



Fundusze Europejskie

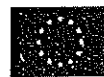


Rzeczpospolita Polska



CUPT
CENTRUM UNIJNYCH PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Unia Europejska
Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne



P. K. Sobolewski
16.04.2018

Warszawa, dnia 9 kwietnia 2018 roku

CUPT.DK.KM-II.4200.6.2018.3.MMi

wzif
DGU
OB

Urząd Marszałkowski
Województwa Zachodniopomorskiego



03429675

Data wpływu: 2018-04-12

Numer: PP 34048 2018

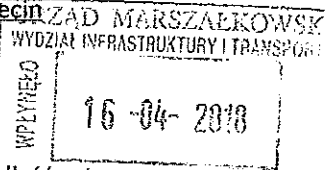
Przyjął: Iwona Duda

Kancelaria Ogólna Urzędu - KA-I

Załączników: ...

P. O. Panicz
16.04.2018

Pan Olgierd Geblewicz
Marszałek Województwa
Województwa Zachodniopomorskiego
ul. Korsarzy 34
70-540 Szczecin



Ilość zał. podpis. 2165 L.dz.

Szanowny Panie Marszałku,

w załączeniu przekazuję 2 egzemplarze informacji pokontrolnej z kontroli planowej na miejscu w okresie trwałości po zakończeniu realizacji Projektu nr POIS.07.01.00-00-052/13 pn. „Zakup pasażerskiego taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich organizowanych przez Województwa: Lubuskie i Zachodniopomorskie” realizowanego w ramach VII osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

Zgodnie z Wytycznymi w zakresie kontroli realizacji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, wydanymi na podstawie art. 35 ust. 3 pkt. 9 i 9b ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r., o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. Nr 227, poz. 1658 z późn. zm.), Kierownikowi jednostki kontrolowanej lub osobie przez niego upoważnionej przysługuje prawo zgłoszenia w terminie 14 dni od dnia doręczenia informacji pokontrolnej zastrzeżeń do zapisów zawartych w informacji pokontrolnej.

W przypadku braku zastrzeżeń do treści przedstawionej informacji pokontrolnej proszę o jej podpisanie i odesłanie jednego egzemplarza do Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Z poważaniem

[Signature]
Dyrektor
Departamentu Kontroli
Plac Europejski

Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa

tel. (22) 262 05 00, fax (22) 262 05 01

www.cupt.gov.pl, e-mail: cupt@cupt.gov.pl

INFORMACJA POKONTROLNA v. 1

I. Informacje o kontrolowanym Projekcie		
1	Tytuł Projektu	Zakup pasażerskiego taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich organizowanych przez Województwa: Lubuskie i Zachodniopomorskie
2	Numer umowy o dofinansowanie	1) POIS.07.01.00-00-052/13-00 z dnia 30.10.2013 r., 2) POIS.07.01.00-00-052/13-01 – Aneks nr 1 z dnia 08.09.2014 r., 3) POIS.07.01.00-00-052/13-02 – Aneks nr 2 z dnia 03.11.2015 r., 4) POIS.07.01.00-00-052/13-03 – Aneks nr 3 z dnia 14.04.2016 r.
3	Całkowita wartość Projektu wg UoD	340 791 962,53 PLN – zgodnie z Aneksem nr 2
4	Wartość wydatków kwalifikowalnych wg UoD	277 066 636,20 PLN – zgodnie z Aneksem nr 2
5	Wartość dofinansowania Projektu wg UoD	235 506 640,77 PLN – zgodnie z Aneksem nr 3
6	Okres kwalifikowalności wydatków wg UoD	01.11.2013 r. – 31.12.2015 r. – zgodnie z Aneksem nr 2
II. Dane jednostki kontrolowanej		
7	Beneficjent	Województwo Zachodniopomorskie ul. Korsarzy 34, 70-540 Szczecin
8	Osoby reprezentujące Beneficjenta podczas kontroli	1. Pan Daniel Paszun, Wydział Infrastruktury i Transportu, Biuro Regionalnego Transportu Pasażerskiego, Kierownik, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, 2. Pani Marlena Dietrich, Wydział Finansów i Budżetu, Biuro Księgowości i Kontrasygnaty, Kierownik, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego.
III. Dane dotyczące kontroli i jednostki kontrolującej		
9	Jednostka kontrolująca	Instytucja Pośrednicząca: Centrum Unijnych Projektów Transportowych
10	Podstawa prawna przeprowadzenia kontroli	– Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. Nr 227, poz. 1658 z późn. zm.) - art. 35 e ust. 1 ustawy, – Umowa o dofinansowanie Projektu nr POIS.07.01.00-00-052/13-00 z dnia 30.10.2013 r. (wraz z zawartymi Aneksami), – Upoważnienie nr 19/2018 z dnia 01.03.2018 r. ważne od 12.03.2018 do 23.03.2018 r.
11	Cel kontroli	Celem kontroli Projektu w okresie trwałości było potwierdzenie zachowania zasad trwałości zrealizowanego przedsięwzięcia zgodnie z Umową o Dofinansowanie, potwierdzenie czy Projekt nie został poddany znaczącej modyfikacji, za którą uznaje się takie zmiany, które naruszałby jego charakter, warunki realizacji, które mogą powodować uzyskanie nieuzasadnionych korzyści lub zmiany charakteru własności środków trwałych zakupionych w wyniku realizacji Projektu. W odniesieniu do projektów perspektywy finansowej 2007-2013, zagadnienie trwałości reguluje art. 57 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006.
12	Tryb i rodzaj kontroli	Kontrola planowa na miejscu, w okresie trwałości po zakończeniu

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



		realizacji Projektu
13	Termin przeprowadzenia czynności kontrolnych	13.03-16.03.2018 r. Ostatnie wyjaśnienia Beneficjenta przekazane pismem z dnia 23.03.2018 r., znak WIIT-II.052.6.2018.KS.2 (data wpływu w dniu 29.03.2018 r.)
14	Skład osobowy zespołu kontrolującego	1. Kamil Szymański, Kierownik Zespołu Kontrolującego, Główny Specjalista, Wydział Kontroli na Miejscu II, Departament Kontroli CUPT, 2. Monika Miszczuk, Członek ZK, Główny Specjalista, Wydział Kontroli na Miejscu II, Departament Kontroli CUPT
15	Zakres kontroli	Zakres przedmiotowej kontroli obejmował weryfikację następujących zagadnień: <ul style="list-style-type: none"> - czy w Projekcie nie nastąpiły znaczące modyfikacje w rozumieniu art. 57 ust. 1 rozporządzenia ogólnego, a więc w szczególności czy majątek wytworzony w wyniku realizacji Projektu jest wykorzystywany zgodnie z przeznaczeniem, - czy cel Projektu został zachowany, - czy Beneficjent wypełnia obowiązki w zakresie informacji i promocji Projektu, - czy Beneficjent przechowuje we właściwy sposób dokumentację związaną z Projektem (kontrola w tym zakresie może być także prowadzona w okresie do 3 lat od dnia zamknięcia PO IiŚ), - czy nie została złamana zasada zakazu podwójnego finansowania, - czy Projekt nie wygenerował dochodu, który nie został uwzględniony zgodnie z art. 55 ust. 2 i 3 rozporządzenia ogólnego (kontrola w tym zakresie może być także prowadzona w okresie do 3 lat od dnia zamknięcia PO IiŚ). <p>W trakcie kontroli ZK dokonał oględzin zrealizowanego Projektu pod kątem zachowania jego trwałości.</p>
16	Metodyka kontroli	<u>Wybór dokumentów do kontroli w pozostałych obszarach:</u> <p>Weryfikacja dokumentów odbywała się na podstawie profesjonalnego osądu ZK i doświadczeń zdobytych podczas prowadzonych kontroli w ramach POIiŚ przez członków ZK w ramach przypisanych zakresów kontroli.</p> <p>Ustalenia dot. rzeczowej realizacji Projektu oparte są na dokumentach autoryzowanych przez osoby lub instytucje do tego upoważnione, uzupełnione o oględziny przez członków ZK.</p> <p>W celu ustalenia zgodności realizacji inwestycji z warunkami WoD, UoD oraz przepisami krajowymi i wspólnotowymi wypełniona została LS (zał. nr 1 do Akt kontroli).</p> <p>W kontrolowanych obszarach ZK przeprowadził kontrolę w oparciu o następujące techniki i metody kontroli:</p> <ul style="list-style-type: none"> - opracowanie Programu kontroli, w tym zebranie i analiza informacji o kontrolowanym Projekcie, - weryfikację oryginałów dokumentów związanych z realizacją Projektu i jego promocją, - zebranie odpowiednich dowodów kontroli i przeprowadzenie ich analizy, - weryfikację sposobu przechowywania i archiwizowania dokumentów związanych z realizacją Projektu, - przyjęcie pisemnych i ustnych wyjaśnień.

AR
Sm

Wykaz skrótów:

Beneficjent	Województwo Zachodniopomorskie
CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
EZT	Elektryczny Zespół Trakcyjny
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
PSC	Public Service Contract - Umowa ramowa o świadczenie usług publicznych
UE	Unia Europejska
UMWZ	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego
UTK	Urząd Transportu Kolejowego
UoD	Umowa o Dofinansowanie
WoD	Wniosek o Dofinansowanie
WoP	Wniosek o Płatność
WPF	Wieloletnia Prognoza Finansowa
ZK	Zespół Kontrolujący

IV. Wynik kontroli

1. Procedury i zarządzanie Projektem

1. Ustalono, że posiadanie przez Beneficjenta procedur wskazanych w treści Oświadczenia, stanowiącego załącznik nr 3 do WoD zostało potwierdzone w toku kontroli doraźnej w trakcie realizacji Projektu przeprowadzonej przez CUPT w dniach 25-29.05.2015 r.
2. Zweryfikowane w ramach powyższej kontroli procedury, na dzień niniejszej kontroli nadal obowiązywały w zaktualizowanej formie.

2. Rzeczowa realizacja Projektu

2.1 Opis Projektu

W ramach Projektu zakupionych zostało 16 nowych wieloczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (ezt) przeznaczonych do obsługi przewozów wojewódzkich, realizowanych pomiędzy województwami: lubuskim, pomorskim, wielkopolskim i zachodniopomorskim. Pojazdy są przystosowane do potrzeb podróżnych o ograniczonej mobilności, poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz do bezpiecznego przewozu większego bagażu. Wyposażenie pojazdów uwzględnia wymagania ergonomiczne i zapewnia łatwy dostęp dla użytkowników poprzez dostosowanie wejść do pojazdów do różnej wysokości peronów. Zakupiony tabor jest obsługiwany (utrzymanie, naprawy, przeglądy) przez właściwych dla danego województwa (lubuskiego i zachodniopomorskiego) Operatorów wybranych przez Zamawiającego w trybie przetargu.

2.2 Wskaźniki realizacji Projektu

W związku z realizacją Projektu, Beneficjent zobowiązał się utrzymać w okresie trwałości niżej wymienione wskaźniki:

L.p.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary wskaźnika	Wartość docelowa wskaźnika określona w UoD	Osiągnięta wartość wskaźnika (potwierdzona podczas kontroli na miejscu realizacji projektu)	Stopień realizacji wskaźnika (%)

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Wskaźniki produktu					
1.	Liczba zakupionych jednostek taboru kolejowego	szt.	16	16	100%
2.	Pojemność zakupionego taboru kolejowego	osoby	6976	6976	109%
Wskaźniki rezultatu					
1.	Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich	PLN/rok	18 503 793,72	18 376 332,28	99%

Wskaźniki produktu

Wartość docelowa wskaźników produktu Projektu tj. Liczba zakupionych jednostek taboru kolejowego oraz Pojemność zakupionego taboru kolejowego została potwierdzona podczas kontroli doraźnej na miejscu w trakcie realizacji Projektu przeprowadzonej w dniach 25.05-29.05.2015 r. oraz na podstawie wyniku kontroli doraźnej w trybie na dokumentach na zakończenie realizacji Projektu w dniu 26.01.2016 r.

Podczas kontroli na miejscu w okresie trwałości po zakończeniu realizacji Projektu ZK potwierdził utrzymanie ww. wskaźników, na podstawie przekazanych przez Beneficjenta aktualnych Świadectw sprawności technicznej pojazdu kolejowego poszczególnych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych.

Numer fabryczny pojazdu	Numer Świadectwa	Data ważności Świadectwa
006	PBU1/10-30/2015 z dnia 17.12.2015 r.	03.12.2019 r. na przebieg 909 384 km
007	PBU1/10-14/2014 z dnia 31.12.2014 r.	03.12.2019 r. na przebieg 1 033 733 km
008	PBU1/10-15/2014 z dnia 31.12.2014 r.	03.12.2019 r. na przebieg 1 030 471 km
009	PBU1/10-16/2014 z dnia 31.12.2014 r.	20.03.2020 r. na przebieg 1 074 569 km
010	PBU1/10-17/2014 z dnia 31.12.2014 r.	13.04.2020 na przebieg 1 079 371 km
011	PBU1/10-18/2014 z dnia 31.12.2014 r.	20.05.2020 r. na przebieg 1 093 350 km
012	PBU1/10-19/2014 z dnia 31.12.2014 r.	12.06.2020 r. na przebieg 1 109 053 km
013	PBU1/10-20/2014 z dnia 31.12.2014 r.	15.07.2020 r. na przebieg 1 122 392 km
014	PBU1/10-01/2016 z dnia 22.01.2016 r.	11.09.2020 r. na przebieg 1 043 136 km
015	PBU1-719/2015 z dnia 26.08.2015 r.	09.10.2020 r. na przebieg 1 082 834 km
016	PBU1/10-21/2015 z dnia 28.05.2015 r.	21.01.2021 r. na przebieg 1 155 142 km
017	PBU1/10-22/2015 z dnia 28.05.2015 r.	21.01.2021 r. na przebieg 1 158 043 km
018	PBU1/10-23/2015 z dnia 28.05.2015 r.	19.03.2021 r. na przebieg 1 186 535 km
019	PBU1/10-27/2015 z dnia 22.10.2015 r.	12.04.2021 r. na przebieg 1 117 175 km
025	PBU1-34/2016 z dnia 13.05.2016 r.	07.12.2021 r. na przebieg 1 179 956 km

026	PBU1/10-09/2016 z dnia 18.10.2016 r.	16.12.2021 r. na przebieg 1 096 052 km
-----	---	---

Dodatkowo ZK dokonał oględzin na próbie zakupionych EZT w ramach Projektu. Na podstawie ww. czynności kontrolnych ZK potwierdził, że cel Projektu został zachowany. W Projekcie nie nastąpiły również znaczące modyfikacje w rozumieniu art. 57 ust. 1 Rozporządzenia ogólnego, a w szczególności majątek wytworzony w wyniku realizacji Projektu jest nadal wykorzystywany zgodnie z przeznaczeniem i nie nastąpiła zmiana charakteru własności operacji.

Wskaźnik rezultatu

ZK dokonał weryfikacji dot. osiągnięcia przez Beneficjenta wartości docelowej wskaźnika rezultatu Projektu tj. Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich.


Danymi wyjściowymi do obliczenia wartości ww. wskaźnika rezultatu były parametry związane z długością odcinka (km), czasem przejazdu danej relacji (min), średnią prędkością podróży (km/h) oraz liczbą pasażerów w odniesieniu do następujących relacji:

- Poznań Główny – Szczecin Główny,
- Szczecin Główny – Świnoujście,
- Szczecin Główny – Słupsk,
- Poznań Główny - Zielona Góra – Nowa Sól.

Zgodnie z § 9 UoD Beneficjent jest zobowiązany do przekazywania Raportów z osiągniętych efektów w okresie 5 lat po zakończeniu realizacji Projektu. Beneficjent przekazał dotychczas następujące Raporty, wraz z informacją o osiągniętych wartościach dot. wskaźników rezultatu Projektu w poszczególnych latach:

1. Raport z osiągniętych efektów za rok 2015, przekazany pismem z dnia 31.05.2016 r., w ramach którego Beneficjent zadeklarował wartość wskaźnika rezultatu - 0,00. Zgodnie z informacją przekazaną przez Beneficjenta, pomiar wskaźnika zostanie dokonany w 2016 roku tj. w roku następnym po zakończeniu realizacji Projektu (ze względu na wydłużenie kwalifikowalności wydatków do dnia 31.12.2015 r. w związku z zakupem 2 szt. dodatkowych jednostek EZT).
2. Raport z osiągniętych efektów za rok 2016, przekazany pismem z dnia 22.03.2017 r., w ramach raportu Beneficjent zadeklarował osiągnięcie wartości wskaźnika w wysokości 18 376 332,28 PLN/rok tj. wartość wskaźnika została osiągnięta w 99%.
W związku z brakiem osiągnięcia wartości docelowej, Beneficjent przedstawił wyjaśnienia dot. ograniczeń infrastrukturalnych dotyczących linii, na których operuje zakupiony tabor tj. na liniach nr 251, 401 oraz 402 związanych dodatkowo ze znacznym obciążeniem ww. linii ruchem towarowym, przy jednoczesnych zaległościach utrzymaniowych leżących po stronie zarządcy infrastruktury. Beneficjent wskazał również problem z brakiem możliwości ułożenia optymalnego rozkładu jazdy pociągów pod kątem szybkości przejazdu ze względu na brak samoczynnej blokady liniowej na odcinku Szczecin Dąbie – Świnoujście, co ogranicza jej przepustowość i wymaga częstych długotrwałych postojów na stacjach i przystankach osobowych.
3. Raport z osiągniętych efektów za rok 2017 r., przekazany pismem z dnia 20.02.2018 r., w ramach raportu Beneficjent zadeklarował osiągnięcie wartości wskaźnika w wysokości 17 104 085,30 PLN/rok tj. wartość wskaźnika została osiągnięta w 92%.

Mając na uwadze powyższe, ZK stwierdził, że w odniesieniu do wskaźnika rezultatu Projektu tj. Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich, Beneficjent w dwóch kolejnych latach po zakończeniu realizacji Projektu (tj. w 2016 i 2017 roku) nie osiągnął wartości docelowej ww. wskaźnika.






2.3 Użytkowanie zakupionego taboru w okresie trwałości.

1. W związku z koniecznością zapewnienia regionalnych przewozów pasażerskich w wykorzystaniem m.in. zakupionych w ramach Projektu Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych typu 31WE Impuls o oznaczeniach kolejowych ED78, Beneficjent podpisał następujące Umowy z Przewoźnikiem kolejowym Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
 - Umowę nr WliT.II-94/2016 z dnia 05.12.2016 r. dot. dzierżawy pojazdów kolejowych w Województwie Zachodniopomorskim w celu wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich na podstawie Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w okresie od 11.12.2016 do 12.12.2020 r.
 - Umowę nr DG.I.8063.34.2015 z dnia 14.01.2016 r. dot. dzierżawy pojazdów kolejowych w Województwie Lubuskim celem wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich na podstawie Umowy PSC, wykonywanych w okresie 5 lat, rozumianych jako 5 następujących po sobie rozkładów jazdy obowiązujących począwszy od wejścia w życie rozkładu jazdy 2015/2016.
2. Na podstawie ww. Umów, Przewoźnik kolejowy zapewnia organizację napraw rewizyjnych i napraw głównych pojazdów kolejowych, przedstawiając Beneficjentowi coroczny harmonogram oraz szacunkowy kosztorys tych napraw. ZK potwierdził wypełnianie przez Przewoźnika kolejowego ww. obowiązku w okresie trwałości Projektu.
3. Mając na uwadze, zrealizowaną przez Wykonawcę (NEWAG S.A.) dostawą 16 szt. fabrycznie nowych czteroczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 31WE Impuls do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu międzywojewódzkim oraz udzieloną 36 miesięczną gwarancją od dnia przekazania poszczególnych EZT, w okresie zgłaszania rękojmi za wady obowiązuje 30% kwoty zabezpieczenia należytego wykonania umowy. ZK potwierdził, iż w ww. okresie pokrywającym się częściowo z okresem trwałości Projektu, gwarancje zabezpieczają Beneficjenta w odniesieniu do ew. nieusuniętych wad fizycznych lub usterek:
 - Gwarancja ubezpieczeniowa nr GKDo/513/2013-0510-18-01-00 z dnia 30.10.2013, na kwotę 3 467 124,00 PLN, ważna do dnia 20.06.2018 r.,
 - Gwarancja ubezpieczeniowa nr PO/0067223039/2015 z dnia 13.11.2015 r. na kwotę 770 472,00 PLN, ważna do dnia 05.01.2019 r.
4. Na podstawie przekazanych przez Beneficjenta Kart gwarancyjnych dla poszczególnych EZT, ZK potwierdził obowiązującą w okresie trwałości rękojmię za wady na pojazdy na okres 36 miesięcy, powłoki malarskie na okres 10 lat oraz zabezpieczenia antykorozyjne na okres 20 lat.
5. W związku z obowiązującą rękojmią za wady poszczególnych pojazdów kolejowych, przewoźnik kolejowy (Przewozy Regionalne) w przypadku zaistniałych usterek i awarii, dokonuje zgłoszeń reklamacji naprawy. W przypadku każdej z reklamacji, po dokonaniu stosownej naprawy producent każdorazowo sporządza Protokół z oględzin komisyjnych pojazdu w związku ze zgłoszeniem reklamacyjnym, który podpisany jest także przez przedstawiciela przewoźnika kolejowego, potwierdzając w ww. Protokole dopuszczenie do eksploatacji pojazdu. ZK zapoznał się z przykładowymi zgłoszeniami oraz Protokołami potwierdzającymi wykonanie poszczególnych napraw potwierdzając tym samym ścieżkę gwarancyjną w odniesieniu do zakupionych pojazdów kolejowych.
6. Podczas kontroli, Przewoźnik kolejowy dzierżawiący pojazdy Beneficjenta przedstawił zestawienie zaistniałych zdarzeń losowych w jakich uczestniczyły pojazdy typu ED78 zakupione w ramach Projektu. Oprócz usterek eksploatacyjnych związanych z normalnym użytkowaniem pojazdów, zdarzenia dotyczyły również m.in. zderzeń ze zwierzyną leśną, kolizji z drzewami, najechania na przeszkodę na torze, wjechania na obniżoną sieć trakcyjną oraz kolizji z pojazdem. W związku z ww. zdarzeniami, pojazdy kolejowe każdorazowo poddawane były naprawom i ponownie dopuszczone były do eksploatacji.
7. W ramach oględzin pojazdów zakupionych w ramach Projektu, na podstawie udostępnionego rejestru pojazdów ZK stwierdził:



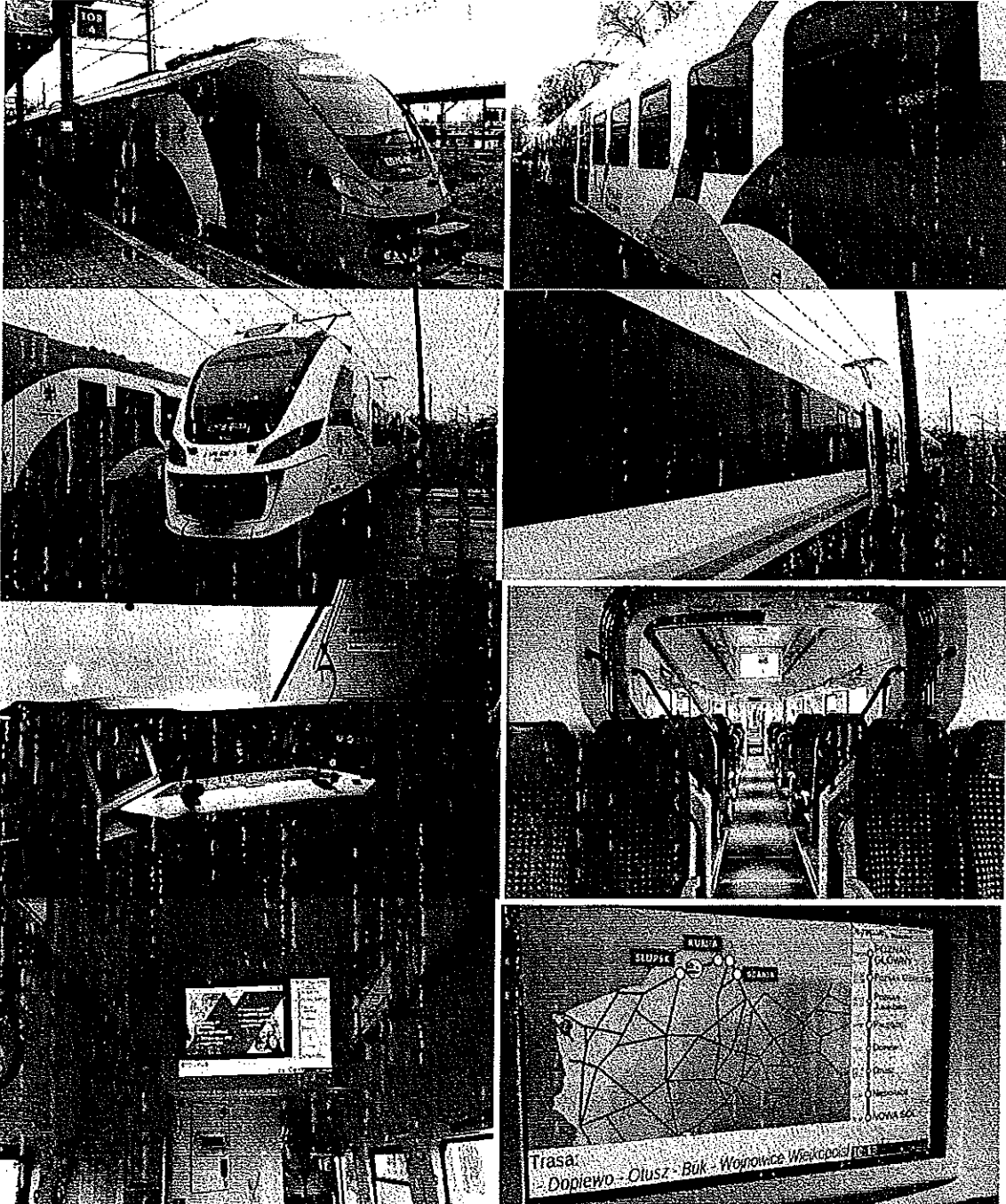


- wyłączenie z eksploatacji EZT o numerze ED78-004, ze względu na usterkę układu jezdnego, związaną z występowaniem wibracji podczas prowadzenia pojazdu. Ze względu na złożoność usterki, pojazd zgodnie z deklaracją Przewoźnika kolejowego, znajduje się obecnie w naprawie w siedzibie producenta tj. firmy NEWAG S.A. w Nowym Sączu,
 - wyłączenie z eksploatacji EZT o numerze ED78-013 ze względu na uczestnictwo pojazdu w wypadku i uszkodzenie podwozia po wykolejeniu.
8. ZK potwierdził, że zakupiony w ramach Projektu tabor w okresie trwałości jest użytkowany na podstawie wydanego przez Prezesa UTK Świadczenia nr T/2014/0317 dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego z dnia 31.12.2014 r. Świadczenie jest ważne na czas nieokreślony.
9. Na podstawie przekazanych podczas kontroli dokumentów ZK potwierdził także, że w okresie trwałości Beneficjent posiada wszystkie udzielone bezterminowo licencje na oprogramowanie dot. sterowania i obsługi Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych zakupionych w ramach Projektu tj.
- Licencję na użytkowanie oprogramowania do radiotelefonów pociągowych,
 - Licencję nr 111/FSD/PC/13 na obsługę pojazdów typu EZT 31WE na stanowiskach do analizy danych będących na wyposażeniu licencjobiorcy,
 - Licencję na oprogramowanie wyrobu typu Panel monitoringu 31WE oraz Nadzorca rejestratora 31WE,
 - Licencję na oprogramowanie służące m.in. do definiowania i eksportu rozkładów jazdy, możliwości przesiadek, zapowiedzi głosowych oraz plików reklam,
 - Licencję na oprogramowanie wyrobu typu Komputer pokładowy KPTM-BW.
10. Podczas kontroli Beneficjent przekazał aktualne w okresie od 01.01.2018 do 31.12.2018 r. ubezpieczenie casco dla poszczególnych pojazdów szynowych, zapewniające ochronę w razie ewentualnych zdarzeń losowych i wypadków z udziałem zakupionego w ramach Projektu taboru kolejowego.
11. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12.10.2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, przewoźnik kolejowy (w przypadku Projektu Przewozy Regionalne) powinien prowadzić dokumentację związaną z procesem utrzymania pojazdów kolejowych oraz zapewniać zgodność procesu utrzymania z wymaganiami zawartymi w dokumentacji technologicznej systemu utrzymania. ZK potwierdził, iż przewoźnik kolejowy dokonywał dotychczas czynności utrzymaniowych na poziomie utrzymania P1 oraz P2 dla wszystkich pojazdów kolejowych zakupionych w ramach Projektu. Dodatkowo podczas kontroli przedstawił harmonogram na dzień 14.03.2018 r. dot. poziomu utrzymania P3, z którego wynika iż większość zakupionych w ramach Projektu EZT przeszła w roku 2017 r. przeglądy utrzymaniowe P3.
12. W związku z wymaganiami ww. Rozporządzenia przewoźnik kolejowy dla każdego z użytkowanych pojazdów kolejowych, prowadzi książki pokładowe pojazdu kolejowego z napędem, dokumentując w ten sposób zapisy dotyczące:
- pracy pojazdu,
 - stwierdzonych usterek i awarii oraz wydarzeń,
 - wykonanych czynności dot. poszczególnych poziomów utrzymania
 - wykonywania napraw nieplanowych,
 - odnotowania sprawności urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz wykonania oględzin technicznych.
- Podczas oględzin wybranych na próbie pojazdów kolejowych, ZK zapoznał się z przykładowymi Książkami pokładowymi pojazdu kolejowego, prowadzonymi przez przewoźnika kolejowego (Przewozy Regionalne). Wszystkie książki znajdowały się przy poszczególnych pojazdach i zawierały wpisy dokumentujące bieżące utrzymanie oraz inne zdarzenia związane z udziałem pojazdów.

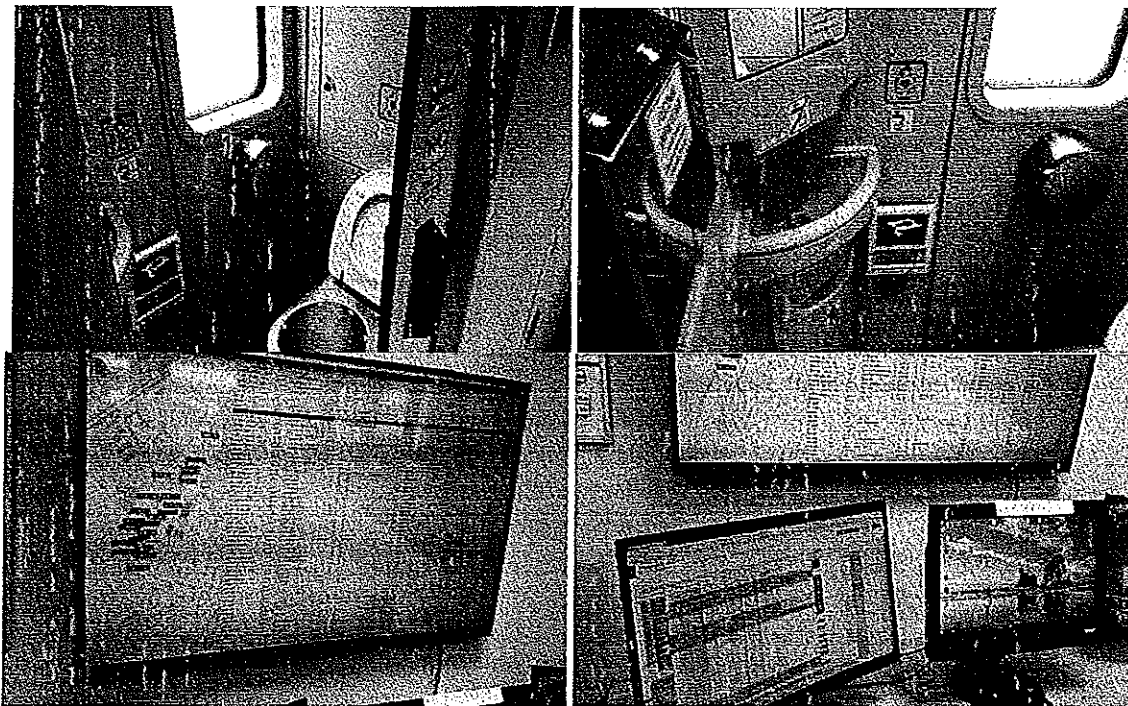
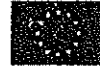


3. Wizyta na miejscu realizacji Projektu

W dniu 14.03.2018 r. w obecności przedstawicieli spółki Przewozy Regionalne, upoważnionych do reprezentowania Beneficjenta podczas oględzin oraz przedstawiciela Beneficjenta, ZK przeprowadził oględziny w ramach próby zakupionych EZT, stanowiących rzeczowy efekt realizacji Projektu. Podczas oględzin sporządzono dokumentację fotograficzną oraz potwierdzono fizyczne użytkowanie taboru w okresie trwałości zgodnie z zakresem Projektu.



Handwritten signature and initials.



Dokumentacja w powyższym zakresie stanowi zał. nr 3 do Akt kontroli.

4. Zakres finansowo-księgowy Projektu

1. Projekt pn. „Zakup pasażerskiego taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich organizowanych przez Województwa: Lubuskie i Zachodniopomorskie” realizowany jest przez dwa Województwa na podstawie zawartej pomiędzy Województwem Zachodniopomorskim z siedzibą Urzędu Marszałkowskiego w Szczecinie a Województwem Lubuskim z siedzibą Urzędu Marszałkowskiego w Zielonej Górze, Umowy Współpracy z dnia 15.07.2013 r. (z późniejszymi zmianami).
2. Kwestie zasady organizacji rachunkowości, obiegu dokumentów księgowych, sposobu ewidencjonowania oraz posiadanych systemów księgowych w obu Województwach zostały zweryfikowane podczas kontroli doraźnej w trakcie realizacji Projektu przeprowadzonej przez CUPT w dniach 25-29.05.2015 r.
3. Ustalono, że Instytucja Zarządzająca w piśmie z dnia 07.08.2015 r. nr DPI.IV.8311.3.40.2015.BCB.3 poinformowała Beneficjanta o możliwości zwiększenia wydatków kwalifikowanych do 80%. Następnie w dniu 18.02.2016 r. przy piśmie nr DPI.IV.8311.2.2016.BCB.4, IZ poinformowała o możliwości kolejnego zwiększenia dofinansowania do poziomu 85%. W związku z powyższymi pismami IZ zawarte zostały Aneksy do UoD (Aneks nr 2 z dnia 03.11.2015 r. i Aneks nr 3 z dnia 14.04.2016 r.), a CUPT dokonał korekt zwiększających w ramach złożonych wniosków Beneficjanta z 70 do 80% dofinansowania na Projekcie w dniach 19,23,25 listopada 2015 r. oraz korekt zwiększających z 80 do 85% w dniu 20.04.2016 r.
4. Tym samym ostateczne kwoty zrealizowanego Projektu, zgodnie z pismem do IZ znak: CUPT/DPII/WPVII/410/11/25/AK/16 z dnia 05.05.2016 r. oraz zapisami Aneksów nr 2 i nr 3* do UoD, wyniosły:
 - Całkowita wartość projektu: 340 791 962,53 PLN.
 - Kwota wydatków kwalifikowalnych: 277 066 636,20 PLN.

- Kwota dofinansowania UE (płatność) wynosi: 235 506 640,77 PLN*
 - Okres kwalifikowania wydatków: od 01.11.2013 r. do 31.12.2015 r.
5. WoP końcowy został zatwierdzony w dniu 20.04.2016 r. Beneficjent otrzymał refundację płatności końcowej w dniu 05.05.2016 r. (co potwierdza otrzymany w toku kontroli od Beneficjenta wyciąg z wyodrębnionego rachunku) i od tej daty rozpoczyna się bieg terminu trwałości Projektu.
 6. Zakup taboru został przyjęty na stan środków trwałych w obu Województwach, co zostało potwierdzone w toku kontroli doraźnej w trakcie realizacji Projektu przeprowadzonej przez CUPT w dniach 25-29.05.2015 r.
 7. Przedstawione w toku kontroli dokumenty (m.in. OT, zestawienie obrotów i sald konta 011, wyciągi z ewidencji środków trwałych, tabele amortyzacyjne ŚT) potwierdzają ujęcie zakupionych pojazdów w ewidencji ŚT obu Województw. Środki trwałe zostały usystematyzowane w głównej grupie ŚT 7 – środki transportu, klasyfikacja środków trwałych 700 – tabor kolejowy naziemny zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10.12.2010 r. w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych (KŚT) (Dz. U. Nr 242, poz. 1622).
 8. Zgodnie z przyjętymi zasadami rachunkowości w obu Województwach, dla EZT OT - przyjęcia środków trwałych, w wartości początkowej 17 400 000,00 PLN, i od tej wartości dokonywane są odrębnie dla każdego pojazdu odpisy amortyzacyjne.
 9. Pojazdy w obu Województwach amortyzowane są liniowo za okres całego roku obrotowego według stawki określonej w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych tj. stawki amortyzacyjnej 7%.
 10. Od ostatniej kontroli na miejscu realizacji Projektu przeprowadzonej przez CUPT w dniach 25 - 29 maja 2015 r. Projekt nie wygenerował dochodu.
 11. Środki na utrzymanie taboru w całym okresie trwałości zapewniono w budżetach Województw, co zostało potwierdzone w:
 - Uchwale Nr XXX/461/18 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 27 lutego 2018 r. w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Zachodniopomorskiego – w zakresie aktualizacji prognozy długu województwa na lata 2018-2044, oraz aktualizacji przedsięwzięć planowanych do realizacji w latach 2018-2032 – w pkt 1.3.1.6 zabezpieczone zostały środki w okresie realizacji - do 2020 roku.
 - Uchwale Nr XL/604/17 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 19 grudnia 2017 r. w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Lubuskiego na lata 2018-2029 – w pkt 1.3.1.19 zabezpieczone zostały środki w okresie realizacji - do 2020 roku.

Mając na uwadze datę początkową biegu terminu trwałości tj. 06.05.2016 r. zabezpieczenie środków w powyższych uchwałach jest niewystarczające dla 5-letniego okresu trwałości Projektu.

Zgodnie z wyjaśnieniami przekazanymi w piśmie nr WliT-II.52.6.1.2018.KS.2 z dnia 23.03.2018 r. zarówno w przypadku Województwa Zachodniopomorskiego i Województwa Lubuskiego umowy PSC oraz umowy dzierżawy taboru objętego Projektem zawarto do 2020 roku, zgodnie z pierwotnymi założeniami złożonego Wniosku o Dofinansowanie. Analizy zawarte w Studium wykonalności obejmują okres do 2037 roku, tj. okres adekwatny do planowanego okresu użytkowania zakupionego taboru. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego jest zadaniem własnym województwa, które będzie kontynuowane w kolejnych latach.

Sposób wykonywania tego obowiązku określają:



- rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.,
- ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,
- oraz uchwalone przez sejmiki województwa plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (posiadające rangę prawa miejscowego),

w których uwzględniono organizowanie (w tym finansowanie) połączeń wykonywanych taborem zakupionym w ramach przedmiotowego Projektu. Na tej podstawie konieczne środki umieszczone zostaną w wieloletnich prognozach finansowych województwa na kolejne lata (...). Na zadania związane z utrzymaniem taboru kolejowego zakupionego w ramach Projektu, województwo zachodniopomorskie zapewniło środki na 2021 rok w wysokości 110 787 000, 00 PLN (...), co zostało ujęte w zbiorczej kwocie wydatków województwa w Wieloletniej Prognozie Finansowej. Wysokość przeznaczonych kwot została ustalona w grudniu 2017 roku i nie jest jeszcze odzwierciedlona w wykazie szczegółowym Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Zachodniopomorskiego z powodu trwających przygotowań aktualizacji WPF.

Zgodnie z dołączonym oświadczeniem Skarbnika Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22.03.2028 r. środki na zadania związane z utrzymaniem taboru zakupionego w ramach Projektu w WPF Województwa Zachodniopomorskiego w 2021 roku zostały przewidziane w kwotach:

- 90 000 000,00 PLN – dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich,
- 20 787 000,00 PLN – utrzymanie i naprawy pojazdów szynowych Województwa.

W zakresie zapewnienia środków na utrzymanie taboru w okresie trwałości przez Województwo Lubuskie ZK nie otrzymał wyjaśnień w toku kontroli.

12. Podatek VAT w przypadku przedmiotowego Projektu jest wydatkiem niekwalifikowanym.
13. Do dnia kontroli nie została złamana zasada podwójnego finansowania. Zgodnie z oświadczeniem Beneficjenta przedstawionym w piśmie nr WliT-II.52.6.1.2018.KS.2 z dnia 23.03.2018 r. dla Projektu nie pozyskano źródeł finansowania innych niż zadeklarowane we Wniosku o Dofinansowanie Projektu.

Dokumentacja w powyższym zakresie stanowi zał. nr 4 do Akt kontroli.

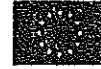
5. Polityki horyzontalne oraz pozostałe zagadnienia

5.1 Procedura zawierania Umów

Zgodnie z Programem kontroli, zakres kontroli nie obejmował kontroli zamówień publicznych.

5.2 Pomoc publiczna

Beneficjent (Województwo Zachodniopomorskie) oraz podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków w ramach Projektu (Województwo Lubuskie) świadczą usługi przewozowe na podstawie następujących Umów ramowych o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich (PSC) zawartych ze Spółką Przewozy Regionalne:

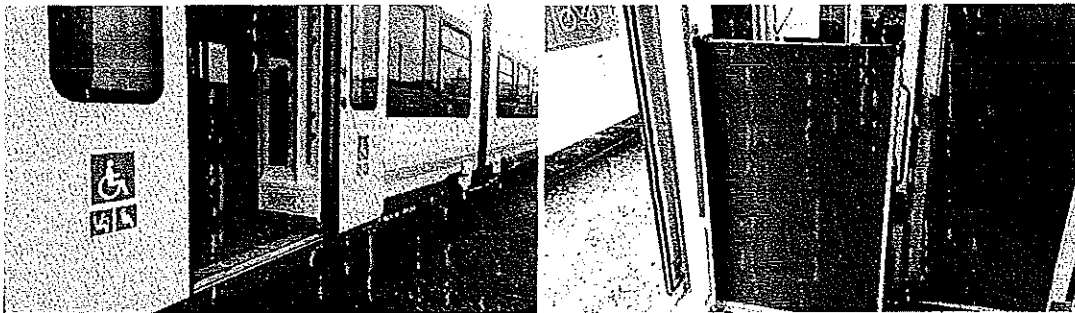


1. Umowa nr WliT.II-93/2016 z dnia 05.12.2016 r. dla których organizatorem jest Województwo Zachodniopomorskie w okresie obowiązywania rozkładów jazdy pociągów: 2016/2017, 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020, w ramach Zadania nr 2 Umowy zaplanowano realizację przewozów na odcinku Poznań Główny – Szczecin Główny – Świnoujście wykonywany taborom kolejowym stanowiącym własność Województwa Zachodniopomorskiego zakupionego w ramach Projektu (ostatni Aneks nr 4 do Umowy z dnia 15.02.2018 r. dot. zmiany stawek dopłaty do 1 pociągokilometra).

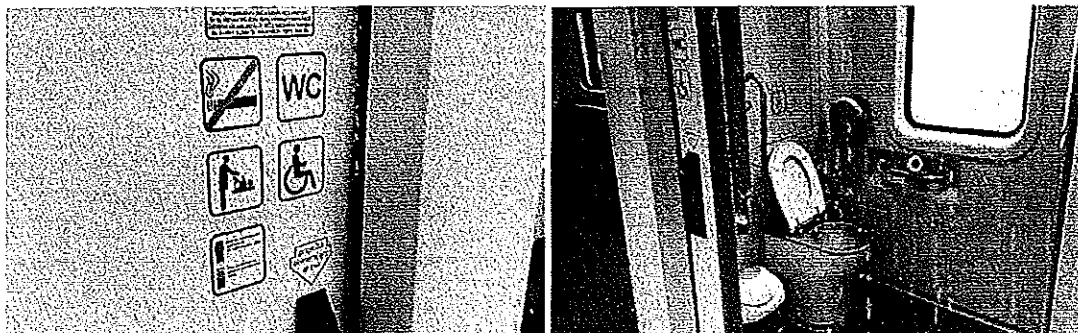
2. Umowa z dnia 26.11.2015 r. dla których organizatorem jest Województwo Lubuskie w okresie obowiązywania 5 kolejnych rozkładów jazdy z okresem obowiązywania od rozpoczęcia wykonywania przewozów tj. rozkładu jazdy 2015/2016, w ramach Zadania nr 5 Umowy zaplanowano realizację przewozów na odcinku Nowa -Sól – Zielona Góra – Sulechów – Zbąszynek – Poznań za pomocą taboru kolejowego zakupionego w ramach Projektu (ostatni Aneks nr 4 z dnia 30.01.2018 r. ze względu na konieczność uwzględnienia dodatkowych połączeń do obsługi oraz nowego rozkładu jazdy 2017/2018).

5.3 Równość szans

ZK potwierdził, że w okresie trwałości Projekt ma pozytywny wpływ na realizację polityki horyzontalnej Unii Europejskiej dot. równości szans oraz dostępności. Zakupiony w ramach Projektu tabor jest przystosowany do potrzeb osób z ograniczoną zdolnością ruchową, jak również został wyposażony w informację audiowizualną w celu udogodnienia podróży osób niedosłyszących, osób niewidomych lub słabowidzących. Ponadto poszczególne EZT są przystosowane pod względem bezpieczeństwa podróżnych (monitoring, przyciski alarmowe). Każdy pojazd wyposażony został w urządzenie umożliwiające wjazd wózka inwalidzkiego do wnętrza pojazdu z peronów, dwie kabiny WC w pojeździe, w tym jedna przystosowana do osób niepełnosprawnych, poruszających się na wózkach inwalidzkich. Projekt realizuje również zasadę dostępności poprzez umożliwienie przewozu rowerów oraz możliwość korzystania z przewijaków dla matek z dziećmi w toaletach, na pokładach poszczególnych składów.

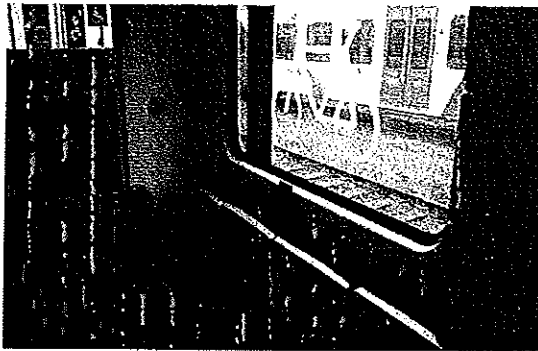
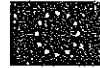


Urządzenie umożliwiające wjazd wózka inwalidzkiego

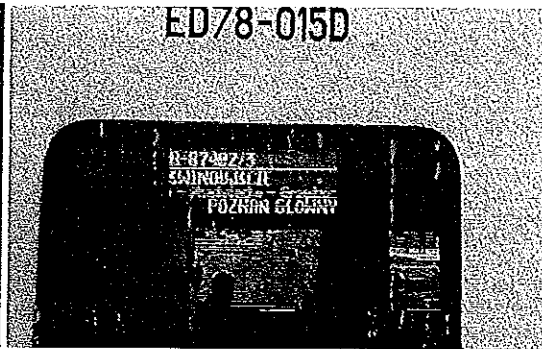


Toaleta dostosowana do osób niepełnosprawnych oraz wyposażona w przewijak

Handwritten signature



Miejsce przystosowane do przewozu rowerów



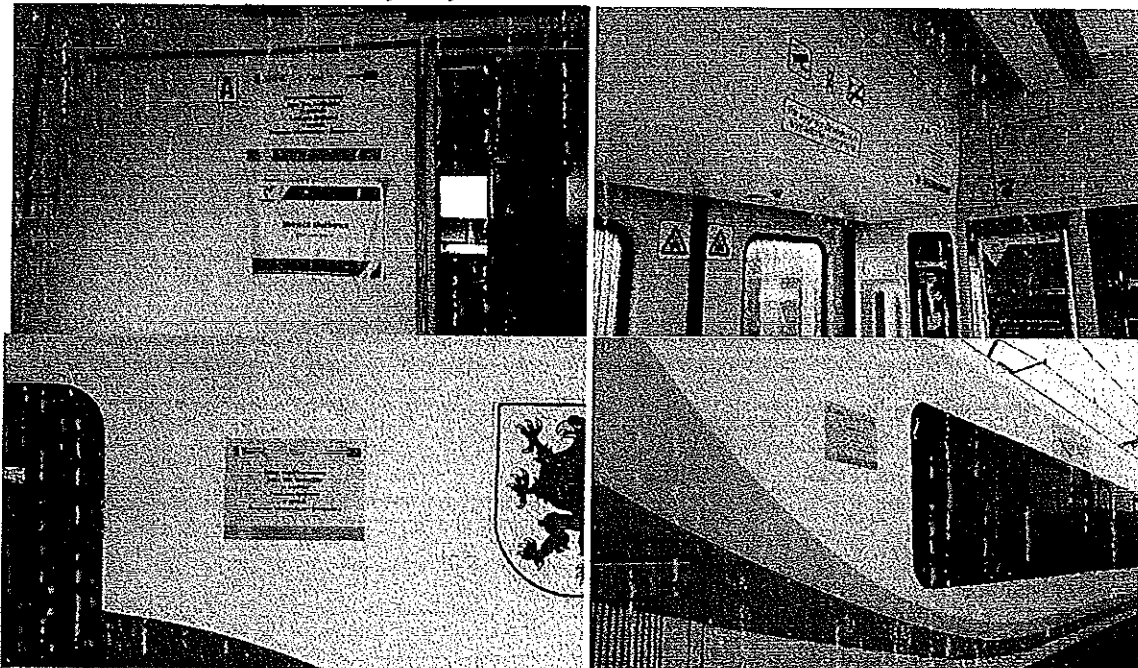
Informacja audiowizualna dla osób słabowidzących

5.4 Ochrona środowiska

Kwestie związane z ochroną środowiska oraz procedura Oceny oddziaływania na środowisko dotyczą Projektów, gdy przedsięwzięcie może zawsze znacząco albo potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Omawiany Projekt dotyczący zakupu nowego taboru kolejowego nie jest wymienione jako przedsięwzięcie zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziałujące na środowisko. W związku z tym nie ma wymogu przeprowadzenia w tym przypadku procedury oceny oddziaływania na środowisko. Mając na uwadze powyższe, Projekt nie podlegał kontroli pod kątem kwestii związanych z ochroną środowiska.

5.5 Informacja i promocja

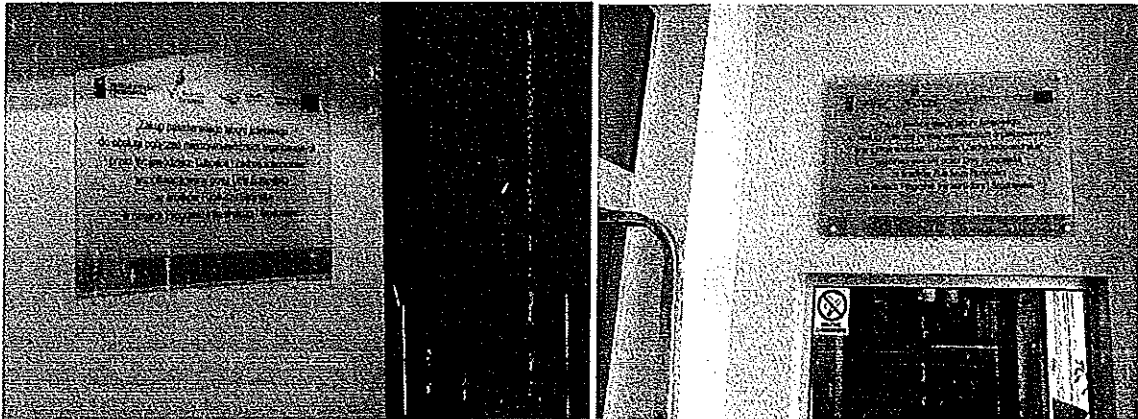
1. W ramach kontroli trwałości po zakończeniu realizacji Projektu, ZK potwierdził wypełnienie przez Beneficjenta obowiązków związanych z oznakowaniem środków trwałych, poprzez umieszczenie Tabliczek pamiątkowych wewnątrz poszczególnych pojazdów kolejowych, a także na malaturze zewnętrznej.



2. Dodatkowo ZK potwierdził umieszczenie tablic pamiątkowych Projektu w poszczególnych siedzibach Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie oraz Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego w Zielonej Górze.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Tablica pamiątkowa w Szczecinie

Tablica pamiątkowa w Zielonej Górze

3. Beneficjent pismem z dnia 23.03.2018 r., znak WIIT-II.052.6.1.2018.KS.2, poinformował że wszystkie zakupione w ramach Projektu materiały promocyjne zostały, zgodnie z przeznaczeniem, rozdysponowane w trakcie zorganizowanych konferencyjnych spotkań informacyjnych związanych z przekazywaniem do eksploatacji pojazdów szynowych zakupionych w ramach Projektu. Konferencja informacyjna realizowana w Szczecinie w dniu 26 marca 2015 roku o najszerszym zasięgu, związana była z zakończeniem Projektu. W jej ramach odbywał się m.in. promocyjny przejazd nowym taborem na trasie Szczecin Główny – Stargard – Szczecin Główny. Część materiałów rozdysponował Dział Promocji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego. Foldery promocyjne zawierające informacje o Projekcie oraz rozkłady jazdy pociągów, zostały rozdysponowane wśród pasażerów kolei przez Oddział Zachodniopomorski i Oddział Lubuski Przewozów Regionalnych Sp. z o.o., które wykonują przewozy zakupionymi pojazdami ED78. Modele kartonowe ED78 rozdysponowano wśród młodzieży przedszkolnej i szkolnej. W procesie dystrybucji materiałów promocyjnych nie były tworzone dokumenty pokwitowań czy potwierdzeń, natomiast merytoryczny nadzór nad jego przebiegiem, prowadzili pracownicy Wydziału Infrastruktury i Transportu, Pan Andrzej Rosa – Główny Specjalista i Pan Daniel Paszun – Kierownik Biura Regionalnego Transportu Pasażerskiego. Przekazano również zestawienie tabelaryczne potwierdzające ilość rozdysponowanych materiałów promocyjnych.

5.6 Archiwizacja

1. W zakresie procedur archiwizacji dokumentów związanych z Projektem ustalono, że Beneficjent – Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego działa zgodnie z Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 18.01.2011 r. w sprawie instrukcji kancelaryjnej, jednolitych rzeczowych wykazów akt oraz instrukcji w sprawie organizacji i zakresu działania archiwów zakładowych. Zgodnie z JRWA dokumentacja dotycząca realizacji programów i projektów finansowanych ze środków zewnętrznych oznaczona jest kategorią archiwalną A (o trwałej wartości historycznej) tj. spełniającą wymogi PO liŚ w zakresie przechowywania dokumentacji, także w kontekście zmiany zapisów UoD wprowadzonych Anekssem nr 2 z dnia 3 listopada 2015 r. gdzie zapisano cyt. : „W § 14 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Z uwzględnieniem ust. 2, w przypadku Projektu, w którym występuje pomoc publiczna obowiązek, o którym mowa w ust. 2 trwa 10 lat od dnia udzielenia pomocy publicznej”.

2. Na dzień kontroli dokumentacja związana z realizacją Projektu przechowywana była we właściwych merytorycznie komórkach organizacyjnych UMWZ.

ASZ

[Signature]

3. W piśmie nr WIIT-II.52.6.1.2018.KS.2 z dnia 23.03.2018 r. Beneficjent wyjaśnił, że archiwizacja dokumentacji zostanie przeprowadzona po zakończeniu trwałości Projektu, a miejscem przechowywania dokumentów będzie archiwum zakładowe Urzędu Marszałkowskiego.

Dokumentacja w powyższym zakresie stanowi zał. nr 5 do Akt kontroli.

6. Wyniki wcześniejszych kontroli i audytów

1. Kontrola Prezesa UZP znak UZP/DKUE/KU/127/13 z dnia 25.07.2012 r. dot. postępowania Wykonanie i dostawa 9 sztuk czteroczęłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi międzywojewódzkiego kolejowego ruchu pasażerskiego zwanych dalej (EZT) z możliwością wykorzystania prawa opcji dotyczącym zamówienia dodatkowo do 8 elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz możliwością złożenia zamówienia uzupełniającego. Wynik: bez naruszeń,
2. Kontrola UKS znak UKS3291.W2E.722.78.14.8.606 z dnia 12.12.2014 r. dot. postępowania Wykonanie i dostawa 9 sztuk czteroczęłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi międzywojewódzkiego kolejowego ruchu pasażerskiego zwanych dalej (ezt) z możliwością wykorzystania prawa opcji dotyczącym zamówienia do 9 elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz możliwością złożenia zamówienia uzupełniającego. Wynik: bez naruszeń,

V. Nieprawidłowości (w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006)

W trakcie kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006.

VI. Wnioski i wstępne zalecenia pokontrolne

ZK na podstawie okazanych dokumentów oraz oględzin stwierdził, że

1. W Projekcie nie nastąpiły znaczące modyfikacje.
2. Cel Projektu został zachowany. Jednocześnie ZK stwierdził, że w odniesieniu do wskaźnika rezultatu Projektu tj. Oszczędność czasu w przewozach pasażerskich, Beneficjent w dwóch kolejnych latach po zakończeniu realizacji Projektu (tj. w 2016 i 2017 roku) nie osiągnął wartości docelowej ww. wskaźnika.
3. Podczas kontroli, w ramach oględzin pojazdów zakupionych w ramach Projektu, na podstawie udostępnionego rejestru ZK stwierdził:
 - wyłączenie z eksploatacji EZT o numerze ED78-004, ze względu na usterkę układu jezdnego, związaną z występowaniem wibracji podczas prowadzenia pojazdu. Ze względu na złożoność usterki, pojazd zgodnie z deklaracją Przewoźnika kolejowego, znajduje się obecnie na naprawie w siedzibie producenta tj. firmy NEWAG S.A. w Nowym Sączu,
 - wyłączenie z eksploatacji EZT o numerze ED78-013 ze względu na uczestnictwo pojazdu w wypadku i uszkodzenie podwozia po wykolejeniu.ZK zobowiązuje Beneficjenta do przekazania informacji oraz dokumentów w postaci Protokołów z napraw oraz dopuszczenia do eksploatacji EZT o numerach ED78-004 oraz ED78-013 po zakończeniu realizowanych napraw.
4. Beneficjent wypełnia obowiązki w zakresie informacji i promocji Projektu.
5. Dokumentacja związana z Projektem jest właściwie przechowywana.
6. Nie została złamana zasada zakazu podwójnego finansowania.
7. Projekt nie wygenerował dochodu.

8. Zabezpieczenie środków na utrzymanie taboru w obu Województwach zostało przewidziane jedynie do 2020 r., co jest niewystarczające mając na uwadze datę początkową biegu terminu trwałości tj. 06.05.2016 r. W toku kontroli ZK uzyskał wyjaśnienia Beneficjenta (Województwa Zachodniopomorskiego) w zakresie działań podjętych w celu zabezpieczenia środków na cały 5-letni okres trwałości Projektu. Natomiast ZK nie otrzymał wyjaśnień w zakresie zapewnienia środków na utrzymanie taboru w okresie trwałości przez Województwo Lubuskie.
- ZK zobowiązuje Beneficjenta do przekazania informacji o działaniach podjętych przez Województwo Lubuskie w zakresie zabezpieczenia środków na utrzymanie zakupionych w ramach Projektu trzech EZT do końca okresu trwałości tj. do dnia 06.05.2021 r.

VII. Pouczenie		
<p>1. Zgodnie z Wytycznymi w zakresie kontroli realizacji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wydanymi na podstawie art. 35 ust. 3 pkt 9 i 9b ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r., Nr 84, poz. 712 z późn. zm.), kierownikowi jednostki kontrolowanej lub osobie przez niego upoważnionej przysługuje prawo zgłoszenia w terminie 14 dni od dnia doręczenia informacji pokontrolnej zastrzeżeń do treści w niej zawartych. Zastrzeżenia do informacji pokontrolnej wraz z jednym egzemplarzem niezaakceptowanej informacji pokontrolnej kierownik jednostki kontrolowanej lub osoba przez niego upoważniona przesyła do jednostki kontrolującej.</p> <p>2. W przypadku braku zgłoszenia zastrzeżeń do treści informacji pokontrolnej, kierownik jednostki kontrolowanej lub osoba przez niego upoważniona podpisuje przesłaną informację pokontrolną i przekazuje jeden egzemplarz do jednostki kontrolującej w terminie 14 dni od dnia doręczenia.</p>		
Instytucja kontrolująca:	Podpis	Data
	<i>Krzysztof Gajda</i> <i>ponee</i>	09.04.2018 r.
Instytucja kontrolowana:	Podpis	Data
	MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA <i>Olgierec</i> Olgierec Geblewicz	19.04.2018 r.

DYREKTOR
Wydziału Infrastruktury i Transportu

Andrzej Rajkiewicz
18.04.2018



Wykaz załączników stanowiących Akta kontroli

- zał. nr 1 Lista sprawdzająca.
- zał. nr 2 Dokumentacja związana z zakresem procedur i zarządzania projektem.
- zał. nr 3 Dokumentacja dotycząca realizacji zakresu rzeczowego projektu.
- zał. nr 4 Dokumentacja dotycząca zakresu finansowo-księgowego projektu.
- zał. nr 5 Dokumentacja związana z pozostałymi zagadnieniami, w tym archiwizacją dokumentacji dot. projektu oraz z działaniami w zakresie informacji i promocji.

Dokumentacja opisana w treści Informacji pokontrolnej, a nie wymieniona jako załączniki do Akt kontroli została zgromadzona i jest dostępna w wersji papierowej lub elektronicznej na dyskach sieciowych CUPT bądź płytach CD.