



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.004.04.2015

P/15/032

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

**Tekst ostateczny wystąpienia pokontrolnego z dnia 25 września 2015 r.
ujednolicony na podstawie Uchwały Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej
Najwyższej Izby Kontroli z dnia 26 listopada 2015 r. Nr KPK-KPO.443.218.2015**

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/032 – Realizacja Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontroler	1. Witold Olczyk, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 94442 z dnia 11.05.2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1 - 2)
Jednostka kontrolowana	Centrum Unijnych Projektów Transportowych ¹ (CUPT ²)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Paweł Szaciłło, Dyrektor ³ (dowód: akta kontroli str. 3 - 4)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie⁴ działalność kontrolowanej jednostki w zakresie zadań wykonywanych przy realizacji projektów objętych Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych (dalej WPIK) w latach 2011 – 2015 (I połowa).

CUPT zgodnie z obowiązującymi przepisami, prowadził działania w zakresie nadzoru i monitorowania procesu przygotowania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PKP PLK S.A., beneficjent), projektów inwestycyjnych objętych WPIK, szczególnie w obszarze prawidłowego sporządzania dokumentacji wymaganej dla otrzymania dofinansowania przy ich realizacji ze środków przewidzianych Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko⁵ (dalej POIiŚ). CUPT prawidłowo i skutecznie weryfikował Wnioski o Płatność⁶ (dalej WoP) oraz przeprowadzał u beneficjenta kontrole prawidłowości realizacji inwestycji objętych WPIK. W okresie objętym kontrolą średni czas od wpłynięcia Wniosku o Dofinansowanie (dalej WoD) do zawarcia Umowy o Dofinansowanie (dalej UoD) został skrócony z ok. 10,5 miesiąca do 5 miesięcy, a czas weryfikacji WoP skrócono z 83 dni do 59 dni.

¹ Państwowa jednostka budżetowa działająca na podstawie zarządzenia Nr 5 Ministra Transportu z dnia 29 marca 2007 r. w sprawie utworzenia państwowej jednostki budżetowej Centrum Unijnych Projektów Transportowych (Dz. Urz. MT Nr 3, poz. 8 z późn. zm).

² Nazywany w treści również: Instytucja Pośrednicząca II, IPiI, Instytucja Wdrażająca.

³ Do 02.04.2012 r. Dyrektorem CUPT była Pani Anna Siejda, a od 03.04.2012 r. funkcję tę pełni Pan Paweł Szaciłło.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

⁵ Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013”, przyjęty przez Komisję Europejską (KE), 7 grudnia 2007 r. oraz przez Radę Ministrów uchwałą 2/2008 z dnia 3 stycznia 2008 r. w sprawie przyjęcia Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

⁶ Zgodnie z przepisami wydanymi przez Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 24 września 2007 r. „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 – Wytyczne w zakresie trybu dokonywania płatności i rozliczeń” nr MRR/HI/15(1)09/2007.

CUPT prawidłowo realizował zadania ujęte w Porozumieniu z dnia 8 stycznia 2014 r.⁷ w sprawie systemu realizacji Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” i procedury zawarte w Instrukcji Wykonawczej⁸ (dalej IW) oraz skutecznie weryfikował i nadzorował realizację kosztów kwalifikowanych inwestycji refundowanych beneficjentowi. Zgodne z procedurami było również prowadzenie sprawozdawczości na rzecz instytucji nadrzędnych, w szczególności poprzez dochowanie formy i terminów przewidzianych w tych procedurach.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Zawieranie umów i pre-umów o dofinansowanie projektów i ich realizacja w zakresie płatności

Opis stanu faktycznego

CUPT w ramach POIiŚ, do dnia 18 czerwca 2015 roku podpisał z beneficjentami 370 UoD o łącznej wartości wydatków kwalifikowalnych 108.188,76 mln. zł, w tym 59 UoD⁹ w ramach WPIK na kwotę 16.797,81 mln. zł. W ramach dofinansowania z POIiŚ, do dnia 1 czerwca 2015 r. wypłacono dla PKP PLK S.A. kwotę 9.867,18 mln. zł., co stanowiło 58,7% kwoty przewidzianej w UoD.

Podczas realizacji inwestycji ich wartość była wielokrotnie korygowana w aneksach do zawartych UoD, co powodowało zmiany kwot dofinansowania projektów. Przyczyną zmian wartości projektów były w szczególności:

- przewidywane w umowach kwoty warunkowe (rezerwy, które dla większości projektów kolejowych, wynosiły standardowo 10% wartości), które nie w każdym przypadku zostały w całości wykorzystane, a powstałe w ten sposób środki finansowe uwalniane były przy zawieraniu aneksów;
- oszczędności wynikające z postępowań przetargowych (kontrakty z wykonawcami zawierane były na kwoty niższe niż oszacowane przez zamawiającego wartości robót);
- akceptacja Wniosku o Dofinansowanie (dalej WoD) przed rozstrzygnięciem przetargów i podpisaniem kompletu umów na wykonanie kontraktów.

Znaczące redukcje wartości projektów¹⁰, nie spowodowały ograniczenia zakresu rzeczowego inwestycji, poza przypadkami w których projekty były dzielone lub fazowane.

(dowód: akta kontroli str. 95 – 103, 370 – 372, 401, 407 - 408, 515, 650 – 651, 665, 697 – 1395, 1416 - 1417)

W CUPT funkcjonował Lokalny System Informatyczny (dalej: LSI CUPT, System), w którym zarejestrowane były wszystkie UoD i przypisane do nich dokumenty. Jednym z modułów Systemu był moduł do obsługi projektów w ramach priorytetu VII – Transport przyjazny Środowisku, Działanie 7.1 – Rozwój transportu kolejowego, w ramach którego było realizowane dofinansowywanie projektów objętych Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych (WPIK).

⁷ Poprzednie Porozumienie zostało podpisane pomiędzy MTBIGM a CUPT 6 listopada 2007 r. i obowiązywało do czasu podpisania niniejszego Porozumienia.

⁸ Wewnętrzne zasady postępowania odpowiednich komórek organizacyjnych w jednostkach zaangażowanych we wdrażanie POIiŚ. Zakres informacji koniecznych do opisu w instrukcji wykonawczej określa Instytucja Zarządzająca.

⁹ Jedna UoD została rozwiązana na wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

¹⁰ Np. UoD nr 7109 o 34,75%, tj. o kwotę 824,12 mln. zł, nr 7113 o 34,4%, tj. o kwotę 762,43 mln. zł, nr 7101 o 30 % tj. o kwotę 542,86 mln. zł, nr 7116 o 11%, tj. o kwotę 510,19 mln. zł.

Stopień wykorzystania alokacji środków w ramach działania 7.1, według stanu na dzień 26 maja 2015 r., wyniósł 98%. Proces monitorowania możliwości wykorzystania dostępnej alokacji i ewentualnego informowania IP/IZ¹¹ o zagrożeniu absorpcji środków był prowadzony w CUPT na bieżąco. W okresie objętym kontrolą CUPT nie zgłaszał potrzeby przesunięcia środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (dalej EFRR) lub Funduszu Spójności (dalej FS), pomiędzy działaniami lub priorytetami POIiŚ.

(dowód: akta kontroli str. 90 – 92, 262 – 294, 306 – 307, 367, 369, 374, 670 – 688)

Działania monitorujące realizację projektów, (w tym: część sprawozdawcza do WoP, wyniki przeprowadzonych kontroli), prowadzone przez CUPT, wskazywały, że według stanu na czerwiec 2015 r., do końca 2015 roku realne było zakończenie 41 projektów (70%), na które zawarto UoD¹², tj w okresie kwalifikowalności wydatków w perspektywie 2007 – 2013 r.

Według stanu na dzień 19 czerwca 2015 r. spośród wszystkich UoD zawartych z PKP PLK S.A., zakończono i rozliczono realizację projektów:

- nr. POIS.07.01.00-00-007/09 „Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Tłuszcz (Sadowne) – Prace przygotowawcze”;
- nr POIS.07.01.00-00-006/09 „Modernizacja linii kolejowej E 20/CE 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II – Prace przygotowawcze”;
- nr POIS.07.01.00-00-005/09 „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków – Prace przygotowawcze”;
- nr POIS.07.01.00-00-019/10 „Modernizacja linii kolejowej E 30 , etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna – Prace przygotowawcze”.

W ramach projektu nr POIS.07.01.00-00-011/09 „Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)”, PKP PLK S.A. złożyła wniosek o płatność końcową.

(dowód: akta kontroli str. 410 – 414, 515 – 529, 663 – 664)

Spośród 63 zadań ujętych w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2015 i objętych programem POIiŚ, dla 58 projektów, pomiędzy CUPT i PKP PLK S.A., zawarte zostały UoD. Ponadto zawarto jedną umowę na projekt z perspektywy 2004 – 2007 finansowany ówczesnie z FS, który za zgodą KE został uznany za duży projekt w infrastrukturę z możliwością dofinansowania ze środków POIiŚ („Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap II, odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego”).

CUPT skutecznie weryfikował koszty ponoszone przez beneficjenta, a po stwierdzeniu nieprawidłowości dokonywał korekt w trakcie realizowania kontroli projektów objętych WPIK (korekty procentowe lub kwotowe). Największe korekty zastosowano dla następujących projektów:

- POIS.07.01.00-00-011/09-00 „Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie” – łącznie 7 korekt dot. kontraktów i zawieranych umów, na kwotę 7,93 mln zł, głównie z przyczyny naruszania przepisów art. 67 ust 1

¹¹ IZ – Instytucja Zarządzająca – byłe Ministerstwo Rozwoju Regionalnego; IP – Instytucja Pośrednicząca – ministerstwo właściwe ds. transportu; IZ/IP – w związku z połączeniem Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i Ministerstwa Infrastruktury w drugiej połowie 2013 roku, obecne Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju pełni jednocześnie funkcje zarówno IZ jak i IP.

¹² Bez uwzględnienia umowy rozwiązanej na wniosek PKP PLK S.A.

pkt 5, 6 i art. 144 ustawy Prawo zamówień publicznych¹³ (dalej Pzp) oraz przepisów zawartych w Wytycznych w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach POIiŚ (dalej: Wytyczne ds. kwalifikowalności¹⁴) punkty 5.5.3 i 5.5.5;

- POIS.07.01.00-00-013/09-00 „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap III, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)” – łącznie dwie korekty dot. zawieranych umów, na kwotę 1,87 mln zł za naruszenie przepisów art. 67 ust. 1 pkt 5 Pzp i punkt 5.5.4 lit.B;
- POIS.07.01.00-00-016/10-00 „Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30 odcinek Kraków – Rzeszów, etap III” – łącznie 7 korekt dot. zawieranych umów na roboty i zakupu gruntów, na kwotę 30,35 mln zł, za naruszenie art. 67 ust. 1 pkt 6 i art. 144 ust. 1 Pzp oraz Wytycznych ds. kwalifikowalności w punktach 6.3, 6.4.2 sekcja 2 i 6.7;
- POIS.07.01.00-00-041/12-00 „Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice” – jedna korekta dot. umowy na wykonanie dokumentacji, na kwotę 0,33 mln zł za naruszenie przepisów art. 7 ust. 1 i art. 22 ust. 4 Pzp.

(dowód: akta kontroli str. 1395, 1413 - 1415)

Weryfikacja przeprowadzana przez CUPT we WoP, skutkowałą odrzuceniem części kwot zgłaszanych do refundacji, w związku z nieuznaniem ich za kwalifikowalne. W przypadku błędów, których nie można było naprawić, (w szczególności w toku przeprowadzonych postępowań przetargowych), decyzje o ograniczeniu refundacji były ostateczne. Błędy w dokumentacji powodowały warunkowe odrzucenia niektórych wydatków do czasu dokonania poprawek i uzupełnień wniosków, co w konsekwencji prowadziło do wydłużenia czasu refundowania środków.

Dla wybranych do kontroli 25 projektów, do czerwca 2015 roku, jako niekwalifikowalne uznano wydatki na kwotę 123,73 mln zł, które ostatecznie wyłączono z dofinansowania. Kwotę wydatków w wysokości 116,99 mln zł, CUPT uznał jako warunkowo niekwalifikowalne. Najwyższe wyłączenia dotyczyły następujących projektów:

- POIS.07.01.00-00-001/07-00 „Modernizacja linii kolejowej E 59 na Wrocław – Poznań, Etap II, odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego” – wyłączenia ostateczne na kwotę 4,72 mln zł i warunkowe na kwotę 5,26 mln zł;
- POIS.07.01.00-00-009/09-00 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65, na odcinku Warszawa – Gdynia, LCS Ciechanów” – wyłączenia ostateczne na kwotę 27,33 mln zł i warunkowe na kwotę 0,74 mln zł;
- POIS.07.01.00-00-016/10-00 „Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30 odcinek Kraków – Rzeszów, etap III” – wyłączenia ostateczne na kwotę 3,29 mln zł i warunkowe na kwotę 0,61 mln zł;
- POIS.07.01.00-00-020/10-00 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia” – wyłączenia ostateczne na kwotę 3,54 mln zł i warunkowe na kwotę 3,57 mln zł;
- POIS.07.01.00-00-021/11-00 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa Gdynia – obszar LCS Iława, LCS Malbork” –

¹³ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2013 r., poz. 907 ze zm.).

¹⁴ Zalecenia nr 15 i 16 dotyczące interpretacji wytycznych zatwierdzone przez Ministra Rozwoju Regionalnego 26 lipca 2011 r.

wyłaczenia ostateczne na kwotę 30,76 mln zł i warunkowe na kwotę 13,32 mln zł.

(dowód: akta kontroli str. 666 – 667, 1415)

Uwagi dotyczące badanej działalności

W okresie obowiązywania WPIK, czas od złożenia WoD do podpisania UoD wynosił od jednego miesiąca do nawet 53 miesięcy. Średni czas od wpłynięcia WoD do daty zawarcia UoD w latach 2009 – 2013, wyniósł około 10,5 miesiąca, a w latach 2014 – 2015 (I połowa), wyniósł 5 miesięcy.

Przyczyną długiego czasu od złożenia WoD do podpisania UoD były przypadki dokonywania weryfikacji, uzupełnień, korygowania dokumentacji zawartej we WoD, lub składania nowych wersji WoD. Popelniane przez wnioskodawców błędy, dotyczące najczęściej niespójności danych, analiz ekonomiczno-finansowych, analiz kosztów i korzyści, raportów studium wykonalności, dokumentów środowiskowych, wydłużały czas od złożenia pierwotnego WoD do podpisania UoD. Ww. błędy we wnioskach poprawiane były od kilku do nawet 24 razy¹⁵.

W przypadku 17 z 57 zawartych Pre-umów, WoD zostały złożone z opóźnieniem przekraczającym sześciomiesięczny termin określony w załączniku nr 3 do Pre-umowy.

W czterech przypadkach za zgodą IZ (według załącznika nr 2 do „Szczegółowego opisu priorytetów PO Infrastruktura i Środowisko” ORGANIZACJA SYSTEMU OCENY i WYBORU PROJEKTÓW w ramach PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO – dalej załącznik 2), nastąpiło przedłużenie oceny projektu przez CUPT:

- Nr projektu POIS.07.01.00-00-003/09 „Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych” – 578 dni wydłużenia; beneficjent składał 9 wersji WoD z powodu licznych błędów;
- POIS.07.01.00-00-012/09 „Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E 65 – Południe, odcinek Grodziski Maz. – Kraków/Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa - faza II” – na wniosek beneficjenta przerwano ocenę WoD w związku ze zmianą zakresu rzeczowego, co było konsekwencją decyzji o przesunięciu w czasie realizacji Kolei Dużych Prędkości – wniosek został złożony ponownie;
- POIS.07.01.00-00-025/11 „Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz – prace przygotowawcze” – według zespołu ekspertów WoD nie spełniał kryteriów merytorycznych – opóźnienie 66 dni;
- POIS.07.02.00-00-011/09 „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – Prace przygotowawcze” – opóźnienie 201 dni, a następnie ocena zawieszona w związku z podzieleniem projektu na część przygotowawczą i realizacyjną.

W pięciu innych przypadkach¹⁶ PKP PLK S.A. składała po kilka wersji WoD, w związku z błędami formalnymi. Były to wnioski z lat 2011 i 2012. Od 2013 roku nie

¹⁵ Projekt nr POIS.07.01.00-00-040/12 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego”.

¹⁶ POIS.07.02.00-00-003/09 „Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych” – 9 wersji; POIS.07.02.00-00-023/11 „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap I, odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna” – 4 wersje; POIS.07.02.00-00-026/11 „Studium wykonalności – dokumentacja przedprojektowa dla „Modernizacji linii kolejowej E 65/CE 65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa, stacje kolejowe: Czechowice Dziedzice, Zebrzydowice, Zwardoń” – 3 wersje; POIS.07.01.00-00-037/12-00

stwierdzono opóźnień w ocenie WoD, których powodem byłyby duże ilości błędów i konieczność kilkakrotnego składania wniosku poprawionego przez beneficjenta.

(dowód: akta kontroli str. 90 – 103, 370 – 372, 407 – 414, 516 – 517, 648 – 651, 697 – 698, 1409 – 1411)

W przypadku dziesięciu projektów¹⁷ okres ich oceny wyniósł od 7 do 15 miesięcy, co istotnie przekraczało terminy określone w załączniku nr 2 do Wytycznych realizacji ocen projektów w ramach POIiŚ. Wydłużenie czasu oceny WoD wynikało z błędów beneficjenta w przedłożonej dokumentacji.

(dowód: akta kontroli str. 647 – 649, 1411)

Cztery UoD¹⁸ zostały zawarte w okresach od trzech do czterech i pół miesiąca od zakończenia oceny WoD (według załącznika 2 podpisanie UoD powinno nastąpić nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od zakończenia oceny WoD). Dyrektor CUPT, wyjaśnił iż w trzech przypadkach, konieczne było dokonywanie korekt w ostatecznych wersjach umów, co odbywało się w trybie roboczym na linii beneficjent, CUPT, IP/IZ. W przypadku projektu POIS.07.03.00-00-015/11-00 „Zintegrowany System Transportu Drogowego w aglomeracji krakowskiej”, umowa wymagała dodatkowych uzgodnień z IZ, ponieważ w projekcie istniały dwa poziomy dofinansowania z uwagi na występujący podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków kwalifikowanych - Gminę Wieliczka.

(dowód: akta kontroli str. 647 – 649, 1412)

W wyniku kontroli NIK w 2012 roku, sformułowano wniosek pokontrolny dotyczący podjęcia przez CUPT działań mających na celu skrócenie okresu weryfikowania WoD i oceny projektów. Podjęte działania (w tym opracowywanie WoD przez CUPT, a obciążenie beneficjenta jedynie złożeniem wymaganych załączników) spowodowały, że okres od złożenia WoD do podpisania UoD, skrócony został o połowę¹⁹. Jednakże w ocenie NIK, pięciomiesięczny okres od złożenia WoD do zawarcia UoD, nadal jest okresem zbyt długim.

(dowód: akta kontroli str. 90 – 94, 108 – 111, 648 – 649, 1409 – 1412)

W 10 WoP w ramach UoD POIS.07.01.00-00-016/10-00 „Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30 odcinek Kraków – Rzeszów, etap III”, CUPT zaakceptował niekompletne wnioski o płatność, które nie zawierały wypełnionych tabel w punkcie 13, dotyczących procentowej realizacji poszczególnych zadań realizowanych

„Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (Lot A, B, F)” – 4 wersje; POIS.07.01.00-00-041/12-00 „Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice” – 3 wersje.

¹⁷ Dotyczyło to projektów: POIS.07.01.00-00-013/09-00 „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap III, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)”, POIS.07.01.00-00-016/10-00 „Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30 odcinek Kraków – Rzeszów, etap III”, POIS.07.01.00-00-020/10-00 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia”, POIS.07.01.00-00-021/11-00 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa Gdynia – obszar LCS Iława, LCS Malbork”, POIS.07.01.00-00-029/12-00 „Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempin – Poznań”, POIS.07.01.00-00-037/12-00 „Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (Lot A, B, F)”, POIS.07.01.00-00-040/12-00 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego”, POIS.07.01.00-00-057/13-00 „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I”, POIS.07.01.00-00-059/13-00 „Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym” i POIS.07.03.00-00-015/11-00 „Zintegrowany System Transportu Drogowego w aglomeracji krakowskiej”, zawieranych w latach 2009 – 2012.

¹⁸ Dotyczące projektów: POIS.07.01.00-00-007/09 „Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Tłuszcz (Sadowne) – Prace przygotowawcze”, POIS.07.01.00-00-009/09-00 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65, na odcinku Warszawa – Gdynia, LCS Ciechanów”, POIS.07.01.00-00-011/09-00 „Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie) i POIS.07.03.00-00-015/11-00 „Zintegrowany System Transportu Drogowego w aglomeracji krakowskiej”.

¹⁹ CUPT przeprowadził szkolenia dla beneficjenta z zakresu sporządzania WoP, dokonywania uzgodnień i poprawek w drodze korespondencji elektronicznej oraz samodzielnego poprawiania formalnych niedociągnięć i informowania o tym beneficjenta.

W wyniku tych działań, średni czas od wpłynięcia WoD do daty zawarcia UoD został skrócony od około 10,5 miesiąca w latach 2009 – 2013, do 5 miesięcy w latach 2014 – 2015 (I połowa). W zakresie weryfikacji WoP, średni czas wykonania czynności związanych z tym postępowaniem został skrócony z 83 dni w latach 2010 – 2013 do 59 dni w latach 2014 – 2015 (I połowa) od dnia złożenia pierwotnego WoP do zakończenia weryfikacji.

w projekcie (część sprawozdawcza WoP). Dyrektor Departamentu Projektowego II CUPT, wyjaśnił, że złożenie przez beneficjenta niekompletnych wniosków zostało uzgodnione pomiędzy CUPT i PKP PLK S.A. w związku z trwającą kontrolą zamówień publicznych w ramach tego projektu. Dane dotyczące procentowej realizacji poszczególnych zadań realizowanych w projekcie, miały zostać uzupełnione po zakończeniu działań kontrolnych i tym samym zweryfikowaniu prawidłowości przeprowadzonych i zrealizowanych zadań objętych przetargami.

(dowód: akta kontroli str. 308 – 309, 404 – 406, 407, 562 – 644, 650, 677 – 679, 685 – 688, 697 – 698, 865 – 870, 897 – 900, 933, 958, 993 – 1042, 1083 – 1084, 1116 – 1120, 1142, 1171 – 1173, 1207, 1222 – 1223, 1230 – 1233, 1274 – 1279, 1380 – 1394, 1396 – 1408, 1459 – 1460, 1463 - 1474)

W 2 wnioskach o płatności pośrednie²⁰, spośród 169 zbadanych (były to wszystkie WoP dla 12 wybranych projektów do kontroli w tym zakresie), stwierdzono opóźnienie w dokonywaniu weryfikacji przez CUPT (tj. weryfikacji dokonano po upływie ponad 60 dni zakładanych w UoD).

Jak wyjaśnił Dyrektor Departamentu Projektowego II CUPT, weryfikacja WoP została wstrzymana w związku z trwającą procedurą aneksowania UoD, o czym beneficjent został poinformowany na piśmie, przed upływem, wynikającego z UoD terminu zatwierdzenia WoP.

W 11 przypadkach, spośród ww. 169 zbadanych WoP, dokonanie płatności beneficjentowi nastąpiło po upływie od dwóch do czterech i pół miesiąca od pozytywnego zweryfikowania wniosku. Przyczyną zwłoki w refundacji była konieczność występowania z wnioskami o uruchomienie środków z rezerwy celowej ze środków budżetu państwa, przy czym część dofinansowania realizowana z budżetu środków europejskich była realizowane niezwłocznie. Jak wyjaśnił Dyrektor Departamentu Projektowego II CUPT, zwłoka w refundacji dokonywanej ze środków budżetu państwa spowodowana była koniecznością procedowania kilku instancji (Dysponent, Instytucja Zarządzająca i Ministerstwo Finansów) w celu uruchomienia środków z rezerwy celowej. Minister Infrastruktury i Rozwoju i CUPT posiadają obecnie możliwości przesuwania środków w ramach części budżetowej 39 – Transport, tylko w przypadku refundowania wydatków kwalifikowanych w części budżetu środków europejskich, natomiast uruchamianie środków na zaliczki dla beneficjentów jest możliwe po uruchomieniu środków z rezerwy celowej budżetu państwa. Na opóźnienia, o których mowa powyżej miały także wpływ zmiany dokonywane w WPIK (w roku 2013 i 2015), podczas których zmieniano listę zadań oraz poziomy dofinansowania poszczególnych projektów. W tych przypadkach CUPT był zobowiązany do wstrzymywania płatności do czasu ostatecznego zatwierdzenia przedmiotowego dokumentu lub ograniczenia wypłacanych środków do wysokości, o której mowa w obowiązującej wersji WPIK.

(dowód: akta kontroli str. 308 – 309, 404 – 406, 407, 562 – 644, 650, 677 – 679, 685 – 688, 697 – 698, 865 – 870, 897 – 900, 933, 958, 993 – 1042, 1083 – 1084, 1116 – 1120, 1142, 1171 – 1173, 1207, 1222 – 1223, 1230 – 1233, 1274 – 1279, 1380 – 1394, 1396 – 1408, 1459 – 1460, 1463 - 1474)

System informatyczny LSI CUPT nie został bezpośrednio połączony z Krajowym Systemem Informatycznym SIMIK 07-13 (KSI SIMIK 07-13), dedykowanym do obsługi Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), do którego CUPT posiadał również dostęp. Powodowało to konieczność osobnego wprowadzania danych do obydwu programów i tym samym zwiększało nakład pracy

²⁰ Dotyczyło to projektów: POIS.07.01.00-00-018/10-10 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Działdowo” oraz POIS.07.01.00-00-021/11-10 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa Gdynia – obszar LCS Iława, LCS Malbork”.

oraz stwarzało potencjalne ryzyko rozbieżności informacji zawartych w obu systemach informatycznych.

(dowód: akta kontroli str. 90 – 92, 306 – 307, 367, 369, 374, 670 – 688)

W przypadku czterech projektów²¹ zakończenie realizacji i rozpoczęcie eksploatacji planowane jest w 2016 roku. W konsekwencji wydatki poniesione przez PKP PLK S.A. po roku 2015 będą niekwalifikowalne i poniesione ze środków własnych Spółki. Dla ośmiu projektów²² skierowano do KE wnioski o ich fazowanie – w ramach POIiŚ 2007 – 2013 (I faza), POIiŚ 2014 – 2020 (II faza).

(dowód: akta kontroli str. 410 – 414, 515 – 529, 663 – 664)

PKP PLK S.A. złożyła w 2010 roku WoD dla Projektu nr POIS.07.01.00-00-017/10 „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, dcinek Zabrze – Katowice – Kraków”, którego ocena nie została zakończona i nie zawarto UoD na realizację tego projektu. Przyczyną nieukończenia oceny wniosku przez CUPT były w szczególności: zmiany decyzji środowiskowych wywołane m. in. protestami i postulatami społeczności lokalnej, władz samorządowych i posłów, upadłość lidera konsorcjum realizującego jeden z kontraktów, trudności w realizacji kontraktów, błędnie oszacowanych na etapie ogłaszania przetargów poniżej koniecznych nakładów, roszczenia wykonawców związane z doprecyzowaniem zmian w zakresie rzeczowym projektu oraz konieczność realizacji projektu w dwóch perspektywach finansowych (2007 – 2013 i 2014 – 2020). Poprawiony WoD PKP PLK S.A. zamierza²³ złożyć we wrześniu 2015 roku, po dokonaniu aktualizacji Rezultatów Studium Wykonalności, zaplanowanego do odbioru w sierpniu 2015 roku.

(dowód: akta kontroli str. 533 – 534)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2. Sprawozdawczość dla instytucji nadrzędnych (IP/IZ)

CUPT przekazywał prognozy płatności na poszczególne lata objęte kontrolą, po zainicjowaniu tego procesu przez instytucję nadrzędną²⁴. W prognozach przedstawiono potencjalne zagrożenia mogące mieć wpływ na wielkość prognozy. Punktem wyjścia do opracowywanych prognoz był rozkład wydatków kwalifikowalnych zawarty w aktualnych harmonogramach do UoD oraz we WoD i WoP (część sprawozdawcza). Za lata 2011 – 2014 takie prognozy przekazywano w marcu każdego roku.

(dowód: akta kontroli str. 103, 374 – 400)

²¹ Dotyczyło to projektów: POIS.07.01.00-00-012/0 „Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E 65 – Południe, odcinek Grodziski Maz. – Kraków/Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa - faza II”, POIS.07.01.00-00-028/11-00 „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja”, POIS.07.01.00-00-039/12-00 „Modernizacja linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin – Prace przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)”, POIS.07.01.00-00-063/13-00 „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole”.

²² Dotyczy to projektów: POIS.07.01.00-00-013/09-00 „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap III, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)”, POIS.07.01.00-00-016/10-00 „Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30 odcinek Kraków – Rzeszów, etap III”, POIS.07.01.00-00-024/11-00 „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty”, POIS.07.01.00-00-029/12-00 „Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempin – Poznań POIS.07.01.00-00-037/12-00 „Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (Lot A, B, F POIS.07.01.00-00-038/12-00 „Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tuszcz (Sadowne)”, POIS.07.01.00-00-040/12-00 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego”, POIS.07.02.00-00-011/09-00 „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – Prace przygotowawcze”.

²³ Według wyjaśnień Dyrektora CUPT.

²⁴ Według POIiŚ Instytucja nadrzędna dla CUPT, to Minister właściwy ds. transportu – obecnie MIR.

Zgodnie z przepisami § 3 Porozumienia zawartego pomiędzy CUPT, a IZ (zwane dalej – Porozumieniem), CUPT przekazywał do IZ kopie UoD oraz aneksów do nich.
(dowód: akta kontroli str. 5 – 49, 310 – 366)

W zakresie identyfikowania i informowania o nieprawidłowościach stwierdzonych przez CUPT w realizowanych projektach z POIiŚ, CUPT prowadził elektroniczny rejestr korekt i naruszeń według wzoru określonego w „Wytocznych w zakresie sposobu korygowania wydatków nieprawidłowo poniesionych w ramach POIiŚ 2007 – 2013”. Rejestr zawierał m.in. wskazanie naruszonego przepisu prawa, etap na jakim zidentyfikowano nieprawidłowość, kwotę dotyczącą nieprawidłowości w rozbiciu na środki wspólnotowe i krajowe oraz informację, czy nieprawidłowość podlega zgłoszeniu do KE. W przypadku nieprawidłowości podlegającej raportowaniu do KE, sporządzany był raport dotyczący nieprawidłowości. Sporządzany rejestr korekt i naruszeń był przekazywany kwartalnie do IZ.
(dowód: akta kontroli str. 262 – 294, 368, 373)

Do końca czerwca 2015 r. nie sporządzono prognozy płatności zawierającej potencjalne zagrożenia mogące mieć wpływ na wielkość prognozy na rok 2015. Z wyjaśnień p.o. Zastępcy Dyrektora Departamentu Analiz i Programowania wynika, że proces dotyczący prognozy na rok 2015 został zainicjowany przez IZ dopiero w czerwcu 2015 r. Wcześniej nie podjęto prac nad sporządzeniem przedmiotowego dokumentu, przekazując jedynie drogą elektroniczną okresowe deklaracje wydatków kwalifikowalnych.

(dowód: akta kontroli str. 103, 374 – 400)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

3. Działania kontrolne prowadzone w CUPT i realizowane przez CUPT oraz działalność audytu wewnętrznego.

3.1. Kontrole Instytucji nadrzędnych w CUPT oraz funkcjonowanie audytu wewnętrznego.

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą w zakresie prawidłowości funkcjonowania CUPT instytucja zarządzająca i pośrednicząca przeprowadziły łącznie 11 kontroli, w tym 10 kontroli systemowych i jedną kontrolę projektów. Zakresy kontroli obejmowały m.in.:

- postępowanie ze zidentyfikowanymi nieprawidłowościami w zakresie wydatków poniesionych w ramach POIiŚ,
- raportowanie o nieprawidłowościach do instytucji nadrzędnej,
- wdrażanie zaleceń pokontrolnych wydanych w wyniku kontroli systemowych CUPT,
- weryfikację wniosków beneficjentów o płatności (terminy, stan realizacji projektów),
- sporządzanie zagregowanych wniosków o płatności przekazywanych do IP,
- archiwizację dokumentów, skuteczność funkcjonowania struktury organizacyjnej CUPT,
- prowadzenie działań informacyjnych i promocyjnych POIiŚ,
- przygotowanie i przeprowadzanie kontroli ex-ante i ex-post u beneficjentów,

- nadzorowanie wdrażania rekomendacji pokontrolnych.

Badanie 3 z 11 przeprowadzonych kontroli²⁵ wykazało, że stwierdzone przez IZ i IP nieprawidłowości ocenione zostały jako uchybienia formalne lub wynikały z nieprecyzyjnie określonych procedur i nie wpływały znacząco na wykonywanie podstawowych zadań przypisanych CUPT. Wszystkie zalecenia pokontrolne zostały zrealizowane, a informacja o ich realizacji została przekazana w wyznaczonych terminach do instytucji, które przeprowadzały kontrole i instytucji nadrzędnej.

(dowód: akta kontroli str. 104 – 105, 296, 415 – 432)

W okresie objętym kontrolą, audyty wewnętrzne dotyczące działalności CUPT, obejmowały m. in. projekty ujęte w WPIK. W zakresie projektów z programu POLiŚ, przeprowadzono audyty w następujących tematach:

- Zawieranie pre-umów i monitoring w zakresie projektów indywidualnych jako proces przygotowania projektów do realizacji;
- Planowanie i zarządzanie środkami na dofinansowanie projektów;
- Realizacja zadań kontrolnych u beneficjentów na miejscu; realizacja procedury weryfikacji wniosków o dofinansowanie oraz wniosków o płatność i poświadczanie wydatków;
- Realizacja procedury zamykania projektów CUPT;
- Realizacja procedury zwrotu środków przez beneficjentów.

Jedno zadanie audytowe zaplanowane i przeprowadzone w roku 2014 dotyczyło projektów kolejowych – „Udzielanie i rozliczanie zaliczek w projektach kolejowych”. Wydane po jego przeprowadzeniu zalecenia dotyczyły zunifikowania narzędzi do zarządzania rozliczaniem udzielonych zaliczek, w szczególności w LSI CUPT. Wszystkie zalecenia z przedmiotowego zadania audytowego zostały przyjęte do realizacji.

(dowód: akta kontroli str. 112 – 183)

3.2. Kontrole CUPT prowadzone w PKP PLK S.A. jako u beneficjenta umów o dofinansowanie ze środków przewidzianych na realizację POLiŚ.

W Departamencie Kontroli CUPT zatrudnionych było w 2015 r. 49 osób²⁶, których zadaniem była realizacja kontroli projektów POLiŚ w sektorze transportowym.

Roczne plany kontroli projektów POLiŚ w sektorze transportowym sporządzane były w CUPT i przekazywane do IP/IZ do zatwierdzenia w terminach i formie przewidzianej obowiązującymi w tym zakresie przepisami (procedury zawarte w IW dla CUPT).

Plany kontroli były sporządzane na podstawie przeprowadzonych analiz ryzyka, dotyczących wszystkich realizowanych UoD. Liczba zaplanowanych kontroli dotycząca projektów zawartych w WPIK wyniosła w poszczególnych latach:

- 2011 – 3 z 24 wszystkich planowanych na ten rok (obowiązywało 81 UoD),
- 2012 – 1 z 32 (wobec liczby 152 obowiązujących UoD),
- 2013 – 3 z 49 (wobec liczby 199 obowiązujących UoD),

²⁵ Kontrola MI w dniach 10-21 stycznia 2011 r., kontrola MTBiGM w dniach 09-20 lipca 2012 r. i kontrola MTBiGM w dniach 13-31 maja 2013 r.

²⁶ Łącznie z kierownictwem komórki.

- 2014 – 0 z 13 (wobec liczby 247 obowiązujących UoD),
- 2015 – 2 ze 100 (wobec liczby 348 obowiązujących UoD).

Zaplanowane kontrole projektów z WPIK stanowiły:

- 2011 – 12,5% zaplanowanych kontroli i 3% liczby UoD,
- 2012 – 3,1% zaplanowanych kontroli i 0,66% liczby UoD,
- 2013 – 6,1% zaplanowanych kontroli i 1,5% liczby UoD,
- 2014 – 0% zaplanowanych kontroli i 0% liczby UoD,
- 2015 – 2% zaplanowanych kontroli i 0,57% liczby UoD.

(dowód: akta kontroli str. 93, 106 – 107, 184 – 261, 295 – 303, 404, 530, 689, 691)

CUPT w latach 2011 – 2015 (I połowa), przeprowadził w PKP PLK S.A. 13 kontroli projektów POliŚ objętych WPIK. Z dwóch ostatnich kontroli²⁷, nie zostały do dnia 31 lipca 2015 r. sporządzone i podpisane Informacje Pokontrolne. Badaniem zostały objęte trzy kontrole (23% wszystkich przeprowadzonych), dotyczące następujących projektów:

1. Nr projektu POIS.07.01.00-00-009/09 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C – E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, obszar LCS Ciechanów” (nr zadania w WPIK – 1) – kontrola w dniach 10 lipca – 7 sierpnia 2012 r.;
2. Nr projektu POIS.07.01.00-00-013/09 „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)” (nr zadania w WPIK – 21) – kontrola w dniach 30 lipca – 13 sierpnia 2014 r.;
3. Nr projektu POIS.07.01.00-00-014/10 „Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom – PRACE PRZYGOTOWAWCZE” (nr zadania w WPIK – 17) – kontrola w dniach 2 – 5 lutego 2015 r.

Do istotnych ustaleń z powyższych kontroli należały:

- Brak wykazania przez beneficjenta dochodu uzyskanego ze sprzedaży materiałów z odzysku na kwotę 5,44 mln zł – WPIK 1;
- Brak podziału kosztów poniesionych na rzecz PKP Energetyka, z tytułu kosztów przebudowy Linii Potrzeb Nietrakcyjnych w wysokości 11,06 mln zł – WPIK 1;
- Niezasadne zaliczenie wydatków w kwocie 1,85 mln zł, przeznaczonych na demontaż i ponowne ułożenie zmodernizowanych w ramach tego samego projektu torów kolejowych – CUPT uznał te wydatki za niekwalifikowalne – WPIK 1;
- Ponadto pięcioprocentowe opóźnienie na 6 kontraktach w ramach projektu, zagrożenie przekroczenia robót na jednym z kontraktów, poza okres kwalifikowalności oraz niezrealizowanie deklarowanego na koniec 2011 r. wskaźnika produktu – WPIK 1;
- Bardzo niskie zrealizowanie części kontraktów w ramach projektu, w szczególności zerowe zaawansowanie kontraktu „Zaprojektowanie i wykonanie ERTMS/ETCS poziom 2/GSM-R”, co będzie skutkowało złożeniem wniosku przez PKP PLK o aneksowanie UoD oraz

²⁷ Dotyczy to kontroli: „Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych” – nr projektu POIS.07.01.00-00-003/09, przeprowadzona w dniach 13 – 22.04.2015 oraz „Modernizacja linii kolejowej E 65/C – E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia” – nr projektu POIS.07.01.00-00-020/10, przeprowadzona w dniach 13 – 22.04.2015.

o fazowanie projektu i przeniesienie części projektu w ramach fazowania na następną perspektywę 2014-2020 – WPIK 21;

- Nieosiągnięcie przez beneficjenta wartości wskaźników produktu i docelowego wskaźnika rezultatu – WPIK 17.

CUPT sporządzał analizę stopnia realizacji zaleceń pokontrolnych na podstawie informacji uzyskanych od beneficjenta i przekazywał każdorazowo do IZ wyniki kontroli. Ponadto informacje dotyczące kontroli, zaleceń pokontrolnych i ich wdrożenia były rejestrowane w LSI CUPT i w KSI SIMIK 07-13. Dyrektor CUPT wyjaśnił, że „nie dysponuje właściwym narzędziem motywującym czy sankcjonującym beneficjenta za brak właściwego nadzoru czy brak należytej ilości badań kontrolnych, zatem w związku z kontrolą na miejscu Projektu Nr POIS.07.01.00-00-013/09, w stosunku do PKP PLK S.A. nie były wyciągane żadne konsekwencje, w tym również w wymiarze finansowym.”

(dowód: akta kontroli str. 93, 106 – 107, 296, 368 – 369, 409 – 410, 433 – 514, 680 - 683)

Z uwagi na fakt, że na koniec 2015 roku, skumulowane zostało zakończenie dużej liczby projektów (w szczególności projektów objętych WPIK), w związku z zakończeniem okresu kwalifikowalności wydatków w ramach POIiŚ 2007-2013, CUPT będzie zobowiązany przeprowadzić znaczną ilość kontroli na ich zakończenie. Według wyjaśnień CUPT, nie spowoduje to problemów dla realizacji tego typu kontroli, przeprowadzenie których jest warunkiem koniecznym do formalnego zamknięcia projektów i dokonania płatności końcowych dla beneficjenta. Wytyczne do kontroli w ramach POIiŚ 2007-2013 dopuszczają możliwość zlecenia na zewnątrz usługi realizacji kontroli na miejscu ekspertom zewnętrznym. Na trzeci i czwarty kwartał 2015 roku zaplanowane jest wykonanie ogółem 26 kontroli końcowych projektów PKP PLK S.A., natomiast w 2016 roku przewidziano skontrolowanie 24 projektów.

(dowód: akta kontroli str. 262 – 294, 689, 691 – 692)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

CUPT w 2014 r. nie zaplanował i nie wykonał żadnej kontroli projektów zawartych w WPIK.

Ponadto w roku 2011 odstępiono od jednej z planowanych kontroli i przeniesiono ją do planu na rok 2013 oraz z planu na rok 2013 wyłączono dwie kontrole, w wyniku czego w 2011 r. zaplanowano i wykonano 2 kontrole projektów objętych WPIK, a w 2013 roku jedną taką kontrolę.

Realizacja kontroli systemowych na podstawie przedstawionej dokumentacji, dotyczących projektów objętych WPIK wynosiła od jednego do trzech procent wszystkich dofinansowywanych projektów, w okresie objętym kontrolą. W ocenie NIK, tak niski poziom ilościowy kontroli dotyczących projektów objętych WPIK, może stwarzać ryzyko nieskutecznego nadzoru nad prawidłowym realizowaniem tych projektów i prowadzić do zbyt późnego interweniowania CUPT w przypadkach nieprawidłowości dotyczących w szczególności: terminowości realizacji, prawidłowości prowadzenia poszczególnych zadań i kontraktów oraz rozliczania kosztów inwestycji.

(dowód: akta kontroli str. 93, 106 – 107, 184 – 261, 295 – 303, 404, 530, 689, 691)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK²⁸ 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 Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

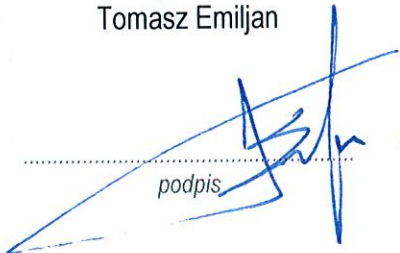
Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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.

Warszawa, dnia 25 września 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Dyrektor
Tomasz Emiljan


.....
podpis

**Tekst ostateczny wystąpienia pokontrolnego z dnia 25 września 2015 r.
ujednolicony na podstawie Uchwały Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej
Najwyższej Izby Kontroli z dnia 26 listopada 2015 r. Nr KPK-KPO.443.218.2015**

²⁸Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.