



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.007.04.2018

Pan
Dariusz Stefański
Prezes Zarządu
PCC Intermodal S.A.
ul. Hutnicza 16
81-061 Gdynia

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/18/032 Bariery rozwoju transportu intermodalnego

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PCC Intermodal S.A., ul. Hutnicza 16, 81-061 Gdynia, zwana dalej również Spółką
Kierownik jednostki kontrolowanej	Dariusz Stefański, Prezes Zarządu, w okresie objętym kontrolą
Zakres przedmiotowy kontroli	Wpływ inwestycji realizowanych z wykorzystaniem środków publicznych na rozwój przewozów intermodalnych
Okres objęty kontrolą	2015-2018 (I półrocze) do czasu zakończenia czynności kontrolnych ¹ , z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, jeśli miały związek z obszarem badań kontrolnych.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontroler	Andrzej Sykała, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/77/2018 z dnia 10 października 2018 r.

(akta kontroli str. 1-12)

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w zakresie budowy intermodalnego terminala kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w mieście Kutno.

Uzasadnienie oceny ogólnej Projekt „Budowa intermodalnego terminalu kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w mieście Kutno” (dalej Projekt), na którego realizację Spółka pozyskała dofinansowanie ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, został zrealizowany w pełnym zakresie. W szczególności: wybudowano bazę przeładunkową kontenerów, drogi i place składowania kontenerów, wykonano nową bocnicę kolejową i tory jezdne dla suwnicy bramowej, zakupiono mobilne urządzenia przeładunkowe oraz suwnice bramowe. Uzyskane wsparcie ze środków publicznych w kwocie 36.696,8 tys. zł (co stanowiło 43,7% wydatków kwalifikowanych i 30,5% całkowitej wartości zrealizowanego projektu) zostało w pełni wykorzystane.

Wybudowanie terminala zapewniło osiągnięcie przez Spółkę, deklarowanych we wniosku o dofinansowanie, wskaźników produktu realizacji inwestycji i wskaźników rezultatu projektu. Spółka znacznie przekroczyła deklarowaną w umowie

¹ 30 listopada 2018 r.

² Dz. U. z 2017 r. poz. 524 ze zm., dalej: ustawa o NIK

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

o dofinansowanie wielkość przeładunków realizowanych w terminalu w Kutnie (128.411 TEU/rok⁴), osiągając w 2016 r. 171%, w 2017 r. 154% i w I połowie 2018 r. 90,0% określonego w umowie wskaźnika rezultatu. Budowa terminala w Kutnie przyczyniła się do zwiększenia wolumenu przewozów intermodalnych realizowanych przez Spółkę.

Kontrola NIK oraz kontrole przeprowadzone w 2016 r. i w 2018 r. przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej CUPT) nie wykazały nieprawidłowości. Kontrolerzy CUPT stwierdzili, że cel projektu został zachowany, w projekcie nie nastąpiły znaczące modyfikacje, Spółka wypełnia obowiązki w zakresie informacji i promocji Projektu, dokumentacja związana z projektem jest właściwie przechowywana oraz nie została złamana zasada zakazu podwójnego finansowania⁵.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Realizacja inwestycji z wykorzystaniem środków publicznych, efekty rzeczowe oraz ich wpływ na rozwój przewozów intermodalnych

1.1 Budowa intermodalnego terminalu kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w mieście Kutno

Opis stanu faktycznego

Przedmiotem działalności PCC Intermodal S.A. w okresie kontrolowanym były m. in.: działalność usługowa wspomagająca transport lądowy, morski i śródlądowy, przeładunek towarów w portach morskich, śródlądowych i w pozostałych punktach przeładunkowych, działalność agencji transportowych morskich, śródlądowych i pozostałych, transport kolejowy, drogowy i wodny śródlądowy oraz magazynowanie i przechowywanie towarów.

(akta kontroli str. 8)

Misja Spółki określona została jako osiągnięcie pozycji wiodącego operatora intermodalnego na rynku przewozów kontenerowych w Polsce, a także w innych krajach Europy środkowej.

(akta kontroli str. 86, 88)

W dniu 22 grudnia 2010 r. Spółka sporządziła Wniosek o dofinansowanie budowy intermodalnego terminalu kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w mieście Kutno ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, perspektywy finansowania na lata 2007-2013 (dalej POIiŚ), Priorytet VII Transport przyjazny środowisku, Działanie 7.4 Rozwój transportu intermodalnego.

Inwestycja obejmowała budowę bazy przeładunkowej kontenerów, wykonanie nowej bocznicy kolejowej, wykonanie torów jezdnych dla suwnicy bramowej, budowę dróg i placów składowania kontenerów oraz zakup mobilnych urządzeń przeładunkowych i suwnic bramowych. Podstawowymi funkcjami terminalu w Kutnie miały być:

⁴ TEU – podstawowa jednostka stosowana w obrocie kontenerowym, wielkość odpowiadająca kontenerowi o długości 20 stóp.

⁵ Zakres tematyki kontroli NIK nie obejmował wypełniania obowiązków w zakresie informacji i promocji Projektu, przechowywania dokumentacji związanej z Projektem oraz przestrzegania zasady podwójnego finansowania.

⁶ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

przeładunek kontenerów pomiędzy środkami transportu kolejowego i samochodowego, realizacja podstawień kontenerów transportem samochodowym do klientów, składowanie kontenerów na placu składowym oraz naprawa kontenerów.

Całkowita wartość projektu brutto określona została we wniosku o dofinansowanie na kwotę 90.391.736,84 zł (wartość netto 74.704.850,57 zł), w tym koszty kwalifikowalne netto 73.704.850,57 zł. Wnioskodawca zaplanował realizację projektu ze środków własnych (w kwocie 57.354.102,31 zł, tj. 77,82 % całkowitych kosztów projektu) oraz ze środków dotacji unijnej w ramach alokacji dla działania 7.4 „Rozwój transportu intermodalnego” POIŚ (w kwocie 33.037.634,52 zł, co stanowiło 44,82% kosztów kwalifikowanych projektu).

Projekt obejmował wydatki infrastrukturalne (zakup gruntów pod budowę terminalu kontenerowego w Kutnie, opracowanie dokumentacji koncepcyjno-projektowej dotyczącej terminalu, budowę terminalu z obiektami towarzyszącymi, przebudowę stacji Stara Wieś z torem wyciągowym, usunięcie kolizji – przebudowę sieci elektroenergetycznych, przebudowę linii energetycznych, wykonanie przyłącza energetycznego), wydatki nieinfrastrukturalne – zakup sprzętu (zakup wozu przedsiębiorczego do przeładunku kontenerów, zakup urządzeń jezdnych: 2 naczepy podkontenerowe terminalowe oraz chwytak do nadwozi wymiennych, zakup i zabudowa suwnic) oraz inne wydatki związane z realizacją projektu (koszty inspektora nadzoru budowlanego, koszty zarządzania projektem, koszty zakupu systemu operacyjnego IT⁷ oraz łączności radiowej na potrzeby terminalu, koszty informacji i promocji projektu).

Deklarowane przez Spółkę wskaźniki produktu i rezultatu na poziomie działania obejmowały: wybudowanie 1 szt. terminalu kontenerowego oraz obsłużenie przez wybudowany terminal ładunków o wielkości 96.210 TEU w 2015 r. i docelowej zdolności przeładunkowej na poziomie 110.000 TEU rocznie.

Wnioskodawca zobowiązał się do zapewnienia trwałości projektu w okresie 5 lat od finansowego zakończenia realizacji projektu, a w tym do niedokonania w nim znaczącej modyfikacji oraz utrzymania osiągniętych wskaźników projektu.

(akta kontroli str. 13-74, 88, 245)

Według wniosku o dofinansowanie oraz załączonego do niego studium wykonalności, potrzeba realizacji projektu wynikała z konieczności rozwiązania zidentyfikowanych przez Spółkę problemów. Głównym problemem Wnioskodawcy był brak możliwości zaspokojenia potrzeb odbiorców usług świadczonych przez Spółkę. Jako przyczyny wskazywano głównie zły stan infrastruktury kolejowej oraz niedostateczną przepustowość infrastruktury drogowej, niedostosowanej do rosnącej liczby samochodów, co przy braku systemu sterowania ruchem, powodowało nadmierną kongestię⁸ oraz wydłużało czas przejazdu. W ocenie Spółki, gwałtowny wzrost wskaźnika motoryzacji w ostatnich latach pozwala przypuszczać, iż problem zatłoczenia na drogach będzie narastał, a analiza finansowa, a w szczególności dodatnie wartości wskaźników efektywności finansowej wskazywały na opłacalność realizacji projektu.

Zgodnie ze Studium Wykonalności z grudnia 2010 r. Strategia PCC Intermodal S.A. obejmuje: wybudowanie i uruchomienie do końca 2015 r. sieci nowoczesnych i efektywnych terminali przeładunkowych w strategicznych lokalizacjach na terenie Polski oraz uruchomienie i zoptymalizowanie sieci regularnych połączeń kolejowych

⁷ Technologia informacyjna, infotechnologia (ang. information technology, IT) – całokształt zagadnień, metod, środków i działań związanych z przetwarzaniem informacji.

⁸ Kongestia – chroniczne zjawisko większego natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury.

pomiędzy terminalami lądowymi oraz krajowymi i zagranicznymi portami morskimi, zarówno w relacjach wschód-zachód (porty: Rotterdam, Antwerpia, Hamburg, Bremerhaven), jak i północ-południe (łącznie porty Gdańska i Gdyni z portami Adriatyku).

(akta kontroli str. 42, 69-70)

Według harmonogramu projektu zawartego we wniosku o dofinansowanie inwestycja powinna zostać zakończona przed 31 marca 2015 r. (etap budowy/realizacji projektu) a od dnia 1 czerwca 2011 r. powinna rozpocząć się eksploatacja terminalu (etap operacyjny).

(akta kontroli str. 45-46)

We wniosku o dofinansowanie Projektu Spółka oświadczyła, że dofinansowanie budowy terminala w Kutnie nie będzie czynnikiem decydującym w realizacji projektu, którego realizacja została rozpoczęta przed sporządzeniem wniosku o dofinansowanie. Porównując przebieg realizacji inwestycji w wariantcie otrzymania wsparcia ze środków publicznych oraz jego braku, wkład wspólnotowy jedynie przyspieszy realizację inwestycji. W przypadku braku wsparcia czas realizacji inwestycji będzie znacznie dłuższy, aczkolwiek Spółka zamierza zrealizować terminal w Kutnie niezależnie od zakwalifikowania się do współfinansowania inwestycji ze środków POIiŚ. Brak dofinansowania spowoduje przedłużanie poszczególnych etapów inwestycji ze względu na konieczność zachowania odpowiedniej kondycji finansowej Spółki, co przełoży się na zmianę terminu zakończenia prac w stosunku do terminu ukończenia budowy terminala zakładanego we wniosku o dofinansowanie.

(akta kontroli str. 49-50, 67-68)

Ponadto Spółka deklarowała we wniosku o dofinansowanie utworzenie 9 miejsc pracy w związku z budową terminala w Kutnie i zatrudnienie na nich pracowników na czas nieokreślony/stały. Warunek ten nie został uwzględniony w umowie o dofinansowanie, zawartej przez CUPT ze Spółką.

(akta kontroli str. 43-44, 262-314)

W dniu 13 grudnia 2012 r. Spółka zawarła z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej CUPT), jako Instytucją Wdrażającą, umowę nr POIS.07.04.00-00-008/10-00 o dofinansowanie Projektu „Budowa intermodalnego terminalu kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w mieście Kutno”.

Umowa określiła w szczególności: całkowity koszt realizacji projektu w kwocie: 108.897.666,15 zł, maksymalną kwotę wydatków kwalifikowanych w kwocie 53.867.554,56 zł dla części infrastrukturalnej oraz 19.078.583,10 zł dla części nieinfrastrukturalnej. Wysokość udzielonego dofinansowania została określona w umowie w łącznej kwocie nie większej niż 32.657.352,21 zł. Okres kwalifikowalności wydatków określony został od 1 września 2008 r. do 31 marca 2015 r., a beneficjent zobowiązał się zakończyć realizację zakresu rzeczowego projektu w okresie kwalifikowalności wydatków oraz przedłożyć wniosek o płatność końcową w terminie do 30 dni po upływie kwalifikowania wydatków.

W załączniku nr 8 do umowy określono wskaźniki do monitorowania projektu, polegające na zbudowaniu do 2015 r. 1 szt. terminala kontenerowego oraz osiągnięciu w 2016 r. wielkości ładunków obsługiwanych przez wybudowany terminal kontenerowy w wysokości 128.411 TEU/rok.

Oznacza to, że w umowie określono wartości projektu inne niż we wniosku, w szczególności: całkowity koszt realizacji projektu większy o kwotę: 18.505.929,31 zł, maksymalną kwotę wydatków kwalifikowanych mniejszą o kwotę

758.712,91 zł i mniejszą maksymalną wartość udzielonego dofinansowania o kwotę 380.282,31 zł. W umowie określono ponadto wymóg osiągnięcia przez wybudowany terminal w 2016 r. wielkości ładunków obsługiwanych większej o 18.411 TEU/rok, niż deklarowana we wniosku o dofinansowanie docelowa zdolność przeładunkowa.

(akta kontroli str. 13-74, 88, 245, 262-283)

W wyniku zawarcia 5 aneksów do ww. umowy (w dniach: 15 listopada 2013 r., 12 sierpnia 2014 r., 17 kwietnia 2015 r., 26 października 2015 r. i 21 marca 2015 r.) warunki umowy zostały zmienione w następujący sposób:

- planowany całkowity koszt realizacji projektu został zwiększony do kwoty 120.267.692,50 zł,
- maksymalna kwota wydatków kwalifikowanych została zwiększona do kwoty 83.960.616,17 zł,
- dofinansowanie udzielone beneficjentowi zostało określone na poziomie maksymalnie do 50% wydatków kwalifikowanych dla części infrastrukturalnej oraz na poziomie maksymalnie do 30% wydatków kwalifikowanych dla części nieinfrastrukturalnej, w łącznej kwocie nie większej niż 36.697.498,99 zł.

Po dokonaniu zmian w umowie całkowity koszt realizacji Projektu był większy o kwotę: 29.875.955,66 zł niż we wniosku o dofinansowanie, maksymalna kwota wydatków kwalifikowanych większa o kwotę 10.255.765,60 zł niż we wniosku o dofinansowanie i większa maksymalna wartość udzielonego dofinansowania o kwotę 3.659.864,47 zł niż we wniosku o dofinansowanie.

(akta kontroli str. 13-74, 88, 245, 299-315)

Jak wyjaśnił Prezes Zarządu Spółki, zmiana warunków umowy o dofinansowanie była efektem niezależnego od Spółki zwiększenia kosztów poszczególnych zadań, w tym wynikających z niemożliwej do przewidzenia anomalii geologicznej, jak również przedmiotowego rozszerzenia zakresu Projektu. Każdorazowa zmiana zakładanych kosztów była konsultowana i akceptowana przez CUPT.

(akta kontroli str. 473)

W wyniku realizacji projektu wybudowano terminal w Kutnie wraz z obiektami towarzyszącymi oraz przebudową stacji Stara Wieś i torem wyciągowym, (zakres zrealizowanego projektu obejmuje m. in.: budowę strefy wyjazdowej z układem dwóch pasów wjazdowych i dwóch wyjazdowych wraz z urządzeniami związanymi z kontrolą wjazdu i wyjazdu, budynek biurowo-socjalny, budynek warsztatowo-socjalny z pomieszczeniami sprężarkowni, 2 kontenerowe trafostacje i rozdzielnie, żelbetową wannę bezpieczeństwa, zbiornik retencyjny na ścieki deszczowe, stanowisko do mycia i naprawy kontenerów, ogrodzenie całego terenu inwestycji, tory suwnicowe, układ drogowy dla samochodów ciężarowych, parkingi dla samochodów osobowych, ciężarowych i naczep, place składowe, drogi manewrowe i inne nawierzchnie wyposażone w sieci instalacyjne); usunięto kolizje oraz przebudowano sieci elektroenergetyczne; zakupiono 2 wozy przedsiębiorne do przeładunku kontenerów (Reachstacker) oraz chwytak do nadwozi wymiennych, 2 szt. naczep podkontenerowych terminalowych, lekki wóz przeładunkowy do obsługi pustych kontenerów (empty containair handler); zakupiono i zabudowano 2 suwnice, rozbudowano system CCTV wraz z dodatkowymi kamerami obrotowymi, zakupiono system radiołączności, sprzęt IT oraz system operacyjny do usprawnienia prac terminalowych.

Rzeczowe efekty realizacji projektu potwierdzono podczas oględzin przeprowadzonych w dniu 9 maja 2018 r. przez kontrolerów Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz w dniu 8 listopada 2018 r. podczas kontroli NIK.

(akta kontroli str. 317-318, 326)

Całkowita wartość zrealizowanego projektu wyniosła 120.268.767,50 zł, w tym kwota wydatków kwalifikowanych 83.960.616,17 zł a kwota dofinansowania ze środków Unii Europejskiej 36.696.778,88 zł.

Oznacza to, że całkowity koszt zrealizowanego projektu był większy o kwotę: 1.075,00 zł, niż w umowie o dofinansowanie (po zmianach), kwota wydatków kwalifikowanych zrealizowanego projektu była równa maksymalnej kwocie wydatków kwalifikowanych wskazanej w umowie o dofinansowanie (po zmianach) a kwota udzielonego dofinansowania mniejsza o 720,11 zł od maksymalnej kwoty dofinansowania określonej w umowie (po zmianach).

(akta kontroli str. 299-315, 245, 327)

W wyniku eksploatacji w 2016 r. wybudowanego terminala kontenerowego Spółka obsłużyła 220.481 TEU/rok, osiągając 171% wskaźnika rezultatu określonego w umowie o dofinansowanie (128.411 TEU/rok). W 2017 r. w terminalu w Kutnie obsłużono 198.342 TEU/rok osiągając 154% wskaźnika rezultatu określonego w umowie o dofinansowanie, a w ostatnim roku objętym kontrolą (listopad 2017 r. – październik 2018 r.) 240.892 TEU/rok, tj. 187,6% wskaźnika rezultatu.

(akta kontroli str. 318-319, 475)

Jak wyjaśnił Prezes Zarządu Spółki, ilości kontenerów (TEU) obsługiwanych przez terminal w danym okresie, odnoszą się do liczby kontenerów (TEU) wyjeżdżających z terminala – niezależnie od ich stanu ładunkowego (pusty/pełny) oraz od tego jakim środkiem transportu przybyły na terminal i jakim środkiem transportu terminal opuściły. Każdy kontener liczony jest do celów statystycznych tylko jeden raz – na wyjeździe. Taki sposób liczenia wielkości ładunków obsługiwanych przez wybudowany terminal kontenerowy przyjęty został na podstawie własnej metodyki Spółki, w celu wyznaczenia wskaźników rezultatu we wniosku i umowie o dofinansowanie oraz dla celów sprawozdawczych, a CUPT nie zgłosił uwag do zastosowanej metodyki.

(akta kontroli str. 486)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1.2 Kontrole realizowanego projektu

Opis stanu
faktycznego

Projekt „Budowa intermodalnego terminala kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w mieście Kutno” objęty został dwiema kontrolami przeprowadzonymi przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych: w styczniu 2016 r. przeprowadzono kontrolę doraźną na zakończenie realizacji budowy terminala oraz w maju 2018 r. przeprowadzono kontrolę trwałości Projektu. W wyniku obydwu kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości. Kontrolerzy CUPT stwierdzili, że cel projektu został zachowany, w projekcie nie nastąpiły znaczące modyfikacje, Spółka wypełniała obowiązki w zakresie informacji i promocji Projektu, dokumentacja związana z projektem jest właściwie przechowywana oraz nie została złamana zasada zakazu podwójnego finansowania.

(akta kontroli str. 315-333)

Kontrola przeprowadzona w 2016 r. obejmowała wskaźnik produktu, zdefiniowany jako liczba wybudowanych terminali kontenerowych i ustalony na podstawie kontroli dokumentów.

(akta kontroli str. 318)

Celem kontroli Projektu przeprowadzonej w 2018 r. było potwierdzenie zachowania zasad trwałości zrealizowanego Projektu zgodnie z umową o dofinansowanie, potwierdzenie czy projekt nie został poddany znaczącej modyfikacji, za którą uznaje się takie zmiany, które naruszałby jego charakter, warunki realizacji, które mogą powodować uzyskanie nieuzasadnionych korzyści lub zmiany charakteru własności infrastruktury powstałej w wyniku realizacji Projektu. W ramach ww. kontroli przeprowadzono oględziny terminala w Kutnie oraz zakupionego w ramach Projektu sprzętu. Kontrolą objęto również realizację polityki równości szans i niedyskryminacji zatrudnionych pracowników. Zakres pomocy publicznej podlegał weryfikacji podczas oceny wniosku o dofinansowanie. Kontrola nie objęła procedury zawierania umów z dostawcami i wykonawcami robót.

Osiągnięty przez Spółkę wskaźnik rezultatu projektu, tj. wielkość ładunków obsługiwanych przez wybudowany terminal kontenerowy został oceniony przez CUPT na podstawie przekazywanych przez Spółkę do CUPT raportów z przeładunku towarów w poszczególnych miesiącach danego roku, z wyszczególnieniem sztuk oraz jednostki przeładunkowej TEU w odniesieniu do ładunków przejeżdżających tranzytem, przestawianych na samochodach, załadunków na pociągi oraz załadunków na samochody. Spółka przekazywała raporty – dane o przeładunkach do CUPT i do UTK na podstawie określonego we własnym zakresie sposobu liczenia deklarowanych przeładunków, wraz z załączonym opisem przyjętej metodyki. Adresaci sprawozdań nie zgłaszali uwag w zakresie metodyki liczenia przeładunków stosowanej przez Spółkę. W ocenie Prezesa Spółki: nie ma – i nie może być – jednej/standardowej metodologii wyznaczania zdolności przeładunkowych terminala intermodalnego.

(akta kontroli str. 315, 319, 326, 329-330, 474-475, 477-486)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

1.3 Wnioski o finansowe wsparcie dla innych projektów

Opis stanu
faktycznego

W ramach naboru dla Działania 7.4 Rozwój Transportu Intermodalnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 Spółka otrzymała również dofinansowanie dla następujących projektów:

- Budowa intermodalnego terminalu kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w mieście Gliwice – wartość dofinansowania: 16.803,6 tys. zł / wartość projektu: 53.882,5 tys. zł;
- Budowa intermodalnego terminalu kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w mieście Brzeg Dolny - wartość dofinansowania: 24.503,6 tys. zł / wartość projektu: 97.438,2 tys. zł.

W ramach naboru dla Działania 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 Spółka otrzymała dofinansowanie dla następujących projektów:

- Zakup lokomotyw trakcyjnych i platform kolejowych do obsługi przewozów intermodalnych na terenie Polski i UE – wartość dofinansowania: 89.453,7 tys. zł / wartość projektu: 178.907,5 tys. zł;
- Rozbudowa intermodalnego terminalu kontenerowego w Gliwicach wraz z zakupem sprzętu do jego obsługi - wartość dofinansowania: 20.765,2 tys. zł / wartość projektu: 45.377,4 tys. zł;

- Rozbudowa intermodalnego terminalu kontenerowego w Kutnie oraz zakup urządzeń wspierających jego działalność - wartość dofinansowania: 19.103,1 tys. zł / wartość projektu: 38.206,1 tys. zł;
- Zakup urządzeń przeładunkowych oraz budowa toru podsuwnicowego na terminalu intermodalnym w Brzegu Dolnym - wartość dofinansowania: 18.972,9 tys. zł / wartość projektu: 37.945,7 tys. zł;
- Zakup lokomotyw manewrowych do obsługi terminali intermodalnych w Kutnie, Brzegu Dolnym i Gliwicach - wartość dofinansowania: 5.515,0 tys. zł / wartość projektu: 11.030,0 tys. zł.

(akta kontroli str. 475)

Jak wyjaśnił Prezes Zarządu, jednym z kluczowych projektów Spółki jest budowa „suchego portu” w Zajączkowie Tczewskim – potężnego zaplecza dystrybucyjno-przeładunkowego, które umożliwi sprawną i efektywną obsługę ładunków oraz optymalizację łańcucha dostaw zarówno od strony morza w głąb lądu (i odwrotnie), jak i w relacjach wewnątrz europejskich z zachodu na wschód i z północy na południe. W ocenie Spółki, inwestycja ta poprawi dostępność komunikacyjną Pomorza, umożliwi skuteczne konkutowanie portów Gdańska i Gdyni z portami międzynarodowymi. Projekt ma odciążyć obwodnicę Trójmiasta od ruchu ciężkich samochodów z kontenerami i przenieść ruch ładunków podróżujących dziś po drogach Gdańska, Gdyni i Sopotu na tory.

Spółka planowała ubiegać się o dofinansowanie do ww. inwestycji w ramach naboru dla Działania 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Ze względów formalnych (brak wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji do dnia zamknięcia naboru) Spółka zmuszona była odstąpić od złożenia wniosku o dofinansowanie, natomiast planuje złożenie wniosków o dofinansowanie powyższej inwestycji przy kolejnych naborach.

(akta kontroli str. 476)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze. Spółka w pełnym zakresie zrealizowała projekt budowy terminala intermodalnego w Kutnie, wykorzystując w całości pozyskane na ten cel dofinansowanie ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Eksploatacja wybudowanego terminala pozwoliła zwiększyć wolumen przewozów intermodalnych realizowanych przez Spółkę, w 2016 r. do 171% wskaźnika rezultatu i w 2017 r. do 154% wskaźnika rezultatu określonego w umowie o dofinansowanie (128.411 TEU/rok).

OBSZAR

2. Bariery rozwoju transportu intermodalnego zidentyfikowane w związku z realizacją inwestycji

Opis stanu
faktycznego

2.1. Informacje Prezydenta Miasta Kutno wskazują, że ulica Intermodalna w Kutnie, stanowiąca połączenie terminala kontenerowego PCC Intermodal S.A. z drogą krajową DK92, w okresie objętym kontrolą nie ograniczała prowadzenia transportu intermodalnego przez Spółkę. Ulica ta, będąca drogą gminną, została zaprojektowana i wybudowana dla ruchu ciężkiego w kategorii ruchu KR-6, z dopuszczalnym naciskiem na oś pojazdu do 11,5 tony oraz brakiem ograniczeń skrajni i dopuszczalną masą całkowitą pojazdu zgodną z wymogami rozporządzenia

Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.⁹ Parametry techniczne ulicy w latach 2015-2018 nie uległy zmianie, a Prezydent Miasta Kutno nie otrzymał w kontrolowanym okresie wniosków dotyczących remontów, modernizacji albo zmiany parametrów technicznych tej drogi.

(akta kontroli str. 487-489)

2.2. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie – jednostki organizacyjnej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poinformował, że spodziewane roboty inwestycyjne na linii nr 3 E20/CE20, w kolejnym etapie przewidzianym na rok 2019 związane z modernizacją sieci trakcyjnej nad torami stacyjnymi w stacji Stara Wieś, szczególnie torami nr 2-6, na około 130 dni mogą spowodować ograniczenia w pracy terminala PCC Intermodal ze względu na brak napięcia w sieci trakcyjnej. Jak wyjaśnił, mające powstać ograniczenia zostały omówione z przedstawicielami PCC Intermodal SA podczas komisji regulaminowych i spotkań, podczas których omówiono wstępny plan wymiany lokomotyw trakcji elektrycznej na spalinową w stacji Kutno.

Prezes Zarządu Spółki, odnośnie spodziewanych ograniczeń w przeładunkach realizowanych w terminalu w Kutnie w związku z planowanymi robotami inwestycyjnymi na linii kolejowej nr 3 (E20/CE20) Warszawa Zachodnia – Kunowice, wyjaśnił, że prowadzone remonty infrastruktury w znaczący sposób wpływają na sprawność realizacji przewozów intermodalnych. Dotyczy to linii CE 20, ale także wszystkich pozostałych linii gdzie prowadzone są remonty, a na których Spółka prowadzi przewozy. Przejawia się to między innymi w:

- trudnościach w uzyskaniu satysfakcjonujących i konkurencyjnych czasowo rozkładów jazdy pociągów,
- spadku krążności taboru kolejowego (lokomotywy i wagony) z uwagi na spadającą średnią prędkość przejazdu,
- opóźnieniach względem przydzielonych i tak już nieoptymalnych rozkładów jazdy pociągów,
- dodatkowych zamknięciach linii kolejowych wynikających z przerw w ruchu, zapewniających transport materiałów na zaopatrzenie inwestycji realizowanych na infrastrukturze PKP PLK,
- konieczności jazdy po objazdach, co pociąga za sobą zwiększone koszty oraz czas pracy maszynistów. Wynika to z obowiązku uzyskania autoryzacji maszynistów na trasach wyznaczonych dla objazdu,¹⁰
- konieczności dowożenia maszynistów na podmianę z uwagi na pojawiające się ograniczenia uniemożliwiające doprowadzenie pociągu do celu w ramach dopuszczalnego czasu pracy maszynisty,

⁹ Dz. U. z 2016 r. poz. 2022 ze zm.

¹⁰ Autoryzacja polega na praktycznym sprawdzeniu w miejscu pracy wiadomości i umiejętności pracownika, który zdał egzamin kwalifikacyjny na dane stanowisko kolejowe. Autoryzację przeprowadza się w stosunku do pracowników w następujących przypadkach:

- przed dopuszczeniem do wykonywania samodzielnie czynności na danym stanowisku kolejowym;
- zmiany miejsca pracy, typu pojazdu kolejowego lub gdy przerwa w pracy na danym stanowisku kolejowym trwała dłużej niż 6 miesięcy;
- wprowadzenia zmian organizacyjnych lub technicznych mających wpływ na sposób wykonywania czynności na danym stanowisku kolejowym.

Ponadto maszynista winien uzyskać znajomość szlaku, odnotowaną w karcie znajomości szlaku, na podstawie 4 przejazdów w czynnej kabinie prowadzącego pojazd trakcyjnego. Znajomość szlaku ważna jest przez 6 miesięcy od ostatniej jazdy.

- konieczności zastosowania lokomotyw spalinowych na odcinkach linii kolejowych, w których na skutek prowadzonych robót zdemontowana została trakcja elektryczna.

Jak wyjaśnił Prezes Zarządu, na obecnym etapie Spółka nie ma możliwości określenia skutków oddziaływania prowadzonych robót. Aby zachować zdolności przeładunkowe, Spółka zaangażowała i nadal angażuje zwiększone środki.

(akta kontroli str. 474, 494)

Ponadto, występujące we wschodniej głowicy rozjazdowej stacji Stara Wieś przebiegi sprzeczne, wykluczają jednoczesne prowadzenie manewrów pomiędzy torami stacyjnymi nr 8 i 10 a torem linii kolejowej w kierunku Warszawy oraz pomiędzy torami ładunkowymi i torem wyciągowym bocznicy PCC Intermodal SA, przy dużym natężeniu ruchu pociągów na linii kolejowej nr 3 E20/CE20 i manewrów na stacji Stara Wieś. W ocenie NIK, przy dużym natężeniu ruchu kolejowego może to ograniczać pracę bocznicy, która korzysta z torów stacyjnych, a tym samym stanowić barierę w powiększaniu wolumenu przeładunków w terminalu kontenerowym w Kutnie.

Jak wyjaśnił Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie – jednostki organizacyjnej PKP Polskich Linii Kolejowych SA – Obecne parametry techniczne i przepustowość stacji Stara Wieś są wystarczające dla obecnych możliwości przeładunkowych terminala kontenerowego. Stacja Stara Wieś jest jednym okręgiem nastawczym, gdzie dyżurny ruchu obsługuje urządzenia srk z nastawni centralnej, a tym samym bierze udział w prowadzeniu manewrów na i z bocznicy PCC Intermodal poprzez obsługę rozjazdów, wykołajnic i tarcz manewrowych. Przy modernizacji linii nr 3 E20/CE20 nie jest przewidziana przebudowa układu torowego stacji Stara Wieś, jedynie modernizacja sieci trakcyjnej. Stacja Stara Wieś posiada 3 tory główne dodatkowe zelektryfikowane, które wykorzystywane są do przyjęcia i wyprowadzenia pociągów na i z bocznicy PCC Intermodal oraz do obsługi innej grupy bocznic. Przewidziana modernizacja linii nie wpływa na rozwój przeładunków na bocznicy, chyba że wystąpią ograniczenia w przepustowości dalszych odcinków linii, również objętych robotami.

(akta kontroli str. 494)

2.3. Utrudnieniem (barierą) w toku przygotowania i realizacji budowy terminala intermodalnego w Kutnie był nieuregulowany od 1955 r. stan prawny gruntów, na których zlokalizowana była infrastruktura kolejowa oraz nieprecyzyjne określenie granicy terenów kolejowych (gruntów Skarbu Państwa w zarządzie PKP PLK SA). W szczególności dotyczyło to budowli i urządzeń na stacji Stara Wieś: toru stacyjnego nr 10, kabli zasilających i sterujących ruchem kolejowym stacji, rowu odwadniającego, linii energetycznej ziemnej i napowietrznej.

Jak ustalił w maju 2009 r. PKP SA – Zakład Gospodarowania Nieruchomościami w Łodzi, przebieg granicy działki PKP w obszarze stacji Stara Wieś został wkreślony na mapy w Kolejowym Ośrodku Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej (KODGiK) na podstawie dokumentacji wywłaszczeniowej z 1955 r. oraz z 1974 r. (mapa wraz z orzeczeniem o wywłaszczeniu z 1955 r. oraz mapy przyjęte w Urzędzie Powiatowym w Kutnie w 1974 r.). Według informacji Zakładu Gospodarowania Nieruchomościami w Łodzi, zmiana granicy działki PKP w ewidencji gruntów następowała na skutek różnych podziałów, decyzji wydawanych przez Urzędy z powiadomieniem PKP lub bez.

W konsekwencji Miasto Kutno nabyło z mocy prawa, w drodze komunalizacji, własność działek oznaczonych numerami: 20/3 na podstawie decyzji Wojewody Płockiego znak GG.VII.721-44/16/96 oraz 28/3 na podstawie decyzji Wojewody

Płockiego znak GG.VII.7211-44/11/96 z dnia 9 września 1996 r. W północnej części działki nr 20/3 zlokalizowana jest część budynku nastawni kolejowej rozbudowanej przez PKP ok. 2000 r., bez uzyskania tytułu prawnego do gruntu ani uzgodnienia z jego właścicielem. Na terenie działki 28/3, stanowiącej drogę dojazdową do nieruchomości i zakupionej w dniu 23 września 2008 r. przez PCC Intermodal SA w wyniku przetargu publicznego przeprowadzonego w dniu 9 czerwca 2008 r. przez Miasto Kutno, zlokalizowany był – zbudowany i należący do PKP PLK S.A. – odcinek boczny kolejowej (tor stacyjny nr 10), o którego realizacji Miasto Kutno nie miało wiedzy.

Na skutek braku informacji o infrastrukturze kolejowej zrealizowanej bez stosownych uzgodnień poza terenem kolejowym, grunt zajęty pod urządzenia związane z linią kolejową po komunalizacji nie został zaoferowany do nabycia podmiotowi do tego uprawnionemu (PKP PLK SA), będącemu jednocześnie właścicielem naniesień budowlanych (część budynku nastawni oraz toru stacyjnego nr 10 stacji Stara Wieś).

(akta kontroli str. 514-516, 518, 573-574)

2.4. Z powodu ograniczenia terenu, który PCC Intermodal SA otrzymała do dyspozycji (zakupiła) od Miasta Kutno, tor wyciągowy nr 12 został wybudowany na działce należącej do Skarbu Państwa, w zarządzie PKP S.A., poprzez wydłużenie o ok. 600 metrów istniejącego wcześniej „żeberka ochronnego” (o długości 84 mb). Podstawą formalno-prawną realizacji tej części terminala kontenerowego w Kutnie była zawarta w dniu 23 grudnia 2009 r. na 20 lat (do dnia 31 grudnia 2029 r., tj. na okres dłuższy od przyjętej trwałości Projektu) umowa dzierżawy gruntu pod budowę i eksploatację toru wyciągowego (nr 12). Umowa obejmowała również dzierżawę na rzecz PKP PLK SA infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na gruntach nabytych przez Spółkę, a czynsz dzierżawny ustalony w równej kwocie (5.349 zł netto) na rzecz PLK i Spółki podlega kompensacie.

Budowę toru wyciągowego nr 12 zrealizowano w ramach zadania nr 3 Projektu „Wykonawstwo – budowa terminala wraz z obiektami towarzyszącymi, przebudową stacji Stara Wieś i torem wyciągowym – I etap”. Zadanie zostało włączone do kosztów kwalifikowalnych Projektu. Na podstawie § 6 ust. 1 umowy o dofinansowanie, w związku z § 8 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 września 2009 r. w sprawie pomocy na projekty w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013¹¹ Spółce przysługiwało dofinansowanie na realizację Projektu na poziomie maksymalnie do 50% wydatków kwalifikowalnych dla części infrastrukturalnej. Zgodnie z protokołem płatności przedłożonym przez wykonawcę robót wartość działań obejmujących budowę toru wyciągowego wyceniono łącznie na kwotę 2.275,6 tys. zł, którą rozliczono w ramach pierwszego wniosku o płatność.

(akta kontroli str. 473-474, 492-494, 573-588)

2.5. Na zagrożenia i bariery w rozwoju transportu intermodalnego w Polsce zwracał uwagę Prezes Spółki w pismach kierowanych do Wiceministra ds. Transportu Kolejowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (pismo z dnia 10 lipca 2013 r.), wskazując że w polskim prawie brakuje uregulowań, które wyodrębniłyby przewozy intermodalne od masowych przewozów kolejowych, wyrównując szanse tej metody transportu wobec długodystansowych przewozów drogowych. W celu umożliwienia i ułatwienia skutecznej rynkowej konkurencji przewozów intermodalnych z przewozami drogowymi na długich dystansach postulował dostosowanie rozporządzeń i regulaminów obowiązujących na kolei do

¹¹ Dz. U. Nr 150, poz. 1212.

wymogów przewozów intermodalnych. Miałoby to na celu stworzenie odrębnych (od masowych przewozów towarowych) zasad taryfikowania i pobierania opłat za dostęp do infrastruktury dla przewozów intermodalnych, celem zapewnienia porównywalnych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej i drogowej, przy jednoczesnym zapewnieniu podobnego poziomu podstawowych parametrów ruchu (średniej prędkości lub całkowitego czasu przejazdu jednostki ładunkowej) jak w transporcie drogowym. W okresie przejściowym rekomendował wprowadzenie preferencyjnych stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla całopociągowych przewozów intermodalnych, z zastosowaniem minimum 50% rabatu od poziomu podstawowego zawartego w cenniku PKP PLK.

(akta kontroli str. 337, 342)

Również w piśmie z dnia 22 sierpnia 2018 r. (znak PCC/GDY/187/2018) skierowanym do Urzędu Transportu Kolejowego¹² Prezes Spółki wskazywał, iż pomimo, że wszyscy podzielają pogląd, że przewozy intermodalne są pro-ekologiczne, są przyszłością i nadzieją kolei oraz należy je wspierać i rozwijać, to w praktyce nie robi się nic (lub bardzo niewiele), ażeby ten typ przewozów dynamicznie rozwinąć. Postulował, ażeby przewozy intermodalne pilnie wydzielić i oddzielnie taryfikować w Regulaminie PKP PLK. W ocenie Prezesa Spółki, przypisanie przewozów intermodalnych do przewozów towarowych i traktowanie tego rodzaju przewozów na równi i na tych samych zasadach co przewozy ładunków masowych (węgla, kruszyw, stali itp.), oznacza kompletny brak zrozumienia specyfiki i zasad organizacji przewozów intermodalnych. Zdaniem PCC Intermodal S.A. dokonanie odpowiednich zmian w Regulaminie PKP PLK jest celowe i konieczne, a jeśli to niezbędne - także w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa. Inicjatorem tych zmian powinien być zarządca infrastruktury, czyli PKP PLK, a ich głównym promotorem Urząd Transportu Kolejowego.

(akta kontroli str. 348-349)

2.6. Prezes wskazał również, że barierą ekonomiczną w rozwoju transportu intermodalnego są praktyki dyskryminacyjne występujące w polskich portach morskich, polegające na nierównym traktowaniu przewoźników/operatorów kolejowych w stosunku do przewoźników/operatorów drogowych.

Zgodnie z Taryfą Standardową DCT Gdańsk SA (największego głębokowodnego polskiego terminalu kontenerowego), za obsługę kontenerów przyjeżdżających lub wyjeżdżających do/z DCT środkami transportu drogowego nie pobiera się od przewoźników drogowych żadnych opłat, natomiast od każdego kontenera przyjeżdżającego lub wyjeżdżającego koleją terminal żąda zapłaty, tzw. „opłaty manipulacyjnej za obsługę kolejową”, której standardowa wysokość wynosi 4 euro/TEU. Ponadto zgodnie z oświadczeniem Prezesa Zarządu PCC Intermodal SA, począwszy od 2017 r. DCT domaga się dodatków do tej opłaty w wysokości 50%/100%/150% opłaty podstawowej od kontenerów wjeżdżających i wyjeżdżających koleją odpowiednio w soboty/niedziele/święta.

Przewoźnicy/operatorzy drogowi i kolejowi świadczą swoje usługi na identycznych zasadach - odpowiednio FOT (free on truck) i FOR (free on rail). Oznacza to, że w obu przypadkach wszystkie koszty związane z przeładunkami i manipulacjami kontenerów w obrębie terminalu morskiego są pokrywane przez armatorów w ramach tzw. opłaty THC terminal handling charges. Zatem opłata manipulacyjna za obsługę kolejową stanowi opłatę za sam tylko wjazd i wyjazd pociągu, czyli korzystanie z infrastruktury i terminal portowy nie świadczy żadnych dodatkowych

¹² Skierowanym również do wiadomości PKP PLK S.A. w Warszawie.

usług w ramach tej opłaty. Tym sposobem koszt utrzymania infrastruktury kolejowej jest przerzucany na przewoźnika/operatora intermodalnego, natomiast przewoźnik/operator drogowy w żaden sposób nie uczestniczy w kosztach utrzymania infrastruktury drogowej portu.

Zgodnie z wyrokiem Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 10 maja 2017 r., (sygn. akt I ACa 83/17), w świetle przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich¹³ tego typu opłata infrastrukturalna jest niedopuszczalna w przypadku korzystania z infrastruktury portowej. Zgodnie z art. 8 ust. 1 i 2 ustawy o portach i przystaniach morskich za użytkowanie infrastruktury portowej pobierane są opłaty portowe wymienione w ustawie tj. opłata tonażowa, przystaniowa i pasażerska (za wejście statku do portu, korzystanie przez statek z nabrzeża oraz za zejście pasażera). Katalog tych opłat jest zamknięty a żadna z nich nie jest związana z korzystaniem z kolejowej infrastruktury portowej. Sąd potwierdził przy tym, że tory kolejowe stanowią infrastrukturę portową w rozumieniu art. 2 ust. 4 ustawy o portach i przystaniach morskich. Tym samym nie ma podstaw prawnych, do pobierania opłat za sam wjazd wagonów na bocznice. Podmiot zarządzający taką infrastrukturą może pobierać opłaty tylko za świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury, czyli tzw. usług czynnych takich jak przeładunki czy manewry kolejowe. Natomiast nie może pobierać opłat za tzw. usługi biernie, takie jak utrzymanie techniczne bocznic, otwieranie bramy kolejowej czy inwestycje w infrastrukturę.

W przypadku terminali morskich, w tym także w przypadku DCT, infrastruktura kolejowa bocznic w dużym stopniu została dofinansowana ze środków publicznych pochodzących z funduszy unijnych w ramach projektów przeznaczonych na rozwój transportu intermodalnego. DCT skorzystał z dofinansowania ze środków UE w wysokości 26.842,6 tys. zł w ramach priorytetu VII Transport przyjazny środowisku, działanie 7.4 Rozwój transportu intermodalnego (na podstawie umowy z dnia 10 września 2012 r.). W tej sytuacji infrastruktura wybudowana w ramach wspierania rozwoju transportu intermodalnego stanowi narzędzie jego dyskryminacji, ponieważ polityka cenowa podmiotów władających tą infrastrukturą jest prowadzona niezgodnie z prawem i z naruszeniem zasad konkurencji.

(akta kontroli str. 589-598)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Spółka prawidłowo identyfikowała bariery w rozwoju transportu intermodalnego jednakże bariery te były natury zewnętrznej, niezależne od działalności Spółki.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od formułowania uwag i wniosków pokontrolnych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

¹³ Dz. U. z 2017 r. poz. 1933.

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 Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

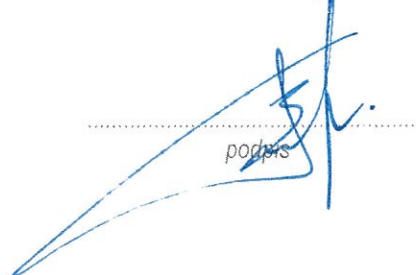
Warszawa, dnia 11 grudnia 2018 r.

Kontroler
Andrzej Sykała
doradca techniczny



.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
Dyrektor
Tomasz Emiljan



.....
podpis

