



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Kielcach

LKI – 4114-004-01/2014
I/14/006

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	I/14/006 – Przygotowanie i realizacja zamówienia publicznego na zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez województwo świętokrzyskie.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2013 r. do dnia zakończenia kontroli. Badaniami kontrolnymi objęto również zdarzenia i dokumenty sprzed 1 stycznia 2013 r. w przypadkach, gdy miały one związek z przedmiotem kontroli.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Kielcach.
Kontroler	Piotr Fatalski, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr 90196 z dnia 12 maja 2014 r. (Dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego (dalej: Urząd lub UM), 25-516 Kielce, al. IX Wieków Kielc 3.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Marszałkiem Województwa Świętokrzyskiego jest od dnia 27 listopada 2006 r. Adam Jarubas. (Dowód: akta kontroli str. 3-4, 1853)

II. Ocena kontrolowanej działalności¹

Ocena ogólna

Samorząd województwa świętokrzyskiego zawarł w dniu 18 maja 2012 r. umowę o współpracy w zakresie realizacji wspólnego przedsięwzięcia pn. *Zakup taboru kolejowego do połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie*. W ramach powyższej umowy Urząd przygotował i przeprowadził postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na *dostawę fabrycznie nowych trójczłonowych pojazdów szynowych z napędem elektrycznym (EZT), przeznaczonych do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu wojewódzkim i międzywojewódzkim na terenie województw: Świętokrzyskiego, Małopolskiego, Śląskiego i Podkarpackiego wraz z przeprowadzeniem szkoleń osób wskazanych przez Zamawiającego oraz ze świadczeniem usług serwisowych, utrzymaniowych i naprawczych*. W wyniku przeprowadzonego zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych² (pzp) postępowania, w dniu 28 sierpnia 2013 r. została zawarta umowa na wykonanie ww. przedmiotu zamówienia pomiędzy samorządami województw małopolskiego, podkarpackiego, śląskiego i świętokrzyskiego (Zamawiający) a NEWAG S.A. z siedzibą w Nowym Sączu (dalej: NEWAG S.A. lub Wykonawca).

W *Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia (SOPZ)*, stanowiącym załącznik do *Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ)*, Urząd zamieścił nierzetelną informację, iż użytkowany, przed ogłoszeniem zamówienia, system monitorowania pracy pojazdów posiadał funkcję dynamicznej informacji pasażerskiej, automatycznie pobierał i codziennie aktualizował rozkład jazdy pociągów oraz umożliwiał wizualną prezentację stanu zapelnienia pojazdu. Kontrola NIK wykazała bowiem, iż posiadany przez Urząd system nie spełniał powyższych funkcjonalności.

Zdaniem NIK, zamieszczenie w SOPZ nierzetelnych informacji, mogło narazić wykonawcę EZT na poniesienie dodatkowych kosztów związanych z zapewnieniem integracji danych przesyłanych z zamówionych pojazdów, z posiadanym przez Urząd systemem.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według 3-stopniowej skali ocen jest nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie daje prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, Najwyższa Izba Kontroli stosuje ocenę opisową.

² Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zm.

Urząd w SOPZ nie wskazał jakie elementy wchodzi w skład układu hamulcowego, nie określił poziomu zaolejenia sprężonego powietrza, nieprecyzyjnie opisał monitoring pantografu oraz posiadane pojazdy Zamawiającego, które mają łączyć się w trakcję wielokrotną z nowymi pojazdami, co mogło umożliwić dowolne interpretowanie zapisów przez NEWAG S.A.

Umową nr DOA.III.273.80.2014 z 28 sierpnia 2014 r. samorząd województwa świętokrzyskiego zlecił firmie Przewozy Regionalne sp. z o.o. w Warszawie (dalej: Przewozy Regionalne) wykonywanie usług doradztwa w zakresie odbiorów EZT. Skoro Urząd dostrzegł konieczność zlecenia ww. usługi, to działania polegające na przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia na usługi doradztwa, podjęte zostały zbyt późno. Odbiory techniczne trzech EZT przeprowadzone zostały 29 sierpnia 2014 r., tj. dzień po podpisaniu umowy z Przewozami Regionalnymi. Gdyby NEWAG S.A. zrealizował dostawę EZT w przewidzianym umową terminie, to odbiór techniczny mógłby zostać dokonany w dniu 15 sierpnia 2014 r., tj. przed podpisaniem ww. umowy.

Pracownicy Przewozów Regionalnych, realizując umowę na świadczenie usługi doradztwa w zakresie odbiorów EZT, poświadczili prawidłowe wykonanie zamówienia, dokonując odbiorów technicznych i końcowych trzech EZT, pomimo że:

- zainstalowane w pojazdach gniazda elektryczne nie spełniały obowiązujących norm PN-EN 50153 oraz CEI 60884-2-5, w zakresie zabezpieczenia przed bezpośrednim dostępem do styków napięciowych;
- odbioru technicznego i końcowego pojazdów dokonali przed dostosowaniem przesyłu danych do potrzeb programu In-Line Web, co było niezgodne z SIWZ;
- różnice temperatury powietrza pomiędzy poszczególnymi otworami wentylacyjnymi, przepuszczalność promieni słonecznych przez szyby i zakres temperatury pracy pojazdów, potwierdzili na podstawie dokumentacji technicznej, protokołów sporządzonych przez komisarzy odbiorczych i danych z homologacji pojazdów, a nie w wyniku fizycznego sprawdzenia wymaganych parametrów;
- sporządzili załączniki do protokołów odbiorów technicznych EZT bez wskazania przewidzianych w umowie dowodów potwierdzających spełnienie wymagań określonych w SOPZ (załączniki zostały uzupełnione w dniu 17 października 2014 r., tj. po 49 dniach od odbiorów technicznych).

Urząd dopuścił do nierzetelnego dokonania odbiorów technicznych i końcowych. Mogło to wynikać w szczególności z faktu, iż nie zapewnił sobie wpływu na przebieg czynności odbiorczych oraz ocenę spełnienia kryteriów określonych w SOPZ, gdyż w odbiorach nie uczestniczyli przedstawiciele Urzędu.

Urząd w dniu 26 września 2014 r. dokonał odbioru siedmiu monitorów LED 55", serwera typu RACK oraz siedmiu notebooków (tj. sprzętu określonego w punkcie 103 SOPZ), które nie spełniały wymogów określonych w umowie na dostawę EZT. Zmiana parametrów dostarczonego sprzętu została uzgodniona pomiędzy stronami i objęta przygotowanym projektem aneksu nr 2 do umowy, który jednak nie został podpisany przed dokonaniem odbioru. Zgodnie z art. 139 ust. 2 pzp umowa w sprawie zamówienia publicznego (a tym samym jej zmiany) wymaga formy pisemnej.

Zgodnie z umową z dnia 28 sierpnia 2013 r. Urząd naliczył NEWAG S.A. kary umowne w wysokości 1.490,1 tys. zł, w związku z nieterminową dostawą EZT oraz sprzętu komputerowego.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przeprowadzenia postępowania w sprawie udzielenia zamówienia na zakup taboru kolejowego do obsługi połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwo Świętokrzyskie.

Opis stanu faktycznego

W dniu 29 sierpnia 2011 r. zawarte zostało porozumienie pomiędzy województwami świętokrzyskim, małopolskim, podkarpackim i śląskim mające m.in. na celu uzyskanie dofinansowania do zakupu 19³ elektrycznych zespołów trakcyjnych ze środków finansowych Unii Europejskiej w ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ), Priorytet VII Transport przyjazny środowisku, Działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego*. (Dowód: akta kontroli str. 5-14)

W dniu 10 listopada 2011 r. województwo świętokrzyskie zawarło z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT), reprezentującym Skarb Państwa, umowę nr POLiŚ 7.1.234/11-00 dotyczącą przygotowania projektu indywidualnego nr POLiŚ 7.1-47 z listy projektów indywidualnych. Przedmiotem umowy było określenie zasad postępowania stron w celu przygotowania projektu do realizacji w ramach POLiŚ. (Dowód: akta kontroli str. 517-529)

W dniu 18 maja 2012 r. ww. województwa zawarły umowę współpracy w zakresie realizacji wspólnego przedsięwzięcia pn. *Zakup taboru kolejowego do połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie* (dalej Projekt POLiŚ), współfinansowanego ze środków *Funduszu Spójności POLiŚ, Priorytet VII Transport przyjazny środowisku, Działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego*, wpisanego na *Listę Projektów Indywidualnych* Ministra Rozwoju Regionalnego pod numerem POLiŚ 7.1-47. Zgodnie z umową przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego:

- na zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych powierzono województwu świętokrzyskiemu,
- na opracowanie studium wykonalności i wniosku o dofinansowanie projektu powierzono województwu małopolskiemu,
- na promocję projektu powierzono województwu śląskiemu,
- na przeprowadzenie audytu projektu powierzono województwu podkarpackiemu.

We wszystkich ww. postępowaniach opis przedmiotu zamówienia w SIWZ wymagał akceptacji wszystkich stron umowy. Pełnomocnika ds. Projektu POLiŚ reprezentującego strony umowy w kontaktach z CUPT miało wyznaczyć województwo świętokrzyskie. (Dowód: akta kontroli str. 15-37)

W dniu 20 sierpnia 2014 r. województwa: małopolskie, podkarpackie, śląskie i świętokrzyskie zawarły ostateczną umowę współpracy w zakresie realizacji ww. przedsięwzięcia. (Dowód: akta kontroli str. 820-838)

W dniu 23 września 2014 r. została zawarta umowa pomiędzy województwem świętokrzyskim (beneficjent) a Skarbem Państwa reprezentowanym przez CUPT (instytucja wdrażająca) na udzielenie dofinansowania na realizację *Zakup taboru kolejowego do połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez Województwa: Małopolskie, Podkarpackie, Śląskie i Świętokrzyskie*, przewidująca, że beneficjentowi zostanie udzielone dofinansowanie w kwocie nie większej niż 160.267.135,81 zł. (Dowód: akta kontroli str. 839-864)

Marszałek Województwa Świętokrzyskiego (Marszałek) zarządzeniem nr 80/11 z dnia 15 grudnia 2011 r. powołał jedenastoosobowy Zespół Koordynacyjny ds. realizacji projektu nr 7.1-47. Pełnomocnikiem Zarządu Województwa Świętokrzyskiego ds. realizacji projektu (kierownikiem projektu) została Aleksandra Woźniak, Kierownik Biura Innowacji Urzędu⁴.

³ Samorządy województw małopolskiego, śląskiego i świętokrzyskiego po sześć EZT, samorząd województwa podkarpackiego – jeden EZT.

⁴ Na podstawie zarządzenia nr 95/14 Marszałka, od dnia 24 października 2014 r. kierownikiem projektu jest Anna Grzela.

W zarządzeniu wskazano funkcje poszczególnych pracowników: sekretarz, obsługa prawna, finansowa, merytoryczna oraz rozliczenie projektu. Do zadań zespołu należało:

- *prowadzenie projektu w imieniu i we współpracy z województwami: Małopolskim, Śląskim i Podkarpackim;*
- *określenie zadań i ich realizacja zgodnie z założeniami projektowymi oraz przepisami unijnymi i krajowymi;*
- *podejmowanie trafnych decyzji i kontrolowanie przebiegu pracy;*
- *podejmowanie decyzji związanych z wykorzystywaniem środków;*
- *opracowanie i przestrzeganie harmonogramu realizacji projektu;*
- *bieżąca kontrola postępu prac w celu utrzymania zgodności projektu z założonym planem;*
- *bieżące rejestrowanie i rozwiązywanie zagadnień projektowych oraz ich terminowe przekazywanie na właściwy poziom decyzyjny;*
- *monitorowanie i raportowanie odchyleń i wyników przeprowadzonych przeglądów;*
- *bieżące zarządzanie zmianami w projekcie;*
- *bieżące zarządzanie jakością w projekcie;*
- *zapewnienie prawidłowej komunikacji z interesariuszami projektu, umożliwiającej terminowe przekazywanie rzetelnej informacji dotyczącej stanu projektu, zagrożeń, zagadnień otwartych i wniosków o zmianę, w tym udział w spotkaniach z interesariuszami projektu. (Dowód: akta kontroli str. 38-40, 1386-1389)*

Zarządzeniem Marszałka nr 19/14 z dnia 12 marca 2014 r. zmieniono skład zespołu uzupełniając zespół o dwóch informatyków, którzy mieli odpowiadać za obsługę informatyczną przy odbiorze taboru. Jednocześnie z prac w zespole zrezygnował Mariusz Brzeziński ówczesny Kierownik Oddziału Przewozów Kolejowych w Departamencie Infrastruktury (od 5 marca 2014 r. główny specjalista) odpowiedzialny za obsługę projektu.

Mariusz Brzeziński poinformował w dniu 20 lutego 2014 r. pisemnie Jana Maćkowiaka, Członka Zarządu Województwa Świętokrzyskiego m.in. że (...) *Wykonawca na każdym spotkaniu informuje Zamawiających, że zamawiany pojazd nie będzie miał takiego czy innego elementu zgodnie z opisem, tylko taki jaki On, czyli wykonawca proponuje. (...) O moich wielokrotnych spostrzeżeniach pod koniec listopada poinformowałem w trakcie rozmowy również Pana Marszałka. Do dokumentów, które posiadamy a potwierdzających możliwość zabudowy podzespołów nie spełniających warunków umowy zaliczyć można m.in.:*

- *pantograf, którego zakres temperatury nie odpowiada wymogom,*
- *części systemów liczenia pasażerów wyszczególnionych w korespondencji z dnia 30 grudnia 2013 r., którą otrzymały wszystkie województwa,*
- *systemu hamulcowego, którego wymagamy by był całkowicie w odpowiedzialności jednego producenta (do dnia dzisiejszego nie uzyskaliśmy odpowiedzi na pismo, kto będzie dostarczał zbiorniki ciśnieniowe do układu),*
- *zabudowy urządzeń na pulpicie maszynisty zgodnie z ich wymaganiami (podchwytliwe pismo skierowane do Marszałka w sprawie zgody na budowę pojazdu zgodnie z TSI),*
- *i wielu innych drobnych elementów (...).(Dowód: akta kontroli str. 382-383, 429-459, 775-776)*

Członek Zarządu Województwa Jan Maćkowiak wyjaśnił m.in.: (...) *nie ma podstaw twierdzić, że pojazdy zostaną wykonane niezgodnie z umową, która jest wiążąca, a wykonawca podpisał, że rozumie zapisy SOPZ i je akceptuje. (Dowód: akta kontroli str. 764)*

Wiceprezes Zarządu NEWAG S.A. wyjaśnił, że układ hamulcowy został wykonany z elementów dostarczonych przez jednego podwykonawcę. Podwykonawcy dostarczający do EZT pantografy i sprężarki potwierdzili, że dostarczone przez nich elementy były zgodne z SOPZ. (Dowód: akta kontroli str. 1528-1669)

Zakresy dodatkowych czynności i odpowiedzialności, dotyczące realizacji projektu nr 7.1–47, zostały powierzone członkom zespołu, na piśmie przez członków Zarządu Województwa Świętokrzyskiego. Marszałek upoważnił w dniu 13 lutego 2013 r. Jana Maćkowiaka, Członka Zarządu Województwa Świętokrzyskiego do wykonywania w jego imieniu, jako „Kierownika Zamawiającego” wszelkich czynności związanych

z przygotowaniem i przeprowadzeniem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w zakresie realizacji Projektu POliŚ. Zarządzeniem nr 22/2013 z dnia 14 marca 2013 r. Marszałek powołał komisję przetargową w składzie czteroosobowym. Przewodniczącą komisji została Aleksandra Woźniak. (Dowód: akta kontroli str. 41-43, 81-98)

Odpowiedzialnym za przygotowanie opisu przedmiotu zamówienia na zakup taboru kolejowego oraz uzgodnienie treści dokumentacji ze wszystkimi stronami postępowania był Mariusz Brzeziński. (Dowód: akta kontroli str. 81-83)

Mariusz Brzeziński wyjaśnił, że przygotowując opis przedmiotu zamówienia kierował się własnym doświadczeniem zawodowym, opartym na wcześniejszym zamawianiu pojazdów, czynnym udziałem w targach dotyczących transportu kolejowego (w tym zagranicznych), bieżącym monitorowaniem eksploatacji pojazdów będących własnością województwa we współpracy z Przewozami Regionalnymi. (Dowód: akta kontroli str. 1773-1774)

Przed wszczęciem procedury przetargowej Urząd, jako beneficjent Projektu POliŚ wystąpił do CUPT o zweryfikowanie projektu dokumentacji przetargowej w celu minimalizacji ryzyka wystąpienia nieprawidłowości podczas realizacji zamówienia współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej. CUPT do projektu dokumentacji przetargowej wydał osiem zaleceń, które Urząd uwzględnił. (Dowód: akta kontroli str. 388-396)

Kierownik projektu złożył 15 marca 2013 r. wniosek do Departamentu Organizacyjno-Administracyjnego Urzędu o wszczęcie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem była *dostawa fabrycznie nowych trójczłonowych pojazdów szynowych z napędem elektrycznym (EZT), przeznaczonych do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu wojewódzkim i międzywojewódzkim na terenie województw: Świętokrzyskiego, Małopolskiego, Śląskiego i Podkarpackiego, przeznaczonych do prowadzenia pociągów o dziennym średniodobowym (przy założeniu kwartalnego rozliczenia) przebiegu każdego pojazdu w przedziale 350-500 km, wraz z przeprowadzeniem szkoleń osób wskazanych przez Zamawiającego oraz ze świadczeniem usług serwisowych, utrzymaniowych i naprawczych*. Wartość zamówienia w części dotyczącej taboru ustalono na kwotę netto 278.598.791,86 zł, na podstawie wyników przetargów rozstrzygniętych przez Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w dniu 6 października 2012 r., Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego w dniu 16 października 2013 r. oraz w 2009 r. przez Urząd. Natomiast w części dotyczącej usługi bieżącego utrzymania oraz kompleksowej obsługi serwisowej taboru wartość zamówienia ustalono na kwotę netto 29.550.011,40 zł (a w przypadku opcjonalnego zwiększenie przebiegów pojazdów 36.346.514,02 zł), na podstawie ofert jakie wpłynęły na przetarg rozpisany przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną. Wartość szacunkowa zamówienia przekraczała kwotę określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 pzp i ogłoszenie o zamówieniu zostało przekazane do Urzędu Publikacji Unii Europejskiej. Ogłoszenie o zamówieniu ukazało się 23 marca 2013 r. pod numerem 2013/S 059-097621. Ogłoszenie ukazało się również na stronie internetowej Urzędu⁵ oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu. Ogłoszenie o zamówieniu zawierało wszystkie elementy wymagane art. 41 pzp. (Dowód: akta kontroli str. 44-80)

SIWZ spełniała wymogi art. 36 ust. 1 i 2 pzp. SIWZ pobrało czterech wykonawców, spośród których dwóch odwołało się, na podstawie art. 180 ust. 1 pzp, od postanowień SIWZ do Krajowej Izby Odwoławczej, która oddaliła odwołanie NEWAG S.A. w Nowym Sączu oraz odrzuciła odwołanie Pojazdów Szynowych PESA Bydgoszcz SA (dalej: PESA).

Podczas postępowania Urząd na wniosek wykonawców udzielał, na podstawie art. 38 pzp, wyjaśnień co do treści SIWZ. Jednocześnie Urząd pięciokrotnie zmieniał treść SIWZ, na podstawie art. 38 ust. 4 pzp. Zmiany dotyczyły m.in. zmiany średniodobowych przebiegów przewidzianych dla województw śląskiego i małopolskiego z 350 km do 500 km (w opcji z 630 km do 900 km) oraz doprecyzowaniu zapisów znajdujących się SIWZ i załącznikach. W związku z odpowiadaniem na pytania zamawiających i zmianami SIWZ, Urząd czterokrotnie przesuwiał termin składania ofert, w wyniku czego termin uległ zmianie z 6 maja 2013 r. na 6 czerwca 2013 r. (Dowód: akta kontroli str. 99-153, 363-380, 753-759)

Przeprowadzenie postępowania udokumentowano w protokole postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, zatwierdzonym z upoważnienia Marszałka przez Dyrektora Departamentu Organizacyjno-Administracyjnego Urzędu. Urząd żądał wniesienia wadium

⁵ www.bip.sejmik.kielce.pl

w wysokości 5 mln zł, tj. w kwocie nie wyższej niż 3% wartości zamówienia (art. 45 ust. 4 pzp). Wadium zostało wpłacone przez przystępujących do postępowania. W prowadzonym postępowaniu wpłynęły dwie oferty złożone przez NEWAG S.A. i Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A. Otwarcie ofert nastąpiło w obecności przedstawicieli trzech firm. Zamawiający poinformował przed otwarciem ofert, że zamierza przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia 340.534.752 zł. Osoby wykonujące czynności w postępowaniu złożyły oświadczenia wymagane art. 17 ust. 2 pzp. Oferty spełniały wymagania określone w SIWZ i nie podlegały odrzuceniu. Wyboru najkorzystniejszej oferty dokonano w oparciu o kryteria określone w SIWZ, tj. cenę (waga – 90%) i okres gwarancji⁶ (waga – 10%). Jako najkorzystniejszą wybrano ofertę NEWAG S.A. z siedzibą w Nowym Sączu z ofertą brutto 313.657.395 zł i okresem gwarancji 84 miesiące. (Dowód: akta kontroli str. 146-163, 289-380)

Ze względu na wartość zamówienia, przekraczającą 10 mln euro, Urząd w dniu 8 lipca 2013 r., w związku z art. 169 pzp, przekazał Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych kopie dokumentacji ww. postępowania, w celu przeprowadzenia kontroli uprzedniej. Jednocześnie o powyższym zawiadomiono NEWAG S.A., wskazując, że zgodnie z art. 170 ust. 4 pzp wszczęcie kontroli uprzedniej zawiesza bieg terminu związania ofertą do dnia zakończenia kontroli. Prezes Urzędu Zamówień Publicznych w dniu 1 sierpnia 2013 r. przesłał do Urzędu informację o wyniku kontroli uprzedniej, w której wskazano na brak naruszeń prawa w badanym postępowaniu. (Dowód: akta kontroli str. 164-176)

W dniu 28 sierpnia 2013 r. została zawarta umowa nr DOA.III.273.86.2013 pomiędzy samorządami województw małopolskiego, podkarpackiego, śląskiego i świętokrzyskiego a NEWAG S.A. na *Dostawę fabrycznie nowych trójczłonowych pojazdów szynowych z napędem elektrycznym (EZT), przeznaczonych do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu wojewódzkim i międzywojewódzkim na terenie Województw: Świętokrzyskiego, Małopolskiego, Śląskiego i Podkarpackiego wraz z przeprowadzeniem szkoleń osób wskazanych przez Zamawiającego oraz ze świadczeniem usług serwisowych, utrzymaniowych i naprawczych w ramach projektu nr POLiŚ 7.1-47 (dalej umowa na dostawę EZT)*. Zgodnie z § 6 ust 1 umowy na dostawę EZT, łączne wynagrodzenie należne Wykonawcy z tytułu dostawy 19 szt. EZT, udzielenia gwarancji na EZT, udzielenia licencji na oprogramowanie i dokumentację oraz przeszkolenia pracowników wskazanych przez zamawiających, w zakresie obsługi, utrzymania i naprawy bieżącej EZT ustalono w wysokości 279.216.150 zł brutto⁷. Natomiast maksymalna wartość umowy w zakresie świadczenia usług kompleksowej obsługi serwisowej, utrzymaniowej i naprawczej EZT ustalono dla:

- województwa małopolskiego w wysokości 10.749.412,80 zł brutto, przyjmując, że planowany przebieg EZT to 6.426 tys. km;
- województwa podkarpackiego - 1.831.716 zł brutto, przyjmując, że planowany przebieg EZT to 1.095 tys. km;
- województwa śląskiego - 10.621.443,60 zł brutto, przyjmując, że planowany przebieg EZT to 6.349,5 tys. km;
- województwa świętokrzyskiego - 11.296.418,40 zł brutto, przyjmując, że planowany przebieg EZT to 6.753 tys. km.

Przed podpisaniem umowy NEWAG S.A. złożył gwarancję należytego wykonania umowy, w formie gwarancji ubezpieczeniowej, w wysokości 6.273.147,90 zł (2% łącznej ceny brutto), tj. w wysokości określonej w SIWZ. Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia zostało opublikowane 6 września 2013 r. w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej. (Dowód: akta kontroli str. 177-288, 381)

Harmonogram dostaw pojazdów stanowił załącznik nr 2 do umowy na dostawę EZT, zgodnie z którym dostawa EZT dla województwa świętokrzyskiego miała nastąpić w dwóch etapach, tj. w okresie pomiędzy 25 a 30 sierpnia 2014 r. oraz do 31 stycznia 2015 r. - każdorazowo po trzy zespoły. Zgodnie § 2 ust. 4 pkt 5 i 6 umowy na EZT zamawiający

⁶ W przypadku gwarancji dłuższej niż 120 miesięcy, do wyliczeń przyjmowano 120 miesięcy.

⁷ W tym województwo małopolskie 87.785.100 zł za 6 szt. EZT, województwo podkarpackie 14.753.850 zł za 1 szt. EZT, województwo śląskie 88.154.100 zł za 6 szt. EZT i województwo świętokrzyskie 88.523.100 zł za 6 szt. EZT. Różnice w cenie za EZT wynikały z różnic w SOPZ dla poszczególnych województw.

przewidział możliwość wprowadzenia następujących zmian (w zakresie harmonogramu) do umowy:

- zmiany harmonogramu dostaw EZT wynikających z przedłużenia procedury związanej z wnoszeniem odwołań przez wykonawców lub zmiany miejsca dostawy pojazdów wynikających z przyczyn techniczno-organizacyjnych;
- jednorazowej dla każdego Zamawiającego zmiany harmonogramu dostaw w zakresie terminów odbiorów jego EZT w przypadku zmiany warunków i zasad finansowania Projektu POLiS. Zamawiający zastrzegają sobie prawo do przesunięcia odbiorów swoich EZT, powiadamiając o tym Wykonawcę najpóźniej do 30 kwietnia 2014 r. (Dowód: akta kontroli str. 194-195, 215)

Wymagania techniczne jakie miały spełniać EZT zostały określone w SOPZ stanowiącym załączniku nr 6 do umowy na dostawę EZT. W SOPZ w sposób szczegółowy opisano podstawowe parametry techniczne EZT, charakterystykę techniczną i parametry nadwozia, przedziału pasażerskiego i kabiny maszynisty, układu sterowania, diagnostyki, układu napędowego-parametrów falownika, systemu monitoringu, dynamicznego rozkładu jazdy maszynistów, dostępu do internetu, automatów biletowych, systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. W SOPZ określono również współczynniki gotowości technicznej, niezawodności oraz zasady szkolenia maszynistów i innych pracowników. Zgodnie z § 2 ust. 4 pkt 1 umowy na dostawę EZT Zamawiający przewidział możliwość wprowadzenia zmian do umowy, co do przedmiotu zamówienia określonego w SOPZ w tabeli pkt 1-108, jeśli konieczność ich wprowadzenia będzie wynikała:

- ze zmian w normach lub przepisach powszechnie obowiązujących, kart UIC⁸ i TSI⁹, a dotyczących pojazdów szynowych, przy czym ewentualne zmiany kosztów obciążają wykonawcę;
- pojawienia się w trakcie realizacji umowy bardziej nowoczesnych lub ekonomicznie bardziej uzasadnionych technologii, materiałów i urządzeń, których zastosowanie Zamawiający uznał za celowe i wskazane przy realizacji umowy; przy zastosowaniu opisanej sytuacji wynagrodzenie Wykonawcy nie może ulec zmianie. (Dowód: akta kontroli str. 194-195, 228-279)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowość, polegającą na podaniu przez Urząd nierzetelnych informacji w SOPZ dotyczących posiadanego systemu zliczania pasażerów, pomiaru punktualności pojazdów i dynamicznej informacji pasażerskiej. W pkt 96 SOPZ Urząd zapewnił, że posiada zakupione wcześniej wraz z innymi pojazdami ww. systemy i zainstalowane na serwerach oprogramowanie zgodne z wymogami i parametrami określonymi w pkt 95 SOPZ. Jednak posiadany przez Urząd system nie posiadał, wskazanych w punkcie 95 SOPZ funkcjonalności:

- systemu dynamicznej informacji pasażerskiej,
- automatycznego pobierania i aktualizowania codziennie rozkładu jazdy pociągów,
- liczbowej i wizualnej prezentacji stanu zapelnienia pojazdu (podpunkt 6 pkt 95 SOPZ).

Zdaniem NIK, podanie nierzetelnych informacji dotyczących posiadanego systemu zliczania pasażerów, pomiaru punktualności pojazdów i dynamicznej informacji pasażerskiej, mogło narazić NEWAG S.A. na poniesienie dodatkowych kosztów, związanych z próbą integracji danych przesyłanych z zamówionych pojazdów, z nieistniejącymi funkcjami systemu dotychczas użytkowanego. (Dowód: akta kontroli str. 258-262, 1335-1341, 1457-1458, 1807-1809)

Wicemarszałek Województwa Świętokrzyskiego Jan Maćkowiak wyjaśnił m.in., że *na etapie przygotowywania dokumentacji przetargowej dotyczącej zakupu EZT intencją Zamawiającego było rozbudowanie istniejącego, posiadanego przez Województwo, systemu informacji pasażerskiej. Miało to pozwolić na szerszy podgląd i nadzór nad*

⁸ Dokumenty opracowane przez ekspertów działających w ramach Międzynarodowego Związku Kolei (UIC – Union Internationale des Chemins de fer), zawierające specyfikacje, zalecenia i wymagania techniczne dotyczące infrastruktury lub eksploatacji, mające na celu ułatwienie prowadzenia międzynarodowego transportu kolejowego. (źródło: www.kolejpedia.pl)

⁹ Techniczne Specyfikacje dla Interoperacyjności, przyjmowane decyzjami Komisji Europejskiej zgodnie z dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei we Wspólnocie (źródło: www.kolejpedia.pl)

realizacji usług świadczonych w pasażerskim transporcie kolejowym. Jednak z uwagi na ograniczenia budżetowe tymczasowo konieczne było odłożenie w czasie realizacji tego celu. Docelowo jednak, cały system będzie spełniał parametry opisane w pkt 95 i pkt 96 SOPZ. (Dowód: akta kontroli 1864)

Uwagi dotyczące badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że w SOPZ Urząd nieprecyzyjnie zdefiniował:

- klasę czystości sprężonego powietrza, poprzez nieokreślenie klasy zaolejenia powietrza;
- układ hamulcowy, nie wskazując które elementy wchodzi w jego skład;
- monitoring pracy pantografu, w wyniku czego, aby zapis obrazu z pracy pantografów w porze nocnej był widoczny należało zamontować dodatkowe lampy halogenowe;
- pojazdy posiadane przez Zamawiających, z którymi mają łączyć się EZT w trakcji wielokrotnej, w wyniku czego zastosowany sprzęg samoczynny (urządzenie do łączenia pojazdów) nie daje możliwości połączenia pojazdów nowych z wcześniej posiadanymi, z zachowaniem pełnej funkcjonalności.

Powyższe nieprecyzyjne zapisy umożliwiły Wykonawcy dowolną interpretację SOPZ w opisanym zakresie. (Dowód: akta kontroli str. 235-237, 983-986, 1031-1034, 1100-1003, 1129-1134, 1390-1407, 1670-1676, 1737-1753)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

2. Przygotowania Urzędu do odbioru przedmiotu zamówienia

Opis stanu faktycznego

2.1. Współpraca Zamawiającego i Wykonawcy podczas produkcji EZT

Po podpisaniu umowy nr DOA.III.273.86.2013 z dnia 28 sierpnia 2013 r. Zamawiający i Wykonawca odbyli szereg spotkań dotyczących ustaleń technicznych co do sposobu wykonania EZT, z których przedstawiciel Wykonawcy sporządzał notatki. Na spotkaniach omawiano m.in. kolorystykę zewnętrzną i wewnętrzną, rodzaje foteli, półek, przedionków, wiatrolapy, kabinę maszynisty wraz z pulpitem sterującym, kabinę WC, System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Zamawiający poinformowali Wykonawcę, że wraz z pojazdami będą oczekiwali oświadczenia poddostawcy układu hamulcowego o wykonaniu przez niego całego systemu hamulcowego. Przedstawiciele województw podkarpackiego i śląskiego wnioskowali o zamontowanie nastawnika jazdy po lewej stronie pulpitu w kabinie maszynisty, a województwa małopolskiego i świętokrzyskiego po prawej stronie pulpitu. Zamawiający nie zaakceptowali proponowanych przez NEWAG S.A. rozwiązań dotyczących oświetlenia LED i śmietniczek. Ponadto Wykonawca prosił o wskazanie dopuszczalnej ilości i miejsca rozmieszczenia loga Wykonawcy na pojeździe. NEWAG S.A. wskazał również, że zaprzestano produkować suszarki w obudowach aluminiowych. W spotkaniach ze strony Urzędu uczestniczyli m.in. Izabella Liwanowska i Mariusz Brzeziński, którzy byli przedstawicielami województwa świętokrzyskiego upoważnionymi do podejmowania czynności związanych z realizacją umowy.

W dniu 20 listopada 2013 r. Urząd zwrócił się do Dyrektora Świętokrzyskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Kielcach (obecnie Oddział Świętokrzyski Przewozów Regionalnych) o wyznaczenie pracowników, których wiedza i doświadczenie miały być pomocne podczas prac przygotowawczych w procesie produkcji EZT. Wskazani pracownicy mieli uczestniczyć w spotkaniach, na zasadzie doradztwa, bez podejmowania żadnych decyzji. Natomiast pismem z dnia 16 grudnia 2013 r. Urząd poinformował Zarząd Przewozów Regionalnych, że zadaniem Spółki¹⁰ będzie dopilnowanie, aby w trakcie odbioru pojazdów metoda transmisji danych pomiarowych była kompatybilna i zapewniała pełną integralność z systemem akwizycyjnym PKP Energetyka S.A. Ponadto automaty biletowe zamontowane w EZT, w chwili odbioru będą musiały posiadać działające i przetestowane

¹⁰ Jako operatora publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w ustawie z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.), któremu EZT zostaną przekazane do eksploatacji).

oprogramowanie, zapewniające obsługę pasażerów od pierwszego dnia użytkowania pojazdów. (Dowód: akta kontroli str. 397-428, 460-485)

W celu zapewnienia realizacji EZT zgodnych z umową, Urząd występował do Wykonawcy z pytaniami dotyczącymi poddostawców zbiorników ciśnieniowych, wind dla osób niepełnosprawnych oraz systemu informacji pasażerskiej. Informacje dotyczące, produkowanego przez ENTE sp. z o.o. z siedzibą w Gliwicach (dalej: ENTE), systemu informacji pasażerskiej Urząd weryfikował m.in. u innego producenta EZT, tj. Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A., a w trakcie niniejszej kontroli również u użytkownika pojazdów - Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu. (Dowód: akta kontroli str. 486-490, 735-737, 741-742, 1408-1411)

Podczas spotkań z Zamawiającym Wykonawca wskazywał m.in. na konieczność zmian dotyczących temperatury pracy sprężarek, miejsca dla osób uprzywilejowanych, obudów do suszarki do rąk, kamer cyfrowych monitoringu, zgrania obrazu z całego dysku (z obrazem z kamer) na urządzenie zewnętrzne, zmiany rozkładu jazdy z KWR¹¹ na SKRJ¹², transmisji danych, parametrów monitorów informacji wewnętrznej, systemu zliczania pasażerów, informacji przekazywanych na tablice informacyjne wewnętrzne. Natomiast Zamawiający zobowiązali Wykonawcę do dostarczenia deklaracji, że podzespoły systemu sterowania hamulcem, układ hamulcowy i zadajnik jazdy i hamowania będą dostarczone przez dostawcę układu hamulcowego.

Na spotkaniu w dniu 14 lutego 2014 r. Wykonawca m.in. zaproponował odstępstwo od zapisu, że układ hamulcowy musi być tego samego producenta poprzez zastosowanie zbiornika piasku produkcji NEWAG. Na powyższe nie wyrazili zgody Zamawiający. (Dowód: akta kontroli str. 530-553)

W dniu 4 lutego 2014 r. NEWAG S.A. poinformował Urząd, że konieczna jest zmiana parametrów sprężonego powietrza z 2/2/- na 2/2/2¹³, przy których, zdaniem producenta układu hamulcowego, wszystkie podzespoły mogą być użytkowane bez żadnych zagrożeń. W tym samym dniu Wykonawca przesłał również do Urzędu dziewięć protokołów konieczności, w których proponował zmiany zapisów umowy dotyczących:

- wymagań sprzętowych do monitoringu¹⁴, z zapisu *przesył obrazu a także zasilanie kamer po magistrali Ethernet na zapis wewnętrzne i zewnętrzne kamery cyfrowe PoE (Power over Ethernet) zasilane po Ethernet*. Według Wykonawcy rozwiązanie takie jest w wyższym standardzie niż wymagane umową, a rozwiązanie przyczyni się do ujednoczenia sieci Ethernet i zwiększy niezawodność jej działania;
- wymagań funkcji definicji alarmów¹⁵, z zapisu *zgranie obrazu z całego dysku na urządzenie zewnętrzne musi odbywać się w formacie pliku, i nie może trwać dłużej niż 30 minut, na zapis zgranie obrazu z całego dysku na urządzenie zewnętrzne musi odbywać się po porcie USB 3.0*. Według Wykonawcy najszybszym możliwym sposobem na zrzucanie danych z systemu videomonitoringu jest wykorzystanie stacji dokującej wyposażonej w port USB 3.0. i nie jest możliwym zrzucenie 1 TB danych w czasie 30 minut;
- dynamicznego rozkładu jazdy¹⁶, z zapisu *dynamiczny rozkład jazdy KWR*, na zapis *dynamiczny rozkład jazdy SKRJ*. Zdaniem Wykonawcy KWR nie istnieje, a jego następcą jest SKRJ;
- transmisji danych¹⁷, z zapisu *transmisja HSDPA/EDGE/GPR/4G*, na zapis *transmisja HSDPA/EDGE/GPR/3G*. Wykonawca wskazał m.in., że technologia 3G jest technologią powszechnie wykorzystywaną w systemach teletransmisyjnych ze względu na jej dostępność, a zapis 4G jest błędem pisarskim;

¹¹ Konstruowanie Wykresów Ruchu

¹² System Konstrukcji Rozkładu Jazdy

¹³ Klasa czystości sprężonego powietrza zostały określone w normie PN-ISO 8573-1. Pierwsza cyfra oznacza klasę zanieczyszczeń substancjami stałymi, druga – oznacza klasę zawadnienia, a trzecia – klasę zaolejenia.

¹⁴ pkt 87 ppkt 7 SOPZ.

¹⁵ pkt 88 ppkt 10.14 SOPZ.

¹⁶ pkt 89 SOPZ.

¹⁷ pkt 89 ppkt 2.2 SOPZ.

- tablic informacyjnych wewnętrznych¹⁸, z zapisu każdy wyświetlacz zintegrowany z komputerem powinien spełniać poniższe wymagania: przekątna 19", rozdzielczość 1440x900, format 16x10, na zapis każdy wyświetlacz zintegrowany z komputerem powinien spełniać przynajmniej poniższe wymagania: przekątna 22", rozdzielczość 1920x1080, format 16x9 lub 16x10. Wykonawca wskazał, że proponowane rozwiązanie jest o wyższym standardzie i jest powszechnie stosowane;
- informacje przekazywane na tablice wewnętrzne¹⁹, z zapisu linia (dane numeryczne lub opisowe wraz z przebiegiem linii, początkowy i końcowy punkt przystankowy, zastępcze oznaczenia turystyczne), na zapis linia (dane numeryczne lub opisowe wraz z przebiegiem linii, początkowy i końcowy punkt przystankowy). Zdaniem Wykonawcy jest to błąd pisarski;
- miejsc dla inwalidów i foteli dla matek z dziećmi²⁰, z zapisu Zamawiający wymaga by w miejscach dla inwalidów, matek z dziećmi wyposażone były w fotele a oparcia jak w całym składzie ze składanym siedziskiem. Fotele te mają spełniać wymagania mocowania dwóch wózków inwalidzkich, na zapis Zamawiający wymaga by miejsca dla matek z dziećmi były wyposażone w fotele z oparciami jak w całym składzie oraz ze składanymi siedziskami. Dodatkowo należy przewidzieć dwa miejsca dla mocowania wózków inwalidzkich zgodnie z TSI PRM. Zdaniem wykonawcy pierwotny zapis był sprzeczny z wymogami TSI PRM;
- układu wytwarzania sprężonego powietrza²¹, z zapisu temperatura pracy – 40 do + 50 stopni Celsjusza, na zapis temperatura pracy – 35 do 50 stopni Celsjusza. Zdaniem Wykonawcy jest to błąd ponieważ temperatura pracy urządzenia jest niższa od dopuszczalnej zewnętrznej temperatury eksploatacyjnej pracy pojazdu;
- elektrycznej suszarki do rąk²², z zapisu konstrukcja obudowy – wysokoodporne aluminium, na zapis konstrukcja obudowy z poliwęglanu PC-ABS w kolorze szarym lub białym. Zdaniem Wykonawcy producent nie produkuje takich suszarek i nie ma dostępnych egzemplarzy na rynku;
- maksymalnego opóźnienia hamowania²³, z zapisu maksymalne opóźnienie hamowania nagłego/służbowego $\leq 1,2/0,9 \text{ m/s}^2$, na zapis maksymalne opóźnienie hamowania nagłego $\leq 1,2 \text{ m/s}^2$, opóźnienie hamowania służbowego min $0,9 \text{ m/s}^2$, max $1,01 \text{ m/s}^2$. Zdaniem Wykonawcy, po konsultacjach z Instytutem Kolejnictwa, zapis jest błędny.

W każdym ze zgłoszonych przez Wykonawcę protokołów konieczności zapisano, że zmiany nie powodują zmiany wartości umowy. Wraz z protokołami Wykonawca przesłał aneks do umowy wprowadzające ww. zmiany. (Dowód: akta kontroli str. 557-578)

W dniu 19 lutego 2014 r. NEWAG S.A. poinformował Urząd o swoich rozwiązaniach dotyczących systemu zliczania pasażerów i pomiaru punktualności i dynamicznej informacji pasażerskiej.

Propozycje zmian i rozwiązań zgłoszonych przez NEWAG S.A. były opiniowane przez Oddział Świętokrzyski Przewozów Regionalnych, przedstawiciele pozostałych województw uczestniczących w zamówieniu oraz Kierownika Działu w Oddziale Świętokrzyskim Przewozów Regionalnych, który w ramach umowy zlecenia doradzał Urzędowi podczas prac przygotowawczych oraz w procesie produkcji EZT. Uznano m.in. że Wykonawca zaproponował następujące niekorzystne dla Zamawiających zmiany dotyczące:

- transmisji danych (zmiana z 4G na 3G);
- wyświetlaczy zintegrowanych z komputerami;
- usunięcia z wyświetlanych informacji oznaczeń turystycznych;
- obudowy suszarek do rąk;
- zabezpieczenia antygraffiti okien bocznych kabiny maszynistów;

¹⁸ pkt 100 SOPZ.

¹⁹ pkt 102 ppkt 2 SOPZ.

²⁰ pkt 49 ppkt 8 SOPZ.

²¹ pkt 14 ppkt 1 SOPZ.

²² pkt 55 ppkt 1. SOPZ

²³ pkt 12 SOPZ.

- zmiany w systemie zliczania pasażerów polegającej na zastąpieniu czujników laserowych 3D na dwuobiektywowe kamery stereoskopowe 3D.

Oddział Świętokrzyski Przewozów Regionalnych wskazał również, że m.in. następujące rozwiązania zaproponowane przez NEWAG S.A. dotyczące systemu zliczania pasażerów i pomiaru punktualności pojazdów i dynamicznej informacji pasażerskiej są niezgodne z SOPZ:

- brak skoordynowania pracy systemu z kalendarzem;
- brak prezentacji bieżącego stanu zapelnienia EZT;
- oprogramowanie do analizy danych.

Przypomniano również o konieczności zainstalowania zadajnika jazdy i hamowania po prawej stronie maszynisty, wskazując na mylące zapisy formułowane przez NEWAG S.A. Pozostałe rozwiązania proponowane przez Wykonawcę Oddział Przewozów Regionalnych zostały uznane za zasadne lub wymagające doprecyzowania. (Dowód: akta kontroli str. 585-616, 633-639)

NEWAG S.A. podtrzymał swoje stanowisko w sprawie montażu dwuobiektywych kamer stereoskopowych 3D. Wykonawca wskazał również, że udostępni dane dotyczące zliczania pasażerów oraz pomiaru punktualności pojazdów do istniejących systemów poprzez własny opisany i udokumentowany interfejs komunikacyjny (WebService). NEWAG S.A. zaproponował wykończenie foteli droższą skórą naturalną, ponieważ żadna skóra ekologiczna (wymagana w SOPZ) dostępna na rynku w połączeniu z pozostałymi materiałami fotela nie spełnia ochrony przeciwpożarowej zgodnie z europejską normą EN 45545 (stopieńHL2). Kolejne protokoły konieczności zaktualizowane o negocjowane zmiany NEWAG S.A. przesyłał w dniach 20 marca 2014 r., 4 kwietnia 2014 r., 25 czerwca 2014 r. (Dowód: akta kontroli str. 617-632, 640-648, 813-819, 1677-1694, 1720-1723, 1832-1847)

2.2. Kontrola procesu produkcji i odbiory komisaryczne

W dniu 28 maja 2014 r. Zamawiający dokonali oględzin pojazdu 36WEa-002 (dla województwa małopolskiego), w wyniku których sformułowali następujące uwagi:

- półki bagażowe zostały za nisko umieszczone;
- izolacja cieplna w kabinie maszynisty została niewłaściwie wykonana;
- panele wewnętrzne zostały niewłaściwie zamocowane (na rzepy);
- podwinięte i trwale zagniecione uszczelki okien;
- w kanałach kablowych znajdowały się wióry po obróbce;
- niewłaściwie naklejono folię antygraffiti;
- połączenie czoła pojazdu z konstrukcją w sposób nieakceptowalny (zamalowania fugi, resztki szpachli);
- niewłaściwie przygotowana powierzchnia do malowania (duża liczba wgłębień, wtrąceń, dziur);
- położenie górnego pasa było niezgodne z wizualizacją;
- stwierdzono ogniska korozji na podwoziu i dachu pojazdu. (Dowód: akta kontroli str. 554-555, 1439-1442)

Zgodnie z § 3 ust. 10 umowy na dostawę EZT Zamawiający mieli prawo kontrolować proces produkcji EZT na każdym jego etapie. Wykonawca miał pokryć koszt kontroli obejmujący zakwaterowanie i wyżywienie (maksymalnie dwie doby) przedstawicieli zamawiających. Każdy zamawiający mógł dokonać maksymalnie trzech kontroli z udziałem maksymalnie trzech osób. (Dowód: akta kontroli str. 195-197, 767)

NEWAG S.A., na wniosek Urzędu z dnia 4 czerwca 2014 r., przedstawił harmonogram produkcji EZT dla województwa świętokrzyskiego, z którego wynikało że na ww. dzień komisarz odbiorczy odebrał konstrukcję (pudło) członu A pojazdu 36WEa005. Do końca czerwca 2014 r. miały być wykonane i polakierowane konstrukcje trzech pojazdów. (Dowód: akta kontroli str. 781-790)

Kontrolę procesu produkcji pracownicy Urzędu przeprowadzili w dniu 2 lipca 2014 r., w wyniku której stwierdzono wtrącenia w strukturze lakieru – człon 006A oraz widoczne klejenia folii antygraffiti na kilku oknach – człon 005B. (Dowód: akta kontroli str. 777-780)

Zgodnie z § 3 ust. 11 umowy na dostawę EZT w trakcie procesu produkcji podlegają próbom przewidzianym stosownymi przepisami oraz odbiorom komisarycznym

dokonywanym przez uprawnionych komisarzy odbiorczych²⁴. O ile właściwy Zamawiający nie wskaże swojego komisarza odbiorczego, Wykonawca we własnym zakresie zabezpieczy komisarzy do wykonywania wszystkich niezbędnych czynności na każdym etapie produkcji ETZ. Wykonawca pokryje wszelkie koszty powyższych czynności, obejmujące m.in. zakwaterowanie, wyżywienie i wynagrodzenie komisarzy odbiorczych. (Dowód: akta kontroli str. 195-197)

Urząd 14 listopada 2013 r. wystąpił do Przewozów Regionalnych, jako Operatora, o wyłonienie spośród pracowników osoby lub grupy osób pełniących funkcję komisarza odbiorczego, na zlecenie zamawiających, która dokona odbioru 19 ETZ. Urząd 14 stycznia 2014 r. wskazał, w piśmie do NEWAG S.A., dwóch pracowników Przewozów Regionalnych jako komisarzy odbiorczych. Obowiązujące w Przewozach Regionalnych zasady i tryb wykonywania odbiorów technicznych pojazdów kolejowych oraz stosowania znaków odbiorczych przez komisarzy odbiorczych zostały wprowadzone uchwałą 44/2013 Zarządu Przewozach Regionalnych sp. z o.o. z dnia 19 listopada 2013 r. Zgodnie z ww. zasadami dokumentem stanowiącym podstawę do odbioru technicznego są obowiązujące warunki techniczne odbioru (dalej: WTO) lub warunki techniczne wykonania i odbioru (dalej: WTWiO). Dokumentami pomocniczymi w trakcie odbioru technicznego, mogą być także dokumenty inne niż WTWiO lub WTO, wskazane w umowie lub zamówieniu na budowę (dostawę) pojazdu kolejowego, bądź w umowie na wykonanie odbioru technicznego pojazdu. (Dowód: akta kontroli str. 384-387, 491-516)

Zakresy odbiorów komisarycznych, uwagi i korekty do kart pomiarowych protokołów z WTWiO zostały omówione w dniu 22 stycznia 2014 r. przez przedstawicieli Zamawiającego, Wykonawcy i komisarzy odbiorczych. (Dowód: akta kontroli str. 534)

Komisarze odbiorczy, zatrudnieni w Przewozach Regionalnych, w sierpniu 2014 r. dokonywali odbiorów EZT przeznaczonych dla województwa świętokrzyskiego i oznaczonych numerami 005, 006 i 007. Komisarze odbiorczy dokonywali odbiorów, na podstawie protokołów stanowiących załączniki do WTWiO oraz sprawdzali zgodność pojazdów z SOPZ. W dniu 22 sierpnia 2014 r. przeprowadzono jazdy próbne pojazdami 005 i 006, w wyniku których komisarz odbiorczy stwierdził, że „pojazdy ruszają podczas wyluzowania przy nastawniku pozostawionym w pozycji jazda”. Usterka została usunięta w dniu 26 sierpnia 2014 r. Natomiast, w dniu 27 sierpnia 2014 r., podczas jazd próbnych pojazdem 007, komisarz odbiorczy stwierdził, że nie działały spryskiwacze szyb, sygnał dźwiękowy w kabinie A, toaleta oraz czujnik temperatury w członie B. (Dowód: akta kontroli str. 890-924, 1728-1746, 1805)

2.3. Zmiany zapisów umowy dostawy EZT

Zgodnie z § 2 ust. 4 umowy na dostawę EZT Zamawiający przewidział możliwość wprowadzenia zmian do umowy m.in. co do przedmiotu zamówienia określonego w SOPZ, jeśli konieczność ich wprowadzenia wynika:

- ze zmian w normach lub przepisach powszechnie obowiązujących, kart UIC i TSI, a dotyczących pojazdów szynowych, przy czym ewentualne zmiany kosztów obciążają Wykonawcę;
- pojawienia się w trakcie realizacji umowy bardziej nowoczesnych lub ekonomicznie bardziej uzasadnionych technologii, materiałów i urządzeń, których zastosowanie Zamawiający uzna za celowe i wskazane przy realizacji umowy; przy zaistnieniu opisanej sytuacji wynagrodzenie Wykonawcy nie może ulec zmianie. (Dowód: akta kontroli str. 188-288)

Urząd przesłał 26 sierpnia 2014 r. projekt aneksu do umowy na dostawę EZT do zaopiniowania do CUPT wskazując, że możliwość wprowadzenia zmian przewidziana została na etapie prowadzonego postępowania w sprawie udzielenia zamówienia publicznego oraz w umowie na dostawę EZT. CUPT w dniu 2 września 2014 r. zaakceptował aneks uznając, że wprowadzone zmiany do umowy można uznać za

²⁴ Upoważniona przez Operatora i działająca na zlecenie Zamawiających osoba posiadająca wiedzę, doświadczenie i kwalifikacje, na podstawie których dokonuje odbiorów EZT, poszczególnych części lub wykonania prac na etapie produkcji oraz przeprowadza końcową jazdę próbną, której pozytywny wynik jest podstawą do wystawienia świadectwa sprawności technicznej EZT – dokumentu stwierdzającego, że EZT jest sprawny technicznie i nadaje się do dalszej eksploatacji.

nieistotne w rozumieniu przepisów pzp. W dniu 9 września 2014 r. został podpisany aneks do umowy na dostawę EZT, w którym dokonano zmian:

- maksymalnego opóźnienia hamowania;
- miejsc dla matek z dziećmi i inwalidów;
- skóry ekologicznej na skórę naturalną na fotelach;
- zewnętrznych kamer analogowych na cyfrowe;
- zgrania obrazu z monitoringu;
- rozkładu jazdy KWR na SKRJ;
- parametrów transmisji danych;
- wymiarów wewnętrznych tablic informacyjnych. (Dowód: akta kontroli str. 1677-1706)

Urząd 23 września 2014 r. przesłał do CUPT projekt aneksu nr 2 do umowy dostawy EZT, w którym zmieniono wielkość monitorów LED z 52" na 55", niektóre parametry serwerów i notebooków oraz miejsce dostawy EZT z Kielc na Skarżysko-Kamienna. Urząd wskazał, że zmiany nie wprowadzają warunków, które – gdyby zostały ujęte w ramach pierwotnej procedury udzielania zamówienia – umożliwiłyby dopuszczenie innych oferentów niż ci, którzy pierwotnie zostali dopuszczeni. CUPT przeprowadził doraźną kontrolę ex-ante projektu aneksu nr 2 i nie wniósł żadnych zastrzeżeń. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych aneks nr 2 nie został podpisany (został wysłany do pozostałych województw w celu podpisania). (Dowód: akta kontroli str. 1707-1719)

2.4. Zawarcie umowy na doradztwo w zakresie odbiorów EZT

Na wniosek Urzędu o zaopiniowanie WTWiO, Przewozy Regionalne złożyły w dniu 25 czerwca 2014 r. ofertę dotyczącą doradztwa technicznego w zakresie zaopiniowania Dokumentacji Systemu Utrzymania, WTWiO oraz odbiorów EZT w wysokości 140.000 zł²⁵. Zarząd Województwa Świętokrzyskiego uchwałą 2786/14 z dnia 18 czerwca 2014 r. wprowadził do planu zamówień publicznych na rok 2014 zadanie pn. Świadczenie usług doradztwa, w zakresie odbiorów technicznych EZT. W uzasadnieniu uchwały wskazano m.in., że istotnym argumentem za wprowadzeniem zadania do planu zamówień publicznych jest również przeprowadzone na potrzeby zakupu EZT studium wykonalności, w którym dokonane obliczenia finansowe zakładają wydatek na firmę dokonującą usług odbioru pojazdów szynowych. (Dowód: akta kontroli str. 769-774, 791-793)

Kierownik Projektu POLiŚ 21 lipca 2014 r. złożył wniosek o wszczęcie postępowania o udzielenie zamówienia na świadczenie usług doradztwa w zakresie odbiorów EZT. Wartość zamówienia oszacowano na podstawie oferty złożonej przez Przewozy Regionalne oraz informacji uzyskanej z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego z otwarcia ofert w zbliżonym merytorycznie postępowaniu. Marszałek 24 lipca 2014 r. powołał sześciuosobową komisję przetargową dla realizacji ww. zamówienia. W skład komisji wchodził następujący pracownicy Urzędu: kierownik projektu POLiŚ, kierownik i dwóch pracowników Oddziału Przewozów Kolejowych oraz Kierownik i pracownik Oddziału Zamówień Publicznych.

W dniu 6 sierpnia 2014 r. postępowanie przetargowe zostało unieważnione, ponieważ w wyznaczonym terminie nie złożono żadnej oferty. W drugim przetargu ogłoszonym 6 sierpnia 2014 r. wpłynęła jedna oferta, złożona przez Przewozy Regionalne. W dniu 28 sierpnia 2014 r. Urząd zawarł z Przewozami Regionalnymi umowę DOA.III.273.80.2014 na świadczenie usługi doradztwa w zakresie odbiorów elektrycznych zespołów trakcyjnych. Zgodnie z umową Przewozy Regionalne zobowiązane były m.in:

- zweryfikować i zaopiniować WTWiO oraz Dokumentację Techniczno-Ruchową (DTR) oraz Dokumentację Systemu Utrzymania (DSU);
- przeprowadzić kontrole zgodności rzeczywistych parametrów, cech konstrukcyjnych, technologicznych, eksploatacyjnych, oznakowania i wyposażenia w zakresie zgodności z parametrami, cechami i oznaczeniami określonymi w umowie dostawy EZT i opisie przedmiotu zamówienia stanowiącym załącznik do umowy na dostawę EZT oraz z obowiązującymi przepisami prawa;

²⁵ Odbiór EZT 6 szt. po 15.000 zł i weryfikacja dokumentacji 50.000 zł.

- uczestniczyć w kontroli procesu produkcji EZT w terminach wskazanych przez Zamawiającego;
- sprawdzić poprawność instalacji, użytych komponentów oraz działania systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej zgodnie z zapisami zawartymi w załączniku nr 6 do umowy na dostawę EZT przy uwzględnieniu odpowiedzi na pytania zadane w trakcie postępowania przetargowego na dostawę EZT;
- dokonać odbioru technicznego oraz podpisać protokół odbioru technicznego w imieniu Zamawiającego dla każdego z sześciu EZT, w terminach i na warunkach określonych w umowie na dostawę EZT; przez odbiór techniczny rozumie się odbiór gotowego EZT w siedzibie NEWAG S.A., po dokonaniu niezbędnych badań i prób (obejmujących uczestnictwo w jeździe próbnej oraz potwierdzających wszystkie parametry techniczne EZT określone w umowie dostawy EZT);
- dokonać odbioru technicznego oraz podpisać protokół odbioru końcowego w imieniu Zamawiającego dla każdego z sześciu EZT, w terminach i na warunkach określonych w umowie dostawy EZT; przez odbiór końcowy rozumie się odbiór gotowego EZT w miejscu jego dostawy.

Z przedmiotu umowy wyłączony został odbiór monitorów i notebooków przeznaczonych do obsługi systemów przez zamawiającego, o których mowa w punkcie 103 SOPZ. Za wykonanie przedmiotu umowy Przewozom Regionalnym przysługiwało wynagrodzenie w wysokości 140.035,50 zł, płatne po 50% po dokonaniu odbioru końcowego pierwszych trzech sztuk EZT i po dokonaniu odbioru końcowego kolejnych trzech EZT. (Dowód: akta kontroli str. 865-889)

2.5. Odbiory techniczne i końcowe EZT

Zgodnie z § 3 ust. 12 umowy na dostawę EZT, każdy EZT podlega odbiorowi technicznemu nie później niż 10 dni przed odbiorem końcowym. Odbiór techniczny musi być zgłoszony przez wykonawcę w takim terminie by zgłoszone ewentualne uwagi przez zamawiającego co do wykonania pojazdu nie powodowały zmiany ostatecznego terminu dostawy pojazdu. O gotowości dokonania odbioru technicznego Wykonawca zawiadomi właściwego Zamawiającego na siedem dni przed jego terminem (§ 3 ust. 13). Celem odbioru technicznego jest sprawdzenie, czy wyprodukowany EZT zgodny jest z wymogami zawartymi w SOPZ i SIWZ (§ 3 ust. 14). Wzór protokołu odbioru technicznego stanowił załącznik nr 4 do umowy, a odbioru końcowego załącznik nr 1. Wykonawca miał obowiązek przekazać dokumentację techniczną, której zawartość została szczegółowo opisana w załączniku nr 5 do umowy. DSU i WTWiO, po zaopiniowaniu przez Zamawiających, zostało przekazane przez NEWAG S.A. w dniu 30 lipca 2014 r., co było zgodne z załącznikiem nr 5 do umowy *Zawartość Dokumentacji Technicznej*, która miała być dostarczona na miesiąc przed planowaną dostawą pierwszego EZT dla każdego Zamawiającego. Jednak Urząd zwrócił Wykonawcy DSU z uwagi na błędną treść zapisów. Przewozy Regionalne w ramach realizacji umowy na świadczenie usług doradztwa w zakresie odbiorów technicznych zaopiniował DSU i WTWiO 10 września 2014 r. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych Zamawiający nie zatwierdzili WTWiO. Natomiast DSU, zaktualizowane przez NEWAG S.A., Urząd przekazał w dniu 17 listopada do Przewozów Regionalnych, celem złożenia do zatwierdzenia przez Urząd Transportu Kolejowego. (Dowód: akta kontroli str. 188-288, 1775-1799)

W dniu 11 sierpnia 2014 r. NEWAG S.A., na podstawie § 3 pkt 13 umowy na dostawę EZT, zgłosił gotowość do odbiorów technicznych na dzień 21 sierpnia 2014 r. W odpowiedzi na powyższe pismo Urząd wskazał m.in., że w dniu 14 sierpnia 2014 r. pracownicy Urzędu podczas kontroli stwierdzili brak foteli zarówno w montażu jak i magazynach NEWAG S.A., wezwali do usunięcia usterek stwierdzonych dwa miesiące wcześniej, zamontowania serwera centralnego spełniającego wymogi określone w SIWZ oraz dostarczenia wymaganych podczas odbiorów dokumentów²⁶, określonych w § 3 pkt 15 cytowanej umowy. Jednocześnie Urząd poinformował, że wskaże osoby uprawnione do odbioru EZT w terminie do 20 sierpnia 2014 r. i w tym dniu wskazał do wykonania odbiorów technicznych z Urzędu kierownika Oddziału Przewozów Kolejowych i dyrektora Departamentu

²⁶ M.in. świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.

Infrastruktury oraz Z.D. (doradcę technicznego) zatrudnionego w Przewozach Regionalnych.

W dniu 25 sierpnia 2014 r. NEWAG S.A. dostarczył dokumenty, wymagane zgodnie z § 3 pkt 15 umowy na dostawę EZT, przy zgłoszeniu gotowości do odbiorów technicznych EZT, jednak dostarczona decyzja DZTI-WP.811.53.2014.8.PR Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz załączone do decyzji zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych zawierały błędy. Prawidłowe dokumenty NEWAG S.A. przesłał dopiero 15 września 2014 r. Pomimo występujących błędów w wymaganych dokumentach pracownicy Przewozów Regionalnych przeprowadzili odbiory techniczne w imieniu Urzędu w dniu 29 sierpnia 2014 r. Pracownicy Przewozów Regionalnych podpisali protokoły odbiorów technicznych pojazdów 36WEa-005, 36WEa-006, 36WEa-007, stwierdzając, że dostarczone pojazdy zostały wykonane zgodnie z SOPZ i WTWiO, były kompletne, sprawne, zostały należycie wykonane i były zdolne do użycia zgodnie z przeznaczeniem. Natomiast w załącznikach do ww. protokołów (sporządzonych podczas odbiorów technicznych), w których znajdowały się odpowiedzi dotyczące spełnienia kryteriów z SOPZ wskazali, że:

- widoczność współpracy pantografu z siecią w porze nocnej była słaba, a zgodnie z SOPZ miała być zapewniona wysoka jakość obrazu;
- maszynista nie miał możliwości zdalnego sterowania temperaturą w drugiej kabinie;
- brak było możliwości zweryfikowania działania systemu zliczania pasażerów i pomiaru punktualności na serwerach znajdujących się w siedzibie zamawiającego;
- podczas testów na pokładzie zauważone zostały pogłosy i trzaski dochodzące z systemu rozgłoszeniowego podczas podawania komunikatów. (Dowód: akta kontroli str. 929-1125)

Protokoły odbiorów technicznych EZT zostały podpisane z datą 29 sierpnia 2014 r., pomimo że podpisujący je czterej pracownicy Przewozów Regionalnych zeznali, że odbiory techniczne przeprowadzane były w NEWAGU S.A. w dniach 29 sierpnia do 1 września 2014 r. Podczas odbiorów technicznych nie odbywały się jazdy testowe, a parametry dotyczące jazdy zostały potwierdzone w oparciu o dane homologacyjne, dane z rejestratora danych oraz dokumentację techniczną. Spełnienie poniższych parametrów zostało potwierdzone na podstawie dokumentacji technicznej, bez przeprowadzania badań:

- temperatura pracy układu wytwarzania sprężonego powietrza;
- klasa jakości powietrza;
- przepuszczalność światła przez szyby przyciemniane w kabinie maszynisty i przedziałach pasażerskich;
- prędkość obrotowa silnika i powietrza oraz głośność suszarki;
- pojemność zbiornika wody;
- średni bezawaryjny czas pracy kamery;
- żywotność monitorów;
- czas pracy akumulatorów w trybie awaryjnym.

Powyższe potwierdzono również w *listach kontrolnych weryfikacji parametrów technicznych EZT 36WEa-005, EZT 36WEa-006, EZT 36WEa-007*, których odbiory techniczne zostały dokonane w dniu 29 sierpnia 2014 r.

Przesłuchani w charakterze świadków, pracownicy Przewozów Regionalnych dokonujący odbiorów technicznych zeznali m.in., że posiadali SOPZ, natomiast nie posiadali odpowiedzi na pytania zadawane przez uczestników postępowania w sprawie udzielenia zamówienia na EZT oraz wyjaśnień do SIWZ (Dowód: akta kontroli str. 1135-1283, 1479-1481, 1747-1772) Obecna podczas odbiorów technicznych Kierownik Oddziału Przewozów Kolejowych Urzędu wraz z Kierownikiem Projektu z NEWAG S.A. sporządziły notatkę służbową, w której wskazały na następujące nieprawidłowości występujące w EZT:

- kolorystyka siedzeń niezgodna z protokołem uzgodnień;
- przy niektórych fotelach niedokładnie osadzona tapicerka;
- wadliwy mechanizm rozkładania niektórych foteli;
- pęknięta obudowa przy monitorze;
- tablica LCD posiadająca nieczystości stałe w obudowie;

- na kilku oknach deformacja folii antygrafiti;
- kilka uszczeltek okiennych naderwanych;
- zabrudzenia niektórych siedzeń (smar, farba);
- maszynista nie miał możliwości zdalnego sterowania temperaturą w drugiej kabinie;
- trwające prace wykończeniowe w pojazdach.

Wykonawca zadeklarował, że usterki nie mają wpływu na bezpieczną i sprawną eksploatację pojazdów i zobowiązał się usunąć usterki do 30 sierpnia 2014 r. (z wyłączeniem kolorystyki siedzeń). (Dowód: akta kontroli str. 1126-1127)

Wykonawca, pomimo wykazanych wyżej usterek, nienadania pojazdom europejskich numerów pojazdów (EVN) oraz braku ekspertyzy dotyczącej pamięci RAM²⁷ zainstalowanej w dostarczonym serwerze, od podpisania protokołów technicznych wzywał Urząd do dokonania odbioru końcowego. Urząd, w dniu 10 września 2014 r. doprowadził do spotkania przedstawicieli Urzędu, Przewozów Regionalnych i NEWAG S.A., na którym zostały omówione stwierdzone podczas odbiorów nieprawidłowości oraz wątpliwości m.in. dotyczące systemu zliczania pasażerów, informacji pasażerskiej, rozmieszczenia półek bagażowych, widzialności pantografu nocą, integracji systemów ogrzewania i klimatyzacji oraz braku numeru EVN. Przedstawiciele NEWAG S.A. m.in. zobowiązali się do zamontowania dodatkowych półek bagażowych oraz na koszt Urzędu oświetlenia pantografu. (Dowód: akta kontroli str. 1129-1134, 1295-1315)

Odbiory końcowe zostały dokonane w dniu 24 września 2014 r. W protokołach końcowych zapisano, że EZT zostały wykonane zgodnie z wymaganiami Zamawiającego, obowiązującymi przepisami i normami. Ponadto pojazdy są kompletne, sprawne, zdolne do użycia zgodnie z przeznaczeniem, dla którego zostały zamówione, a Urząd i Przewozy Regionalne przyjmują je bez zastrzeżeń. Powyższe dokumenty zostały podpisane, pomimo nieodebrania serwera i braku możliwości sprawdzenia działania systemów przesyłających dane z pojazdów na serwer. Korespondencja dotycząca działania systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej prowadzona była do zakończenia czynności kontrolnych. (Dowód: akta kontroli str. 1286-1294, 1435-1438, 1766-1772, 1820-1827)

2.6. Odbiór sprzętu komputerowego i oprogramowania

Zgodnie z pkt 95 ppkt 14 SOPZ oprogramowanie do analizy danych powinno być w języku polskim i zainstalowane u Zamawiających nie później niż w terminie trzech miesięcy przed odbiorem pierwszego pojazdu z dostawy. Natomiast zgodnie z pkt 103 SOPZ w terminie pięciu miesięcy przed dostawą pierwszego pojazdu, Wykonawca powinien dostarczyć Zamawiającemu (województwu świętokrzyskiemu) sprzęt komputerowy do obsługi systemów AZP, ACJ, informacji pasażerskiej.

W dniach 31 marca i 7 kwietnia 2014 r. firma ENTE dostarczyła do Urzędu sprzęt komputerowy i oprogramowanie. Protokoły odbioru ze strony Urzędu podpisała Izabella Liwanowska sekretarz projektu POLiŚ, pomimo że w projekcie uczestniczył Andrzej Michałowski główny specjalista w Oddziale Obsługi Informatycznej Urzędu, do którego zadań w ramach projektu POLiŚ należał m.in. nadzór nad zgodnością otrzymanego sprzętu teleinformatycznego oraz multimedialnego z SOPZ. (Dowód: akta kontroli str. 261, 265, 383, 660-669, 672-673)

Izabella Liwanowska wyjaśniła, że *podpisane przeze mnie protokoły nie świadczą o potwierdzeniu zgodności dostarczonego sprzętu z zapisami SOPZ. Stanowią tylko potwierdzenie dla Wykonawcy, że sprzęt w określonym zestawieniu został przekazany do Urzędu. (...) Z chwilą dostarczenia sprzętu spełniającego wymagania opisane w specyfikacji zostanie podpisany protokół zdawczo-odbiorczy.* (Dowód: akta kontroli str. 740-741)

Dostarczony przez NEWAG S.A. sprzęt komputerowy posiadał następujące niezgodności z SOPZ:

- wielkość monitorów LED – przekątna 55" (wg SOPZ – 52");
- serwer – pamięć RAM dostarczona z parametrem CL11 (wg SOPZ – CL9), brak VLP (very low profil), napęd DVD+/-RW – prędkość zapisu 8x (wg SOPZ – 16x);
- brak oprogramowania do archiwizacji danych na streamera;

²⁷ Z ang. Random Access Memory – pamięć o dostępie swobodnym

- notebooki – jeden dysk 256GB (dodatkowo brak dysku 500GB), karta graficzna z magistralą 128 bit (wg SOPZ – 256 bit), bateria standardowa (wg SOPZ – bateria o podwyższonej wydajności, brak możliwości sprawdzenia czytnika kart pamięci);
- mysz bezprzewodowa – optyczna (wg SOPZ – laserowa). (Dowód: akta kontroli str. 674-675)

NEWAG S.A. wskazał, że dostarczył sprzęt o wyższych parametrach niż określone w SOPZ, a w przypadku DVD i dysków zobowiązał się do dostarczenia zgodnych z SOPZ. Po dalszej korespondencji NEWAG S.A. wymienił karty graficzne. Urząd uznał, że kompletny sprzęt komputerowy został dostarczony w dniu 4 lipca 2014 r., tj. w dniu wymiany ostatniej karty graficznej.

Po zasięgnięciu opinii Politechniki Śląskiej, Urząd zaakceptował proponowane przez NEWAG S.A. pamięci typu LP. (Dowód: akta kontroli str. 676-707, 794-802, 1428-1438, 1828-1831)

W dniu 1 kwietnia 2014 r. Wykonawca dostarczył do Urzędu instrukcje obsługi systemu informacji pasażerskiej, jednocześnie wskazał, że aplikacja jest zainstalowana na serwerze odbiorcy końcowego, a jej funkcjonalność przewyższa funkcjonalność obecnie posiadanej przez Urząd. (Dowód: akta kontroli str. 708-733)

2.7. Rozliczenia z tytułu realizacji umowy dostawy EZT i umowy za świadczenie usługi doradztwa technicznego

W dniu 25 września 2014 r. NEWAG S.A. wystawił trzy faktury oddzielnie za każdy pojazd na kwotę 14.753.850 zł, płatne w terminie 30 dni od daty otrzymania faktury. Urząd w dniu 20 października 2014 r. poinformował NEWAG S.A. o naliczeniu kar umownych w wysokości 1.490.138, 85 zł, w tym z tytułu opóźnienia w dostarczeniu trzech EZT w wysokości 1.106.538,75 zł oraz opóźnienia w dostarczeniu monitorów, komputerów i serwerów w kwocie 383.600,10 zł. Protokoły odbioru końcowego potwierdzające odbiór trzech EZT zostały podpisane 24 września 2014 r., a zgodnie z umową na dostawę EZT, pojazdy powinny zostać dostarczone pomiędzy 25 a 30 sierpnia 2014 r. Zgodnie z § 4 ust. 1 pkt 1 umowy na dostawę EZT Urząd naliczył karę umowną w wysokości 0,1% ceny brutto za każdy dzień opóźnienia w dostarczeniu EZT, tj. za 25 dni. Sprzęt komputerowy zgodnie z punktem 103 SOPZ powinien zostać dostarczony na pięć miesięcy przed dostawą pierwszego EZT, tj. 24 kwietnia 2014 r. NEWAG S.A. dostarczył sprzęt w powyższym terminie, jednak w dostarczonych notebookach były zamontowane karty graficzne, niezgodne ze specyfikacją. Ostatnia karta graficzna została wymieniona w dniu 4 lipca 2014 r. i Urząd uznał tą datę za dostarczenie kompletnego sprzętu komputerowego. Z tytułu dostarczenia sprzętu komputerowego po terminie Urząd naliczył karę umowną, zgodnie z § 4 ust. 1 pkt 8 umowy na dostawę EZT w wysokości 0,04% ceny brutto EZT za każdy dzień opóźnienia. (Dowód: akta kontroli str. 1316-1332, 1812-1818)

NEWAG S.A. poinformował Urząd, że jego zdaniem brak jest podstaw do naliczania kar umownych, jednak w ramach polubownego załatwienia sporu zgadza się zapłacić 370.000 zł, tytułem zaspokojenia wszelkich roszczeń związanych z wykonaniem przedmiotu umowy. Urząd odrzucił powyższe rozwiązanie, a NEWAG S.A. w dniu 7 listopada 2014 r. wezwał Urząd do niezwłocznej zapłaty niezapłaconych należności, grożąc jednocześnie wejściem na drogę sądową. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych spór ten nie został rozstrzygnięty. (Dowód: akta kontroli str. 1333-1385)

Przewozy Regionalne 7 listopada 2014 r. wystawiły fakturę za świadczenie usługi doradztwa technicznego na kwotę 70.017,75 zł. Do dnia 8 grudnia 2014 r. Urząd nie dokonał płatności z powyższego tytułu. Dowód: akta kontroli str. 1724-1727)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Urząd dopuścił do nierzetelnego dokonania odbiorów technicznych i końcowych trzech EZT. Mogło to wynikać z faktu niezapewnienia sobie wpływu na przebieg czynności odbiorczych oraz ocenę spełnienia kryteriów określonych w SOPZ, gdyż w odbiorach nie uczestniczyli przedstawiciele Urzędu. W § 1 ust. 4 umowy na świadczenie usługi doradztwa w zakresie odbiorów EZT Urząd zastrzegł sobie prawo obecności własnych przedstawicieli podczas odbiorów. Podczas odbiorów trzech EZT pracownicy

Przewozów Regionalnych poświadczili prawidłowe wykonanie zamówienia, pomimo że:

- zainstalowane w pojazdach gniazda elektryczne nie spełniały obowiązujących norm PN-EN 50153 oraz CEI 60884-2-5, w zakresie zabezpieczenia przed bezpośrednim dostępem do styków napięciowych (w załącznikach do protokołów odbiorów technicznych EZT pracownicy Przewozów Regionalnych wskazali w uwagach, że brak było zabezpieczenia przed bezpośrednim dostępem do styków napięciowych). Zgodnie z kartą UIC 550 wyd. 11, kwiecień 2005 r. *gniazda wtykowe dostępne dla pasażerów i znajdujące się pod napięciem służbowym powinny być wyposażone w układ okultacji z zanikiem (zabezpieczenie dzieci) wg normy CEI 60884-2-5. Natomiast zgodnie z normą PN-EN 50153 z lutego 2004 r. gniazda usytuowane w przedziałach pasażerskich i zarezerwowane dla celów obsługowych powinny być chronione przez zewnętrzną kłapkę lub przesłonę wewnętrzną w gnieździe wtyczkowym. Wyżej przytoczone normy są ze sobą zgodne. Pomimo niespełniania norm przez gniazda elektryczne, przedstawiciel producenta oraz pracownicy Przewozów Regionalnych w protokole odbioru końcowego stwierdzili, że EZT został wykonany zgodnie z wymaganiami Zamawiającego, obowiązującymi przepisami i normami;*
- odbiorów technicznych i końcowych pojazdów dokonali przed dostosowaniem przesyłu danych do potrzeb programu In-Line Web, co było niezgodne z SIWZ. Przeprowadzone przez kontrolującego w dniu 8 października 2014 r., tj. 40 dni po odbiorze technicznym oględziny, wykazały że EZT nie są widoczne w programie In Line Web, który służył m.in. do określenia położenia i punktualności pojazdów oraz zliczania pasażerów. W dniu 3 grudnia 2014 r. dane z pojazdów były widoczne w programie In Line Web, jednak zawierały błędy. W danych przesłanych z pojazdu 36WEa-007 dotyczących trasy Kielce – Kraków Główny przejechanej w dniu 2 grudnia 2014 r., pominięte zostały wszelkie dane dla dwóch stacji z rozkładu jazdy, tj. Wolica i Kamienica. Dla pojazdu 36WEa-006 dane dotyczące przebytych tras i przewiezionych pasażerów w dniu 13 listopada 2014 r., wykazanych w programach Awia Vehicle Explorer i In Line Web, różniły się, ponieważ w programie Awia ww. pojazd w czasie od godziny 15:45:24 do godziny 17:50:56 poruszał się na trasie Kielce-Ostrowiec Świętokrzyski, natomiast według danych z programu In Line Web pojazd zakończył jazdę o godzinie 12:12:00 w Skarżysku-Kamiennej. W dniu 26 kwietnia 2013 r., w trakcie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę EZT Urząd udzielił odpowiedzi na pytanie dotyczące systemu (pkt 96 SOPZ), w której wskazał, że nie dopuszcza odbioru pojazdów bez funkcjonującego systemu. Odbiory techniczne pojazdów zostały dokonane w dniu 29 sierpnia 2014 r., a odbiory końcowe w dniu 24 września 2014 r., pomimo że ostateczny odbiór serwera, na którym miał być zainstalowany system nastąpił 26 września 2014 r. Przewozy Regionalne, które dokonywały odbiorów technicznych i końcowych w imieniu Urzędu poinformowały, że serwer centralny nie był uruchomiony do dnia odbiorów;
- różnice temperatury powietrza pomiędzy poszczególnymi otworami wentylacyjnymi, przepuszczalność promieni słonecznych przez szyby, zakres temperatury pracy pojazdów potwierdzili na podstawie dokumentacji technicznej, protokołów sporządzonych przez komisarzy odbiorczych i danych z homologacji pojazdów, a nie w wyniku fizycznego sprawdzenia wymaganych parametrów;
- sporządzili załączniki do protokołów odbiorów technicznych EZT bez wskazania wymaganych umową dowodów, potwierdzających spełnienie wymagań określonych w SOPZ. Dopiero w dniu 17 października 2014 r., tj. po 49 dniach od daty odbiorów technicznych i 23 dniach od dokonania odbiorów końcowych, Urząd otrzymał uzupełnione załączniki do protokołów odbioru technicznego. (Dowód: akta kontroli str. 152, 1443-1455, 1456-1481)

Jan Maćkowiak wyjaśnił m.in., że *ocena należytego wykonania umowy przez firmę doradczą jest przedwczesna, ponieważ umowa jest w trakcie realizacji.* (Dowód: akta kontroli str. 1866)

Izabella Liwanowska natomiast wyjaśniła m.in., że na najbliższym spotkaniu z NEWAG S.A. zostanie podniesiony temat wymiany zainstalowanych w odebranych pojazdach gniazd elektrycznych oraz montaż gniazd zgodnych z przepisami w kolejnych EZT. (Dowód: akta kontroli str. 1857)

2. Urząd w dniu 26 września 2014 r. dokonał odbioru siedmiu monitorów LED 55", serwera typu RACK oraz siedmiu notebooków (tj. sprzętu określonego w punkcie 103 SOPZ), które nie spełniały wymogów określonych w umowie na dostawę EZT. Zmiana parametrów dostarczonego sprzętu została uzgodniona pomiędzy stronami i objęta przygotowanym projektem aneksu nr 2 do umowy, który jednak nie został podpisany przed dokonaniem odbioru. Zgodnie z art. 139 ust. 2 pzp umowa w sprawie zamówienia publicznego (a tym samym jej zmiany) wymaga formy pisemnej.. (Dowód: akta kontroli str. 228-275, 881-1125, 1135-1294, , 1435-1438, 1443-1455, 1697-1700, 1708-1713, 1747-1772, 1849-1850)

Izabella Liwanowska wyjaśniła m.in., że aneks nr 2 został sporządzony w celu uporządkowania zapisów umownych i zobrazowania stanu faktycznego dostarczonego sprzętu, przewyższającego określone w SIWZ parametry minimalne. (Dowód: akta kontroli str. 1857-1858)

Uwagi dotyczące badanej działalności

Zdaniem NIK Urząd zbyt późno wszczął postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na świadczenie usługi doradztwa w zakresie odbiorów EZT i w konsekwencji zawarł umowę na świadczenie usługi doradztwa w zakresie odbiorów EZT dopiero w dniu 28 sierpnia 2014 r., tj. na dzień przed dokonaniem odbiorów technicznych. Urząd nie miał obowiązku zlecenia usługi doradztwa firmie zewnętrznej, skoro jednak dostrzegł konieczność zlecenia ww. usługi, to nie było żadnych przeszkód do wcześniejszego przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia na usługi doradztwa. Odbiory techniczne trzech EZT przeprowadzone zostały 29 sierpnia 2014 r., tj. dzień po podpisaniu umowy z Przewozami Regionalnymi. Gdyby NEWAG S.A. zrealizował dostawę EZT w przewidzianym umową terminie, to odbiór techniczny mógłby zostać dokonany w dniu 15 sierpnia 2014 r., tj. przed podpisaniem ww. umowy. (Dowód: akta kontroli str. 602-603, 769-774, 791-793, 865-889, 946, 1852)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²⁸, wnioskuje o:

1. Wygzekwowanie od Wykonawcy pełnej funkcjonalności systemów zliczania pasażerów, pomiaru punktualności pojazdów oraz rzetelnej prezentacji danych w programie In Line Web, a ponadto zamontowania w EZT gniazd elektrycznych zgodnych z obowiązującymi normami (karta UIC 550 wyd. 11, kwiecień 2005 r. oraz norma PN-EN 50153, luty 2004).
2. Zapewnienie rzetelnego odbioru pozostałych EZT, w tym poprzez wykorzystanie uprawnień do udziału w czynnościach odbiorczych przedstawicieli Urzędu, wynikającego z umowy zawartej z Przewozami Regionalnym.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Kielcach.

²⁸ Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwagi i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Kielce, dnia stycznia 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Kielcach

Dyrektor
Grzegorz Walendzik

.....
podpis

Piotr Fatalski
główny specjalista kontroli państwowej

.....
Podpis