



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

LLU.410.019.01.2018

Mirosław Smulczyński, Prezes Zarządu
EUROPORT Sp. z o.o.
ul. Warszawska 1C, Małaszewicze Duże
21-450 Małaszewicze

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/18/032 Bariery rozwoju transportu intermodalnego

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	EUROPORT Sp. z o.o., Małaszewicze Duże, ul. Warszawska 1C 21-450 Małaszewicze
Kierownik jednostki kontrolowanej	Mirosław Smulczyński, Prezes Zarządu od 1 czerwca 2017 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: 1. Jonas Meškutavičius, Prezes Zarządu od 5 marca 2014 r. do 7 lutego 2017 r. 2. Andrei Sakalouski, Prezes Zarządu od 7 lutego 2017 r. do 1 czerwca 2017 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Wpływ inwestycji realizowanych z wykorzystaniem środków publicznych na rozwój przewozów intermodalnych
Okres objęty kontrolą	Lata 2015-2018 (do 31 października 2018 r.), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, jeżeli 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 ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę Kontrolerzy	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie 1. Ryszard Litwiniuk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLU/138/2018 z 26 września 2018 r. 2. Wojciech Niemyski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLU/133/2018 z 18 września 2018 r. (akta kontroli str. 1-2)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia, że zadanie zrealizowane przez Spółkę w zakresie budowy Terminala EUROPORT w Małaszewiczach i uzyskane wsparcie ze środków publicznych na rozwój transportu intermodalnego przyczyniło się do zwiększenia skali przewozów intermodalnych.

Wybudowanie Terminala oraz zakup intermodalnych jednostek ładunkowych (suwnicy, pojazdu szynowo-drogowego, reachstakera) pozwoliło na wprowadzenie funkcjonalnych technik rozładunku i załadunku kontenerów oraz wpłynęło na usprawnienie transportu drogowego i kolejowego na styku dwóch systemów (tory szerokie i normalne). Realizacja tej inwestycji przyczyniła się także do zwiększenia zatrudnienia w regionie.

Stwierdzono jednak, że system teleinformatyczny, będący częścią projektu „Budowa Terminala EUROPORT w Małaszewiczach” (dofinansowanie ze środków publicznych w kwocie 623,9 tys. zł), nie był wykorzystywany do przeładunku kontenerów. Było to niezgodne z warunkami realizacji projektu „Budowa Terminala EUROPORT w Małaszewiczach” określonymi we wniosku o dofinansowanie.

¹ Dz. U. z 2017 r. poz. 524, ze zm., dalej: ustawa o NIK.

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

Wpływ inwestycji realizowanych z wykorzystaniem środków publicznych na rozwój przewozów intermodalnych

Opis stanu faktycznego

1.1. Terminal został zbudowany w ramach projektu „Budowa Terminala EUROPORT w Małaszewiczach” (dalej: Projekt) na terenie gminy Terespol w sąsiedztwie Wolnego Obszaru Celnego Małaszewicze. Powstał m.in. budynek biurowy, plac manewrowy (ok. 1,5 ha), parking dla samochodów ciężarowych, zbudowano także tory kolejowe standardowe (1.435 mm) i szerokie (1.520 mm).

Do wjazdu na teren Terminala prowadzi droga gminna nr 000821L, a w odległości ok. 300 m znajduje się skrzyżowanie z drogą krajową nr 2 (Świecie - Terespol)³. W pobliżu Terminala przebiegają dwie linie kolejowe: standardowa nr 865 (Małaszewicze Centralne – linia kolejowa E20)⁴, szerokotorowa nr 60 Brześć-Kobylany.

Spółka na budowę Terminala uzyskała wsparcie ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 (dalej: POIiŚ) w kwocie 21.363,2 tys. zł. W latach 2015-2018 Spółka nie występowała z wnioskami o finansowe wsparcie ze środków publicznych, ponieważ nie planowano realizacji projektów kwalifikujących się do ubiegania o dofinansowanie.

(akta kontroli str. 124-144, 409-412, 436-450, 453-454)

1.2. Projekt był realizowany w latach 2012-2015 w ramach POIiŚ (działanie 7.4: Rozwój transportu intermodalnego, priorytet VII: Transport przyjazny środowisku). Całkowity koszt realizacji Projektu⁵ wyniósł 65.918,9 tys. zł, kwota wydatków kwalifikowalnych – 48.624,3 tys. zł. Najwyższe wydatki kwalifikowalne poniesiono na: roboty budowlane (31.595,7 tys. zł), zakup suwnicy (9.352,6 tys. zł), systemu teleinformatycznego (2.079,6 tys. zł), reachstakera (1.669,0 tys. zł), pojazdu szynowo-drogowego (1.635,5 tys. zł), gruntów (1.052,0 tys. zł).

Spółka otrzymała dofinansowanie na realizację Projektu w łącznej kwocie 21.363,2 tys. zł, z czego m.in. 16.933,9 tys. zł to 50% wydatków kwalifikowalnych dla części infrastrukturalnej oraz 4.421,0 tys. zł to 30% wydatków kwalifikowalnych dla części nieinfrastrukturalnej.

(akta kontroli str. 399, 435)

1.3. Celem Projektu było zwiększenie udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków, a także pobudzenie rynku pracy poprzez wygenerowanie nowych miejsc pracy, co wpłynie na zmniejszenie bezrobocia w regionie. Do tych celów przyjęto:

- wskaźniki produktu – liczba bezpośrednio utworzonych nowych miejsc pracy (25 etatów), budowa terminala kontenerowego (1 szt.),
- wskaźniki rezultatu⁶ – przewidywana całkowita liczba bezpośrednio utworzonych nowych miejsc pracy (25 etatów), wielkość ładunków przyjętych przez wybudowany terminal kontenerowy w 2016 r. – (8.384 TEU⁷/rok)⁸.

(akta kontroli str. 73, 82, 171)

³ Będącą szlakiem międzynarodowym E30 (łączącym m.in. Berlin, Warszawę, Mińsk i Moskwę).

⁴ Łączącą m.in. Berlin, Warszawę i Moskwę.

⁵ Według aneksu do umowy o dofinansowanie Projektu z 26 marca 2015 r.

⁶ Według aneksu do umowy z 26 marca 2015 r.

⁷ TEU – jednostka pojemności standardowego kontenera o wymiarach 6,10 m x 2,44 m x 2,59 m.

⁸ W dokumentacji aplikacyjnej nie była podana metodologia obliczenia wielkości ładunków przyjętych, dlatego Spółka przyjęła zasadę liczenia ładunków przy wjeździe na terminal, gdzie kontener 20' = 1 TEU, kontener 40' = 2 TEU.

W wyniku realizacji Projektu zbudowano Terminal, który świadczył usługi przeładunku kontenerów pomiędzy składami kolejowymi a samochodami ciężarowymi. W latach 2016-2018 (do 30 września) w EUROPORCIE przyjęto 54.992 kontenery. W okresie od stycznia do września 2018 r. liczba przyjętych kontenerów wzrosła dwukrotnie w stosunku do 2016 r.

Spółka, zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 2 umowy o dofinansowanie Projektu⁹, przedkładała Instytucji Wdrażającej (Centrum Unijnych Projektów Transportowych, dalej: CUPT) raporty z osiągniętych efektów, z których wynika, że Spółka osiągnęła wskaźniki:

- 22.482 TEU w 2016 r., tj. 268,2% zakładanej wielkości (8.384 TEU),
- 43.268 TEU w 2017 r., tj. 466,6% zakładanej wielkości (9.274 TEU).

W 2018 r. (do 30 września) uzyskano 43.443 TEU, tj. 420,1% zakładanej rocznej wielkości (10.340 TEU).

Zdaniem NIK przyczyną wystąpienia różnic, pomiędzy planowaną wartością wskaźnika a faktycznie osiągniętą, było niedoszacowanie rzeczywistych możliwości przeładunkowych Terminala na etapie wprowadzenia zmiany do umowy o dofinansowanie Projektu.

Na koniec 2016 r. w Spółce było zatrudnionych 37 osób, a na koniec 2017 r. – 53 osoby.

(akta kontroli str. 171, 184-203, 409-412, 453, 457)

1.4. W ramach Projektu zrealizowano m.in.: opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej, zakup gruntów, roboty budowlane (utwardzenie placu manewrowego, terenu pod suwnicę, budowa torów kolejowych wewnętrznych, parkingu dla samochodów ciężarowych, budynku biurowego, ogrodzenia), zakup torowej suwnicy kontenerowej, zakup pojazdu szynowo-drogowego, zakup reachstakera oraz systemu teleinformatycznego.

Realizacja poszczególnych zadań Projektu została potwierdzona w lipcu 2016 r. przez Instytucję Wdrażającą (CUPT)¹⁰. Oględziny przeprowadzone w trakcie kontroli NIK wykazały, że Terminal, tj. tory kolejowe, plac manewrowy, budynek administracyjny, parking dla samochodów ciężarowych, został zbudowany. Obsługa intermodalnych kontenerów wykonywana była przy pomocy suwnicy kontenerowej, pojazdu szynowego (lokotraktora) oraz dwóch reachstaków (kalmarów)¹¹.

(akta kontroli str. 329-340, 399, 409-412)

1.5. W 2012 r. zakupiono kompleksowy zintegrowany system teleinformatyczny. Przedmiotem umowy tego zakupu¹² była dostawa systemu teleinformatycznego wraz ze sprzętem komputerowym¹³ oraz oprogramowaniem do zarządzania wszystkimi procesami związanymi z prowadzeniem działalności na terenie Terminala¹⁴. Termin realizacji przedmiotu umowy określono na 30 kwietnia 2013 r.¹⁵. Wykonawca udzielił gwarancji jakości w okresie 24 miesięcy, licząc od dnia przekazania systemu informatycznego do użytkowania i podpisania protokołu odbioru (od 1 maja 2013 r.). Wartość zakupu systemu teleinformatycznego wyniosła

⁹ Umowa z 12 marca 2012 r. zawarta z Instytucją Wdrażającą – CUPT.

¹⁰ Informacja pokontrolna z 16 lipca 2015 r.

¹¹ W tym jednego zakupionego w ramach Projektu.

¹² Umowa nr 3/2012 z 13 sierpnia 2012 r. zawarta z Berghof Automationstechnik.

¹³ Sprzęt: jeden standardowy serwer BLU dla Windows 2008 Enterprise oraz SQL-Server 2008, dwa terminale BLU do suwnic, trzy standardowe PC z systemem operacyjnym i z monitorem, klawiaturą i myszką, dwie standardowe drukarki laserowe z interfejsem Ethernet, jedno standardowe urządzenie multifunkcyjne z interfejsem Ethernet, trzy mobilne urządzenia MDE.

¹⁴ Licencje: licencję podstawową, licencję dla jednej suwnicy bramowej, licencję dla jednego mobilnego urządzenia przeładunkowego, pakiet językowy BLU-International, narzędzia do oceny i podsumowań BLU-Stat, narzędzia do sporządzania dokumentacji rachunkowej BLU-Bill, narzędzia do informowania klientów BLU-Web.

¹⁵ Aneks do umowy nr 3/2012 z 13 sierpnia 2012 r.

2.539,2 tys. zł, wydatki kwalifikowalne – 2.079,6 tys. zł, a kwota dofinansowania – 623,9 tys. zł¹⁶.

System przyjęto do użytkowania 30 kwietnia 2013 r. i dokonano odpisów amortyzacyjnych od wartości niematerialnych i prawnych w kwocie 1.954,7 tys. zł oraz od środków trwałych – 115,6 tys. zł.

Według wniosku o dofinansowanie Projektu¹⁷, koszty przedsięwzięcia obejmowały system teleinformatyczny niezbędny dla potrzeb funkcjonowania Terminala. System teleinformatyczny miał być najnowszym rozwiązaniem posiadającym standardy dostosowane do indywidualnych wymagań, a rozwiązania informatyczne miały wpływać na innowacyjność oferty zapewniającej optymalizację procesów spedycyjno-logistycznych i kontrolę jakości. System ten miał zapewnić pełną integrację z systemami informatycznymi klientów, co pozwoliłoby poprawić czasową dostępność informacji logistycznej, a także zmniejszyć pracochłonność procesów przeładunkowych.

Ze specyfikacji technicznej systemu¹⁸ wynika, że w procesach związanych z obsługą kontenerów wymagane było, aby system był zintegrowany z infrastrukturą (suwnicą oraz urządzeniem do optycznej identyfikacji wagonów), tak aby usprawnić przepływ informacji i przebieg procesów.

(akta kontroli str. 28, 249-280, 334, 387-394 423-427,458)

W trakcie kontroli NIK ustalono, że zakupiony w ramach realizacji Projektu system teleinformatyczny do dnia zakończenia niniejszej kontroli w Spółce nie funkcjonował. Przeprowadzone oględziny systemu teleinformatycznego wykazały, że poszczególne jego elementy nie były wykorzystywane¹⁹ lub służyły do realizacji bieżących zadań Terminala²⁰.

Z informacji uzyskanej w toku niniejszej kontroli od kierownika Terminala wynika, że system teleinformatyczny był uruchamiany na etapie prac budowlanych, ale z uwagi na pojawiające się w późniejszym okresie błędy i trudności w jego eksploatacji, nie został wykorzystany do żadnych prac przeładunkowych.

Prezes Zarządu Mirosław Smulczyński, w złożonych w tej sprawie wyjaśnieniach podał, że na tym stanowisku pracuje od 1 czerwca 2017 r. i nie posiada wiedzy, z jakiego powodu system teleinformatyczny nie został uruchomiony. Z wyjaśnień Prezesa wynika, że pod koniec 2016 r. były prowadzone działania, mające na celu przywrócenie funkcjonalności systemu, ale ze względu na wysokie koszty nie było zgody właściciela na jego reaktywowanie.

Z kolei Jonas Meškutavičius²¹ podał, że system był wdrożony i przekazany do użytku, jednak w trakcie jego eksploatacji występowały liczne błędy i niedociągnięcia w tłumaczeniu niemieckiej wersji oprogramowania. Błędy były ciągle zgłaszane do niemieckiej centrali BERGHOF. Ze względu na długi czas usuwania usterek, zdecydowano o prowadzeniu ewidencji i kontroli przeładunków kontenerów równoległe z użyciem programu Microsoft Office. Z wyjaśnień ówczesnego Prezesa wynika też, że przy rosnącej liczbie przeładowywanych

¹⁶ Spółce udzielono dofinansowania na realizację Projektu na poziomie 30% wydatków kwalifikowalnych dla części nieinfrastrukturalnej.

¹⁷ Pkt B.4.2 *Techniczny opis inwestycji w infrastrukturę*, str. 8.

¹⁸ Załącznik nr 2 do umowy 3/2012 z 13 sierpnia 2012 r.

¹⁹ Np. dwa terminale BLU (jeden zainstalowano w suwnicy kontenerowej, drugi znajdował się magazynie), trzy mobilne urządzenia MDE, licencje BLU.

²⁰ Np. zestawy komputerowe wykorzystywano do ewidencji przeładunków kontenerów przy pomocy programu Excel oraz do obsługi finansowo-księgowej.

²¹ Pełniący funkcję Prezesa Zarządu w okresie od 5 marca 2014 r. do 7 lutego 2017 r.

kontenerów taki system był potrzebny, ale ze względu na wysokie koszty jego uruchomienia i brak zgody właścicieli na ich poniesienie, nie doszło to do skutku.

(akta kontroli str. 345-348, 429-434)

Według § 4 ust. 1 umowy o dofinansowanie Projektu, Spółka zobowiązała się do zrealizowania Projektu w pełnym zakresie, zgodnie z umową i jej załącznikami, z należytą starannością, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego i wspólnotowego. Zgodnie z § 7 ust. 1 ww. umowy, warunkiem uznania wydatków za kwalifikowalne było poniesienie ich przez beneficjenta w sposób wskazany we wniosku o dofinansowanie, zgodnie m.in. z Wytocznymi w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Pod rygorem zwrotu środków, zobowiązano się do zapewnienia trwałości Projektu w okresie pięciu lat od daty, w której doszło do łącznego spełnienia trzech warunków, tj. działania podjęte w ramach Projektu zostały faktycznie przeprowadzone, wszystkie wydatki beneficjenta zostały opłacone, dofinansowanie zostało wypłacone (§ 16 ust. 1 ww. umowy).

Zgodnie z pkt. 6.5.2 i 6.5.4 Wytocznym w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013)²², wydatki na nabycie przenośnych środków trwałych oraz wydatki związane z nabyciem i wykorzystaniem wartości niematerialnych i prawnych, mogą być uznane za kwalifikowalne, jeżeli ich zakup jest niezbędny dla realizacji Projektu.

(akta kontroli str. 124-144, 159-167, 176-181)

1.6. CUPT przeprowadził pięć kontroli²³ realizacji poszczególnych etapów Projektu, w których potwierdził prawidłowość dokonywanych wydatków na poszczególne zadania. W dwóch kontrolach stwierdzono nieprawidłowości polegające na braku zamieszczenia danych finansowych na tablicy informacyjnej oraz nieuwzględnieniu wartości rynkowej nieruchomości w operacie szacunkowym.

(akta kontroli str. 329-340, 471)

1.7. Terminal został połączony z liniami kolejowymi Terespol – Warszawa (tory o rozstawie szyn 1.435 mm) oraz Brześć – Małaszewicze (tory o rozstawie szyn 1.520 mm), które znajdują się w odległości ok. 4 km od terenu Terminala. Długość torów bocznic na terenie Terminala wynosiła: po torze normalnym – ok. 2,4 km, po torze szerokim – 2,8 km. Tory, na których dokonywano przeładunku kontenerów, zbudowano w 2015 r.

Proces przyjęcia składu pociągu odbywał się raz na dobę, w godz. 14.00-16.00. Przy wprowadzaniu składu pociągu korzystano z usług przewoźnika EUROTRANS, który obsługiwał tory dojazdowe do Terminala. Obsługa samochodów ciężarowych odbywała się przez całą dobę przez siedem dni w tygodniu. Do załadunku i wyładunku kontenerów służyły dwa reachstackery (wózki kontenerowe wysokiego składowania o udźwigu 10 i 45 ton), suwnica kontenerowa torowa o udźwigu maksymalnym 50 ton oraz pojazd szynowo-drogowy ZEPHIR.

Kontenery składowane były na placu manewrowym równolegle do torów, w maksymalnie czterech rządach. Faktyczne wykorzystanie powierzchni miejsc składowych wynosiło ok. 70%.

Samochody ciężarowe, oczekujące na rozładunek lub załadunek korzystały z parkingu zlokalizowanego przed bramą wjazdową na teren Terminala.

(akta kontroli str. 409-412, 459-466)

²² Zatwierdzone przez Ministra Rozwoju 9 marca 2016 r.

²³ 8 czerwca 2012 r., 19 lipca 2012 r., 24 września 2012 r., 27 września 2015 r. oraz 16 lipca 2016 r.

1.8. Stopień wykorzystania potencjału przeładunkowego w okresie objętym kontrolą wynosił 36,7% w stosunku do możliwości Terminala. Techniczna zdolność przeładunkowa urządzeń w skali roku wynosiła ok. 50.000 kontenerów. Rzeczywista liczba przyjętych kontenerów wyniosła: w 2016 r. – 11.376 kontenerów (22,8% zdolności przeładunkowych), w 2017 r. – 21.894 kontenery (43,8%), w 2018 r. od 1 stycznia do 30 września – 21.722 kontenery (43,4%). Według Prezesa Zarządu, potencjał przeładunkowy jest uzależniony od zdolności urządzeń wykorzystywanych do przeładunków kontenerów. Na rzeczywistą zdolność przeładunkową w stosunku do technicznej miał wpływ czas przeznaczony na prace manewrowe związane z podstawianiem wagonów na tory przeładunkowe, wyłaczanie wagonów niesprawnych technicznie.

Z informacji Prezesa Zarządu wynika, że wystąpiły trudności i bariery w pracy Terminala, które miały wpływ na ograniczenie przewozów intermodalnych, tj.:

- zarządzanie infrastrukturą kolejową w rejonie granicznym przez dwóch zarządców PKP PLK S.A. i PKP „Cargotor”,
- niedostateczna przepustowość infrastruktury kolejowej w rejonie granicznym,
- ograniczenia w dostępie do prywatnej infrastruktury kolejowej Terminala LPG GASPOL w Małaszewiczach, ponieważ kluczami do rozjazdów zarządzał PKP „Cargotor”,
- ograniczenia w dostępie platform szerokotorowych dla załadunku kontenerów w kierunku wschodnim,
- ograniczone możliwości wykonywania pracy manewrowej z powodu braku toru wyciągowego i uzależnienie od infrastruktury Terminala LPG GASPOL,
- trwające remonty infrastruktury kolejowej.

(akta kontroli str. 453-454)

1.9. Do terminala prowadzi droga gminna nr 000821L. Obszar pomiędzy drogą gminną a budynkiem biurowym, należący do Europort Sp. z o.o., jest utwardzony i wyłożony kostką brukową. W nawierzchni drogi przy wjeździe na teren Terminala nie stwierdzono ubytków i pęknięć.

Z informacji pozyskanych na potrzeby niniejszej kontroli od zarządców dróg (Wójta Gminy Terespol oraz Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad) wynika, że:

- droga gminna nr 100821L była przebudowywana w 2015 r. na odcinku łączącym drogę krajową nr 2 z wjazdem do siedziby Terminala o długości 446 metrów,
- droga krajowa nr 2 w okolicy skrzyżowania z drogą gminną nr 100821L była remontowana każdego roku w latach 2015 – 2018, zakres rzeczowy obejmował m.in. remonty częściowe nawierzchni bitumicznych przy użyciu recyklera i betonu asfaltowego, uszczelnianie pęknięć masą zalewową oraz dokonywanie mechanicznych ścięć zawyżonych poboczy.

(akta kontroli str. 227-233, 410)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

System teleinformatyczny, którego zakup był dofinansowany w ramach Projektu kwotą 623,9 tys. zł, nie był wykorzystywany do przeładunku kontenerów na terenie Terminala. Było to niezgodne z warunkami realizacji Projektu, określonymi we wniosku o dofinansowanie, który przewidywał realizację przeładunków przy pomocy tego systemu. Spółka, na podstawie § 4 ust. 3 pkt 1 ww. umowy, zobowiązała się zrealizować Projekt zgodnie z wnioskiem o dofinansowanie.

Przyczyną niekorzystania z systemu teleinformatycznego były błędy w jego funkcjonowaniu, które nie zostały usunięte w okresie gwarancji, gdyż nie zostały wówczas ujawnione z powodu trwających jeszcze robót związanych z budową Terminala. Późniejsze próby jego wdrożenia, zdaniem ówczesnego kierownictwa Spółki, były zbyt kosztowne, a właściciel nie wyraził zgody na poniesienie znacznych wydatków na uruchomienie tego systemu.

(akta kontroli str. 21-60, 124-144, 249-280, 345-348, 388-394, 429-430, 433-434)

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzoną nieprawidłowością, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujący wniosek:

Wniosek

Podjęcie działań w celu wykorzystywania do przeładunku kontenerów systemu teleinformatycznego ze względu na okres trwałości Projektu.

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 Lublinie. 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.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosku

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku pokontrolnego 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.

Lublin, dnia 6 grudnia 2018 r.

Kontrolerzy
Ryszard Litwiniuk
główny specjalista kontroli państwowej

p.o. Dyrektor
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Lublinie
Edward Lis

.....
Podpis

.....
Podpis

Wojciech Niemyski
główny specjalista kontroli państwowej

.....
Podpis

