zajezdnię na jazdy testowe oraz w celu przeprowadzenia serwisów, co nie budziło wątpliwości, gdyż miało oparcie w zawartych ze spółką umowach przechowania. Związek nie posiadał natomiast w tym okresie zweryfikowanych informacji o użytkowaniu pojazdów przez spółkę niezgodnie z zawartymi umowami. Pismo IZ z dnia 8.03.2019 r. także nie zawierało w tym zakresie żadnych potwierdzonych informacji poza ogólnym stwierdzeniem o tym, że „autobusy były widziane podczas obsługi linii”. W reakcji na to pismo ZG PKS podjął interwencję w spółce, co - według naszej pamięci - nastąpiło w okolicach 19.03.2019 r., a czego potwierdzeniem jest pismo do IZ z dnia 19.03.2019 r. Dochodzenie od PKS w Rzeszowie S.A. należności wynikającej z korzystania przez spółkę z powierzonych autobusów ZG PKS wstrzymał do czasu weryfikacji wniosku o płatność końcową w ramach realizowanego projektu.(...) Po zweryfikowaniu sposobu rozliczenia projektu Związek wystąpił do spółki o zapłatę odszkodowania odpowiadającego wysokości nałożonej korekty wraz z odsetkami.*

(akta kontroli str. tom III str. 309)

W dniu 6 sierpnia 2021 r. ZG PKS wystawił notę księgową obciążając PKS w Rzeszowie S.A. kwotą 25 340,33 zł (23 237,33 zł plus odsetki w wysokości 2103 zł).

(akta kontroli str. tom III str. 310)

Przesłuchany w charakterze świadka Prezes Zarządu PKS w Rzeszowie S.A., Piotr Klimczak zeznał: *Bezpośrednio odpowiedzialnym za ww. decyzję był ówczesny dwuosobowy Zarząd PKS w Rzeszowie S.A. tj. p. Piotr Olszewski – Prezes i ja jako Członek Zarządu. Nadmieniam, iż decyzja o realizacji kursów PKS w Rzeszowie S.A. za pomocą taboru będącego własnością ZG PKS wynikała ze wspólnych uzgodnień pomiędzy PKS w Rzeszowie S.A., ZG PKS oraz lokalnymi samorządowcami, którzy z kolei podkreślali istotną potrzebę wykorzystania zakupionego taboru dla potrzeb społeczności lokalnych.*

(akta kontroli str. tom III str. 12 - 15)

Celem weryfikacji realizacji wybranych elementów przedsięwzięcia, w toku kontroli NIK, przeprowadzono oględziny obiektów zrealizowanych w ramach siedmiu zadań, w tym mostu na rzece Wisłok, dwóch węzłów przesiadkowych, dwóch parkingów Park&Ride, 10 zatok autobusowych wraz z wiatami przystankowymi oraz pięciu obiektów typu Bike&Ride.

W toku oględzin stwierdzono, iż dwa stojaki na rowery stanowiące elementy Bike&Ride w miejscowości Krzemienica zostały skradzione, sprawa została zgłoszona na Policję, jednak sprawców nie wykryto, a na miejscu skradzionych stojaków zamontowano inne stojaki, jakimi dysponowała Gmina. ZG PKS poinformował o tym fakcie IZ.

Podczas oględzin parkingu Park&Ride w m. Budy Głogowskie stwierdzono, iż liczba wydzielonych miejsc postojowych wynosi 80, podczas gdy przewidziana dla Projektu, a zarazem stanowiąca element wskaźnika produktu liczba miejsc winna wynosić 90.

W złożonym wyjaśnieniu Burmistrz Głogowa Małopolskiego podał, iż *projektant opracowujący dokumentację techniczną parkingu wyznaczył pola postojowe o szerokości 2,3 metra zgodnie z art. 21 ust. 1 rozporządzenia Ministra*

*Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Ww. przepis dotyczący szerokości pola postojowego obowiązywał do dnia 1 stycznia 2018 r. i został zastąpiony zapisami, które wymagają szerokości 2,5 m. Wobec powyższego zmianie uległa liczba miejsc parkingowych – jednakże wyznaczone miejsca spełniają obowiązujące przepisy i w zdecydowany sposób poprawiają komfort użytkowników parkingu.*

W pozostałym zakresie elementy Projektu zostały wykonane, a ich parametry ilościowe zgodne są ze wskaźnikami produktu Projektu.

(akta kontroli str. tom III str. 311 - 319)

Wójtowie i burmistrzowie gmin wchodzących w skład Związku złożyli w toku kontroli informacje z których wynikało, że realizacja Przedsięwzięcia jest efektywna i funkcjonalna, znacznie poprawiła skomunikowanie miejscowości pomiędzy sobą jak i z Rzeszowem, a także ma korzystny wpływ na środowisko. Samorządowcy wskazywali na inwestycje drogowe zrealizowane na terenie gmin, w tym mosty, nowe drogi, chodniki, drogi rowerowe, wiaty przystankowe, miejsca parkingowe, a także takie obiekty jak odnowione dworce i centra przesiadkowe.

Realizacja przedsięwzięcia – w ocenie wójtów i burmistrzów – nie wpłynęła negatywnie na finanse gmin. Jedynie Wójt Gminy Czudec poinformował, iż realizacja przedsięwzięcia niekorzystnie wpłynęła na sytuację finansową Gminy, ponieważ na funkcjonowanie nowej linii autobusowej Gmina ponosi spore koszty, które w znacznym stopniu obciążają budżet. Wkład własny gmin finansowany w ramach kwot przewidzianych w budżetach (Gmina Chmielnik, Gmina Tyczyn, Gmina Czarna, Gmina Świlcza) lub został zapewniony poprzez emisję obligacji komunalnych (Gmina Boguchwała, Gmina Głogów Młp., Gmina Krasne), kredyty długoterminowe (Gmina Trzebownisko). Burmistrz Głogowa Młp. poinformował, iż realizacja przedsięwzięcia miała duży wpływ na sytuację finansową Gminy, a część planowanych inwestycji musiało być przesuniętych lub poszukiwano dla nich innych form finansowania. Burmistrz ocenił jednak te utrudnienia jako niewspółmiernie małe do korzyści wynikających z realizacji przedsięwzięcia.

Samorządowcy poinformowali, iż nie wpływały skargi mieszkańców gmin na funkcjonalność przedsięwzięcia, mieszkańcy zgłaszali natomiast wnioski o zwiększenie liczby kursów, wydłużenie lub zmianę przebiegu linii, bądź zmianę godzin kursowania autobusów. Wnioski te przekazywane były do ZG PKS i w miarę możliwości uwzględniane. Przedstawiciele gmin zwrócili także uwagę, iż mimo postulatów mieszkańców przekazywanych do Rady Miasta Rzeszowa, ta zablokowała możliwość zatrzymywania się autobusów ZG PKS na części przystanków miejskich.

(akta kontroli str. tom III str. 320 - 338)

W okresie objętym kontrolą przedsięwzięcie było objęte następującymi kontrolami zewnętrznymi tj.:

- 1) od 17 do 26 czerwca 2019 r. przez Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego. Zakresem kontroli objęto wydatki wykazane w zatwierdzonych wnioskach o płatność o nr. od 2 do 9 (za okres od 4 listopada 2017 r. do 7 listopada 2018 r.) oraz od 11 do 13 (za okres od 22 grudnia 2018 r. do 16 lutego 2019 r.).

IZ ustaliła także, że w okresie od 4 stycznia do 10 maja 2019 r. 22 autobusy marki IVECO będące własnością ZG PKS, a zakupione w ramach kosztów kwalifikowanych Projektu, były używane do obsługi kursów realizowanych przez PKS w Rzeszowie S.A., co było niezgodne z pkt 3 lit. f rozdziału 6.2 Wytucznych Ministerstwa Rozwoju z dnia 19 lipca 2017 r. w zakresie kwalifikowalności

wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014 - 2020, w myśl którego wydatkiem kwalifikowalnym jest wydatek, który jest niezbędny do realizacji celów projektu i został poniesiony w związku z realizacją projektu oraz § 5 pkt. 1, 2, 3 umowy o dofinansowanie, zgodnie z którymi, m.in. *beneficjent winien realizować Projekt z należytą starannością, w szczególności ponosząc wydatki celowo (...) w sposób, który zapewni prawidłową (...) realizację Projektu oraz osiągnięcie celów Projektu zakładanych we wniosku o dofinansowanie, realizacji Projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego i unijnego oraz regulaminu konkursu, przestrzegania zasad wynikających z wytycznych w rozumieniu ustawy wdrożeniowej, których lista stanowi załącznik nr 4 do Umowy.*

Ponadto, IZ w *Informacji pokontrolnej* zamieściła rekomendacje dotyczące:

- zgłoszenia do IZ prawidłowej wartości wskaźnika produktu tj. pojemności zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej. Wartość wskaźnika na dzień zakończenia kontroli IZ podana przez Związek wyniosła 2275 miejsc w 25 autobusach, a winna wynieść 2325 miejsc (32 szt. miejsc siedzących + 61 miejsc stojących w 25 autobusach),
  - stosowania przy realizacji Projektu, jak również przyszłych projektów, na wszystkich możliwych dokumentach związanych z ich realizacją, oznaczeń określonych w obowiązujących regulacjach (dotyczy ZG PKS oraz Partnerów – Gmin Czarna i Głogów Małopolski),
  - zgłoszenia do IZ wydatków niekwalifikowalnych w wysokości 2 121 168,66 zł, poniesionych przez ZG PKS i Partnerów, których poniesienie stało się konieczne w celu prawidłowego zrealizowania Projektu – niezastosowanie się do zapisów umowy o dofinansowanie § 5a pkt 9.
- 2) od 28 listopada do 5 grudnia 2019 r. przez Izbę Administracji Skarbowej w Rzeszowie (dalej: IAS w Rzeszowie), w związku z wykonywaniem audytu gospodarowania środkami pochodzącymi z budżetu UE w ramach RPO WP. Badaniem objęto wnioski o płatność Nr 2, 3, 11 i 12. W wyniku audytu potwierdzono ustalenia IZ dotyczące bezumownego korzystania z autobusów przez PKS w Rzeszowie S.A.
- W trzech postępowaniach przetargowych (rozbudowa budynku PKS w Boguchwale, przebudowa budynku PKS w Boguchwale, budowa mostu drogowego na rzece Wisłok w ciągu drogi powiatowej nr 1917R Czudec-Wyżne) stwierdzono analogiczne nieprawidłowości jak te, które stwierdziła IZ nakładając korekty w wysokości 5% w każdym z tych postępowań. Ich szczegółowy opis zamieszczono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości* w obszarze 2 niniejszego wystąpienia.
- 3) w dniach od 4 sierpnia do 19 października 2020 r. przez IAS w Rzeszowie w zakresie Projektu, w związku z wykonywaniem audytu gospodarowania środkami pochodzącymi z budżetu Unii Europejskiej w ramach RPO WP. Z przeprowadzonego audytu sporządzono protokół z dnia 16 października 2020 r. Do dnia zakończenia kontroli do ZG PKS nie wpłynęło *Podsumowanie ustaleń dokonanych w projekcie (...)* kończące procedurę audytu.

(akta kontroli: tom II str. 405 - 408)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

## OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK zrealizowane przedsięwzięcie zostało prawidłowo zakończone oraz przekazane do użytkowania. Pomimo początkowych trudności z działaniem i integracją systemów elektronicznych, wszystkie elementy przedsięwzięcia zostały wdrożone zgodnie z założeniami i osiągnęły pełną funkcjonalność. NIK wskazuje jednak na potrzebę dalszej integracji systemu transportowego z istniejącą infrastrukturą komunikacyjną Rzeszowa, w szczególności możliwości korzystania z infrastruktury przystankowej Miasta Rzeszów oraz ujednoczenia systemów informatycznych i biletowych.

W ocenie NIK, problemy z osiągnięciem planowanych wartości Projektu dotyczących liczby zrealizowanych przewozów i korzystających z systemu pasażerów były niezależne od Związku, ponieważ wynikały z wymuszonych ograniczeń spowodowanych pandemią Covid-19. Wartości te mierzone powinny być w okresach, w których nie obowiązują wynikające z przepisów ograniczenia w przewozach pasażerów.

Bezumowne użytkowanie autobusów należących do Związku przez PKS w Rzeszowie S.A. było niezgodne z przepisami wskazanymi w ustaleniach kontroli przeprowadzonej przez IZ. Jednakże działanie to tłumaczy fakt, iż realizowane przez PKS w Rzeszowie S.A. kursy służyły lokalnej społeczności gmin-członków Związku.

## IV. Wnioski

Wnioski

Pomimo stwierdzonych w kontroli nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli – ze względu na zakończenie przedsięwzięcia i ostateczne rozliczenie dofinansowania ze środków UE, a także z uwagi na podjęte w toku kontroli działania kontrolowanego – odstępuje od formułowania wniosków pokontrolnych.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

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 Rzeszowie. 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.

Rzeszów, dnia 17 września 2021 r.

Kontrolerzy

Agnieszka Suwała  
Główny specjalista kontroli państwowej

/-/

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Rzeszowie  
Dyrektor  
Wiesław Motyka

/-/

Sebastian Szozda  
Główny specjalista kontroli państwowej

/-/