



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
DELEGATURA W POZNANIU

LPO.410.13.2.2024

Pan
Piotr Wyborski
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

zmienione zgodnie z treścią uchwały nr KPK-KPO.441.247.2024 Komisji Rozstrzygającej z dnia 7 lipca 2025 r. oraz treścią pisma LPO.410.13.2.2024 z dnia 20 stycznia 2025 r. w sprawie sprostowania oczywistych omyłek pisarskich

P/24/081 – Modernizacja wybranych linii kolejowych

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ¹ ul. Targowa 74; 03-734 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Wyborski, członek Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., delegowany do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od dnia 19 lutego 2024 r.; Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od dnia 16 marca 2024 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu PKP PLK S.A., od 31 marca 2016 r. do 15 lutego 2024 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Przygotowanie do realizacji inwestycji kolejowych. 2. Realizacja i monitorowanie postępu prac oraz wydatkowanie środków na realizację inwestycji kolejowej, w tym osiągnięcie zakładanych efektów.
Okres objęty kontrolą	Lata 2017-2024 (do 22 listopada), z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, jeżeli miały one istotny wpływ dla ustaleń i ocen kontroli
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu
Kontrolerzy	1. Sylwia Zakrzewska, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LPO/064/2024 z 25 kwietnia 2024 r. 2. Maciej Andrzejewski, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/072/2024 z 30 kwietnia 2024 r. 3. Jakub Iwanicki, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LPO/093/2024 z 18 czerwca 2024 r. 4. Roman Jarecki, starszy inspektor, upoważnienie do kontroli nr LPO/075/2024 z 25 kwietnia 2024 r.

(akta kontroli str. 1-8)

¹ Dalej również: „PKP PLK S.A.”, „Spółka”, „Inwestor” albo „Zamawiający”

² Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia działania Regionu w zakresie realizacji projektów inwestycyjnych⁴ dotyczących modernizacji wybranych linii kolejowych w latach 2017 – 2024.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Modernizacja wytypowanych do kontroli linii kolejowych o łącznej wartości 5 332,1 mln zł, ujętych w „Krajowym Planie Kolejowym do 2023 r.”⁵ realizowana była z naruszeniem przepisów prawa, warunków zawartych umów oraz procedur wewnętrznych. Decyzje i działania dot. ich przebiegu uniemożliwiły ukończenie poszczególnych projektów w założonych pierwotnie terminach, a w konsekwencji także osiągnięcie zakładanych początkowo w KPK celów. Stwierdzone nieprawidłowości i zaniedbania naraziły Spółkę PKP PLK S.A. na nieuzasadnione zwiększenie kosztów modernizacji linii kolejowych o łączną kwotę 75,8 mln zł. We wszystkich trzech skontrolowanych projektach inwestycyjnych stwierdzono szereg istotnych nieprawidłowości zarówno na etapie ich przygotowania, jak i realizacji, w tym pomimo posiadania narzędzi służących monitorowaniu postępu prac oraz wysokości ponoszonych kosztów.

Nierzetelne i nieterminowe przygotowanie dokumentacji niezbędnej do wykonania inwestycji oraz odmowa władz Miasta Stargard uzgodnienia tymczasowej organizacji ruchu drogowego niezbędnej do wykonania robót zgodnie z założeniami wykonawcy wpłynęły na znaczne opóźnienia w ich realizacji⁶. Na skutek tych opóźnień Spółka poniosła m.in. dodatkowe koszty w łącznej kwocie 68,3 mln zł wynikające z wysokiego wskaźnika inflacji występującego do roku 2024 oraz sytuacji wywołanej konfliktem zbrojnym za granicą wschodnią. Ponadto, w następstwie przedłużenia o prawie pięć lat (do 2025 r.) realizacji inwestycji na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie, Spółka poniesie dodatkowe koszty w wysokości wynoszącej co najmniej 124,1 mln zł za realizację robót torowych i infrastruktury towarzyszącej. Niezrealizowanie tych robót⁷ do końca 2025 r. wiąże się z ryzykiem zwrotu części unijnego dofinansowania uzyskanego ze środków Funduszu Spójności, w ramach instrumentu »Łącząc Europę«⁸.

Zaplanowany pierwotnie zakres robót na linii nr 358, nie gwarantował osiągnięcia oczekiwanych parametrów technicznych linii, a założonych efektów nie można było zrealizować przy uwzględnieniu pierwotnie ustalonych nakładów. W toku przygotowywania ww. projektu inwestycyjnego nie uwzględniono bowiem konieczności wymiany szyn na nowe, pomimo posiadanej wiedzy w tym zakresie. Kompleksowa niezbędna wymiana szyn w trakcie realizacji umowy wpłynęła na konieczność poniesienia kosztów za wymianę nawierzchni torowej w kwocie ponad 19,1 mln zł oraz za 5,8 mln zł za prace pierwotnie niezaplanowane. Ponadto,

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

⁴ Tj. „Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek Województwa Dolnośląskiego-Czempirń” (dalej: E 59 Wrocław - Poznań), „Prace na linii E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie” (dalej: E 59 Poznań - Szczecin), „Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk – II etap” (dalej: nr 358 Zbąszynek – Czerwieńsk).

⁵ Przyjęty uchwałą nr 162/2015 Rady Ministrów z 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, ze zm. (dalej: KPK).

⁶ Linie: E 59 Poznań Główny – Szczecin Dąbie - przesunięcie rozpoczęcia do 407 dni, terminu zakończenia do 1711 dni, E 59 Wrocław – Poznań - rozpoczęta w terminie, lecz dokumentacja projektowa opóźniona o dwa lata, przesunięcie terminu zakończenia do 458 dni, linia 358 – rozpoczęta w terminie, termin zakończenia przesunięty do 644 dni.

⁷ na stacji Stargard spowoduje, że nie zostaną zrealizowane działania: modernizacja czterech wiaduktów w Mieście Stargard oraz zakończenie robót srk w terminie określonym w GA.

⁸ Dalej: CEF.

w związku z nierzetelnym opracowaniem dokumentacji projektowej „[...]”⁹ Spółka poniosła dodatkowe koszty wynoszące ponad 865 tys. zł na roszczenia z tym związane.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły także realizacji kontrolowanych inwestycji. Dyrektor Regionu nie podejmował skutecznych działań naprawczych i korygujących celem zapewnienia realizowania inwestycji zgodnie z pierwotnymi założeniami. Spółka kontynuowała przez dwa lata współpracę z nierzetelnym wykonawcą robót na linii 358 wbrew okolicznościom uzasadniającym odstąpienie od umowy. W wyniku niewłaściwego zabezpieczenia przez niego placu budowy, na modernizowanym odcinku ww. linii kolejowej doprowadzono do licznych kradzieży infrastruktury kolejowej o szacunkowej wartości przekraczającej 12,5 mln zł.

W dwóch inwestycjach, przedstawiciele Kierownictwa Regionu, przekraczając zakres udzielonych pełnomocnictw, dokonywali nieuprawnionego zaciągania zobowiązań¹⁰. Powyższe działania były nie tylko nieuprawnione, ale prowadziły także do zbyt dużej swobody wydatkowania środków przez Kierownictwo Regionu.

W trakcie realizacji inwestycji, pomimo wielomiesięcznych opóźnień, w Regionie nie korzystano z przysługujących uprawnień zawartych w umowach z wykonawcami w zakresie naliczania kar umownych i dochodzenia roszczeń, w szczególności:

- nie naliczono kar umownych, m.in. wskutek odstąpienia od ich naliczenia, w łącznej kwocie 472 tys. zł i 5,9 mln euro,
- nie podejmowano niezwłocznych działań w celu dochodzenia roszczeń w łącznej kwocie 17,2 mln zł,

W umowach na realizację inwestycji zamieszczano klauzulę dotyczącą kar umownych „[...]”¹¹, co było działaniem nierzetelnym.

W Regionie nie monitorowano należycie także poszczególnych etapów realizacji inwestycji. Nie sprawowano skutecznego nadzoru nad wprowadzaniem danych do systemu informatycznego EPM (Microsoft Enterprise Project Management¹²), a dane w nim zawarte nie odpowiadały stanowi faktycznemu bądź nie były w nim na bieżąco umieszczane, co natomiast nie pozwalało na rzetelne monitorowanie przebiegu poszczególnych prac. Funkcjonujący i utrzymywany w Spółce system informatyczny dedykowany monitorowaniu inwestycji nie spełniał funkcji, do której był przeznaczony. Ponadto, w Regionie nie przestrzegano przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości ani wewnętrznych procedur Spółki w zakresie ewidencjonowania środków trwałych wytworzonych w wyniku inwestycji. Skutkowało to ujmowaniem w ewidencji księgowej nierzetelnych danych w zakresie majątku trwałego i ich amortyzowaniem ze znacznym opóźnieniem, pomimo trwającego ich zużycia w wyniku eksploatacji tych linii kolejowych. W szczególności dotyczyło to:

- nierozliczenia nakładów w łącznej kwocie 129,4 mln zł i ich nieprzyjęcie na stan środków trwałych, pomimo ich protokolarnego odebrania i użytkowania,
- sporządzania dokumentów OT na kwotę 35,4 mln zł ze znacznym opóźnieniem, sięgającym nawet do trzech lat od dokonania odbioru danego środka trwałego,

⁹ Na podstawie art. 6 ust. 1pkt. 4 lit. a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2022 r. poz. 902, dalej „udip”) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2022 r., poz. 1233 ze zm., dalej „uznk”) NIK wyłączyła jawność informacji, co do których przedsiębiorca podjął niezbędne działania w celu zachowania ich poufności. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹⁰ Np. poprzez podpisywanie kolejnych aneksów do umowy w ramach jednej z badanych inwestycji (prace na linii kolejowej E 59 odcinek Rokietnica – Wronki), skutkując zaciągnięciem zobowiązania w łącznej kwocie 6 555,0 tys. zł ponad kwotę wskazaną w uchwale Zarządu Spółki.

¹¹ Na podstawie art. 6 ust. 1pkt. 4 lit. a udip i art. 11 ust. 4 uznk NIK wyłączyła jawność informacji, co do których przedsiębiorca podjął niezbędne działania w celu zachowania ich poufności. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹² System Wspierający Zarządzenie Projektami Inwestycyjnymi, dalej: EPM.

– wprowadzenia na stan ewidencyjny środków trwałych w zawyżonej wysokości o 14,0 mln zł¹³.

Nie respektowano także postanowień umów, dopuszczając do wykonywania robót budowlanych przed zawarciem poleceń zmian, a procedowanie aneksów do umów odbywało się wbrew zasadom określonym w procedurach Spółki.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej¹⁴ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

1. Przygotowanie do realizacji inwestycji kolejowych

1.1. Projekt inwestycyjny E59 Wrocław – Poznań ujęto w KPK na liście projektów podstawowych przeznaczonych do sfinansowania ze środków z Funduszu Spójności, w ramach Instrumentu „Łącząc Europę¹⁵, w kwocie 1 544 110,0 tys. zł, a po zmianach w kwocie 1 386 994,8 tys. zł¹⁶.

Na podstawie umowy nr INEA/CEF/TRAN/M2014/1045194 z 23 listopada 2015 r. zawartej pomiędzy Agencją Wykonawczą ds. Innowacyjności i Sieci¹⁷, a PKP PLK S.A. na realizację tej inwestycji przyznano dofinansowanie z Funduszu Spójności w kwocie 280 081,1 tys. euro. Rozpoczęcie zakładano na 1 stycznia 2015 r. a zakończenie do 31 grudnia 2020 r.¹⁸. Po zmianach wprowadzonych trzema aneksami¹⁹ zmniejszono maksymalne dofinansowanie do kwoty 226 496,5 tys. euro oraz przesunięto ostateczny termin zakończenia inwestycji do 30 czerwca 2023 r. Zmiany te spowodowane były zmniejszeniem planowanych kosztów po wyłonieniu wykonawców oraz opóźnieniami w przebudowie układów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii kolejowej E 59, na odcinku granica Województwa Dolnośląskiego – Leszno²⁰ i w realizacji umów przyłączeniowych²¹.

(akta kontroli str. 695-697, CD1, pliki nr: 27-28)

Umowa o dofinansowanie projektu nr CEF/006/2014/Z²² z 2 lipca 2018 r. zawarta pomiędzy Ministrem Inwestycji i Rozwoju i Centrum Unijnych Projektów Transportowych²³ a PKP PLK S.A. przewidywała maksymalną kwotę kosztów kwalifikowanych - 295 032,6 tys. euro, z tego maksymalne dofinansowanie: w formie płatności ze środków CEF - 226 496,5 tys. euro a w formie dotacji celowej z budżetu państwa - 29 060,8 tys. euro.

¹³ W następstwie zaliczenia w poczet kosztów wytworzenia środka trwałego kosztów uiszczonych odsetek od kredytu zaciągniętego na realizację inwestycji, pomimo ukończenia tej inwestycji.

¹⁴ 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.

¹⁵ ang. Connecting Europe Facility (dalej: CEF). Instrument ma przyczynić się do zrównoważonego wzrostu i sprzyjać włączeniu społeczeństwa poprzez tworzenie nowoczesnych sieci transeuropejskich o wysokiej wydajności.

¹⁶ Na podstawie uchwały nr 218/2023 Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2023 r.

¹⁷ Ang. Innovation and Networks Executive Agency. Dalej INEA.

¹⁸ W ramach inwestycji przewidywano zadania: Przebudowa układów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii kolejowej E 59, odcinek granica Województwa Dolnośląskiego – Leszno (zadanie 1); Przebudowa układów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii kolejowej E 59, odcinek Leszno – Czempień (zadanie 2); Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz urządzeń kolejowych sieci telekomunikacyjnych na odcinku linii kolejowej E 59 odcinek granica Województwa Dolnośląskiego – Czempień (zadanie 3); Nadzór nad modernizacją linii kolejowej (zadanie 4); Nadzór autorski nad modernizacją linii kolejowej (zadanie 5); Działania informacyjne i promujące dla prac na linii kolejowej (zadanie 6); Umowy przyłączeniowe (zadanie 7); Wykup gruntów (zadanie 8).

¹⁹ Tj. z 9 czerwca 2017 r., 18 stycznia i 24 listopada 2021 r.

²⁰ Aneks nr 2 zmieniono termin zakończenia inwestycji na 31 grudnia 2021 r.

²¹ Aneks nr 3 zmieniono termin zakończenia inwestycji na 30 czerwca 2023 r.

²² Zmieniona aneksami: nr 1 z 20 września 2019 r. i nr 2 z 2 marca 2022 r. Upřednio obowiązywała umowa nr CEF/006/2014 z 30 maja 2016 r.

²³ Dalej: CUPT.

Celem projektu była poprawa parametrów technicznych linii przez zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich do V=160 km/h, a pociągów towarowych do V=120 km/h przy zachowaniu maksymalnego nacisku osi na tor 221 kN oraz wyeliminowanie zakłóceń w ruchu pociągów (tj. likwidacji „wąskiego gardła” na odcinku Kościan – Czempin). Przełożyć to miało się na skrócenie czasu podróży. Efektami jej realizacji miała także być poprawa przepustowości i bezpieczeństwa w wyniku budowy wiaduktów drogowych zastępujących likwidowane przejazdy w poziomie szyn oraz zwiększenia efektywności sterowania ruchem kolejowym.

Działania związane z przygotowaniem inwestycji, w tym z opracowaniem dokumentacji projektowej oraz uzyskaniem wszelkich pozwoleń były sfinansowane ze środków pozyskanych na podstawie Decyzji Komisji Europejskiej dla projektu 2004/PL/16/C/PT/005 „Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań (Etap I)”.

(akta kontroli str. CD1, pliki nr: 27-28, CD3, pliki nr: 25-45)

Na etapie przygotowania inwestycji E59 Wrocław – Poznań uzyskano niezbędne decyzje do realizacji inwestycji, w tym:

- decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z 10 listopada 2009 r. przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu²⁴, zmienioną decyzją RDOŚwP²⁵ z 27 grudnia 2011 r. W związku z zaskarżeniem decyzji zmieniającej została ona zmieniona przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 4 października 2012 r.²⁶ Decyzja była aktualna w momencie występowania z wnioskami o wydanie pozwoleń na budowę,
- siedem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej²⁷ wydanych przez Wojewodę Wielkopolskiego²⁸, wydane w terminie od 66 do 361 dni od złożenia wniosku, przy czym w odniesieniu do pięciu decyzji Spółkę wzywano do uzupełnienia wniosków ze względu na ich niekompletność.

(akta kontroli str. 26-34, 42-51, 397-398, CD1, pliki nr: 3-6, CD3, pliki nr: 30-35)

Na opracowanie dokumentacji projektowej i przetargowej na roboty budowlane (m.in. dla Lotu B²⁹) oraz wniosków o dofinansowanie przeprowadzono postępowanie w trybie przetargu nieograniczonego. Kontrola uprzednia Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych wykazała nieprawidłowości, niestanowiące rażącego naruszenia ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych³⁰. W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami Prezes Urzędu Zamówień Publicznych nie sformułował zaleceń pokontrolnych. Z wyłonionym wykonawcą zawarto umowę nr 2004/PL/16/C/PT/005/B/C z 23 lipca 2008 r. (zmienioną 11 aneksami), w której ostateczny termin całości wykonania prac ustalono na 31 grudnia 2016 r.³¹ Wykonawca przekazał PLK pierwotnie opracowane projekty budowlane dla Lotu B w listopadzie 2009 r. i lutym 2010 r., które były weryfikowane przez powołaną do tego Komisję Opiniowania Projektów Inwestycyjnych, a następnie przyjęte przez PLK.

(akta kontroli str. 56, 1825-1874, CD1, pliki nr: 96-97, CD1, pliki nr: 96-97, 266-267)

W związku z uzyskaniem prawomocnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w trakcie realizacji ww. umowy i po odbiorze części wykonanych prac z wykonawcą dokumentacji zawarto dwie ugody sądowe³². Ich zawarcie wynikało z konieczności

²⁴ Dalej: RDOŚwP.

²⁵ Na wniosek PLK

²⁶ Decyzją znak DOOŚ-OAI.4201.4.2012.AŁ.17.

²⁷ Dalej: decyzje ULLK.

²⁸ W okresie 13 czerwca 2012 r. - 21 września 2018 r.

²⁹ Odcinek od granicy Województwa Wielkopolskiego do Czempinia.

³⁰ Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm. Dalej: pzp.

³¹ Pierwotnie 18 miesięcy od dnia jej podpisania.

³² W dniach 8 grudnia 2010 r. oraz 6 czerwca 2011 r.

zaprojektowania 10 nowych obiektów inżynierskich oraz zmiany zakresu prac projektowych dotyczących 27 obiektów. Z tego tytułu wynagrodzenie wykonawcy ustalono w wysokości 1 853 tys. euro, z jednoczesnym zrzeczeniem się wykonawcy z wszelkich roszczeń i odstąpieniem Spółki od naliczania kar umownych.

(akta kontroli str. CD1, pliki nr: 1-2, 96-97)

Z kolei, w związku z podjęciem decyzji o kontraktowaniu zakresu sygnalizacji (sterowanie ruchem i telekomunikacja) w trybie „projektuj i buduj” zawarto z wykonawcą dokumentacji projektowej dwa aneksy do ww. umowy³³. Na ich podstawie, wyłączono opracowanie dokumentacji projektowej i przetargowej w zakresie sygnalizacji na wybór wykonawcy robót a wykaz prac projektowych został poszerzony o wykonanie programu funkcjonalno-użytkowego dla sygnalizacji. Zmiany umowy dokonane po wykonaniu już przez wykonawcę projektów budowlanych dotyczących sygnalizacji i po ich zapłaceniu. Łączna kwota wydatków z tego tytułu dotycząca Lotu B nie została przez PLK oszacowana³⁴. Projekty budowlane dla zabudowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz urządzeń kolejowych sieci telekomunikacyjnych na odcinku linii kolejowej E 59 odcinek granica woj. dolnośląskiego – Czempin zostały opracowane na podstawie umowy nr 90/107/0001/15/Z/I z 17 kwietnia 2015 r. zawartej z wykonawcą. Dyrektor Regionu wyjaśnił m.in, że podjęto tę decyzję o kontraktowaniu zakresu dotyczącego sygnalizacji w trybie „projektuj i buduj” z uwagi na konieczność dochowania zasad uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców³⁵.

(akta kontroli str. 42-51, 581-590, CD1, pliki nr: 88-89, 96-97, CD3, pliki nr 40-45)

Ponadto, przeprowadzono postępowanie w trybie z wolnej ręki na aktualizację dokumentacji projektowej na inwestycji E 59 na odcinku granica województwa dolnośląskiego – Czempin po wejściu w życie 23 października 2012 roku rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku³⁶. Z wyłonionym wykonawcą zawarto umowę Nr 90/115/0023/13/Z/I z 27 sierpnia 2013 r. (zmienioną dwoma aneksami)³⁷ za wynagrodzeniem 2 804,4 tys. zł z VAT. Uzasadnieniem do jej zawarcia była konieczność dostosowania projektów budowlanych do zmian wynikających z rozporządzenia Ministra Środowiska. Zamówienie to wpłynęło na wydłużenie czasu przygotowania projektów budowlanych i wykonawczych o ponad dwa lata.

(akta kontroli str. 42-51, 247-258, 423-434, 443-458, 682-689, 750-757, CD1, pliki nr: 282-283)

W przypadku dwóch kolejnych umów dotyczących zmian w dokumentacji projektowej ich zawarcie następowało na podstawie przepisów ustawy pzp oraz postanowień „Regulaminu udzielania zamówień przez PLK na dostawy, usługi oraz roboty budowlane, do których nie ma zastosowania ustawa pzp³⁸.

(akta kontroli: CD1, pliki nr: 428-429, 438-439)

³³ Nr 4 i nr 5 z dnia 24 listopada 2010 r.

³⁴ Ze względu na niewyodrębnione kwoty za wykonanie projektów budowlanych dla poszczególnej branży, a cena została określona globalnie dla wszystkich branż.

³⁵ Brak możliwości wykonania dokumentacji projektowej w trybie „buduj” bez wskazania konkretnego systemu urządzeń oraz jego producenta.

³⁶ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. poz. 1109). Dalej rozporządzenie Ministra Środowiska

³⁷ N 1 z 25 sierpnia 2014 r. oraz nr 2 z 30 czerwca 2015 r.

³⁸ Umowa nr 90/107/0078/15/Z/I z 16 września 2015 r. na aktualizację map do celów projektowych oraz wykonanie analizy wpływu nowych podkładów mapowych w kwocie 499,4 tys. zł oraz umowa nr 90/107/0019/16/Z/I z 11 kwietnia 2016 r. dotycząca wykonania analizy dokumentacji technicznej pod kątem możliwości przyjęcia alternatywnych sposobów fazyzowania robót na szlakach i stacjach. Wynagrodzenie (...) w kwocie 1 476,0 tys. zł.

Na etapie wykonywania robót budowlanych wprowadzono 77 zmian dla kontraktu K1³⁹ oraz 188 zmian dla kontraktu K2⁴⁰. W przypadku trzech zrealizowanych umów dotyczących kontraktów K1 i K2 liczba zawartych poleceń zmian związanych z niezgodnościami pomiędzy dokumentacją projektową, a stanem rzeczywistym bądź ówczesnie obowiązującymi przepisami, wynosiła łącznie 444⁴¹. W przypadku jednej umowy⁴² w wyniku zawieranych poleceń zmian łączna kwota poniesionych wydatków przekroczyła pierwotnie zawartą w umowie kwotę kontraktową (w tym kwotę warunkową) łącznie o 80 696,6 tys. zł. Spowodowane⁴³ to było m.in. małą przestrzenią czasową pomiędzy fazą projektowania a realizacją robót co skutkowało nieaktualnymi informacjami (np. rzędnych terenu, stanu technicznego itp.) zawartymi w części rysunkowej projektów oraz niedostosowaniem rozwiązań projektowych do obecnie stosowanych materiałów i technologii dostępnych na rynku. oraz wielu nieprzewidzianych kolizji, niedoszacowania ilości robót ujętych w przedmiarze robót. Skutkowało to koniecznością sporządzania i czasochłonnego procedowania wielu dokumentów związanych z robotami dodatkowymi, przekroczeniami, zmianami technologii i organizacji robót.

Dyrektor Regionu⁴⁴ wyjaśnił m.in., że wadliwość dokumentacji projektowej, w większości przypadków wynikała ze stwierdzenia na etapie realizacji odmiennych warunków fizycznych i złego stanu obiektów, które nie były możliwe do przewidzenia na etapie wykonywania dokumentacji technicznej. Dodał, że przewidując możliwość występowania podobnych przypadków umożliwił wprowadzenie do kontraktu niezbędnych zmian zakresu robót.

(akta kontroli str. 480-538, 601, CD1, pliki nr: 86-87, CD3, pliki nr: 25-26)

Złożenie wniosków o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę i ich uzyskanie należało do wykonawcy dokumentacji projektowej, stosownie do umowy nr 2004/PL/16/C/PT/005/B/C. Spośród 54 wniosków o wydanie pozwoleń 50 z nich złożył z opóźnieniem wynoszącym nawet o 560 dni od umownego terminu, przy czym opóźnienia nie były zawinione przez wykonawcę. Natomiast za opóźnienia w złożeniu 17 wniosków Spółka nie naliczyła należnych kar umownych w łącznej wysokości 5 923,0 tys. euro, co szerzej opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 56, 185-189, 320-324, 561-580, CD1, pliki nr: 15-16, 22-26, 96-97)

W ramach inwestycji E59 Wrocław – Poznań uzyskano łącznie 64 decyzje o pozwoleniu na budowę, wydanych w terminie od 2 do 27 miesięcy od daty złożenia wniosków⁴⁵. Dokonano zmian ośmiu decyzji, co nie miało wpływu na planowane terminy realizacji etapów poszczególnych umów. W przypadku 17 decyzji wydane zostały po podpisaniu umów na roboty budowlane, co skutkowało koniecznością przekazania placów budowy wykonawcom w ramach oddzielnych protokołów. Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu nie miało to wpływu na terminowość realizacji inwestycji, a wykonawcy nie wnieśli ostatecznych roszczeń z tego tytułu.

(akta kontroli str. 42-56, 185-195, 464-479, 616-621 CD1, pliki nr: 15-16, 21-26)

1.2. Projekt inwestycyjny nr 358 Zbąszynek – Czerwieńsk ujęto w KPK na liście projektów podstawowych przeznaczonych do sfinansowania ze środków Lubuskiego

³⁹ Kontrakt dotyczący zadania 1.

⁴⁰ Kontrakt dotyczący zadania 2.

⁴¹ W przypadku umowy: nr 90/107/0096/17/Z/I z 5 maja 2017 r. - 312 poleceń z 330, nr 90/107/0374/18/Z/I z 31 października 2018 r. - 8 poleceń z 24 a nr 90/107/0024/19/Z/I z 10 maja 2019 r. - 189 poleceń z 195.

⁴² nr 90/107/0096/17/Z/I z dnia 5 maja 2017 r.

⁴³ Z opinii Inżyniera Projektu przedstawionej w Raporcie końcowym z realizacji usługi

⁴⁴ Wyjaśnienia były również potwierdzone przez Kierowników Kontraktów K1 i K2.

⁴⁵ Spowodowane to było: koniecznością przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz cofnięciem zgód właścicieli nieruchomości na prowadzenie robót budowlanych bądź zgonem osób, które takie zgody wydały

Regionalnego Programu Operacyjnego⁴⁶ o wartości 69 737,6 tys. zł (netto), a po zmianach w kwocie 59,3 mln zł.

Na podstawie umowy o dofinansowanie z 20 grudnia 2018 r. zawartej pomiędzy Województwem Lubuskim a Spółką całkowitą wartość projektu ustalono na 85,9 mln zł, przy dofinansowaniu w kwocie 59,3 mln zł⁴⁷ z terminem zakończenia rzeczowego i finansowego projektu odpowiednio na 2 listopada 2021 r. i 31 marca 2022 r. Po zmianach wprowadzonych czterema aneksami wartość projektu ustalono w kwocie 167,65 mln zł i przesunięto terminy zakończenia do 30 listopada 2023 r.

Z wyjaśnień Dyrektora Regionu i Zastępcy Dyrektora Biura Strategii wynikało, że realizacja projektów inwestycyjnych w ramach RPO uzależniona była od możliwości uzyskania środków finansowych na realizację zadania a nie faktycznej potrzeby realizacji projektu przez Spółkę. Zastępca Dyrektora Biura Strategii dodał, że jeżeli dostępne byłyby środki pozwalające na realizację pełnego zakresu projektu, taki zakres zostałby zrealizowany. Efektem takiego podejścia było przyjęcie we wniosku o dofinansowanie z 3 grudnia 2018 r. oraz dokumentacji przetargowej wariantu W1a, w opracowanym studium wykonalności, który odnosił się do ograniczonego zakresu robót, zakładającego tylko miejscową wymianę szyn, odrzucając warianty inwestycyjne, obejmujące pełną rewitalizację (w tym kompleksową wymianę nawierzchni torowej na całym odcinku).

(akta kontroli str. str. 2798-2812, CD2, pliki: 534, 681, 1584, 1756, 1859-187, 1880-1885)

Celem projektu było osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych: poprawa parametrów technicznych linii przez przywrócenie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich do $V=120$ km/h, a pociągów towarowych do $V=70$ km/h, przy zachowaniu maksymalnego nacisku osi na tor 221 kN. Przełożyć to miało się na oszczędność czasu⁴⁸ w przewozach pasażerskich na poziomie 4 090,6 tys. zł rocznie oraz oszczędność czasu w przewozach towarowych – 156,5 tys. zł. Wartość tego drugiego wskaźnika była zawyżona, gdyż odnosiła się do projekcji oszczędności wyliczonej na rok 2028, co jako działanie nierzetelne opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 2796-2801, CD2, pliki: 159, 534, 681, 738, 925, 1581-1593, 1602-1606, 1740, 1750-1757, 1859-1872, 1880-1885, 2801-2805)

W Programie funkcjonalno-użytkowym dla tej inwestycji⁴⁹ założono, że prace w zakresie nawierzchni kolejowej miały objąć jedynie częściową (miejscową) wymianę szyn na nowe. Jednocześnie założono wymianę podkładów na torze szlakowym na nowe wraz z uzupełnieniem podsypki tłuczniowej i regulacją. Mimo posiadania informacji z Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze⁵⁰ o stopniu zużycia szyn oraz braku możliwości osiągnięcia ww. parametrów eksploatacyjnych bez wymiany szyn, Spółka nie zaplanowała kompleksowej wymiany nawierzchni torowej, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: CD2, pliki: 1589-1593, 1740, 1756, 1880-1885, 1986, 2801-2805)

Na etapie przygotowania inwestycji Nr 358 Zbąszynek – Czerwieńsk uzyskano niezbędne decyzje do realizacji inwestycji, w tym:

⁴⁶ Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubuskiego 2014 – 2020, dalej: LRPO.

⁴⁷ Stanowiącej nie więcej niż 85% kwoty całkowitych wydatków kwalifikowanych projektu.

⁴⁸ W studium wykonalności wskazano, że korzyść skrócenia czasu w transporcie pasażerskim wiąże się z możliwością wykorzystania czasu na dodatkową aktywność gospodarczą lub społeczną, który dotychczas wykorzystany był na podróż. Każde skrócenie czasu podróży dla obecnych pasażerów miało stanowić korzyść ekonomiczną. Korzyść skrócenia czasu w transporcie towarowym wiązać się miała ze zmniejszeniem kosztów ekonomicznych realizacji przewozów towarowych, analogicznie do transportu pasażerskiego.

⁴⁹ Dalej: PFU.

⁵⁰ Dalej: ZLK.

- decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z 24 maja 2018 r. przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, tj. po blisko czterech miesiącach od złożenia wniosku. W decyzji stwierdzono brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, określając jednocześnie istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.
- trzy decyzje ULLK wydane przez Wojewodę Lubuskiego⁵¹, przy czym opóźnienie w ich uzyskaniu wyniosło 129 dni w stosunku do umownego terminu. Z tytułu opóźnienia wykonawcy zobowiązanemu umową z 6 września 2019 r. za terminowe złożenie wniosków o wydanie ULLK, Spółka naliczyła⁵² kary umowne w kwocie 0,1 tys. zł.

(akta kontroli: CD2, pliki: 19, 25, 781-880, 1319, 1337, 1542-1580)

Na opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych (formuła „projektuj i buduj”) przeprowadzono postępowanie w trybie przetargu nieograniczonego i aukcji elektronicznej. Z wyłonionym wykonawcą zawarto umowę nr umowy 90/107/0073/19/Z/I z 6 września 2019 r., która przewidywała zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych w terminie nie dłużej niż 31 miesięcy od dnia rozpoczęcia robót (tj. do 6 kwietnia 2022 r.). Wykonawca sporządził 21 projektów budowlanych i projektów wykonawczych z opóźnieniem wynoszącym od 11 do 71 dni w stosunku do terminów określonych w umowie. Z tego tytułu Spółka naliczyła kary umowne w kwocie 37,5 tys. zł. Wobec ich nieuiszczenia, do dnia zakończenia kontroli NIK, roszczenie to nie zostało skierowane na drogę postępowania sądowego, co zostało szerzej omówione w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. Pozostali wykonawcy, pomimo iż realizowali inwestycję w formule „projektuj i buduj”, nie sporządzali projektów budowlanych.

(akta kontroli str. CD2, pliki: 730, 925, 1337, 1542-1580, 1985-2148, 2801-2803)

Złożenie wniosków o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę i ich uzyskanie należało do wykonawcy dokumentacji projektowej, stosownie do ww. umowy. Uzyskano dwie decyzje o pozwoleniu na budowę⁵³, wydane w terminie od 44 do 144 dni od daty złożenia wniosków⁵⁴, jednakże 143 dni od umownego terminu. Z tytułu opóźnień w uzyskaniu pozwoleń na budowę, Spółka naliczyła kary umowne⁵⁵ w kwocie 2,7 tys. zł. Do dnia zakończenia kontroli NIK roszczenie to nie zostało skierowane na drogę postępowania sądowego, co zostało szerzej omówione w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: CD2, pliki: 19, 25, 781-880, 1319, 1337, 1542-1580)

Plac budowy przekazano wykonawcy 13 marca 2020 r., a na podstawie aneksu z 14 maja 2021 r. umożliwiono wykonawcy zlecenie podwykonawcom całości robót objętych umową. W okresie 10 czerwca 2020 r. – 10 stycznia 2022 r. na przekazanym wykonawcy odcinku linii kolejowej nr 358⁵⁶, doszło do 34 kradzieży⁵⁷ elementów sieci trakcyjnej wskutek niewłaściwego zabezpieczenia placu budowy przez wykonawcę. Z tego tytułu Spółka wystąpiła 29 grudnia 2023 r. z roszczeniem z w kwocie 12 518,3 tys. zł, uzyskując w postępowaniu sądowym⁵⁸ wyrok zaoczny zasądający na rzecz Spółki całkowitą kwotę roszczeń wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie, liczonymi od dnia wniesienia pozwu.

⁵¹ Z 25 września, 12 i 22 października 2020 r.

⁵² 19 kwietnia 2022 r.

⁵³ Zatwierdzające projekty budowlane i udzielające zezwolenia na rozbiórkę, budowę siedmiu przepustów i remont wiaduktu.

⁵⁴ Decyzje Wojewody Lubuskiego wydane w dniach 22 stycznia 2021 r. i 4 lutego 2022 r.

⁵⁵ 19 kwietnia 2022 r.

⁵⁶ tj. od km 0,552 do km 43,610

⁵⁷ w tym trzech przypadków próby kradzieży

⁵⁸ 2 lipca 2024 r.

(akta kontroli: CD2, pliki: 730, 925, 1337, 1542-1580, 1985-2148, 2801-2803)

W związku z nienależytym wykonywaniem umowy nr 90/107/0073/19/Z/I) Spółka dopiero w dniu 15 lutego 2022 r. odstąpiła od dalszego kontynuowania tej umowy⁵⁹ z winy wykonawcy, co było działaniem całkowicie spóźnionym. Odstąpienie spowodowane było m.in. wielokrotnym niestosowaniem się przez niego do wezwań zamawiającego i inżyniera kontraktu, nienależytym zabezpieczeniem placu budowy (skutkujące kradzieżą lub dewastacją sieci trakcyjnej) czy niskim zaangażowaniem personelu, sprzętu i środków przy realizacji robót budowlanych⁶⁰. W związku z tym odstąpieniem Spółka naliczyła wykonawcy kary umowne⁶¹ w łącznej kwocie 23 089,3 tys. zł⁶². Wyegzekwowano tylko 3 782,2 tys. zł z tytułu gwarancji i zabezpieczenia należytego wykonania umowy. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych NIK, Spółka nie podjęła niezwłocznych skutecznych działań w celu uzyskania sądowej ochrony ww. roszczeń, ograniczając je do wysłania wezwania do zapłaty na łączną kwotę 16 362,6 tys. zł w dniu 22 lutego 2023 r. Było to działanie niegospodarne, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. Postępowanie restrukturyzacyjne wobec tego wykonawcy zakończyło się odmową zatwierdzenia układu⁶³, a wykonawca został wykreślony z rejestru przedsiębiorców z dniem 30 czerwca 2023 r.

(akta kontroli: str. 2425-2477, CD2, pliki: 390, 667, 683, 1337, 1636, 1726, 1745, 1762, 1792)

1.3. Projekt inwestycyjny E 59 Poznań – Szczecin ujęto w KPK na liście projektów podstawowych przeznaczonych do sfinansowania ze środków z Funduszu Spójności, w ramach Instrumentu „Łącząc Europę”, w kwocie 3 388 003,4 tys. zł. Projekt polegał na modernizacji magistralnej linii kolejowej E59 łączącej Poznań ze Szczecinem⁶⁴, która objęta była umową europejską o głównych międzynarodowych liniach kolejowych⁶⁵, stanowiąc element Transeuropejskiej Sieci Transportowej⁶⁶. Jej modernizacja miała na celu dostosowanie linii do wymagań transeuropejskiego systemu kolei dużej prędkości. Inwestycja podzielona została na dwa projekty, tj.: Prace na linii kolejowej E59 na odcinkach Poznań – Wronki i Słonice – Szczecin Dąbie⁶⁷ i prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wronki – Słonice. W projekcie prace na linii E59 na odcinku Wronki – Słonice zastosowano mechanizm blendingu⁶⁸. Kontrolą objęto projekt E59POS, w którego zakres wchodziło wykonanie prac modernizacyjnych w korytarzu linii kolejowej E59 na odcinkach Poznań – Wronki i Słonice – Szczecin Dąbie o łącznej długości ok. 119 km oraz jego dostosowanie do wymogów sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej.

(akta kontroli: CD4, pliki nr: 22-30, CD5, pliki nr: 1-2, CD6, plik nr: 1)

Na podstawie umowy nr INEA/CEF/TRAN/M2014/1045563 z 23 listopada 2015 r. zawartej pomiędzy INEA, a PKP PLK S.A. na realizację tej inwestycji przyznano dofinansowanie z Funduszu Spójności w kwocie 437 411,4 tys. euro⁶⁹. Rozpoczęcie

⁵⁹ Pismo nr IRRK5/11/3.2022.1.1.2021 z 15 lutego 2022 r. w sprawie oświadczenia o odstąpieniu od umowy złożone przez dwóch Zastępców Dyrektora Regionu

⁶⁰ Szerzej omówiono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

⁶¹ W dniu 19 kwietnia 2022 r.

⁶² Z tego z tytułu odstąpienia od umowy z winy wykonawcy w kwocie 12 336,5 tys. zł a za niezrealizowanie poszczególnych etapów inwestycji w kwocie 10 752,8 tys. zł

⁶³ Postanowieniem z 9 marca 2021 r. Sąd Rejonowy w Zielonej Górze odmówił zatwierdzenia układu dłużnika a Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy oddalił 9 czerwca 2022 r. wnioski wierzycieli o ogłoszenie upadłości.

⁶⁴ Wchodzącej w skład transeuropejskiego systemu kolei dużej prędkości w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 697 t.j.)

⁶⁵ Tj.: AGC, sporządzoną w Genewie dnia 31 maja 1985 r. (Dz.U. z 1989 Nr 42 poz. 231).

⁶⁶ Dalej: TEN-T

⁶⁷ Dalej: Projekt E59POS

⁶⁸ Część dofinansowania w postaci pożyczki.

⁶⁹ Dalej: Umowa INEA

zakładano na 30 stycznia 2015 r. a zakończenie do 31 grudnia 2020 r.⁷⁰ Po zmianach wprowadzonych sześcioma aneksami⁷¹ zmniejszono maksymalne dofinansowanie do kwoty 407 533,0 tys. euro oraz przesunięto ostateczny termin zakończenia inwestycji do 31 grudnia 2024 r. Zmiany te spowodowane były zmniejszeniem planowanych kosztów ze względu na konieczność wprowadzenia na modernizowanym odcinku systemu ERTMS⁷² poziom 2.

(akta kontroli: CD5, pliki nr 1-2)

Umowa o dofinansowanie projektu nr CEF/007/2014/Z⁷³ 12 lipca 2016 r. zawarta pomiędzy Ministrem Inwestycji i Rozwoju i CUPT a PKP PLK S.A. przewidywała maksymalną kwotę kosztów kwalifikowanych - 495 300,1 tys. euro, z tego maksymalne dofinansowanie: w formie płatności ze środków CEF – 407 533,0 tys. euro a w formie dotacji celowej z budżetu państwa – 71 382,7 tys. euro.

(akta kontroli: CD5, plik nr 2)

Celem projektu była poprawa parametrów technicznych linii przez zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich do V=160 km/h, a pociągów towarowych do V=80-120 km/h, przez utrzymanie dopuszczalnego nacisku na oś do 22,5 t oraz wyeliminowanie zakłóceń w ruchu pociągów (tj. likwidacji „wąskiego gardła”), a także poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych (m.in. poprzez poprawę skuteczności systemów sterowania ruchem kolejowym). Przełożyć to miało się na poprawę jakości połączenia kolejowego (jego atrakcyjności i konkurencyjności w stosunku do innych środków transportu) poprzez skrócenie czasu przejazdu oraz zwiększenie bezpieczeństwa i przepustowości linii.

(akta kontroli: CD4, pliki nr: 22-30; CD5, pliki nr: 1-3; CD6, plik nr 1)

Dla modernizacji układów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą wyodrębnionych zostało pięć odcinków, tj.: Poznań – Rokietnica⁷⁴; Rokietnica – Wronki⁷⁵; Słonice – Choszczno⁷⁶; Choszczno – Stargard⁷⁷ oraz Stargard – Szczecin Dąbie⁷⁸. Z kolei dla projektu i montażu węzła sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz sieci telekomunikacji kolejowej wyodrębnione zostały dwa odcinki, (odcinek Poznań Główny – Wronki i odcinek Słonice – Szczecin Dąbie.

(akta kontroli: CD4, pliki nr: 22-30; CD5, pliki nr: 1-2; DC6, plik nr 1)

Na etapie przygotowania inwestycji E 59 Poznań – Szczecin uzyskano niezbędne decyzje do realizacji inwestycji, w tym:

- decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z 15 maja 2015 r. wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu,
- pięć decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, w tym dwóch wydanych przez Wojewodę Wielkopolskiego⁷⁹ a trzech przez Wojewodę Zachodniopomorskiego⁸⁰, w terminach znacząco odbiegających od pierwotnych założeń w umowach.

⁷⁰ W ramach inwestycji przewidywano zadania: Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji administracyjnych ; Roboty torowe; Projekt i montaż węzła sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz sieci telekomunikacji kolejowej; Wdrożenie ERTMS; Nadzór nad modernizacją linii na odcinku Poznań Główny – Wronki oraz Słonice-Szczecin Dąbie; Działania informacyjne i promocyjne; Umowy o przyłączenie do sieci; Zakup gruntów.

⁷¹ Tj. z 25 maja i 6 listopada 2017 r., 13 kwietnia 2021 r. 2 luty 2023 r.

⁷² Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym

⁷³ Zmieniona aneksami: nr 1 z 20 września 2019 r. i nr 2 z 2 marca 2022 r. Uprzednio obowiązywała umowa nr CEF/006/2014 z 30 maja 2016 r.

⁷⁴ dalej: 351LOT-A

⁷⁵ dalej: 351LOT-B

⁷⁶ dalej: 351LOT-E

⁷⁷ dalej: 351LOT-F

⁷⁸ dalej: 351LOT-G

⁷⁹ Z 15 lutego 2018 r. i 26 czerwca 2018 r.;

⁸⁰ Ostateczne - 6 grudnia 2018 r., 8 października 2019 r. i 3 stycznia 2019 r. .

(akta kontroli str. 3317-3356; BD-RE3, pliki nr: 24-30; BD-RE5, plik nr 1)

Na opracowanie dokumentacji projektowej i uzyskanie decyzji administracyjnych dla projektu Projekt E59POS przeprowadzone dwa postępowania w trybie przetargu nieograniczonego, odrębnie dla odcinka Poznań – Wronki (część I) i Słonice – Szczecin Dąbie (część III). Kontrola uprzednia Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych nie wykazała naruszeń Pzp. Z wyłonionymi wykonawcami zawarto umowy: nr 90-107-0003-16-Z z 8 stycznia 2016 r. (część I) i 11 maja 2016 r. (część III), tj. od 24 i 148 dni po terminie ustalonym w Harmonogramie działań, co spowodowane było złożonymi odwołaniami. Umowa nr 90-107-0003-16-Z z 8 stycznia 2016 r. (część I) została zawarta 116 dni od daty wydania przez KIO wyroku oddalającego odwołanie. Dyrektor CRI RZ wyjaśnił, że wyrok KIO wraz z uzasadnieniem zostało doręczone dopiero 19 października 2015 r. i następnie dokumentacja z postępowania przekazana została Prezesowi UZP do kontroli uprzedniej. Dopiero po otrzymaniu 17 grudnia 2015 r. wyniku kontroli przekazano 30 grudnia 2015 r. informację do wykonawcy o wyznaczonym terminie podpisania umowy. Z kolei umowa z 11 maja 2016 r. (część III) została zawarta po 58 dniach od wydaniu wyroku KIO oddalającego to odwołanie. Dyrektor CRI RZ wyjaśnił, że dokumentacja postępowania została przekazana do kontroli Prezesa UZP w dniu 23 marca 2016 r. (uzupełniona 30 marca 2016 r. o wyrok KIO). Dopiero po otrzymaniu wyników kontroli uprzedniej (22 kwietnia 2016 r.) i weryfikacji gwarancji zabezpieczenia należytego wykonania umowy ustalony został termin jej podpisania. Do trzech postępowań przetargowych na roboty torowe nierzetelnie ustalono szacunkową wartość zamówienia, a w postępowaniu przetargowym na wykonanie dokumentacji projektowej (cz. III), niezgodnie z wymogami określonymi w art. 26 ust. 3 ustawy Pzp, zaniechano wezwania wykonawcy do uzupełnienia dokumentów potwierdzających: brak podstaw do wykluczenia o niekaralności oraz spełnienie warunku udziału w postępowaniu dotyczącego zdolności ekonomicznej i/lub finansowej do realizacji zamówienia, o czym szerzej w Sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 3336-3356, CD4, pliki: 17, 21; CD6, plik nr 1)

W związku z późniejszym od zakładanego terminem podpisania umów na dokumentację projektową i ryzykiem niewykonania pełnego zakresu Projektu E59POS w terminie⁸¹ do Harmonogramu działań wprowadzone zostały⁸² nowe zadania umożliwiające realizację tzw. robót wyprzedzających. Zmieniona umowa INEA⁸³ przewidywała uzyskanie decyzji administracyjnych oraz opracowanie dokumentacji projektowej dla cz. I III odpowiednio: do 28 marca 2018 r. (tj. 24 dni później niż pierwotnie) i 29 lipca 2018 r. (tj. 151 dni później niż pierwotnie).

W grudniu 2016 r.⁸⁴ rozszerzono zakres rzeczowo-finansowy umowy (cz. III) o opracowanie dokumentacji projektowej i uzyskanie decyzji w zakresie niezbędnym do wykonania robót wyprzedzających roboty zasadnicze. Na tej podstawie, w okresie czerwca 2017 r. – maja 2018 r., za kwotę co najmniej 137 271,6 tys. zł, na długości ok. 100 km⁸⁵ toru, wymieniono nawierzchnię torową celem przyspieszenia prac i uniknięcia opóźnień w zakończeniu Projektu E59POS w okresie kwalifikowalności wydatków⁸⁶.

(akta kontroli str. 4240-4390; CD5, plik nr 1; CD6, pliki nr: 1-2)

Każda z umów na opracowanie dokumentacji projektowej i pozyskanie decyzji administracyjnych (w jej pierwotnym brzmieniu) przewidywała wykonanie przedmiotu

⁸¹ tj. do końca 2020 r.

⁸² Na wniosek PKP PLK S.A. z 15 marca 2017 r. o zmianę GA, w którym wskazano, że bez uwzględnienia robót wyprzedzających 12 spośród 16 pierwotnie planowanych działań zakończy się w 2021 r.

⁸³ Aneks nr 1 z 25 maja 2017 r.

⁸⁴ Aneks nr 2 z dnia 22 grudnia w sprawie zamówień uzupełniających.

⁸⁵ Dla trzech odcinków robót: Choszczno – Dolice, tor. nr 1 od km 139,945 do km 152,179; Stargard – Reptowo, tor nr 1 od km 175,345 do km 184,670; Reptowo – Szczecin Dąbie, tor nr 1 od km 185,888 do km 195,422;

⁸⁶ tj. do końca 2020 r.

zamówienia w terminie do 810 dni od dnia jej podpisania, tj. odpowiednio do: 28 marca 2018 r. oraz 29 lipca 2018 r. Każda z umów została ośmiokrotnie zmieniona⁸⁷ przez co ostateczne terminy uzyskania decyzji przesunięto na 26 czerwca 2018 r. i 28 grudnia 2018 r.

Złożenie wniosków o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę i ich uzyskanie należało do wykonawcy dokumentacji projektowej. W ramach inwestycji E 59 Poznań – Szczecin na roboty torowe uzyskano pięć decyzji o pozwoleniu na budowę⁸⁸ a na realizację robót srk - trzy decyzje⁸⁹. Wszystkie wydane w terminach odbiegających od pierwotnych założeń, aczkolwiek w terminach umownych (po zmianie aneksami). W przypadku pozwolenia na budowę na roboty torowe dla 351LOT-A wydana została 138 dni po złożeniu wniosku ze względu na szereg istotnych braków wymagających wszczęcia odrębnego postępowania administracyjnego. Z kolei decyzja o pozwolenie na budowę robót torowych dla 351LOT-B wydano 120 dni po złożeniu wniosku. Wymagała ona trzykrotnego uzupełnienia przed wszczęciem postępowania, a w trakcie postępowania Wojewoda nałożył na inwestora obowiązek uzupełnienia projektu budowlanego o brakujące decyzje i opinie, oraz obowiązek dostosowania projektu do wymagań określonych w przepisach. Pozyskanie decyzji pozwolenia na budowę w terminach już po rozstrzygnięciu umów na wykonanie robót wynikało z długotrwałych uzgodnień odnośnie projektu - dla Lot F⁹⁰.

(akta kontroli str. 3396-3480, CD4, pliki nr: 17; CD6 plik nr:5)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W ramach przygotowania inwestycji nierzetelnie i niegospodarnie korzystano z przysługujących uprawnień wynikających z zawartych umów z wykonawcami do naliczania kar umownych i dochodzenia roszczeń. Nie podejmowano tym samym skutecznych działań dyscyplinujących wykonawców do właściwej realizacji inwestycji, dopuszczając do wielomiesięcznych opóźnień w wykonywaniu kontraktów i narażając Spółkę na nadmiarowe koszty realizacji umów, w szczególności:

– w przypadku inwestycji E59 Wrocław – Poznań nie naliczono kar umownych w łącznej wysokości 5 923 tys. euro z tytułu niezłożenia w terminie przez Wykonawcę dokumentacji projektowej w odniesieniu do wniosków o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę, o których mowa w § 9 ust. 1 pkt 1 umowy nr 2004/PL/16/C/PT/005/B/C z 23 lipca 2008 r. Dotyczyło to 17 wniosków o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę, które zostały złożone z opóźnieniem, sięgającym nawet 233 dni. Spółka nie dysponowała udokumentowanymi merytorycznymi przesłankami do zaniechania ich naliczenia.

Z wyjaśnienia ówczesnego Dyrektora Projektu⁹¹ wynika, że ze względu na upływ czasu nie pamięta zdarzeń jak również mechanizmów, które mogły powodować naliczenie lub nienaliczenie kar za poszczególne wewnętrzne etapy zadania. Z kolei, Dyrektor Regionu wyjaśnił, że Spółka mogła naliczyć kary po wykazaniu przekroczenia przez wykonawcę terminu wykonania danego etapu a w tym

⁸⁷ Aneksy do umowy (cz. I): nr 1 z 21 grudnia 2016 r., nr 2 z 17 maja 2017 r. nr 3 z 17 maja 2017 r. nr 4 z 16 sierpnia 2017 r., nr 5 z 17 sierpnia 2017 r., nr 6 z 22 grudnia 2017 r., nr 7 z 29 października 2018 r. i nr 8 z 5 marca 2019 r. (termin zakończenia umowy). Aneksy do umowy (cz. III): nr 1 z 22 grudnia 2016 r. nr 2 z 22 grudnia 2016 r., nr 3 z 21 grudnia 2017 r., nr 4 z 16 sierpnia 2018 r.; nr 5 z 12 grudnia 2018 r. nr 6 z 14 maja 2019 r. nr 7 z 19 grudnia 2019 r. oraz nr 8 z 5 marca 2020 r. (termin zakończenia umowy).

⁸⁸ Decyzje Wojewody Wielkopolskiego: z 23 sierpnia 2018 r. (351LOT-A) i z 31 października 2018 r. (351LOT-B) oraz decyzje Wojewody Zachodniopomorskiego: z 14 maja 2019 r. (351LOT-E), z 28 maja 2019 r. (351LOT-F), z 28 maja 2019 r. (351LOT-G1)

⁸⁹ Z 16 lipca 2018 r., 4 października 2018 r. i 28 maja 2019 r.

⁹⁰ Tj. od km 139,750 do km 171,900 od stacji Choszczno do stacji Stargard.

⁹¹ W latach 2014-2016

przypadku, brak było podstaw do naliczenia kary umownej, gdyż dla etapu III b nie został przekroczony termin krańcowy.

Wyjaśnienia Dyrektora Regionu nie zasługują na uwzględnienie, gdyż zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 1 umowy, kary umowne za opóźnienie w jej wykonaniu nalicza się za każdy dzień opóźnienia, w stosunku do terminów określonych w harmonogramie realizacji usługi. A zatem umowa nie przewiduje kar za niedotrzymanie terminu etapu umowy a za opóźnienie w stosunku do terminów określonych w harmonogramie. W harmonogramie realizacji usługi wskazano jednoznacznie, iż wykonawca był zobowiązany do złożenia wniosków o wydanie pozwoleń na budowę dla danego obszaru w terminie 11 dni roboczych od daty otrzymania raportu dla celów ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Zatem odnosi się do konkretnych raportów, a nie do raportu ostatniego, co potwierdza wyodrębnienie w umowie wynagrodzenia za złożenie wniosków dla każdego z obszarów osobno.

(akta kontroli str. 56, 185-189, 320-324, 561-580, CD1, pliki nr: 1-2, 15-16, 97-98)

- nie podjęto działań na drodze sądowej celem dochodzenia roszczeń od wykonawcy Eco-Baza. z tytułu kar umownych w kwocie 16 362,6 tys. zł. Pomimo wystawienia pierwszej noty 19 kwietnia 2022 r., stosowne wezwanie do zapłaty wysłano dopiero po 309 dniach⁹². Z kolei do dnia zakończenia kontroli NIK (tj. przez dalszych 616 dni), PLK nie skierowała sprawy na drogę postępowania sądowego. Dyrektor Regionu wyjaśnił, że wniosek do Biura Prawnego w tej sprawie jest dopiero w trakcie przygotowania.

(akta kontroli str. 56, 185-189, 320-324, 561-580, CD2, plik: 1337)

2. Z naruszeniem przepisów prawa oraz nierzetelnie przygotowano realizację dwóch spośród trzech inwestycji, w szczególności:

- nierzetelnie przygotowano zakres niezbędnych robót, w ramach inwestycji nr 358 na odcinku Zbąszynek-Czerwieńsk, nie uwzględniając – wbrew posiadanym informacjom i obiektywnym potrzebom⁹³ – konieczności wykonania robót w zakresie wymiany szyn na nowe. Zaplanowany pierwotnie zakres robót na linii nr 358, nie gwarantował osiągnięcia oczekiwanych parametrów technicznych linii, a założonych efektów nie można było zrealizować przy uwzględnieniu pierwotnie ustalonych nakładów. W efekcie niemożliwe było osiągnięcie przywrócenia prędkości maksymalnych dla pociągów pasażerskich ($V_{max}=120$ km/h) oraz uzyskanie dopuszczalnego nacisku osi w torze nr 1 na poziomie 221 kN na oś. Skutkowało to również koniecznością zlecenia przeprowadzenia tych prac już w trakcie realizacji umowy. Kompleksowa niezbędna wymiana szyn wpłynęła na konieczność poniesienia kosztów za wymianę nawierzchni torowej w kwocie ponad 19,1 mln zł. Inżynier kontraktu zeznał, że zakres robót określony w PFU nie był wystarczający do zrealizowania niezbędnych robót. Z kolei Dyrektor Regionu wyjaśnił, że decyzję o wyborze wariantu ograniczonego realizacji inwestycji podjął Zarząd PLK na podstawie rekomendacji zespołu w Regionie Śląskim, z której wynikało, iż najbardziej korzystnym w realizacji będzie wariant inwestycyjny ograniczonego zakresu (W1a), którego koszt realizacji określono na kwotę 62 524,4 tys. zł.

(akta kontroli: str. 4391-4397, CD2, pliki: 1589-1593, 1740, 1756, 1880-1885, 1986, 2801-2805)

⁹² Tj. do 22 lutego 2023 r.

⁹³ Pismo ZLK w Zielonej Górze z 17 sierpnia 2016 r. i 13 marca 2020 r.

- nierzetelnie we wniosku o dofinansowanie z 3 grudnia 2018 r. na inwestycję nr 358 Zbąszynek – Czerwieńsk - niezgodnie z wynikami analiz opracowanych w studium wykonalności – wykazano zawyżoną o 238% wartość wskaźnika kluczowego rezultatu w zakresie oszczędności czasu w przewozach towarowych⁹⁴. Wskazana przez Spółkę wartość oszczędności w wysokości 156 457,32 zł/rok - zakładana do osiągnięcia w wyniku realizacji projektu - odnosiła się bowiem do projekcji na rok 2028, a nie na rok 2022⁹⁵. Natomiast z analizy kosztów i korzyści (opracowanej w ramach studium wykonalności) wynikało, że wartość tego wskaźnika w roku 2022 wyniesie 46 225,90 zł/rok.

Dyrektor Regionu wyjaśnił, że dane te zostały przyjęte przez ówczesnego Kierownika Kontraktu na etapie składania wniosku o dofinansowanie i przyjęte przez Instytucję Zarządzającą.

(akta kontroli: CD2, pliki: 738, 925, 1581-1593, 1740, 1756, 1880-1885, 2801 - 2805)

NIK zauważa, że zgodnie z umową o dofinansowanie i zawartymi do niej aneksami Spółka, w terminie do 28 listopada 2024 r., tj. po upływie roku od zakończenia finansowego projektu, będzie musiała wykazać osiągnięcie wskaźników rezultatu.

Wydłużenie czasu przygotowania projektów budowlanych oraz wykonawczych i w konsekwencji terminu złożenia wniosków o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę wynikało z uzależnienia terminu na aktualizację projektów budowlanych od daty przekazania ostatecznej decyzji ULLK. W przypadku trzech decyzji ULLK⁹⁶ wnioski o ich wydanie złożono dopiero po upływie od 9 do 16 miesięcy od podpisania tej umowy.

Ówczesny Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że PLK chciała uniknąć sytuacji, w której zostanie zaprojektowany element infrastruktury bez decyzji lokalizacyjnej, a dopiero decyzja ULLK regulowała stany prawne nieruchomości. Przed jej wydaniem było niebezpieczeństwo zaprojektowania obiektu na działce niebędącej w dyspozycji Spółki, co mogło spowodować konieczność przeprojektowania obiektów albo wręcz uniemożliwiło jego budowę. Wskazał, że wnioski o decyzje ULLK złożono w pierwszych możliwych terminach po skompletowaniu wszystkich niezbędnych dokumentów, a zwłoka wynikała z dużego zakresu inwestycji i konieczności uzgadniania proponowanych rozwiązań projektowych z innymi gestorami.

NIK wskazuje, że nie przedłożono żadnych dokumentów potwierdzających wskazane przyczyny opóźnień w złożeniu wniosków o wydanie decyzji ULLK. Jak wyjaśnił Dyrektor Regionu ze względu na odległy czasowo charakter sprawy i zaistniałe na przestrzeni lat zmiany personalne Zespołu prowadzącego, nie odnaleziono dokumentów.

(akta kontroli str. 247-258, 443-458, 616-621, CD1, pliki nr: 3-4)

- w postępowaniu przetargowym na wykonanie dokumentacji projektowej (cz. III), niezgodnie z wymogami określonymi w art. 26 ust. 3 ustawy Pzp, zaniechano wezwania wykonawcy do uzupełnienia dokumentów potwierdzających: brak podstaw do wykluczenia o niekaralności oraz spełnienie warunku udziału w postępowaniu dotyczącego zdolności ekonomicznej i/lub finansowej do

⁹⁴ Wskaźnik rezultatu stanowi szacunek możliwych do osiągnięcia korzyści społecznych i określany jest dla pierwszego pełnego roku operacyjnego).

⁹⁵ Pierwszy pierwotnie określony pełny rok operacyjny po zakończeniu rzeczowym projektu.

⁹⁶ Dotyczących odcinka od granicy województwa dolnośląskiego do Leszna.

realizacji zamówienia⁹⁷. Wyrokiem z 14 września 2015 r. KIO nakazała: unieważnienie czynności wyboru oferty najkorzystniejszej dla części III zamówienia oraz ponowne badanie i ocenę ofert.

W ocenie NIK, wskazane nieprawidłowości w przebiegu postępowania świadczą o braku rzetelności i spowodowały opóźnienie w sporządzeniu dokumentacji projektowej oraz pozyskaniu decyzji administracyjnych koniecznych dla realizacji czterech zamówień, tj. trzech w zakresie robót torowych na odcinkach: E59SŁC; E59CHS, E59STS oraz jednego w zakresie robót srk na odcinku Słonice – Choszczno.

(akta kontroli str. 3915-3930)

Prezes Zarządu wyjaśnił, że brak wezwania wykonawcy do uzupełnienia ww. dokumentów był wynikiem niedopatrzenia i błędnej weryfikacji badanej oferty przez wyznaczonego członka komisji przetargowej. Natomiast brak wezwania podmiotu do złożenia dokumentów potwierdzających niekaralność członków zarządu spowodowany był odmienną interpretacją co do statusu przedstawionych przez wykonawcę dokumentów, w stosunku do ostatecznej interpretacji przedstawionej w wyroku KIO.

(akta kontroli str. 3357-3390; CD4, plik nr: 16)

W kontekście wartości Projektu E59POS oraz faktu, że nieterminowa realizacja zadań generowała kolejne ryzyka i narażała Spółkę na dodatkowe koszty co faktycznie miało miejsce, przeprowadzenie przez Spółkę postępowania na dokumentację projektową (cz. III) należy uznać za nierzetelne. Nierzetelność ta skutkowałą późniejszym od pierwotnie zakładanego terminem podpisania umowy na dokumentację projektową (cz. III). Była też przesłanką do zmiany Harmonogramu działań (poprzez zmianę GA Aneksem nr 1 z 25 maja 2017 r.) w ten sposób, że uzyskanie decyzji administracyjnych oraz opracowanie dokumentacji projektowej dla cz. III planowano w terminie do 29 lipca 2018 r. (tj. 151 dni później niż pierwotnie), natomiast podpisanie każdej z umów: Umowy E59SŁC, Umowy E59CHS oraz Umowy E59STS w terminie do 13 marca 2019 r. (tj. 195 dni później niż pierwotnie).

(akta kontroli str. 4240-4390; 3881-3887, 3897-3899; CD5, plik nr:1; CD6, plik nr 1)

- do pięciu postępowań przetargowych nierzetelnie ustalono szacunkową wartość zamówienia, a mianowicie:

a) w trzech zamówieniach na roboty torowe (tj. E59SŁC, E59CHS i E59STS) wartość szacunkową tych zamówień ustalono poprzez jej dostosowanie do budżetu, którym dysponowała Spółka na realizację Projektu, w oderwaniu od realiów rynkowych oraz kosztorysów inwestorskich, tj. niezgodnie z przepisami Pzp-2004⁹⁸. Dyrektor Projektu⁹⁹ pierwotnie ustalił tę wartość 4 października 2017 r. w łącznej kwocie: 770 000,0 tys. zł¹⁰⁰ a następnie 23 maja 2018 r. w łącznej kwocie: 693 156,7 tys. zł¹⁰¹, która wynikała z umniejszenia pierwszej o kwotę 76 843,3 tys. zł. Zmniejszenia dokonano pomimo stwierdzonych przez Spółkę wzrostów kosztów realizacji inwestycji torowych celem zwiększenia o tę kwotę wartości limitów zobowiązań dla dwóch innych zamówień

⁹⁷ tj. właściwej części sprawozdania finansowego (rachunek zysków i strat) oraz opinii biegłego rewidenta a także informacji banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo kredytowej, potwierdzającej wysokość posiadanych środków finansowych lub zdolność kredytową wykonawcy

⁹⁸ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (w brzmieniu obowiązującym do 31 grudnia 2020 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 oraz z 2020 r. poz. 288, 1086; dalej: Pzp-2004)

⁹⁹ Dyrektor Projektu E59POS pełniący tę funkcję w okresie od 7 kwietnia 2015 r. do 30 czerwca 2018 r.

¹⁰⁰ Z tego: 130 000,0 tys. zł - E59SŁC; 310 000,0 tys. zł - E59CHS oraz 330 000,0 tys. zł - E59STS;

¹⁰¹ Z tego: 115 000,0 tys. zł - E59SŁC; 269 270,2 tys. zł - E59CHS oraz 308 886,5 tys. zł - E59STS

i umożliwienia zawarcia umów Umowy E59POR oraz Umowy E59ROW. Według oświadczenia dokonującego tych ustaleń: dokonano ich, na podstawie tych samych dokumentów¹⁰²; szacunkowa wartość każdego z zamówień była aktualna na dzień jej sporządzenia. Natomiast o aktualności na 9 czerwca 2018 r. wartości ustalonej w maju oświadczyli: Dyrektor Projektu E59POS¹⁰³ oraz Zastępca Dyrektora Regionu oraz Dyrektor CRI.

Ustalona w ten sposób wartość zamówienia znalazła swoje odzwierciedlenie w dokumentacji postępowań o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego: na roboty torowe na odcinku Słonice - Choszczno i potwierdzenie w protokole tego postępowania¹⁰⁴ zatwierdzonym 5 lipca 2019 r.; na roboty torowe na odcinku Choszczno - Stargard i potwierdzenie w protokole tego postępowania¹⁰⁵ zatwierdzonym 22 października 2019 r.; na roboty torowe na odcinku Stargard – Szczecin Dąbie i potwierdzenie w protokole tego postępowania¹⁰⁶ zatwierdzonym 10 lipca 2019 r.;

W skierowanym do Zarządu Spółki wniosku z 9 czerwca 2018 r. o zmianę uchwały w sprawie zaciągnięcia zobowiązań stwierdzono, że można wnioskować, iż oferty, które zostaną złożone w planowanych do wszczęcia w sierpniu 2018 r., przetargach na trzy ww. zamówienia będą przewyższać obowiązującą dla nich¹⁰⁷ wartość zobowiązań, ustalonych przez Zarząd Spółki w 2017 r.¹⁰⁸. Jednocześnie wnioskowano o jej umniejszenie celem zawarcie dwóch innych umów na Roboty torowe¹⁰⁹ i tym samym zachowanie zgodności harmonogramu nakładów z SPR KPK¹¹⁰. We wniosku wskazano także różnicę w kwocie 152 659,6 tys. zł¹¹¹ (określoną jako środki brakujące) pomiędzy tak ustaloną łączną wartością trzech zamówień a kosztorysem inwestorskim.

Zarząd PKP PLK S.A. dokonał zmiany uchwały¹¹² zgodnie z wnioskiem, umniejszając wartość limitu możliwego do zaciągnięcia zobowiązania dla każdego z trzech zamówień o roboty torowe łącznie o kwotę 76 843,3 tys. zł, (akta kontroli str. 3881-3887, 3931-3942, 4240-4390; CD4, pliki nr 2, 21; CD6, plik nr 1)

W trakcie kontroli, pomimo stosownego żądania kontrolera NIK, Dyrektor Regionu nie przedłożył dokumentów stanowiących podstawę ustalenia szacunkowej wartości każdego z zamówień wskazanych we wniosku na

¹⁰² Tj. zawartych w koncepcji programowo przestrzennej opracowanej na podstawie Studium Wykonalności (przygotowanym przez konsorcjum firm S. – P. I. Sp. z o.o. oraz E.K. P. S.A.). Koncepcja Programowo Przestrzenna dla odcinka Poznań Główny - Wronki, została przygotowana przez B. Sp. z o.o. na podstawie umowy nr 90/107/0003/16/Z/t z 8 stycznia 2016 r. a odcinek Słonice - Szczecin Dąbie został opracowany przez M. S.A. na podstawie umowy nr 90/107/0025/16/Z/l z 11 maja 2016 r.

¹⁰³ pełniący tę funkcję w okresie od 30 czerwca 2018 r. do 31 marca 2022 r.);

¹⁰⁴ Nr 9090/IRZR2/15277/04803/18/P.

¹⁰⁵ Nr 9090/IRZR2/15276/04656/18/P.

¹⁰⁶ Nr 9090/IRZR2/15288/04865/18/P.

¹⁰⁷ na dzień złożenia ww. wniosku

¹⁰⁸ Uchwałą nr 1068/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 7 dnia listopada 2017 r. w sprawie zaciągnięcia zobowiązań do świadczeń pieniężnych Spółki poprzez zawarcie umów na wykonanie robót budowlanych torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na modernizację linii kolejowej E59 w ramach projektu CEF pn.: „Prace na lin ii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie” w zakresie realizowanych robót budowlanych: Poznań Główny (0,000) – Wronki (53,500) oraz Słonice (128,680) – Szczecin Dąbie (195,170).

¹⁰⁹ W związku z wyłonieniem najkorzystniejszych ofert w postępowaniach przetargowych na te roboty. Dotyczy Umowy E59POR i E59ROW.

¹¹⁰ Tj. Szczegółowy Plan Realizacji KPK

¹¹¹ ustaloną następująco: odcinek E59SŁC: 140 026 ,1 tys. zł - 115 000,0 tys. zł = 25 026,1 tys. zł; odcinek E59CHS: 306 052,7 tys. zł - 269 270,2 tys. zł = 36 782,5 tys. zł; odcinek E59STS: 399 737,4 tys. zł - 308 886,5 tys. zł = 90 851,0 tys. zł

¹¹² Uchwałą Nr 499/2018 z dnia 10 lipca 2018 r. w sprawie zmiany uchwały Nr 1068/2017 z dnia 7 listopada 2017 r.

posiedzenie Zarządu Spółki w dniu 7 listopada 2017 r.¹¹³ i następnie w uchwale Nr 1068/2017 zarządu Spółki z 7 listopada 2017 r. (w tym protokołu odbioru tych dokumentów od podmiotu je sporządzającego) ani dokumentów stanowiących podstawę ustalenia szacunkowej wartości każdego z zamówień wskazanych we wniosku na posiedzenie Zarządu Spółki w dniu 10 lipca 2018 r.¹¹⁴ i następnie w uchwale Nr 499/2018 Zarządu Spółki z 10 lipca 2018 r. (w tym protokołu odbioru tych dokumentów od podmiotu je sporządzającego).

(akta kontroli str. 3396-3480; CD4, pliki nr: 14, 21; CD6, plik nr: 4)

Zastępca Dyrektora Regionu wyjaśniła, że przesunięcie środków w ramach Projektu E59POS nastąpiło w związku z koniecznością zapewnienia finansowania i podpisania umów z wykonawcami wyłonionymi w ramach przeprowadzonych już przetargów. Z kolei Dyrektor Regionu nie wyjaśnił przyczyn ustalenia wartości szacunkowej dla trzech ww. zamówień odbiegającego od wartości kosztorysowej pomimo, że przepisy art. 33 ust. 1 Pzp wymagają ustalenia wartości zamówienia na roboty budowlane na podstawie kosztorysu inwestorskiego sporządzanego na etapie opracowania dokumentacji projektowej.

(akta kontroli str. 3396-3480; CD4, plik nr 14)

- b) do dwóch zamówień¹¹⁵ na opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót w formule „Projektuj i Buduj” w zakresie potokowej wymiany szyn i na Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót w formule „Projektuj i Buduj” w zakresie odbudowy sieci trakcyjnej dokonano ustalenia szacunkowej wartości zamówienia w sposób niezgodny z art. 34 ust. 1 pkt 2 pzp i § 8 pkt 2 rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym.

cenę zamówienia w postępowaniu na wymianę szyn oszacowano 20 października 2021 r., powołując się m.in. na planowane koszty prac projektowych i budowlanych określonych w PFU, mimo że PFU zatwierdzony został przez Zastępcę Dyrektora IRE ponad półtora miesiąca później, bo dopiero 9 grudnia 2021 r. W efekcie, przy szacowaniu wyliczono koszty „wykonania dokumentacji projektowej”, podczas gdy w SWZ (Rozbicie Ceny Ofertowej) wymagano od oferentów przedstawienia oferty ma „wykonanie dokumentacji projektowej wykonawczej i powykonawczej oraz uzyskania decyzji administracyjnych”. Również roboty polegające na szlifowaniu toru w kosztorysie inwestorskim wyliczono dla 37,479 km toru, zaś w PFU wskazano na konieczność szlifowania szyn na długości 43,057 km, tj. długości całego odcinka.

Dyrektor Regionu wyjaśnił, m.in., że całość dokumentacji zatwierdzono na 9 grudnia 2021 r. a oszacowanie wartości zamówienia zostało sporządzone na dzień 20 października 2021 r. na potrzeby pozyskania zgody korporacyjnej, tj. zgody Zarządu Spółki na zaciągnięcie zobowiązania finansowego w celu realizacji tego zadania. Zakres rzeczowy zadania był w tym momencie znany i na jego podstawie zostało sporządzone oszacowanie wartości zadania. Elementem tej dokumentacji był dokument oszacowania wartości zamówienia. Pomiędzy okresem 20 października a 9

¹¹³ Pismo nr IRR5/5-0021-21/17 z 20 października 2017 r.

¹¹⁴ Pismo nr IRR5/5-0021-05/18 z 9 czerwca 2018 r.

¹¹⁵ Inwestycja Nr 358 Zbąszynek – Czerwieńsk.

grudnia 2021 nie został zmieniony zakres rzeczowy zadania, dlatego też wykorzystano dokument z 20 października 2021 r..

Z kolei oszacowanie wartości zamówienia w postępowaniu na odbudowę sieci trakcyjnej wykonano 28 lutego 2022 r. na podstawie kosztorysu inwestorskiego, który nie został opracowany na podstawie PFU, a przekazanych przez Zespół Projektu zestawieniach. Do wyliczeń w kosztorysie uwzględniono częściowo inne jednostki miary, niż te prezentowano w dokumencie Rozbicie Ceny Ofertowej. W ww. kosztorysie bowiem wyliczono koszty dla wykonania kotwień ciężarowych sieci jezdnej dwudrutowej, podczas gdy w dokumencie RCO, przekazanym podmiotom zaproszonym do negocjacji, uwzględniono droższe rozwiązanie kotwień bezciężarowych¹¹⁶. Wskutek tego kalkulacja przyjęta w kosztorysie była niższa o 1 259,6 tys. od ceny zaoferowanej w wybranej ofercie.

Oszacowanie wartości zamówienia powinno odbywać się zgodnie z zasadami wynikającymi z art. 34 ust. 1 pkt 2 pzp i ww. § 8 pkt 2 rozporządzenia
(akta kontroli: CD2, pliki nr 391, 893-906, 1337-1343)

3. W ramach inwestycji nr 358 Zbąszynek – Czerwieńsk kontynuowano przez dwa lata współpracę z nierzetelnym wykonawcą realizacji robót wbrew okolicznościom uzasadniającym odstąpienie od umowy z 6 września 2019 r. zawartej z tym wykonawcą. Przesłanki do odstąpienia od umowy z winy wykonawcy wystąpiły już w marcu 2020 r., kiedy wartość roszczeń zgłoszonych przez podwykonawców przekroczyła wartość 5% kwoty kontraktu. Spółka odstąpiła od umowy z wykonawcą dopiero 15 lutego 2022 r., tj. siedem tygodni przed upływem terminu zakończenia umowy. Takie działanie było nierzetelne i niegospodarne, gdyż wykonawca ten nie dawał ręką terminowego i należytego wykonania umowy. Świadczą o tym takie okoliczności jak:
- niezapewnienie przez wykonawcę wystarczającego personelu oraz sprzętu do prowadzenia robót ani środków do dalszej realizacji ze względu na jego trudną sytuację finansową (od sierpnia 2020 r.),
 - brak możliwości wykonania robót wymagających zamknięć torowych w terminie umownym do końca listopada 2020 r., i przedstawienie harmonogramu, przewidującego czas zamknięcia linii do 2022 r. (we wrześniu 2020 r.),
 - niewłaściwe zabezpieczenia przez niego placu budowy, co doprowadziło do licznych kradzieżach infrastruktury kolejowej o szacunkowej wartości przekraczającej 12,5 mln zł (w okresie czerwiec 2020 r. – grudzień 2021 r.). W postępowaniu sądowym, Spółka dochodziła swoich roszczeń z w stosunku do wykonawcy za wszelkie szkody powstałe w wyniku nienależytego zabezpieczenia terenu budowy, niewypełnienia obowiązku niedopuszczenia na teren budowy osób trzecich oraz realizacji robót niezgodnie z zasadami sztuki budowlanej¹¹⁷,
 - wystąpienie do Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego, bez uzgodnienia ze Spółką i bez powiadomienia inżyniera kontraktu o wstrzymanie rozpatrywania wniosku o wydanie pozwolenia na budowę dla wiaduktu i odmowa wycofania wniosku na wezwanie inżyniera kontraktu (grudzień 2020 r.). Spowodowało to opóźnienie w uzyskaniu pozwolenia na budowę i zwłokę w realizacji kontraktu.
- (akta kontroli: CD2, pliki: 667, 683, 1337, 1636, 1726, 1745, 1762)

Dyrektor Regionu wyjaśnił, że wykonawca rozpoczął realizację robót budowlanych w marcu 2020 r., kiedy wprowadzono na terenie kraju obostrzenia związane

¹¹⁶ Kotwienia bezciężarowe ze względu na ich budowę oraz umiejscowienie nie są narażone na kradzież.

¹¹⁷ W lipcu 2024 r. wydany został wyrok zaoczny uwzględniający powództwo PLK.

z epidemią Covid-19 i mając na uwadze ciężką sytuację wykonawców na rynku budowlanym postanowiono o dalszej realizacji umowy przez niego. Wszystkie podejmowane działania, w tym realizowane płatności bezpośrednie dla podwykonawców, miały na celu ukończenie zadania w terminie. Dodał, że sytuacja realizacji tej umowy była cyklicznie referowana Zarządowi Spółki oraz Region, któremu wielokrotnie rekomendowano odstąpienie od umowy

Ówczesny członek Zarządu – dyrektor ds. realizacji inwestycji zeznał, m.in. że Zarząd nie inicjuje wypowiedzenia umowy, a jedynie odnosi się do rekomendacji CRI, a w tym wypadku takich rekomendacji nie było. Świadek zeznał również, że w okresie pełnienia przez niego funkcji Członka Zarządu wprowadzono zasadę, żeby Regiony informowały Zarząd o woli odstąpienia od umowy, zaś samo odstąpienie odbywało się za wiedzą i akceptacją Zarządu.

Z kolei Inżynier kontraktu zeznał, że rozwiązano współpracę ze względu na obawy związane z Covid-19 i trudnością przewidzenia, czy rozwiązanie umowy nie spowoduje problematycznego procesu z wykonawcą. Spodziewano się, że po zelżeniu stanu epidemii wykonawca przystąpi do robót, licząc na poprawę współpracy. Zresztą zmieniała się kadra zamawiającego (kierownictwa) i mogło to mieć wpływ na decyzyjność o realizację tego kontraktu.

(akta kontroli: str. 4391-4420, CD2, pliki: 667, 683, 1337, 1636, 1726, 1745, 1762)

W ocenie NIK odstąpienie od umowy było spóźnione i narażało Spółkę, w okresie dysponowania placem budowy przez tego wykonawcę, na dalszą dewastację infrastruktury kolejowej oraz i konieczność wydatkowania środków w celu odbudowy zniszczonej infrastruktury.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK negatywnie ocenia sposób przygotowania wszystkich trzech wytypowanych do kontroli linii kolejowych o łącznej wartości 5 332,1 mln zł, ujętych w KPK, który uniemożliwił ich ukończenie w założonych pierwotnie terminach, co w konsekwencji odsuwało w czasie osiągnięcie zakładanych w KPK celów. We wszystkich trzech skontrolowanych projektach inwestycyjnych stwierdzono szereg istotnych nieprawidłowości na etapie ich przygotowania.

Nierzetelne i nieterminowe przygotowywanie dokumentacji niezbędnej do wykonania inwestycji oraz odmowa władz Miasta Stargard uzgodnienia tymczasowej organizacji ruchu drogowego niezbędnej do wykonania robót zgodnie z założeniami wykonawcy wpłynęły na znaczne opóźnienia w ich realizacji¹¹⁸. Na skutek tych opóźnień Spółka poniosła m.in. dodatkowe koszty w łącznej kwocie 68,3 mln zł wynikające z wysokiego wskaźnika inflacji występującego do roku 2024 oraz sytuacji konfliktu zbrojnego za granicą wschodnią.

Dyrektor Regionu nie podejmował skutecznych działań naprawczych i korygujących celem zapewnienia realizowania inwestycji zgodnie z pierwotnymi założeniami. Spółka kontynuowała przez dwa lata współpracę z nierzetelnym wykonawcą robót na linii nr 358 wbrew okolicznościom uzasadniającym odstąpienie od umowy. W wyniku niewłaściwego zabezpieczenia przez niego placu budowy, na modernizowanym odcinku ww. linii kolejowej doprowadzono do licznych kradzieży infrastruktury kolejowej o szacunkowej wartości przekraczającej 12,5 mln zł.

Zaplanowany pierwotnie zakres robót na linii nr 358, nie gwarantował osiągnięcia oczekiwanych parametrów technicznych linii, a założonych efektów nie można było zrealizować przy uwzględnieniu pierwotnie ustalonych nakładów. W toku przygotowywania ww. projektu inwestycyjnego nie uwzględniono bowiem

¹¹⁸ Linie: E 59 Poznań Główny – Szczecin Dąbie - przesunięcie rozpoczęcia do 407 dni, terminu zakończenia do 1711 dni, E 59 Wrocław – Poznań - rozpoczęta w terminie, lecz dokumentacja projektowa opóźniona o dwa lata, przesunięcie terminu zakończenia do 458 dni, linia 358 – rozpoczęta w terminie, termin zakończenia przesunięty do 644 dni..

konieczności wymiany szyn na nowe, pomimo posiadanej wiedzy w tym zakresie. Kompleksowa niezbędna wymiana szyn w trakcie realizacji umowy wpłynęła na konieczność poniesienia kosztów za wymianę nawierzchni torowej w kwocie ponad 19,1 mln zł oraz za 5,8 mln zł za prace pierwotnie niezaplanowane. Ponadto, w związku z nierzetelnym opracowaniem dokumentacji projektowej „[...]”¹¹⁹ poniosła dodatkowe koszty wynoszące ponad 865 tys. zł na roszczenia z tym związane z oraz 4,9 mln zł na roszczenia związane z późnym podpisaniem umowy z winy zarówno Wykonawcy, jak i Zamawiającego. W Regionie nie korzystano z przysługujących uprawnień zawartych w umowach z wykonawcami w zakresie naliczania kar umownych i dochodzenia roszczeń, w szczególności:

- nie naliczono kar umownych, w kwocie 5,9 mln euro,
- nie podejmowano niezwłocznych działań w celu dochodzenia roszczeń w łącznej kwocie 16,4 mln zł.

OBSZAR

2. Realizacja i monitorowanie postępu prac oraz wydatkowanie środków na realizację inwestycji kolejowej, w tym osiągnięcie zakładanych efektów

Opis stanu faktycznego

2.1. Dla inwestycji E 59 Wrocław – Poznań, pierwotny wybór wykonawców dla robót budowlanych¹²⁰ został dokonany w wyniku postępowań przeprowadzonych na podstawie pzp, tj. w trybie przetargu ograniczonego w przypadku zadań nr 1 i 2 oraz w trybie przetargu nieograniczonego w przypadku zadania nr 3. Umowy zostały sporządzone w oparciu o wzory umów FIDIC przy modyfikacji części subklauzul. Wartość udzielonych zamówień (z VAT) wynosiła odpowiednio: 436 763,1 tys. zł dla zadania 1¹²¹, 485 865,0 tys. zł dla zadania 2¹²² i 380 184,4 tys. zł dla zadania 3¹²³.

(akta kontroli str. CD1, pliki nr: 84-89, 268-269, 274-277, 320-321)

W związku z odstąpieniem od umowy z pierwotnym wykonawcą zadania 1, jego realizacja została podzielona na dwa etapy. Wykonawca etapu I został wyłoniony w trybie negocjacji bez ogłoszenia, prowadzonych zgodnie z Regulaminem udzielania zamówień unijnych przez PLK¹²⁴. Prowadzone postępowanie było zwolnione ze stosowania przepisów pzp, ponieważ zaproszeni do negocjacji wykonawcy spełniali przesłanki wynikające z art. 136 ust. 1 ww. ustawy¹²⁵. Wartość udzielonego zamówienia (z VAT) wynikająca z zawartej umowy¹²⁶ wynosiła 55 286,0 tys. zł.

(akta kontroli str. 310-319, 329-333, CD1, pliki nr: 84-85, 280-281, 284-285)

Wykonawca drugiego etapu zadania 1, został wyłoniony w trybie negocjacji bez ogłoszenia w oparciu o pzp. Kontrola uprzednia przeprowadzona przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych nie wykazała żadnych naruszeń. Wartość udzielonego zamówienia (z VAT)¹²⁷ wynosiła 568 567,0 tys. zł.

(akta kontroli str. CD1, pliki nr: 84-85, 292-293)

¹¹⁹ Na podstawie art. 6 ust. 1pkt. 4 lit. a udip i art. 11 ust. 4 uznk NIK wyłączyła jawność informacji, co do których przedsiębiorca podjął niezbędne działania w celu zachowania ich poufności. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹²⁰ Zadania od 1 do 3.

¹²¹ Umowa nr 90/107/0116/17/Z/I z dnia 23 czerwca 2017 r.

¹²² Umowa nr 90/107/0096/17/Z/I z dnia 5 maja 2017 r.

¹²³ Umowa nr 90/107/0001/15/Z/I z 17 kwietnia 2015 r. i umowa nr 90/107/0120/18/Z/I z dnia 29 marca 2018 r.

¹²⁴ Załącznik nr 3 do Korporacyjnej Polityki Zakupów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjętej uchwałą Nr 1181/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 5 grudnia 2017 r.

¹²⁵ Ustawy z 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych.

¹²⁶ Nr 90/107/0374/18/Z/I z dnia 31 października 2018 r.

¹²⁷ Nr 90/107/0024/19/Z/I z dnia 10 maja 2019 r.

Podstawą do zaciągnięcia zobowiązań z tytułu zawartych umów dotyczących realizacji zadań 1-3 były Uchwały Zarządu PLK oraz zgody udzielone przez Walne Zgromadzenie PLK oraz Skarb Państwa (jeśli były wymagane). Faktyczne okresy finansowania ww. wydatków były dłuższe niż wynikało to z uchwał Zarządu PLK, co zostało szerzej opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 423- 434, CD3, pliki nr: 35-40)

Przekazanie placów budowy wykonawcom następowało na podstawie prawomocnych decyzji o pozwoleniu na budowę przy udziale przedstawicieli podmiotu realizującego nadzór inwestorski, zgodnie z zapisami zawartych umów za wyjątkiem kontraktu K1. W przypadku pierwotnego wykonawcy kontraktu K1¹²⁸, nieterminowe przekazanie placu budowy wynikało z wniosku wykonawcy. Natomiast przekazanie placów budowy kolejnym wykonawcom tego kontraktu nie było terminowe ze względu na opóźnienia w zwrocie placu budowy przez poprzednich wykonawców. Ze względu na nieterminowe przekazanie placów budowy wykonawcy wnieśli roszczenia, w tym w jednym przypadku miały one wpływ na zawarcie aneksu przedłużającego czas trwania robót budowlanych¹²⁹.

(akta kontroli str. 59-86, 356-388, 616-627, CD1, pliki nr: 76-83)

Zawiadomienia organów nadzoru budowlanego o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych były dokonywane przez pracowników PLK, pomimo że z zgodnie z umowami zgłoszeń mieli dokonywać Wykonawcy (na podstawie pełnomocnictw). 20 z 50 zawiadomień zostało złożonych do niewłaściwych organów nadzoru budowlanego.

(akta kontroli str. 59-86, 180—184, 290-291, 310-319, 464-465, 1613-1621, CD1, pliki nr: 33-34, CD3, pliki nr: 20-24)

Kierownicy budowy sporządzili plany bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w ramach prowadzonej inwestycji dla wszystkich kontraktów K1, K2, K3 i K4¹³⁰, zgodnie z art. 21a ust. 1 ustawy z 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane¹³¹.

(akta kontroli str. 87-93, 389-396, 616-627, CD1, pliki nr: 39-47)

Kierownik budowy w sześciu przypadkach nie stwierdził wpisem w dzienniku budowy¹³² faktu jego zamknięcia lub jego kontynuacji w następnym tomie. W trzech nie odnotowano zmiany inspektora nadzoru inwestorskiego bądź kierownika budowy oraz wpisu określającego stan zaawansowania i zabezpieczenia przekazywanej budowy. Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że za prowadzenie dziennika zgodnie z Prawem budowlanym odpowiedzialny jest Kierownik Budowy, a w imieniu Zamawiającego nadzór nad przebiegiem procesu budowy pełnił podmiot zewnętrzny wyłoniony do wykonywania usługi nadzoru inwestorskiego.

(akta kontroli str. 590-595, 1875-1969)

PLK dla realizowanej inwestycji zapewniła nadzór inwestorski poprzez zawarcie umowy nr 90/107/0032/16/Z/I z 15 lipca 2016 r. Przed zawarciem powyższej umowy zadania przypisane Inżynierowi projektu były wykonywane przez Inżyniera tymczasowego projektu¹³³. PLK zapewniła również nadzór autorski¹³⁴.

(akta kontroli str. 203-239, CD1, pliki nr: 90-91, CD3, pliki nr: 25-45)

¹²⁸ Realizującego roboty budowlane na podstawie umowy nr 90/107/0116/17/Z/I z dnia 23 czerwca 2017 r.

¹²⁹ W przypadku K1 badaniem objęto umowę nr 90/107/0374/18/Z/I z dnia 31 października 2018 r.

¹³⁰ Kontrakty K3 i K4 dotyczyły realizacji zadania nr 3.

¹³¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 725, ze zm. Dalej: Prawo budowlane.

¹³² Badaniem objęto próbę 10 dzienników budowy, w tym 10 pierwszych i ostatnich wpisów z każdego dziennika.

¹³³ Umowa nr 90/107/0051/15/Z/I z dnia 26 czerwca 2015 r., zmieniona aneksem nr 1 z dnia 23 grudnia 2015 r. i aneksem nr 2 z dnia 26 kwietnia 2016 r.

¹³⁴ Umowa nr 90/107/0087/17/Z/I z dnia 24 marca 2017 r., a po jej rozwiązaniu z winy Wykonawcy umowa nr 90/107/0334/18/Z/I z dnia 3 października 2018 r.

Nadzór inwestorski nad modernizacją linii kolejowej E59 Wrocław - Poznań, pełnił wykonawca wyłoniony w trybie przetargu nieograniczonego w oparciu o przepisy pzp. Kontrola uprzednia przeprowadzona przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych nie wykazała naruszeń. Wartość udzielonego zamówienia (z VAT)¹³⁵ wynosiła 28 845,4 tys. zł. Spółka weryfikowała¹³⁶ zgodność wymagań i kwalifikacji zawodowych uczestników procesu budowlanego z przepisami prawa budowlanego oraz zawartych umów bądź SIWZ.

(akta kontroli str. 196—202, 244-246, pismo 19 i pismo 16, pismo plik 26, CD1, pliki nr: 90-94, 270-271)

„[...]”¹³⁷

(akta kontroli str. 59-71, 389-396, CD1, pliki nr: 48-65, 142-143, 444-453, CD3, pliki nr: 25- 45)

„[...]”¹³⁸

(akta kontroli str. 45-51, 203-211, 310-319, 356-388, 686-694, 903-974, CD1, pliki nr: 84-85, 118-19, 126-127, 142-143)

Trzeci wykonawca kontraktu K1 realizował roboty w oparciu o aktualizowany HRF, niemniej realizacja poszczególnych etapów umowy nastąpiła po terminach wynikających z umowy (od 7 do 38 dni)¹³⁹. PLK nie naliczyła kar umownych z tego tytułu, ponieważ w opinii Kierownika Kontraktu wynikało to z okoliczności niezależnych od Wykonawcy. Zasadnicze roboty zostały wykonane w terminie, a wykonawca zgłosił gotowość do ich odbioru. Opóźnienie w zakresie sporządzania protokołu odbioru końcowego (283 dni) wynikało, jak wyjaśniła Kierownik Kontraktu, m.in. z: czasu na wniesienie uwag do wykonanych robót przez jednostki zewnętrzne, weryfikacji dokumentacji przez przedstawicieli Inżyniera projektu i PLK oraz konieczności pozyskania wymaganych pozwoleń na użytkowanie.

(akta kontroli str. 203-211, 310-319, 356-388, 399-401, 435-437, CD1, pliki nr: 84-85, 118-119, 128-131, 142-143)

Wykonawca kontraktu K2 realizował roboty w oparciu o aktualizowany HRF. Realizacja robót uległa wydłużeniu o 15 miesięcy¹⁴⁰. Ostatecznie, roboty te zostały zasadniczo wykonane w terminie wynikającym z ostatniego aneksu do umowy.

(akta kontroli str. 134-149, 310-319, 356-388, 402-405, CD1, pliki nr: 86-87, 102-103, 109-110, 144-145)

Wykonawca kontraktu K3 realizował etap prac projektowych w oparciu o aktualizowany HRF. Etapy zostały zrealizowane po terminach wynikających z umowy, niemniej w większości przypadków zgodnie z zatwierdzonym HRF. Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że wynikało to z przyczyn niezależnych od Wykonawcy, a realizacja projektów fazowania w terminach umownych naraziłaby Zamawiającego na koszty ich przeprojektowania.

¹³⁵ Nr 90/107/0032/16/Z/I z dnia 15 lipca 2016 r. zmieniona aneksem nr 1 z dnia 31 grudnia 2019 r. oraz aneksem nr 2 zawartym w dniu 22 listopada 2022 r.

¹³⁶ Badana próba obejmowała osoby sprawujące funkcje kierowników budowy w okresie realizacji kontraktów K1, K2, K3 i K4, a także Inżyniera projektu oraz Inżyniera rezydenta i inspektorów nadzoru dla kontraktu K2.

¹³⁷ Na podstawie art. 6 ust. 1pkt. 4 lit. a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2022 r. poz. 902, dalej „udip”) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2022 r., poz. 1233 ze zm., dalej „uznk”) NIK wyłączyła jawność informacji, co do których przedsiębiorca podjął niezbędne działania w celu zachowania ich poufności. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹³⁸ Na podstawie art. 6 ust. 1pkt. 4 lit. a udip i art. 11 ust. 4 uznk NIK wyłączyła jawność informacji, co do których przedsiębiorca podjął niezbędne działania w celu zachowania ich poufności. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹³⁹ W przypadku etapów od pierwszego do piątego.

¹⁴⁰ Aneks nr 2 z dnia 18 maja 2020 r. do umowy nr 90/107/0096/17/Z/I z dnia 5 maja 2017 r.

(akta kontroli str. 203-211, 310-319, 329-333, 356-388, CD1, pliki nr: 88-89, 120-123, 146-147)

Wykonawca kontraktu K4 realizował etap prac projektowych w oparciu o zatwierdzony HRF. Realizacja etapu dotyczącego uzyskania pozwolenia na budowę była opóźniona o 116 dni, a PLK złożyła roszczenie z tego tytułu, które uznano za niezasadne.

(akta kontroli str. 134-149, 464-479, CD1, pliki nr: 88-89, 120-121, 124-125, 148-149)

Realizacja robót w ramach kontraktów K3 i K4 nie była prowadzona na podstawie HRF, a ze względu na opóźnienia robót torowych na poprzednich kontraktach, termin realizacji robót SRK, aneksami zawartymi *ex post*, został wydłużony o rok, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 203-211, 310-319, 329-333, 356-388, CD1, pliki nr: 88-89, 120-125, 146-149)

Roboty dotyczące budowy peronów, wind oraz wiat przystankowych na stacji Kościan¹⁴¹ wykonano co do zasady zgodnie z dokumentacją projektową i po uwzględnieniu zmian wynikających z uregulowań wewnętrznych Spółki. Niezgodności z projektem oraz stwierdzone uszkodzenia szybu windowego na peronie 1 opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 1017-1051, CD1, pliki nr: 424-425)

Łączna kwota wydatków poniesionych na realizację inwestycji E 59 Wrocław – Poznań wyniosła 1 734 575,7 tys. zł¹⁴² brutto (1 411 832,8 tys. zł netto), w tym ze: środków unijnych 1 186 718,0 tys. zł¹⁴³, kredytu udzielonego przez Europejski Bank Inwestycyjny 188 149,0 tys. zł, środków Funduszu Kolejowego 33 605,0 tys. zł oraz środków własnych 326 103,7 tys. zł. Łączna kwota zgłoszonych kosztów kwalifikowanych¹⁴⁴ wyniosła łącznie w przeliczeniu 295 032,6 tys. euro i była to maksymalna kwota kosztów kwalifikowanych przewidziana umową o dofinansowanie.

(akta kontroli str. 406-419, 596-604, CD1, pliki nr: 27-28, CD3, pliki nr: 25-45)

PLK osiągnęła zakładane umową o dofinansowanie zadania i cele, w tym osiągnięto prędkość maksymalną dla pociągów pasażerskich wynoszącą $V=160$ km/h, pociągów towarowych wynoszącą $V=120$ km/h oraz utrzymanie nacisku osi 22,5t, co potwierdzały wydane przez Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych: „Infrastruktura”, „Energia” oraz „Sterowanie – urządzenia przytorowe”.

Efektem zrealizowania inwestycji było skrócenie czasu jazdy pociągów na odcinku od Rawicza do Czempinia z 76 do 60 min (dla pociągów osobowych) i z 60 do 41 min (dla pociągów ekspresowych) oraz wzrost liczby pociągów przejeżdżających przez stacje, w tym przez stację Czempień z 65 do 94 pociągów oraz przez stację Rawicz z 70 do 109.

(akta kontroli str. 42-86, 247-258, 420-422, CD1, pliki nr: 27-28)

Dla inwestycji E 59 Wrocław – Poznań prowadzono, w systemie SAP, wyodrębnioną ewidencję księgową.

(akta kontroli str. 185-195)

¹⁴¹ Na podstawie przeprowadzonych w toku kontroli NIK oględzin.

¹⁴² Według danych przedstawionych przez PLK w dniu 22 sierpnia 2024 r.

¹⁴³ Dofinansowanie i dotacja uzyskane ze środków CEF („Łącząc Europę”).

¹⁴⁴ Wynikających ze złożonych Individual Financial Statements.

Do faktur¹⁴⁵ załączano dokumenty potwierdzające wykonanie robót, a zawarte w nich dane były zgodne z Przejściowymi Świadczeniami Płatności. Płatności na rzecz Wykonawcy były dokonywane co do zasady terminowo, za wyjątkiem dwóch faktur, które opłacono z opóźnieniem od 3 do 12 dni. W związku z nieterminowymi płatnościami, Wykonawca nie wystąpił z roszczeniem, w tym nie naliczył odsetek.

(akta kontroli str.267-289, 596-604)

Wykonawcy kontraktu K2 wypłacono wynagrodzenie związane z dwoma złożonymi roszczeniami finansowymi na kwotę 591,5 tys. zł brutto (480,9 tys. zł netto) oraz 14,8 tys. zł brutto (12,0 tys. zł netto). Po zakończeniu inwestycji jeden z Wykonawców¹⁴⁶ wystąpił z roszczeniem na kwotę 8 038,4 tys. zł, które nie zostało rozpatrzone do końca października 2024r.

(pismo 40-41, 59-86, 180-184, 259-260, 295-309, 356-388, 605-610, 679-685, 1052-1189, CD3, pliki nr: 25-45)

Wystawiane przez PLK polecenia zmian (stanowiące aneksy do umowy)¹⁴⁷ były podpisywane przez osoby upoważnione, nie przekraczały kwot wynikających z udzielonych pełnomocnictw, zawierały uzasadnienia faktyczne i prawne, a wysokość należnego wynagrodzenia Wykonawcy była weryfikowana przez Inżyniera Projektu i Zamawiającego.

W dziewięciu badanych przypadkach doszło do realizacji robót objętych poleceniami zmiany przed ich formalnym podpisaniem, co zostało szerzej opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 292-309, 628-675, 698-703, 1190-1562)

Ponadto, wystąpiły trzy przypadki dotyczące wykonania szybów windowych zamiast uprzednio przewidzianych w projekcie budowlanym platform na-schodowych. CUPT zakwestionował podstawę prawną zawarcia tych poleceń zmian wskazując, że zmiany były niezgodne z postanowieniami umowy i przepisami pzp, gdyż nie wynikały z warunków zewnętrznych niedających się przewidzieć w dacie zawarcia umowy oraz zamówienie to nie było zgodne z przedmiotem zamówienia podstawowego. PLK zaakceptowała decyzję CUPT, a w konsekwencji koszty w łącznej wysokości 3 569,1 tys. zł netto zostały potraktowane jako koszty niekwalifikowane projektu.

(akta kontroli str. 546-560, 628-675, 1190-1562)

Trzy polecenia zmian dotyczyły wydatków związanych z usunięciem skutków awarii nasypu oraz jego wzmocnienia jaka wydarzyła się w km od 109+400 do 109+450 pod torem nr 2 na szlaku Leszno – Stare Bojanowo w dniu 5 maja 2021 r., a łączna kwota zaciągniętych zobowiązań wynosiła łącznie 7 881,0 tys. zł netto (9 693,6 tys. zł brutto), a wydatków - 8 638,2 tys. zł netto (10 624,9 tys. zł brutto).

(akta kontroli str. 259-266, 628-649, 673-678, 1370-1824, CD3, pliki nr: 25-45)

PLK, w związku z realizacją inwestycji E 59 na odcinku Wrocław – Poznań dokonała zapłaty odsetek w kwocie 68,0 tys. zł w związku z wyrokami sądów oraz odsetek w kwocie 2 325,9 tys. zł od zwróconych środków otrzymanego dofinansowania.

(akta kontroli str. 26-36, 59-86, CD1, pliki nr: 27-28, 50-65, CD3, pliki nr: 25-35)

¹⁴⁵ Badaniem objęto faktury dla umowy 90/107/0096/17/Z/I z 5 maja 2017 r. o łącznej wartości 566 561,5 tys. zł.

¹⁴⁶ Wykonawca kontraktu K2 na podstawie umowy nr 90/107/0096/17/Z/I z dnia 5 maja 2017 r.

¹⁴⁷ Badaniem objęto próbę 17 spośród 330 poleceń zmian zawartych do umowy nr 90/107/0096/17/Z/I z dnia 5 maja 2017 r., które łączne skutkowały wzrostem kwoty kontraktu o 38 744,2 tys. zł netto, na łączny wzrost kwoty kontraktowej w wyniku zawartych poleceń zmian o 126 869,1 tys. zł netto.

W dwóch przypadkach¹⁴⁸, pomimo że PLK wiedziała o niezrealizowaniu przez Wykonawcę obowiązków wynikających z zawartej umowy, nie naliczyła należnych z tego tytułu kar umownych w łącznej kwocie 192,0 tys. zł, co szerzej opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 42-58, 87-93, 240-243, 310-319, 356-388, 438-442, 903-924, CD3, pliki nr: 25-45)

Przyjęcie na stan środków trwałych wynikłych z inwestycji nakładów¹⁴⁹ następowało z opóźnieniem. 33 dowody OT na 37 zbadanych (89,2%) na kwotę 11 468,3 tys. zł zostały sporządzone w terminie od 218 do 994 dni po dacie podpisania protokołu odbioru końcowego. Według stanu na 31 lipca 2024 r. na stanie środków trwałych w budowie znajdowały się nierozliczone nakłady na łączną kwotę 37 283,1 tys. zł (2,6 % łącznych nakładów), a ponadto do stanu środków trwałych w budowie doliczano odsetki od kredytu inwestycyjnego, które dotyczyły zakończonych budów w łącznej kwocie 14 011,8 tys. zł, co zostało szerzej opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 539-545, 651-654, CD1, pliki nr: 426-427, CD3, pliki nr: 25-45)

2.2. Dla inwestycji nr 358 zawarte zostały łącznie cztery umowy na wykonanie robót budowlanych, wszystkie w formule „projektuj i buduj”. Pierwszy wykonawca został wyłoniony w postępowaniu w trybie przetargu nieograniczonego i po przeprowadzeniu aukcji elektronicznej. Wykonawca zobowiązał się, że zaprojektuje i wykona roboty nie dłużej niż w ciągu 31 miesięcy od daty rozpoczęcia robót. Niemniej jednak, z uwagi na liczne kradzieże, brak mobilizacji wykonawcy na placu budowy oraz brak płynności finansowej, PLK odstąpiła od umowy. Z wykonawcą Spółka zawarła 11 września 2020 r. porozumienie dotyczące wzajemnych rozliczeń z tytułu faktury FS 7/07/2020 z 29 lipca 2020 r., na podstawie którego PLK zrealizowała na rzecz wykonawcy Eco-Baza płatności, zamiast dokonania bezpośredniej płatności wymagalnego wynagrodzenia na rzecz dwóch podwykonawców, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: CD2, pliki nr 388, 667, 683, 906, 925, 1337-1343, 1762)

W związku z odstąpieniem od umowy zawartej z pierwotnym wykonawcą, 24 maja 2022 r. Spółka ogłosiła postępowanie w trybie zapytania ofertowego¹⁵⁰ na kontynuację robót w formule „projektuj i buduj”. Szacunkową wartość zamówienia (w kwocie 16 741,8 tys. zł netto) określono 23 maja 2022 r. Umowę na roboty budowlane na kontynuację realizacji zadania¹⁵¹ zawarto 14 października 2022 r. z wykonawcą ALUSTA S.A. Zakres inwestycji obejmował zaprojektowanie oraz budowę jednotorowej linii kolejowej nr 358 na odcinku od km 0,552 do km 43,610 wraz z przebudową urządzeń sterowania ruchem kolejowym, elektroenergetycznym, teletechnicznym, remontem sieci trakcyjnej oraz obiektów inżynierskich¹⁵². Wartość robót netto ustalono w kwocie 22 525,1 tys. zł, tj. o 5 783,2 tys. zł więcej niż wynikało z wycień Spółki.

¹⁴⁸ Badaniem objęto dokumenty dotyczące przyjęcia harmonogramów rzeczowo-finansowych oraz przyjęcia i zatwierdzenia programów zapewnienia jakości.

¹⁴⁹ Stanowiących nowe środki trwałe bądź zwiększenie wartości posiadanych już środków trwałych.

¹⁵⁰ „Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych w formule „Projektuj i Buduj” w celu kontynuacji robót w ramach projektu pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek - Gubin na odcinku Zbąszynek - Czerwieńsk - II etap”

¹⁵¹ Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizacja robót budowlanych w formule „Projektuj i Buduj” w celu kontynuacji robót w ramach projektu pn. Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek - Gubin na odcinku Zbąszynek - Czerwieńsk - II etap”

¹⁵² Z zakresu został wyłączony odcinek linii od km 34,638 do km 36,580 wraz z mostem w km 35,764, przejazdem kolejowo - drogowym w km 34,783 i wiaduktem 36,430.

Część prac, które wynikały z rozpoznanych przez oferentów postępowania usterek i uszkodzeń objęta została robotami dodatkowymi, zleconymi na podstawie aneksu nr 1 z 25 stycznia 2023 r. Aneksiem tym zwiększono wartość robót netto o 1 294,2 tys. zł i wydłużono termin ich wykonania o 56 dni, tj. do 230 dni od daty podpisania umowy, co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: CD2, pliki nr 1337-1343, 1938-2230)

Kolejna umowa obejmowała wymianę szyn. Zawarto ją 19 kwietnia 2022 r. z ZRK-DOM, po przeprowadzeniu postępowania w trybie przetargu nieograniczonego. Wszystkie 13 ofert złożonych zostało na cenę przekraczającą kwotę przeznaczoną na sfinansowanie zamówienia, tj. 24 238,6 tys. zł netto. Szacowania wartości zamówienia dokonano w sposób niezgodny z art. 34 ust. 1 pkt 2 pzp i § 8 pkt 2 rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym¹⁵³, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: CD2, pliki nr 391, 893-906, 1337-1343)

W wyniku aukcji elektronicznej, najkorzystniejszą ofertę złożyła ZRK-DOM (20 884,6 tys. zł netto), umniejszając swoją pierwotną ofertę o 8 495,5 tys. zł. Jednakże już 4 maja 2022 r. wykonawca zwrócił się do PLK z informacją o braku możliwości przystąpienia do realizacji zadania z uwagi na zastany stan infrastruktury kolejowej na przebudowywanym odcinku i niezgodny z przewidzianym w PFU rzeczywistym zakresem robót. 24 maja 2022 r. PLK poinformowała wykonawcę, że niezwłocznie powzięto kroki w celu zapewnienia finansowania robót dodatkowych oraz zawarcia aneksu do umowy. W efekcie, 10 czerwca 2022 r. zawarto aneks nr 1, rozszerzający zakres robót o roboty dodatkowe o wartości netto 3 132,7 tys. zł, a 16 stycznia 2023 r. (aneksem nr 3 o kolejne 1 387,0 tys. zł (tj. łącznie o 4 519,7 tys. zł), co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: CD2, pliki nr 391, 893-906, 912, 1337-1343, 2189, 2196)

Umowę na roboty w zakresie odbudowy sieci trakcyjnej podpisano 29 kwietnia 2022 r., w wyniku postępowania w trybie negocjacji bez ogłoszenia. Jediną ofertę w postępowaniu złożyła ZRK-DOM na kwotę 14 993,1 tys. zł, przy czym w wyniku negocjacji cenę tę obniżono do 14 674,0 tys. zł¹⁵⁴. Szacowania wartości zamówienia dokonano 28 lutego 2022 r., tj. jeszcze przed zakończeniem inwentaryzacji w związku z odstąpieniem od umowy z poprzednim wykonawcą i przed opracowaniem ostatecznej wersji PFU, co wynika z rozbieżności pomiędzy kosztorysem i PFU. Chodziło m.in. o zastosowane jednostki miary poszczególnych elementów oraz różnicę w rozwiązaniach technologicznych (w kosztorysie wyceniono zabudowę kotwien ciężarowych, natomiast w PFU przewidziano droższe kotwienia sprężynowe bezciężarowe, które wykonawca wycenił o 1 259,8 tys. zł drożej niż rozwiązanie kosztorysowe). Kosztorysant wyjaśnił, że nie wiedział o wprowadzeniu do PFU ww. zmiany.

(akta kontroli: CD2, pliki nr 764, 906, 1923-1932)

Wykonawca przekazał Spółce harmonogram rzeczowo-finansowy 25 maja 2022 r. Zwłoka w przekazaniu harmonogramu wynosiła 19 dni, za które Spółka uprawniona była do naliczenia kary umownej w łącznej wysokości 95 000 zł (5 000 zł za każdy dzień zwłoki). Spółka nie naliczyła i nie wyegzekwowała od ZRK-DOM ww. kary umownej, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

¹⁵³ Dz. U. Nr 130, poz. 1389.

¹⁵⁴ Spółka planowała przeznaczyć kwotę 14 774 387,92 zł na sfinansowanie zadania.

Spółka przyjęła od ZRK-DOM harmonogram robót sieciowych (załącznik do pisma z 25 maja 2022 r.), w którym przewidziano dokonanie odbiorów w dniach 28-30 września 2022 r., podczas gdy dokonanie odbioru ostatecznego powinno mieć miejsce 31 sierpnia 2022 r., co jako działanie niezgodne z § 27 ust. 1 pkt 3 umowy opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. Ponadto, powyższy harmonogram został sporządzony niezgodnie z § 20 ust. 2 pkt 3 i ust. 3 pkt 10 ww. umowy, co również zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: CD2, pliki nr 910, 916,1541)

Zawiadomienia o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych były dokonywane, zgodnie z art. 41 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, do Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego w Gorzowie Wielkopolskim.

(akta kontroli: CD2, pliki nr 1917-1920)

Stosownie do art. 21a ust. 1 ustawy Prawo budowlane, kierownicy budowy sporządzili plany bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w ramach prowadzonej inwestycji. Niemniej jednak, z naruszeniem wymogów określonych w poszczególnych umowach zawartych z ww. wykonawcami, z opóźnieniem sporządzone zostały programy zapewnienia jakości, a PLK nie naliczyła z tego tytułu kar umownych w łącznej kwocie 185,0 tys. zł, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: str. 2683-2685, 2902-2909, CD2, pliki nr 1542-1580)

Dzienniki budowy¹⁵⁵ były prowadzone przez kierowników budowy zgodnie z przepisami rozdziału 51 ustawy Prawo budowlane.

(akta kontroli: str. 2688-2787, CD2, pliki nr 907, 914, 918, 927, 1344-1348, 1713-1723)

Nadzór inwestorski nad modernizacją linii kolejowej 358 prowadzony był na podstawie umowy z 11 września 2019 r.¹⁵⁶ zawartej pomiędzy PKP PLK i „EKOCENTRUM – Wrocławskim Ośrodkiem Usług Ekologicznych” sp. z o.o. we Wrocławiu¹⁵⁷, na zarządzanie i sprawowanie nadzoru nad realizacją ww. zadania inwestycyjnego. Ustanowiony w ten sposób nadzór inwestorski obejmował jedynie nadzór nad wykonywaniem umów z 6 września 2019 r. i 14 października 2022 r. Nadzór tymczasowy, realizowany przez wyznaczonych pracowników PKP PLK, ustanowiono również dla umowy z 19 kwietnia 2022 r., przy czym nie wyznaczono zakresu zadań i odpowiedzialności inżyniera tymczasowego, co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: CD2, pliki nr 1765-1779)

Ustalono, że Inżynier weryfikował zgodność i kwalifikacje zawodowe uczestników procesu budowlanego (tj. personel wykonawcy) z przepisami Prawa budowlanego oraz zawartych umów bądź SIWZ. Z kolei, personel Inżyniera weryfikowany był przez Zespół kontraktu ze strony Spółki.

(akta kontroli str. 2549-2551)

Analiza przedłożonej dokumentacji wykazała, że termin realizacji inwestycji był wielokrotnie przedłużany. Opóźnienia w stosunku do terminu określonego w umowie wyniosły od 87 (umowa z ALUSTA na kontynuację robót) do 644 dni (umowa z ZRK DOM Sp. z o.o. na wymianę szyn). Z kolei, po zawarciu aneksów terminowych, opóźnienia (zaewidencjonowane w systemie EPM) wyniosły od siedmiu (ZRK DOM Sp. z o.o.) do 14 miesięcy (ZRK DOM Sp. z o.o.).

¹⁵⁵ Badaniem objęto 10 dzienników budowy, w tym w każdym 10 pierwszych wpisów.

¹⁵⁶ nr 90/107/0074/19/Z/I

¹⁵⁷ Dalej: Ekocentrum.

(akta kontroli: CD2, pliki nr 1337-1343)

Łączna kwota wydatków poniesionych na realizację inwestycji wyniosła 211 633,2 tys. zł brutto, w tym koszty kwalifikowalne 132 364,4 tys. zł zaś koszty niekwalifikowalne 79 268,8 tys. zł.

(akta kontroli str.2867-2884)

PLK osiągnęła zakładane umową o dofinansowanie wskaźniki produktu oraz zakładane w PFU cele projektu, w tym osiągnięto prędkość maksymalną dla pociągów pasażerskich o wartości 120 km/h oraz podniesiono maksymalną prędkość dla pociągów towarowych do 80 km/h. Kolejnym efektem było uzyskanie dopuszczalnego nacisku osi w torze nr 1 na poziomie 221 kN na oś.

(akta kontroli str. 2653-2654, 2831-2852)

Według raportów dotyczących oceny stanu technicznego torów szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach linii zarządzanych przez PLK na 30 czerwca 2024 r. nadal występował zły stan izolacji na obiekcie mostowym (km początkowy 7,222, km końcowy 7,242) oraz zły stan podtorza (km początkowy 15,4, km końcowy 15,8). Prędkość maksymalna łącznie na pięciu odcinkach uległa pogorszeniu: dla autobusów szynowych i EZT o: 10 km/h na odcinku o długości 1,350 km oraz dla składów wagonowych o: 10 km/h na odcinku o długości 1,350 km. Ponadto, wg ww. raportów stan techniczny torów nie uległ poprawie, gdyż zarówno wg raportu na 31 grudnia 2018 r., jak i wg raportu sporządzonego na 31 grudnia 2023r., stan techniczny torów był dla modernizowanego odcinka (A) dobry na dł. 44,311 km¹⁵⁸. Dyrektor Regionu wyjaśnił, że zły stan izolacji oraz podtorza został naprawiony i odwołany w dniu 18 czerwca 2024 r. Odnośnie do pozostałych raportów uznał, że nie leży to w jego kompetencji.

(akta kontroli str. 2573-2654)

W wyniku realizacji inwestycji nastąpiło skrócenie czasu jazdy pociągów pasażerskich z 36 do 31 min oraz towarowych z 60 do 56 min.

(akta kontroli: str. 2655-2665, CD2, pliki nr 4, 1886-1890)

Dla ww. inwestycji w systemie SAP prowadzono wyodrębnioną ewidencję księgową. Do faktur były załączane dokumenty dot. wykonania poszczególnych robót budowlanych, w tym m.in. przejściowe świadectwa płatności, protokoły odbioru robót budowlanych, zbiorcze zestawienia rozliczonych robót.

(akta kontroli str. 448, 466-473)

Kwota wydatków poniesionych przez PLK na wypłatę roszczeń finansowych na rzecz wykonawców i osób trzecich wyniosła łącznie 4 840,2 tys. zł, z tego na: roszczenia związane z występującymi do roku 2024 wysokim wskaźnikiem inflacji i konfliktem zbrojnym za granicą wschodnią wydatkowano 1 797,5 tys. zł, z tytułu zapłaty zakupiony przez Eco-Bazę materiał wydatkowano 193,8 tys. zł, koszty naprawienia uszkodzonej infrastruktury GSM-R - 168,2 tys. zł, zawarcie umów przyłączeniowych - 15,2 tys. zł, koszty komunikacji zastępczej - 631,9 tys. zł i koszty robót naprawczych wykonanych w ramach umowy i aneksów do umów ALUSTA i ZRK-DOM - 2 033,5 tys. zł. Pomimo poniesienia przez PLK kosztów na komunikację zastępczą oraz kosztów napraw infrastruktury GSM, Spółka nie podjęła dalszych działań w celu odzyskania należnych kwot, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: CD2, pliki nr 466-473, 448)

Wg stanu na 31 lipca 2024 r., na stanie środków trwałych w budowie znajdowały się nierozliczone nakłady w kwocie 92 106,5 tys. zł, pomimo że inwestycja ta została

¹⁵⁸ Wg raportu dot. stałych ograniczeń eksploatacyjnych.

ukończona, a poszczególne środki trwałe na nią się składające zostały odebrane na podstawie poszczególnych protokołów odbioru. Z przedłożonej ewidencji wynika, że tylko kwota 70 158,0 tys. zł została rozliczona, co stanowiło zaledwie 43,2% poniesionych nakładów. Powyższe opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Ponadto, przyjęcie na stan środków trwałych w łącznej kwocie 23 909,6 tys. zł związanych z wyżej wskazaną inwestycją następowało po upływie od 128 do 373 dni od daty sporządzenia danego protokołu odbioru, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: str. 2819-2830, 3107-3248, CD2, pliki nr 621-651)

Monitorowanie postępu realizacji inwestycji odbywało się za pomocą systemu EPM, jednakże dane zamieszczone w tym systemie w części nie odpowiadały stanowi faktycznemu, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli: str. 2854-2866, CD2, pliki nr 733-736)

2.3. W ramach inwestycji na linii E59 Poznań-Szczecin umowy na roboty budowlane zawarte zostały:

- na roboty torowe: 30 sierpnia 2018 r¹⁵⁹. dot. 351LOT-A na kwotę 359 409,4 tys. zł; 14 września 2018 r¹⁶⁰. dot. 351LOT-B na kwotę 589 136,0 tys. zł; 18 czerwca 2019 r¹⁶¹. dot. 351LOT-E na kwotę 241 689,2 tys. zł; 11 października 2019 r¹⁶². dot. 351LOT-F na kwotę 489 954,7 tys. zł; 04 lipca 2019 r¹⁶³. dot. 351LOT-G na kwotę 723 292,5 tys. zł;
- na roboty srk: 21 sierpnia 2018 r¹⁶⁴. dot. 351LOT-A oraz 351LOT-B na kwotę 182 840,3 tys. zł; 21 grudnia 2018 r¹⁶⁵. dot. 351LOT-E, 351LOT-F oraz 351LOT-G na kwotę 247 493,4 tys. zł;
- na zarządzanie i sprawowanie nadzoru nad realizacją zadania inwestycyjnego w ramach Projektu E59POS: 12 października 2018 r¹⁶⁶. dot. 351LOT-A, 351LOT-B, 351LOT-E, 351LOT-F, 351LOT-G na kwotę 48 391,5 tys. zł; 08 listopada 2021 r¹⁶⁷. dot. Umowy srk E59SŁS na kwotę 3 652,9 tys. zł; 15 marca 2022 r¹⁶⁸. dot. Umowy E59STS na kwotę 2 631,0 tys. zł; 23 czerwca 2022 r¹⁶⁹. na kwotę 4 674,0 tys. zł.

(akta kontroli str. CD4, pliki nr: 24-30; CD5, plik nr 3; CD6, pliki nr 1, 2)

Aneksy, którymi kilkakrotnie zmieniono każdą z umów na roboty budowlane zawierano na podstawie wytycznych, z których wynikało, m.in.: że wydłużenie terminu realizacji umowy mogło dotyczyć jedynie zakresów leżących na ścieżce krytycznej elementu, którego wykonawca nie mógł zrealizować z przyczyn leżących po stronie PKP PLK S.A. lub przyczyn niezależnych od strony umowy. Żadnego z siedmiu kontraktów nie zrealizowano w pierwotnie planowanym terminie a wydłużony czas realizacji wynosił: 1 711 dni (Umowa srk E59SŁS); 1 710 dni (Umowa E59STS); 1 400 dni (Umowa E59CHS); 1 064 dni (Umowa E59POR); 743 dni (Umowa E59ROW); 868 dni (Umowa E59SŁC); 623 dni (Umowa srk E59POW)

(akta kontroli str. 3872-3884; CD4 pliki nr: 3, 21)

¹⁵⁹ Umowa nr 90/107/0292/18/Z/I, dalej: umowa E59POR.

¹⁶⁰ Umowa nr 90/107/0293/18/Z/I, dalej: umowa E59ROW.

¹⁶¹ Umowa nr 90/107/0030/19/Z/I, dalej: umowa E59SŁC.

¹⁶² Umowa nr 90/107/0029/19/Z/I, dalej: umowa E59CHS.

¹⁶³ Umowa nr 90/107/0028/19/Z/I, dalej: umowa E59STS.

¹⁶⁴ Umowa nr 90/107/0213/18/Z/I, dalej: umowa srk E59POW.

¹⁶⁵ Umowa nr 90/107/0381/18/Z/I, dalej: umowa srk E59SŁS.

¹⁶⁶ Umowa nr 90/107/0339/18/Z/I, dalej: umowa na nadzór z 12 października 2018 r.

¹⁶⁷ Umowa nr 90/107/0049/21/Z/I, dalej: umowa na nadzór z 8 listopada 2021 r.

¹⁶⁸ Umowa nr 90/107/0007/22/Z/I, dalej: umowa na nadzór z 15 marca 2022 r.

¹⁶⁹ Umowa nr 90/107/0031/22/Z/I, dalej: umowa na nadzór z 23 czerwca 2022 r.

W ramach realizacji Projektu E59POS nie uzyskano jeszcze¹⁷⁰ od UTK dopuszczenia do eksploatacji.

(akta kontroli str. 3811-3819; CD4, pliki: 4, 21)

„[...]”¹⁷¹

(akta kontroli: CD4, pliki nr: 28-30; CD6, plik nr 2)

Realizacja robót objętych umową E59STS oraz umową srk E59SŁS nie zakończy się do 31 grudnia 2024 r. tj. do terminu kwalifikowalności określonego w GF (umowie o dofinansowanie z CEF). Planowany (wg stanu na dzień kontroli) termin ukończenia części robót ujętych w GA jako element dwóch działań, tj. Activity 8 oraz Activity 10, to sierpień 2025 r. Realizacja Projektu na odcinku Poznań – Szczecin nie nastąpi zatem w terminie określonym w GA. Jednocześnie naraża to Spółkę na ryzyko zwrotu części dofinansowania w przypadku nieosiągnięcia ostatniego kamienia milowego dotyczącego złożenia wniosków do UTK o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu energetycznego dla infrastruktury zarządzanej w terminie umożliwiającym rozliczenie całej inwestycji do 31 grudnia 2025 r. Ryzyko to rośnie wobec dotychczasowego przebiegu inwestycji i niedotrzymywania przez Wykonawcę robót torowych, tj. Konsorcjum którego Liderem jest spółka T. S.A. kolejnych terminów zakończenia robót.

Z postanowień GA, wynikało że objęte tymi umowami działania, tj., m.in. przebudowa stacji kolejowej Stargard; modernizacja czterech wiaduktów kolejowych w Stargardzie (Activity 8); zabudowa komputerowych urządzeń srk na stacji Stargard; zabudowanie stacyjnych urządzeń komputerowych (Activity 10) mają zostać zrealizowane w terminie do 31 grudnia 2024 r. Natomiast jeżeli działanie nie zostanie właściwie zrealizowane zgodnie z harmonogramem działań lub jeżeli beneficjent nie wywiąże się z jakichkolwiek innych obowiązków wynikających z GA, to, jak wynika z jej postanowień¹⁷², Agencja¹⁷³ może zmniejszyć kwotę dotacji na beneficjenta proporcjonalnie do nieprawidłowej realizacji działania lub powagi naruszenia obowiązków.

(akta kontroli str. 3396-3480, 3562-3575, 3576-3591, 3642-3671, 3742-3753, 3790-3805, 4034-4055, CD4, pliki nr: 6, 9, 14, 21; CD6, plik nr: 6,9)

Dyrektor Regionu wyjaśnił, że wydłużenie terminu zakończenia Umowy E59STS poza termin wynikający z aktualnego aneksu do GA wpływało na termin uzyskania certyfikatów WE i brak możliwości złożenia wniosków do Prezesa UTK dla odcinka Stargard - Szczecin Dąbie w zakresie podsystemów Infrastruktura i Energia w terminie do 31 grudnia 2024 r. Dlatego postanowiono wydzielić stację Stargard z uzyskania certyfikatów dla podsystemów, celem uzyskania certyfikatów dla odcinka Stargard - Szczecin Dąbie z wyłączeniem tej stacji (w zakresie podsystemu Infrastruktura i Energia). Natomiast dla stacji Stargard certyfikacja będzie uzyskiwana odrębnie po zakończeniu wszystkich prac. Ponadto Zamawiający przesłał do CUPT i otrzymał pozytywną weryfikację aneksu nr 4 do Umowy E59STS z terminem zakończenia wyznaczonym na 6 sierpnia 2025 r.

(akta kontroli str. 3497-3531, 3790-3805; CD4, plik nr: 6, CD6, plik nr: 8)

¹⁷⁰ Tj. na dzień 27 sierpnia 2024 r.

¹⁷¹ Na podstawie art. 6 ust. 1 pkt. 4 lit. a udip i art. 11 ust. 4 uzkn NIK wyłączyła jawność informacji, co do których przedsiębiorca podjął niezbędne działania w celu zachowania ich poufności. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹⁷² Pkt 11.25.4 pt. Obniżka za niewłaściwą, częściową lub spóźnioną realizację lub naruszenie zobowiązań umownych.

¹⁷³ Agencja Wykonawcza ds. Innowacyjności i Sieci (INEA).

Z informacji uzyskanej od Dyrektora CUPT¹⁷⁴ wynika, że docelowo, PKP PLK S.A. zobowiązana była do zrealizowania całości projektu, tj. osiągnięcia celów wskazanych w GA i zrealizowania wszystkich kamieni milowych do czasu złożenia dokumentów dot. rozliczenia końcowego do CINEA, tj. do 31 grudnia 2025 r. W przypadku niepełnej realizacji zadania obliczenie kwoty zwrotu uzależnione jest od faktycznego postępu technicznego i oceny CINEA co do istotności prac pozostających do realizacji. Mając na uwadze powyższe, nie ma możliwości określenia, choćby hipotetycznie jednej kwoty potencjalnego zwrotu z uwagi na szereg czynników wpływających na taki szacunek oraz subiektywność oceny CINEA w tym zakresie.

(akta kontroli str. 3283-3298; CD4, plik nr: 21)

Dyrektor CUPT wskazała, że na 7 listopada 2024 r. w ramach projektu pozostało do zrealizowania 7 z 64 kamieni milowych. Beneficjent deklaruje osiągnięcie wszystkich przed terminem złożenia rozliczenia końcowego do CINEA. Osiągnięcie ostatniego kamienia milowego nr 59 - Złożenie wniosków do UTK o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu energetycznego dla infrastruktury zarządzanej zarówno przez Beneficjenta, jak i przez zapewniającego zasilanie, planowane jest na 6 października 2025 r.

(akta kontroli str. 3283-3298)

Z postanowień¹⁷⁵ Aneksu nr 5 do GA, wynika że w ramach Activity 13 Umowy przyłączeniowej - Beneficjent zobowiązany jest do osiągnięcia kamienia milowego nr 59 Złożenie wniosków do UTK o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu energetycznego dla infrastruktury zarządzanej zarówno przez Beneficjenta, jak i przez zapewniającego zasilanie. Beneficjent powinien złożyć wniosek do UTK w terminie kwalifikowalności projektu. Jednak z uwagi na wydłużenie realizacji robót na stacji Stargard, nastąpi to, wg informacji przekazanej przez Zamawiającego do CUPT w terminie do października 2025 r.

(akta kontroli str. 3283-3298, CD4, plik nr 21; CD5, plik nr 1)

Z informacji przekazanej NIK przez Dyrektora CUPT wynika, że wydzielenie stacji Stargard z certyfikacji pozwoli na osiągnięcie w grudniu 2024 r. prędkości zakładanej w GA na całym odcinku będącym w zakresie projektu. Planowane uzyskanie dopuszczenia na stacji Stargard nie ma bowiem wpływu na osiągnięcie zakładanej prędkości, ponieważ zgodnie z przepisami¹⁷⁶ rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej¹⁷⁷ linię kolejową uznaje się za przystosowaną do danej prędkości, jeżeli co najmniej na połowie jej długości układ geometryczny, nawierzchnia, podtorze, obiekty inżynierskie oraz urządzenia sterowania ruchem są przystosowane do ruchu pociągów z daną prędkością. Do oceny podniesienia prędkości dla odcinka Poznań Główny – Szczecin Dąbie linii kolejowej nr 351 należy wziąć pod uwagę uzyskanie zezwoleń na dopuszczenie dla wszystkich odcinków wskazanych w projekcie. Wydzielenie przez Beneficjenta stacji Stargard z procesu uzyskania zezwoleń na dopuszczenie pozwala na złożenie wniosków do Prezesa UTK dla odcinka Stargard – Szczecin Dąbie. Dla stacji Stargard certyfikacja i zezwolenia UTK będą wydawane po zakończeniu wszystkich prac. Pozwoli to na uzyskanie zezwoleń dla jak największego odcinka linii E 59 Poznań Główny – Szczecin Dąbie oraz wykazanie realizacji celów projektu.

(akta kontroli str. 3283-3298, CD4, plik nr 21)

W dacie otrzymania decyzji Ministra Finansów zawarto Umowę E59SŁC. Niespełna

¹⁷⁴ Tj. Centrum Unijnych Projektów Transportowych, dalej: CUPT.

¹⁷⁵ Article I.54 – Milestones And Means Of Verification.

¹⁷⁶ § 13 ust. 4.

¹⁷⁷ Z dnia 10 września 1998 r.

miesiąc później¹⁷⁸ jej Wykonawca złożył roszczenie, w którym wskazał na, niezależne od niego, okoliczności mające wpływ na termin realizacji kontraktu oraz jego koszty ogólne, tj.: wydłużenie czasu postępowania przetargowego, postępowanie odwoławcze przed KIO, brak odpowiednich pozwoleń na budowę, kontrolę postępowania przez UZP, pozyskiwanie przez Zamawiającego środków finansowych. (akta kontroli str. 3258-3264, 3915-4055; CD4, pliki nr: 1 – 108; CD6, plik nr:1; 4-7)

W maju 2024 r. Rada Miejska w Stargardzie¹⁷⁹ nie zaakceptowała wniosku PKP PLK S.A o akceptację harmonogramu realizacji inwestycji. Z kolei Starosta Stargardzki odnosząc się do odmówienia zatwierdzenia projektu tymczasowej organizacji ruchu złożonego przez wykonawcę T. S.A. w czerwcu 2021 r., pomimo, że zakładała ona równoczesne zamknięcia ruchu pod dwoma wiaduktami w Stargardzie poinformował, że w 2021 r. zarządzający ruchem na podstawie kilkuletniej działalności związanej z przebudową linii kolejowej E59 doszedł do wniosku, że zamknięcie jednocześnie dwóch wiaduktów w sposób skuteczny wyeliminuje sprawne działanie służb ratowniczych a tym samym stworzy zagrożenie bezpieczeństwa publicznego¹⁸⁰.

(akta kontroli str. 3754-3759, 3820-3855; CD4, plik nr 21)

Nieterminowa realizacja Projektu E59POS spowodowana była wieloma czynnikami o różnorodnym charakterze, w tym leżącymi po stronie Zamawiającego, co zostało opisane w Sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Wskutek przekroczenia przez kierownictwo Regionu posiadanych upoważnień, m.in. w zakresie zaciągania zobowiązań, naruszono obowiązujące w Spółce procedury finansowania inwestycji, tj.:

– finansowanie zobowiązań wynikających z czterech umów, zawartych w ramach inwestycji E 59 Wrocław – Poznań, odbywało się poza okresami przewidzianymi w uchwałach Zarządu Spółki. W Regionie nie podejmowało rzetelnych działań w celu zapewnienia zgodności pomiędzy okresami finansowania (wskazanymi w uchwałach Zarządu), a okresami faktycznie ponoszonych wydatków. W odniesieniu do dwóch umów nr 90/107/0120/18/Z/I z 29 marca 2018 r. i nr 90/107/0374/18/Z/I z 31 października 2018 r. Region nie wnioskował o dokonanie zmian stosownych uchwał, natomiast w przypadku dwóch pozostałych umów wnioskował o dokonanie ich zmian dopiero po upływie nawet dwóch lat (od końca okresu finansowania przewidzianego w danej uchwale). Dyrektor Regionu wyjaśnił m.in., że zapisy Korporacyjnej Polityki Zakupów nie wskazują kiedy i w jakim zakresie należy uaktualnić pozyskane zgody korporacyjne.

NIK wskazuje, że Region winien realizować inwestycje zgodnie z uchwałami Zarządu Spółki, a w przypadku gdy jest to niemożliwe bez zbędnej zwłoki wnioskować o ich zmiany.

(akta kontroli str. 423- 434, CD2, pliki nr: wyjaśnienie/pytanie 26, 40)

– zaciągnięto w okresie 28 lutego 2020 r. - 17 sierpnia 2020 r. zobowiązanie¹⁸¹ w łącznej kwocie 6 555,0 tys. zł ponad kwotę warunkową określoną w umowie

¹⁷⁸ Tj. 15 lipca 2019 r.

¹⁷⁹ Uchwałą nr IV/22/2024 z 28 maja 2024 r.

¹⁸⁰ Linia kolejowa dzieli Miasto Stargard na dwie części. W części południowej zlokalizowane są duże osiedla przemysłowe jak i skoncentrowane są zakłady przemysłowe. Natomiast w części północnej zlokalizowane są siedziby: Państwowej Powiatowej Straży Pożarnej, Samodzielnego Wielospecjalistycznego Zakładu Opieki Zdrowotnej, Filii Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego oraz Komendy Powiatowej Policji.

¹⁸¹ w ramach realizacji inwestycji E 59 Poznań – Szczecin

Umowy E59ROW. Troje zastępców Dyrektora Regionu¹⁸², korzystając z nadanych im przez Zarząd Spółki uprawnień zawierając 12 aneksów do, zobowiązania w łącznej kwocie 6 554 963,72 zł ponad kwotę warunkową określoną w tej umowie. Tym samym łączne zobowiązanie PKP PLK S.A. wobec spółki B. S.A. wyniosło 425 000,0 tys. zł podczas gdy jego nieprzekraczalna wartość określona w § 1 pkt 2 uchwały Zarządu Spółki nr 1068/2017 wynosiła 478 972,4 tys. zł. Jej zwiększenie do kwoty 566 409,2 tys. zł Zarząd Spółki uchwalił 24 listopada 2020 r na podstawie wniosku CRI z 12 listopada 2020 r.

Ówczesny Członek Zarządu PLK - ds. inwestycji zeznał, że nie wiedział o takich przekroczeniach. Gdyby miał taką wiedzę to Zarząd wyciągnąłby odpowiedzialność personalną w stosunku do osób dokonujących tych przekroczeń.

(akta kontroli str. 3576-3591, 3722-3741, 3617-3641, 3943-3954, 4240-4390, CD4, pliki nr: 10, 11, 21)

Dyrektor Regionu zeznał, że pomimo zawarcia tych poleceń zmian nie doszło do przekroczenia wartości zaakceptowanej kwoty kontraktowej w związku z tym że wydatki poniesione na realizację kontraktu były niższe aniżeli wartość zaakceptowanej kwoty kontraktowej. Pomimo że sumaryczna wartość poleceń zmian przekraczała wartość kwoty warunkowej, wydatki związane z realizacją poleceń zmiany sumarycznie jej nie przekraczały. Kontrakt ten jest kontraktem obmiarowym i podpisanie polecenia zmiany nie determinuje natychmiastowego poniesienia wydatku. Dyrektor Regionu wyjaśnił, że polecenia zmian przekraczające kwotę warunkową zostały zapłacone po pozyskaniu finansowania na ten cel.

(akta kontroli str. 3576-3591)

NIK zwraca uwagę, że fakt niedokonania wydatku na podstawie zaciągniętego zobowiązania nie jest tożsamy z ryzykiem czy też potencjalną możliwością jego poniesienia po dniu zaciągnięcia zobowiązania. Dlatego, dla zaciągających to zobowiązanie limity ustalone w uchwale zarządu Spółki były wiążące, a tym samym nieprzekraczalne w okresie obowiązywania danej uchwały.

2. W ramach realizacji projektów inwestycyjnych, działano w Regionie nierzetelnie i niegospodarnie narazili Spółkę na nieuzasadnione koszty, a mianowicie:
 - niegospodarnie wydatkowano kwotę 865,0 tys. zł „[...]”¹⁸³
 - nierzetelnie zaplanowano zakres robót w ramach umowy z 14 października 2022 r. na kontynuację robót oraz umowy z 19 kwietnia 2022 r. na wymianę szyn, co skutkowało koniecznością zawarcia aneksów do umów zwiększających zakres robót i wynagrodzenia obu wykonawców. W trakcie postępowania dot. kontynuacji robót, oferenci zwracali się o udostępnienie wyników inwentaryzacji i protokołów odbiorów dla dotychczas wykonanych prac. Zamawiający odmówił przekazania tej dokumentacji, odsyłając do treści PFU. Od wykonawców wpłynęły także zapytania, dotyczące stwierdzonych w trakcie wizji lokalnych licznych dewastacji urządzeń SRK i sieci trakcyjnej w zakresie wymagania usunięcia wszystkich szkód nieopisanych w PFU, a które wykonawca będzie zobowiązany usunąć po przejściu placu budowy. Spółka wyjaśniała, że uszkodzenia i usterki zostaną usunięte przez poprzedniego wykonawcę robót, w związku z czym nie należy wyceniać tych prac. Jednakże, Spółka wezwała wykonawcę do usunięcia wszystkich usterek i szkód dopiero w czerwcu 2022 r., tj. po otwarciu ofert w postępowaniu na kontynuację

¹⁸² tj. ds. Projektów Krajowych, ds. Finansowych oraz ds. Projektów Unijnych

¹⁸³ Na podstawie art. 6 ust. 1pkt. 4 lit. a udip i art. 11 ust. 4 uznk NIK wyłączyła jawność informacji, co do których przedsiębiorca podjął niezbędne działania w celu zachowania ich poufności. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

robót. Wcześniej bezskutecznie wzywano¹⁸⁴ wykonawcę do naprawy odkrytych fundamentów słupów trakcyjnych (i naprawy czterech przejazdów kolejowych¹⁸⁵. Część prac, które wynikały z rozpoznanych przez oferentów usterek i uszkodzeń objęta została robotami dodatkowymi, zleconymi na podstawie aneksu nr 1 z 25 stycznia 2023 r., Wskazano w nim, że w trakcie realizacji umowy ujawniła się konieczność wykonania robót dodatkowych, niezbędnych dla przywrócenia przejezdności linii, a których zakres obejmował głównie prace naprawcze branży SRK i teletechnicznej na stacji Babimost, Sulechów i Czerwieńsk¹⁸⁶ (). Aneksem tym zwiększono wartość robót netto o 1 294,2 tys. zł i wydłużono termin ich wykonania o 56 dni, tj. do 230 dni od daty podpisania umowy.

W przypadku umowy na wymianę szyn, Spółka na etapie postępowania informowała wykonawców, że nie przewiduje się konieczności uzupełniania tłuczni, by już po zawarciu umowy zwiększyć zakres robót o balastowanie toru dla całego odcinka za kwotę 850,1 tys. zł netto lub zlecić m.in. „naprawę” czterech przepustów za sumę 2 045,7 tys. zł netto.

Dyrektor Regionu wyjaśnił, m.in. że zamawiający określił zakres robót niezbędnych do wykonania w zakresie umowy na kontynuację robót na podstawie prac koniecznych do przywrócenia ruchu kolejowego. Dodał, że pomimo wezwania poprzedniego wykonawcy do usunięcia usterek prace te nie zostały wykonane, co skutkowało koniecznością ich zlecenia. Z kolei zakres robót niezbędnych do wykonania dot. wymiany szyn, jak wyjaśnił Dyrektor Regionu, określono na podstawie stanu wiedzy z listopada 2021 r, przy założeniu zakończenia przez wykonawcę wszystkich robót w terminie umownym (do kwietnia 2022 r.). Dodał, że roboty dodatkowe polegające na balastowaniu toru oraz wykonaniu robót na czterech obiektach inżynierskich wynikały z odstąpienia od umowy z poprzednim wykonawcą, co skutkowało niezakończeniem wszystkich robót i przełożyło się na brak możliwości rozpoczęcia realizacji robót przez wykonawcę wymiany szyn.

(akta kontroli)

3. W ramach realizacji inwestycji nierzetelnie i niegospodarnie korzystano z przysługujących uprawnień wynikających z zawartych umów z wykonawcami do naliczania kar umownych i dochodzenia roszczeń. Nie podejmowano tym samym skutecznych działań dyscyplinujących wykonawców do właściwej realizacji inwestycji, dopuszczając do wielomiesięcznych opóźnień w wykonywaniu kontraktów. Dotyczyło to przypadków

– nie naliczono, a w konsekwencji nie dochodzono należnych kar umownych wynikających z nieprzestrzegania przez wykonawcę wymogów wynikających z § 28 umowy nr 90/107/0374/18/Z/I z 31 października 2018 r.¹⁸⁷ w łącznej kwocie 192,0 tys. zł. Dotyczyło to naliczonych kar umownych: w kwocie 42 tys. zł z tytułu nieprzekazania przez wykonawcę raportów z postępu prac (dziennych, tygodniowych i miesięcznych) choć ówczesny Dyrektor Projektu był świadomy nieprzekazania tych dokumentów¹⁸⁸ oraz kwocie 150 tys. zł¹⁸⁹ z tytułu realizacji przez wykonawcę prac budowlanych bez zatwierdzonego Programu Zapewnienia Jakości¹⁹⁰.

¹⁸⁴ 28 luty 2022 r.

¹⁸⁵ 4 marca 2022 r.

¹⁸⁶ m.in. uszkodzenia kabli SRK do semaforów, tarcz, silników, liczników osi, kabli SRK do przejazdów w km 25,457 i 43,375 lub kabli technicznych do nagłośnienia peronu na stacji Sulechów.

¹⁸⁷ W ramach inwestycji E 59 Wrocław – Poznań.

¹⁸⁸ Wynika to wprost z treści prowadzonej przez niego korespondencji.

¹⁸⁹ Wykonawca rozpoczął prowadzenie robót budowlanych 28 listopada 2018 r., a mógł on uznać Program Zapewnienia Jakości za zatwierdzony dopiero 28 grudnia 2018 r., gdyż Inżynier Projektu nie zgłosił w terminie 7 dni uwag do Programu przedłożonego 20 grudnia 2018 r. stosownie do subklauzuli 4.9 Warunków Szczególnych umowy.

¹⁹⁰ Dalej: PZJ.

Dyrektor Regionu wyjaśnił m.in., że PZJ dla robót torowych został zaakceptowany warunkowo przez Inżyniera Projektu, a Kierownik Budowy zgłosił wpisem do dziennika budowy gotowość rozpoczęcia robót. Kolejny wpis do dziennika dokonano po warunkowym zaakceptowaniu Programu, dlatego brak było podstaw do naliczenia kary. Ze względu na trudną i nietypową sytuację, wynikającą z wejścia wykonawcy na budowę po odstąpieniu od umowy przez poprzedniego wykonawcę, przyjęto polubowne podejście do wszelkiego rodzaju sporów.

(akta kontroli str. 42-58, 87-93, 240-243, 310-319, 356-388, 438-442, 903-924, CD3, pliki nr: 25-45)

Wyjaśnienie nie zasługuje na uwzględnienie. SW umowie ww. subklauzula nie przewiduje pojęcia „warunkowa akceptacja” a wskazania Inżyniera Projektu były jednoznaczne: „PZJ dla zleconych przez zamawiającego robót na K1 nie został zaakceptowany przez Inżyniera i należy go w trybie natychmiastowym poprawić do ponownej akceptacji Inżyniera”.

- nie naliczono, a w konsekwencji nie dochodzono należnych kar umownych wynikających z nieprzestrzegania przez Wykonawcę wymogów wynikających z § 28 umów nr 90/107/0015/22/Z/I z 19 kwietnia 2022 r. i umowy nr 90/107/009/22/Z/I z 19 kwietnia 2022 r. w łącznej kwocie 280,0 tys. zł¹⁹¹. Dotyczyło to naliczonych kar umownych: w kwocie 185,0 tys. zł¹⁹² za opóźnienie w przedłożeniu PZJ, zgodnie z § 28 umów oraz w kwocie 95,0 tys. zł za niedostarczenie przez wykonawcę harmonogramu rzeczowo-finansowego w umownym terminie¹⁹³

Zastępca Dyrektora Regionu wyjaśnił, że w przypadku firmy E.-B. zwracał się do Inżyniera Projektu o wyliczenie kar umownych, lecz ten nie przekazał propozycji ich naliczenia, natomiast w przypadku Z.D. Sp. z o.o. nie dopatrzył się negatywnego wpływu przesunięcia terminu złożenia PZJ. Z kolei Dyrektor Regionu wyjaśnił, że ze względu na zgłoszenie¹⁹⁴ przez wykonawcę informacji o braku możliwości przedłożenia harmonogramu, nie obciążono jego karą. Za kwestie naliczanie kar odpowiedzialny jest zespół projektowy nadzorujący zadanie. Nie przypominam sobie sytuacji o przekazywana informacja dotycząca zasadności lub niezasadności naliczenia kar dla ZRK DOM.

(akta kontroli: str. 2683-2685, 2902-2909, CD2, pliki nr 1542-1580)

- nie dochodzono od wykonawcy zwrotu kosztów poniesionych za zapewnienie komunikacji zastępczej w kwocie 631,9 tys. zł oraz z tytułu robót naprawczych niezbędnych do odtworzenia uszkodzonej infrastruktury wbudowanej w ramach projektu w kwocie 168,2 tys. zł. Takie działanie było niegospodarne. Powiadomienia o roszczeniu zostały skierowane do wykonawcy skierowane 10 października 2022 r. i 18 lipca 2023 r., natomiast noty obciążeniowe dopiero po upływie odpowiednio 17 i siedmiu miesięcy¹⁹⁵ od daty określenia zasadności roszczenia na podstawie subklauzuli 3.5 Warunków Kontraktu.

Dyrektor Regionu wyjaśnił, że w związku z narastającą liczbą roszczeń Zamawiającego w stosunku do tego wykonawcy i znacznych kosztów związanych z ich dochodzeniem oraz wysokim ryzykiem niewypłacalności wykonawcy, Region przygotowuje wniosek do PG o opinię prawną w zakresie

¹⁹¹ Inwestycja Nr 358 Zbąszynek – Czerwieńsk.

¹⁹² tj. kwoty 15,0 zł od firmy Eco-Baza za trzy dni opóźnienia oraz kwoty 130,0 tys. zł od ZRK DOM Sp. z o.o. za 26 dni opóźnienia - umowa nr 90/107/0015/22/Z/I oraz kwoty 40 tys. zł od ZRK DOM Sp. z o.o. za 8 dni opóźnienia

¹⁹³ Za 87 dni opóźnienia

¹⁹⁴ Pismo nr NDE/2/5/2022 z 4 maja 2022 r. (data przekazania 10 maja 2022 r.)

¹⁹⁵ odpowiednio 8 marca i 6 lutego 2024 r.

m.in. określenie oceny zasadności dochodzenia roszczeń w kontekście złożenia przez tego wykonawcę wniosku o wykreślenie z rejestru CEDIG, a także jego potencjalnej niewypłacalności i braku możliwości wyegzekwowania roszczeń.

(akta kontroli: CD2, pliki nr 466-473, 448)

NIK zwraca jednak uwagę, że nie podejmowanie niezwłocznych działań wobec tego wykonawcy może skutkować brakiem możliwości dochodzenia roszczenia i ryzykiem jego przedawnienia.

4. Realizując projekty inwestycyjne działano w Regionie, z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa, procedur w Spółce, warunków zawartych umów:
- realizowano roboty budowlane przed zawarciem stosownych poleceń zmian stanowiących aneks do umowy¹⁹⁶, co było sprzeczne z postanowieniami subklauzuli 13 umowy nr 90/107/0096/17/Z/I z 5 maja 2017 r., gdyż każda zmiana obejmująca istotną zmianę zakresu robót musi być dokonana poprzez sporządzenie Aneksu do Kontraktu. W konsekwencji zawarcie polecenia zmiany było jedynie czynnością następczą regulującą wysokość należnego wykonawcy wynagrodzenia. Przyjęta w Regionie praktyka ta była akceptowana przez pracowników Regionu.

Dyrektor Regionu wyjaśnił m.in., że pisma przekazywane do Inżyniera przez Dyrektora Projektu i Kierownika Kontraktu były jedynie wystąpieniem do Inżyniera o wszczęcie procedury zmiany zgodnie z subklauzulą 13 umowy. Wskazał, że Zespół Projektowy był odpowiedzialny za terminową realizację robót i osiągnięcie celów umowy. Dlatego wszelkie wprowadzone zmiany a przed podjęciem czynności formalnych, były każdorazowo uzgadniane z kierownictwem Regionu, co potwierdzają podpisane polecenia zmiany, stanowiące zwieńczenie procedury wprowadzania zmian. Dodał, że wykonawca podejmował roboty objęte zmianą mając świadomość, że formalną zgodę Zamawiającego stanowi podpisane polecenie zmiany. Wstrzymanie robót przez wykonawcę na czas niezbędny do sfinalizowania polecenia zmiany powodowałoby opóźnienia w realizacji robót i konieczność wydłużenia zaplanowanych zamknięć torowych i trwania realizacji kontraktu z ryzykiem niedotrzymania zobowiązań terminowych. Zdaniem Dyrektora Regionu, jeżeli wystąpiły przypadki, że wykonawca realizował roboty przed formalnym zatwierdzeniem polecenia zmiany to realizował je na swoje ryzyko.

Ówczesny Dyrektor Projektu¹⁹⁷ zeznał, że na podstawie subklauzuli nr 13 FIDIC dopuszcza się, żeby wykonawca bez zbędnej zwłoki zrealizował roboty, które są konieczne, a najczęściej dokumentem inicjujący jest pismo od zamawiającego. Dodał, że jeżeli roboty były realizowane przez wykonawcę przed formalnym poleceniem, to wynikało z potrzeby niewstrzymywania ich realizacji, aby nie przekładało się to na realizację zakresu głównego, a finalnie zawierano aneks. Zeznał również, że nie miał pełnomocnictwa do zawierania polecenia zmian.

Zdaniem NIK, wyjaśnienia i zeznania ww. osób nie uzasadniają przyczyn nieprzestrzegania subklauzuli 13.1 Warunków Ogólnych i subklauzuli 13.3 Warunków Szczególnych umowy, w których wskazano, że każda zmiana obejmująca istotną zmianę zakresu robót musi być dokonana poprzez sporządzenie aneksu do kontraktu a wykonawca nie powinien wprowadzić żadnych zmian lub modyfikacji robót zanim nie dojdzie do polecenia lub zatwierdzenia zmiany.

(akta kontroli str. 628-649, 698-703, 1208-1562, 1613-1621, 3546-3560, CD1, pliki nr: 86-87)

¹⁹⁶ W dziewięciu przypadkach – tj. 53% próby.

¹⁹⁷ W latach 2017-2022.

„[...]”¹⁹⁸

(akta kontroli str. 45-51, 203-211, 310-319, 356-388, 686-694, 714-718, 903-974, 1613-1621, CD1, pliki nr: 84-85, 118-119, 126-127, 142-143, 440-441)

- niezgodne z postanowieniami subklauzuli 11.1 Warunków Szczególnych umowy przyjęto okres zgłaszania wad w ramach umowy nr 90/107/0374/18/Z/I z 31 października 2018 r. wskutek nierzetelnie sporządzonego protokołu odbioru końcowego z 12 listopada 2019 r. oraz świadectwo przyjęcia robót z 19 grudnia 2019 r. Pomimo, że zasadnicze roboty zostały ukończone 20 września 2019 r, w protokole z odbioru końcowego robót termin zakończenia robót określono na 22 października 2019 r. a wg świadectwa przyjęcia robót - 20 września 2019 r. i uznane za przyjęte z dniem 12 listopada 2019 r. W konsekwencji przyjęto, że okres zgłaszania wad rozpocznie się 12 listopada 2019 r.. Zgodnie z ww. subklauzulą okres zgłaszania wad rozpoczyna swój bieg w następnym dniu po dacie wskazanej w protokole odbioru końcowego, z którą roboty lub odcinek zostały ukończone zgodnie z kontraktem.

Ówczesny Dyrektor Projektu wyjaśnił, że w związku z brakiem dostępu do dokumentów oraz upływem czasu nie jest w stanie szczegółowo udzielić wyjaśnień. Z kolei Dyrektor Regionu wyjaśnił, że roboty zakończono z datą 20 września 2019 r., zgodnie z datą zgłoszenia zakończenia robót przez wykonawcę. W zakresie rozbieżności w dokumentacji wyjaśnił, że były to oczywiste omyłki, a daty powinny być zgodne w obu dokumentach ze wskazaniem 20 września 2019 r. Dyrektor Regionu wyjaśnił także, że wykonawca w terminie od zgłoszenia zakończenia robót do dnia zakończenia odbioru końcowego robót uzupełniał dokumentację odbiorową zdecydowano, że właściwym będzie wskazanie daty rozpoczęcia okresu zgłaszania wad od 12 listopada 2019 r., ponieważ nie wniósł on do tego zapisu uwag ani w trakcie odbioru, ani w terminie późniejszym, dlatego zapisu nie skorygowano.

(akta kontroli str. 310-319, 356-388, CD1, pliki nr: 84-85, 118-119, 126-127)

- nie dochowano należytej staranności w zakresie nadzoru nad realizacją robót budowlanych, w ramach kontraktów K3¹⁹⁹ i K4²⁰⁰, dopuszczając do realizacji umów bez sporządzonych HRF, co stanowiło naruszenie subklauzuli 8.3 Warunków Szczególnych zawartych umów z wykonawcami. W piśmie z 12 listopada 2019 r. ²⁰¹ wykonawca wskazał, że w związku z nieprzekazaniem przez Inżyniera Projektu aktualnego harmonogramu robót torowych, opracowanie HRF²⁰² było niemożliwe. Takie stanowisko wykonawcy zostało zaakceptowane przez Spółkę. Do upływu terminu zakończenia robót określonych w pierwotnych umowach nie zawarto aneksów wydłużających termin zakończenia prac budowlanych i umożliwiających sporządzenie HRF. Roboty, które miały zostać zakończone do 30 czerwca 2020 r., zostały zasadniczo wykonane rok później. Natomiast aneksy do tych kontraktów zawarto post factum, tj. dopiero 23 maja 2022 r.²⁰³ i 31 marca 2022 r.²⁰⁴. W konsekwencji, aneksowany termin realizacji robót został dostosowany do ich faktycznego wykonania, gdyż do tego momentu roboty realizowano bez

¹⁹⁸ Na podstawie art. 6 ust. 1pkt. 4 lit. a udip i art. 11 ust. 4 uznk NIK wyłączyła jawność informacji, co do których przedsiębiorca podjął niezbędne działania w celu zachowania ich poufności. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹⁹⁹ na podstawie umowy nr 90/107/0001/15/Z/I z dnia 17 kwietnia 2015 r.

²⁰⁰ na podstawie umowy nr 90/107/0120/18/Z/I z dnia 29 marca 2018 r.

²⁰¹ KZA S.A./E 59-LOTB/561/19.

²⁰² w rozumieniu zapisów umownych zawierających wiarygodne dane

²⁰³ Dla kontraktu K3.

²⁰⁴ Dla kontraktu K4.

sporządzonych HRF, których zatwierdzenie było niemożliwe z uwagi na terminy sporządzenia ww. aneksów.

Kierownik Kontraktu wyjaśnił m.in., że wykonawcy K3 i K4 w HRF powinni odnieść się do fazowania i zakończenia robót torowych, a w związku z ich częstymi zmianami i opóźnieniami HRF nie przekazywali. Z kolei Dyrektor Regionu wyjaśnił m.in., że równolegle do odbioru końcowego trwały negocjacje wykonawcy, Inżyniera Projektu i Zamawiającego dotyczące treści aneksów terminowych, a po ich uzgodnieniu przystąpiono do ich procedowania w Spółce i u wykonawcy.

(akta kontroli str. 134-149, 203-211, 310-319, 329-333, 356-388, CD1, pliki nr: 86-89, 120-121, 146-149, 430-433)

Wyjaśnienia nie zasługują na uwzględnienie, gdyż Spółka powinna podjąć skuteczne działania celem umożliwienia sporządzenia HRF przez wykonawcę, a negocjowanie treści aneksów terminowych na etapie odbiorów końcowych było działaniem zdecydowanie spóźnionym. Spółka, w momencie podpisania aneksu nr 2 do umowy Nr 90/107/0096/17/Z/I z 18 maja 2020 r. знаła realny termin zakończenia robót torowych, a zatem miała możliwość uzgodnienia terminu zakończenia robót związanych z kontraktami SRK i zawarcia stosownych aneksów i w konsekwencji nadzorowania prac w oparciu o zatwierdzony HRF.

- niezgodnie z postanowieniami umowy z 6 września 2019 r. (subklauzulą 4.4 ust. 12) zawarto z wykonawcą porozumienie z 11 września 2020 r., na podstawie którego Spółka zobowiązała się zapłacić wykonawcy 3 469,9 tys. zł, z zastrzeżeniem, by to wykonawca zrealizował płatności na rzecz podwykonawców. Działanie takie było sprzeczne z art. 143c pzp, zobowiązującym zamawiającego do dokonania bezpośredniej zapłaty na rzecz podwykonawcy, o ile spełnione zostaną warunki. Spółka, mimo przeprowadzonej weryfikacji roszczeń podwykonawców i stwierdzenia ich zasadności mimo wszystko postanowiła zrealizować płatności na rzecz wykonawcy, zamiast na rzecz podwykonawców.

Takie postępowanie z uwagi na sytuację finansową wykonawcy i prowadzone postępowanie restrukturyzacyjne i egzekucyjne, mogło prowadzić do pokrzywdzenia podwykonawców (niezaspokojenia ich roszczeń) i rodzić konieczność ponownej zapłaty przez PLK kwoty 3 469,9 tys. zł – tym razem bezpośrednio na ich rzecz.

Dyrektor Regionu wyjaśnił, że obecny Zespół nie posiada informacji odnośnie przyczyny zawarcia tego porozumienia.

(akta kontroli: CD2, pliki nr 388, 667, 683, 906, 925, 1337-1343, 1762)

- niezgodnie z § 20 ust. 2 pkt 3 i ust. 3 pkt 10 umowy z 29 kwietnia 2022 r. na odbudowę sieci trakcyjnej zaakceptowano sporządzony przez wykonawcę harmonogram robót sieciowych, w którym nie określił on przerobów i płatności w tym szacowanych przerobów i płatności w układzie miesięcznym oraz ewentualnych ich aktualizacji, oraz kosztów ogólnych rozłożonych proporcjonalnie na czas trwania umowy. Dyrektor Regionu wyjaśnił, że ze względu na brak możliwości realizacji robót sieciowych wykonawca nie mógł określić realnych przerobów i płatności dotyczących realizowanej umowy. RCO Wykonawcy nie przewidywało odrębnej pozycji na koszty ogólne. W harmonogramie robót sieciowych również nie przewidziano dokonanie odbiorów w dniach 28-30 września, podczas gdy dokonanie odbioru ostatecznego powinno mieć miejsce 31 sierpnia 2022 r., co z kolei było niezgodne § 27 ust. 1 pkt 3 i § 20 ust. 2 pkt 2 ww. umowy z 29 kwietnia 2022 r. na odbudowę sieci trakcyjnej.

Dyrektor Regionu wyjaśnił, że przyjęto przedłożony przez Wykonawcę harmonogram robót sieciowych, ze względu na fakt, że w tym momencie nie możliwe było określenie realnych terminów realizacji inwestycji. Na sytuację tą

miały wpływ różne okoliczności, m.in.: brak wyłonionego wykonawcy na kontynuację prac, konieczność zakończenia realizacji robót w ramach umowy na wymianę szyn i kontynuację robót, brak możliwości jednoczesnej pracy dwóch wykonawców realizujących inne zakresy rzeczowe na linii jednotorowej oraz konieczność regulacji wysokości zawieszenia sieci trakcyjnej, prace te można wykonać dopiero po zakończonych robotach torowych.

Zgodnie § 20 ust. 15 umowy Spółka nie mogła zaakceptować harmonogramu jeśli wskazana w nim data zakończenia robót łącznie z dokonaniem wszelkich formalności przewidzianych w umowie, w tym w szczególności uzyskanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie, wykraczała poza termin wykonania jej przedmiotu.

W umowie ustanowiono kolejne etapy, tzw. kamienie milowe, które wykonawca zobowiązany był zrealizować w ściśle określonych terminach. Dopiero aneksem z 19 stycznia 2023 r. przesunięto termin dokonania odbioru ostatecznego na 1 kwietnia 2023 r. Zgodnie z § 28 ust. 1 pkt 1 umowy za niewykonanie w terminie kamienia milowego wykonawca miał obowiązek zapłacić Spółce karę umowną w wysokości 0,02% wartości *netto* etapu za każdy rozpoczęty dzień zwłoki.

Dyrektor Regionu wyjaśnił, że: *ze względu na brak możliwości realizacji robót sieciowych wykonawca nie mógł określić realnych przerobów i płatności dotyczących realizowanej umowy. RCO Wykonawcy nie przewidywało odrębnej pozycji na koszty ogólne.* Dyrektor IRE wyjaśnił również, że wpływ na tę sytuację miały czynniki takie jak m.in. brak wyłonionego wykonawcy na kontynuację robót, konieczność regulacji wysokości zawieszenia sieci (którą można wykonać dopiero po zakończeniu robót torowych) oraz brak możliwości jednoczesnej pracy dwóch wykonawców na linii jednotorowej.

NIK wskazuje, że w okresie od 25 maja 2022 r. do 19 stycznia 2023 r. Spółka za akceptacją Dyrektora Regionu, w rzeczywistości realizowała zadanie inwestycyjne niezgodnie z treścią zawartej uprzednio umowy.

(akta kontroli: CD2, pliki nr 1653, 1739-1743, 1935)

- nie określono zasad sprawowania i zakresu obowiązków osoby wyznaczonej do pełnienia funkcji inżyniera tymczasowego nad realizacją umowy nr 90/107/0009/22/Z/I z 19 kwietnia 2022 r. Działanie takie było nierzetelnym, skoro mimo powołania inżyniera tymczasowego nie przekazano mu wytycznych określających zasady pełnienia tej funkcji i nie zażądano sprawozdania o wykonywanym nadzorze nad realizacją inwestycji.

Dyrektor Regionu wyjaśnił, że Regulacje wewnętrzne odnoszące się do prowadzenia nadzoru przez Inżyniera Tymczasowego w Spółce nie zostały wdrożone do stosowania. Komórką odpowiedzialną za opracowanie oraz wdrożenie takich regulacji jest Zespół projektu ds. Inżyniera Projektu w CRI. W lipcu 2023 r.²⁰⁵ Zespół ten przekazał do zaopiniowania „Projekt Metodyki Pracy Inżyniera Projektu” z prośbą o wniesienie uwag do końca lipca 2023 r., jednakże dokument ten nie został wprowadzony do stosowania. Obowiązujący wówczas Regulamin organizacyjny CRI²⁰⁶ nie odnosił się on do kwestii prowadzenia nadzoru przez Inżyniera Tymczasowego.

(akta kontroli: CD2, pliki nr 1765-1779)

NIK zauważa, że w każdym z dokumentów (tj. wniosku o powołanie zespołu inżyniera tymczasowego, karcie stanowiska pracy osoby pełniącej tę funkcję) oraz pisemnych wyjaśnieniach odmiennie prezentowano zakres zadań inżyniera tymczasowego co do charakteru obowiązków inżyniera tymczasowego.

²⁰⁵ Pismo nr IRW1.0231.1.2023.1 z 23 lipca 2023 r.

²⁰⁶ Wprowadzony uchwałą Nr 76/2022 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1 lutego 2022 r.

5. „[...]”²⁰⁷

6. Nie zapewniono pełnej zgodności robót budowlanych, w ramach, na stacji Kościan z zapisami dokumentacji projektowej²⁰⁸. Stwierdzono, że wystąpiły rozbieżności pomiędzy zamontowanymi na obu peronach (1 i 2) windami, a wymaganiami wynikającymi z projektu wykonawczego. W obu windach brak było atrapy kamery oraz poręczy bocznych, a sufit windy nie był dzielony na dwa prostokąty. Ponadto występowały przypadki uszkodzeń płyt peronowych oraz płytki ceramicznej na szybie windy. W trakcie kontroli NIK usunięto uszkodzenia kafli na szybie windy²⁰⁹ zostało już usunięte -

Kierownik Kontraktu wyjaśnił, że z uwagi na niewielkie rozmiary kabiny, poręcze boczne dodatkowo zmniejszyłyby powierzchnię użytkową, dlatego brak było uzasadnienia technicznego stosowania sufitu dzielonego bo w dużych kabinach ułatwia to jego otwarcie. Dodał, że wystąpiono do wykonawcy o uzupełnienie atrap kamer w ramach gwarancji i zgłoszono do niego usterki w zakresie uszkodzeń płyt peronowych, który zobowiązał się do usunięcia wad w ramach gwarancji.

(akta kontroli str. 690-694, 1017-1051, CD1, pliki nr: 424-425, CD2, pliki nr: wyjaśnienia/pismo 76)

7. W Regionie nie przestrzegano zasad wystawiania dokumentów OT oraz ewidencjonowania środków trwałych wynikających z § 34 ust. 3 Instrukcji o ewidencji środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych If-3 stanowiącej załącznik do uchwały Nr 108/2023 Zarządu PKP PLK S.A. z 7 lutego 2023 r.²¹⁰ oraz ustawy o rachunkowości. Skutkowało to tym, że:

- nie rozliczono i nie przyjęto na stan środków trwałych nakładów inwestycyjnych w łącznej kwocie 129 389,6 tys. zł, pomimo zakończenia inwestycji. Do dnia zakończenia kontroli NIK nakłady te ewidencjonowano jako na stanie środków trwałych w budowie
- sporządzano dowody OT²¹¹ o łącznej wartości 35 377,9 tys. zł ze znacznym wielomiesięcznym opóźnieniem sięgającą od 128 do 994 dni od podpisania protokołu odbioru końcowego tych środków trwałych. W konsekwencji, operacje gospodarcze nie były ujmowane w ewidencji księgowej na bieżąco (tj. w okresie sprawozdawczym, w którym zaistniały)

Działania takie były sprzeczne z art. 24 ust. 1 i 2 w związku z art. 20 ust. 1 ustawy o rachunkowości.

(akta kontroli: str. 2819-2830, 3107-3248, CD2, pliki nr 621-65)

Dyrektor i Z-ca Regionu wyjaśnili, że występowały trzy czynniki determinujące okres rozliczania środków trwałych: stopień skomplikowania oraz obszerność zadania (rozliczenie ponad tysiąca środków trwałych w budowie), brak ostatecznych struktur finansowania na projekcie, czasochłonne procedowanie wniosków OT ze względu na: uzgadnianie struktur finansowania i treści kart charakterystyk, przygotowanie i kopiowanie ręcznie danych do systemu SAP oraz długi okres trwania Projektu, któremu towarzyszą zmiany kadrowe. Z-ca Dyrektora Regionu dodał również, że Zespół przyjął dla większości środków trwałych metodę sporządzania poszczególnych kart charakterystyki, celem rozliczania partiami

²⁰⁷ Na podstawie art. 6 ust. 1pkt. 4 lit. a udip i art. 11 ust. 4 uznk NIK wyłączyła jawność informacji, co do których przedsiębiorca podjął niezbędne działania w celu zachowania ich poufności. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

²⁰⁸ W ramach oględzin inwestycji E59 Wrocław – Poznań przeprowadzonych 5 września 2024 r.

²⁰⁹ W dniu 21 września 2024 r.

²¹⁰ Dalej: Instrukcja o środkach trwałych

²¹¹ Badaniem objęto 141 dowodów OT.

poszczególnych umów, a następnie ich „nadpisywanie”. Rozwiązanie to wymaga jednak wydłużonego czasu na edytowanie i uzgadnianie już istniejących kart charakterystyk środków trwałych.

(akta kontroli str. 539-545, 651-672, CD1, pliki nr: 426-427, 440-441)

Dyrektor Biura Rachunkowości wyjaśniła, że Biuro nie posiada wiedzy o terminie zakończenia inwestycji, gdyż jest ona wyłącznie po stronie zespołów projektowych nadzorujących projekty inwestycyjne. W Spółce obowiązuje elektroniczny obieg dokumentów (OT EOF2), w którym proces rozpoczęcia rozliczenia nakładów na docelowe środki trwałe jest inicjowany przez pracownika zespołu projektowego. W corocznych pismach Członka Zarządu Dyrektora ds. finansowych i ekonomicznych kierowanych do jednostek organizacyjnych Spółki, Biuro Rachunkowości wskazywało na konieczność terminowego rozliczania nakładów na docelowe środki trwałe.

(akta kontroli: str. 2819-2830, 3107-3248, CD2, pliki nr 621-651)

Na problem z uporządkowaniem tego obszaru wskazał również ówczesny członek Zarządu – dyrektor ds. realizacji inwestycji, który zeznał, że w momencie przekazania placu budowy ma być przekazana lista środków trwałych, na których prowadzona będzie inwestycja a ZLK nie były najczęściej przygotowane do wskazania takiej listy. Zarząd miał mnóstwo nierozliczonych środków trwałych a odpowiedzialność spychano na zespoły ds. projektów, gdy problem leży raczej po stronie ZLK.

(akta kontroli str. 4398-4420)

W ocenie NIK czasochłonna procedura oraz rotacja pracowników nie powinny mieć wpływu na prawidłowe realizowanie, zgodnie z przepisami prawa, ewidencjonowanie środków trwałych. Świadczy to o nieskuteczności ustanowionych mechanizmów kontroli ewidencjonowania środków trwałych.

– bezpodstawnie zaliczono 14 011,8 tys. zł na poczet kosztów inwestycyjnych poniesionych, w okresie listopad 2022 r. – sierpień 2024 r., odsetek od kredytu inwestycyjnego zaciągniętego na realizację inwestycji E 59 Wrocław – Poznań, w sytuacji zakończenia prac budowlanych w 2021 r. W konsekwencji wprowadzano na stan ewidencyjny środki trwałe wytworzone w wyniku inwestycji w zawyżonej wysokości o 14,0 mln zł. Działanie takie było sprzeczne z przepisami art. 28 ust. 8 uor oraz § 8 ust. 5 pkt 20 Instrukcji o środkach trwałych i wartości niematerialnych i prawnych If-3. Dyrektor Projektu wyjaśnił, że jako czynne kwalifikowane były umowy, na których nie zakończył się proces rozliczania środków trwałych.

NIK wskazuje, że takie podejście jest niewłaściwe, gdyż, zgodnie z przepisami uor faktyczny moment przyjęcia środków trwałych do używania jest okresem granicznym do zaliczania kosztów finansowych w poczet nakładów inwestycyjnych a nie termin rozliczenia środków trwałych.

(akta kontroli str. 539-545, 651-654, CD1, pliki nr: 426-427, 440-441, CD3, pliki nr: 25-45)

8. Nie sprawowano w Regionie skutecznego nadzoru nad wprowadzaniem danych do systemu EPM służącym do monitorowania przebiegu inwestycji, gdyż dane w nim (m.in. zaawansowania prac) zawarte nie odpowiadały stanowi faktycznemu bądź nie były w nim na bieżąco umieszczane. Tym samym, nie spełniał on funkcji do której był przeznaczony. Stwierdzono przypadki nierzetelnego ujmowania danych w zakresie realizacji etapów umów²¹² czy nieuwzględnienia w systemie (w tablicy informacyjnej projektu) umowy zawartej z firmą ECO-Baza i nieuwjmowania ryzyka

²¹² W ramach inwestycja E 59 Wrocław – Poznań dotyczyło 17 przypadków na 32 zbadanych etapów umów

niezrealizowania projektu przez ten podmiot²¹³, co zresztą zaistniało. Ponadto, w EPM, w rejestrze roszczeń i kar ujęto dane nieodpowiadające stanowi faktycznemu²¹⁴ bądź nie były one na bieżąco uzupełniane. W trakcie trwania kontroli NIK²¹⁵ rejestr kar umownych w zakresie inwestycji nr 358 Zbąszynek – Czerwieńsk został uzupełniany i wprowadzono do systemu dane, po ponad dwóch latach od daty naliczenia kar.

Dyrektor Regiony wyjaśnił, że w rejestrze tym ujmowane są tylko umowy obecnie realizowane a nie zerwane oraz, że błędne zapisy w EPM zostały skorygowane w trakcie kontroli NIK.

(akta kontroli str. 134-149, 203-211, 402-405, CD1, pliki nr: 140-141)

OCENA CZĄSTKOWA

NIK negatywnie ocenia sposób realizacji wszystkich trzech wytypowanych do kontroli linii kolejowych.

Realizując inwestycje kolejowe dopuszczono do powstania wielomiesięcznych opóźnień i powstania znacznych szkód w majątku Spółki. W wyniku wydłużenia terminu zakończenia inwestycji – nawet o 5 lat, Spółka poniosła dodatkowe, nieprzewidziane wcześniej wydatki w związku z występującym do roku 2024 wysokim wskaźnikiem inflacji oraz sytuacją konfliktu zbrojnego za granicą wschodnią w łącznej kwocie 68 259,3 tys. zł. Ponadto, realizując projekty inwestycyjne, działano nierzetelnie i niegospodarnie, co naraziło Spółkę na nieuzasadnione koszty w kwocie 865,0 tys. zł z powodu nierzetelnego opracowania dokumentacji przetargowej. Ponadto, z naruszeniem przepisów prawa, procedur w Spółce oraz warunków zawartych umów realizowane inwestycje. Dotyczyło to w szczególności: realizacji robót przed zawarciem stosownych poleceń zmian stanowiących aneks do umowy, procedowanie zmian do umowy niezgodnie z procedurami wewnętrznymi, dopuszczania do realizacji umów bez sporządzonych HRF, nie określania zasad sprawowania i zakresu obowiązków osoby wyznaczonej do pełnienia funkcji inżyniera tymczasowego.

Wydłużenie realizacji dwóch umów najprawdopodobniej pociągać będzie za sobą konieczność zapłaty na rzecz dwóch Wykonawców kosztów realizacji robót w przedłużonym czasie, w kwocie ok. 124 142,5 tys. zł oraz niesie za sobą ryzyko zwrotu części dotacji uzyskanej ze środków Funduszu Spójności w przypadku nieosiągnięcia ostatniego kamienia milowego w terminie umożliwiającym rozliczenie całej inwestycji do 31 grudnia 2025 r.

W trakcie realizacji inwestycji, pomimo wielomiesięcznych opóźnień, w Regionie nie korzystano z przysługujących uprawnień zawartych w umowach z wykonawcami, nie naliczając kar umownych w kwocie 472,0 tys. zł, nie podejmując niezwłocznych działań w celu dochodzenia roszczeń w łącznej kwocie 800,1 tys. zł. W umowach na realizację inwestycji zamieszczano klauzulę dotyczącą kar umownych „[...]”²¹⁶, co było działaniem nierzetelnym.

Nie przestrzegano w regionie procedur finansowania inwestycji, co przejawiało się w zaciąganiu przez Kierownictwo regionu zobowiązań powyżej kwot wynikających z udzielonych pełnomocnictw. Stanowiło to obejście procedury uzyskanie zgody Zarządu Spółki przy wydatkowaniu środków powyżej kwot określonych w

²¹³ Inwestycja Nr 358 Zbąszynek – Czerwieńsk.

²¹⁴ W rejestrze roszczeń nie ujęto kosztów poniesionych z tytułu komunikacji zastępczej w kwocie 235,7 tys. zł a także błędnie ujęto kary umowne w łącznej kwocie 23 088,7 tys. zł oraz kary umowne w kwocie 78,0 tys. zł zamiast w rejestrze kar (różnica 85,0 tys. zł. Z kolei w rejestrze kar wykazano 31,8 mln zł jako kwotę odzyskaną zamiast 3,0 mln zł. (zawyżono o 28,8 mln zł).

²¹⁵ w dniu 13 września i 20 października 2024 r.

²¹⁶ Na podstawie art. 6 ust. 1pkt. 4 lit. a udip i art. 11 ust. 4 uznk NIK wyłączyła jawność informacji, co do których przedsiębiorca podjął niezbędne działania w celu zachowania ich poufności. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

pełnomocnictwach wydanych dla Dyrektorów Regionu i prowadziło do zbyt dużej swobody wydatkowania przez nich środków Spółki.

W Regionie nie monitorowano należycie także poszczególnych etapów realizacji inwestycji. Nie sprawowano skutecznego nadzoru nad wprowadzaniem danych do systemu informatycznego EPM (Microsoft Enterprise Project Management²¹⁷), a dane w nim zawarte nie odpowiadały stanowi faktycznemu bądź nie były w nim na bieżąco umieszczane, co natomiast nie pozwalało na rzetelne monitorowanie przebiegu poszczególnych prac. Funkcjonujący i utrzymywany w Spółce system informatyczny dedykowany monitorowaniu inwestycji nie spełniał funkcji, do której był przeznaczony. Ponadto, w Regionie nie przestrzegano przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości ani wewnętrznych procedur Spółki w zakresie ewidencjonowania środków trwałych wytworzonych w wyniku inwestycji. Skutkowało to ujmowaniem w ewidencji księgowej nierzetelnych danych w zakresie majątku trwałego i ich amortyzowaniem ze znacznym opóźnieniem, pomimo trwającego ich zużycia w wyniku eksploatacji tych linii kolejowych. W szczególności dotyczyło to:

- nierozliczenia nakładów w łącznej kwocie 129,4 mln zł i ich nieprzyjęcie na stan środków trwałych, pomimo ich protokolarnego odebrania i użytkowania,
- sporządzania dokumentów OT na kwotę 35,4 mln zł ze znacznym opóźnieniem, sięgającym nawet do trzech lat od dokonania odbioru danego środka trwałego,
- wprowadzenia na stan ewidencyjny środków trwałych w zawyżonej wysokości o 14,0 mln zł²¹⁸.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

Wnioski

- 1) Każdorazowe i niezwłoczne dochodzenie roszczeń i kar umownych z tytułu nienależytego wykonania umów przez wykonawców.
- 2) Zapewnienie bieżącej weryfikacji zgodność faktycznych okresów finansowania danych umów (zadań), z okresami określonymi w Uchwałach Zarządu PLK.
- 3) Zapewnienie weryfikacji prawidłowości danych zamieszczanych w protokołach odbioru końcowego oraz świadectwach przyjęcia robót.
- 4) Zwiększenie nadzoru nad prawidłowym procedowaniem zgłaszanych przez wykonawców roszczeń, z uwzględnieniem uregulowań wewnętrznych, obowiązujących w Spółce oraz zawieraniem, w ich konsekwencji, aneksów do umów.
- 5) Zapewnienie należytego nadzoru nad prowadzonymi inwestycjami poprzez bieżącą weryfikację ich zgodności z zatwierdzonymi HRF.
- 6) Wystawianie bez zbędnej zwłoki dokumentów OT w odniesieniu do poszczególnych składników majątkowych odebranych od wykonawców zadań inwestycyjnych i oddanych do użytkowania, w celu ich ujęcia w ewidencji środków trwałych zgodnie z zasadami określonymi w art. 20 ust. 1 ustawy o rachunkowości.
- 7) Przyjmowanie na stan środków trwałych w budowie kosztów obsługi zobowiązań zaciągniętych w celu ich finansowania (w tym odsetek) poniesionych do dnia bilansowego lub przyjęcia do używania stosownie do przepisu art. 28 ust. 8 ustawy o rachunkowości.

²¹⁷ System Wspierający Zarządzenie Projektami Inwestycyjnymi, dalej: EPM.

²¹⁸ W następstwie zaliczenia w poczet kosztów wytworzenia środka trwałego kosztów uiszczonych odsetek od kredytu zaciągniętego na realizację inwestycję, pomimo ukończenia tej inwestycji.

- 8) Terminowe i rzetelne wprowadzanie danych do systemu EPM.
- 9) Zwiększenie nadzoru nad realizacją inwestycji kolejowych w zakresie terminowości realizacji inwestycji i nie dopuszczając do ponoszenia niegospodarnych wydatków,
- 10) Niezwłoczne podejmowanie działań w zakresie dochodzenia należności.
- 11) Niezwłoczne podejmowanie działań, w sytuacjach wskazujących na nierealizowanie inwestycji zgodnie z zawartymi umowami, w tym w zakresie ewentualnych odstępień od umów.
- 12) Zwiększenie nadzoru nad przestrzeganiem procedur wewnętrznych Spółki i umów zawartymi z wykonawcami.
- 13) Dokonywanie szacowania wartości zamówień zgodnie z przyjętymi zasadami i wydanymi w tym zakresie regulacjami prawnymi.

Uwagi NIK nie formuje uwag

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 w Poznaniu. 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
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 14 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Poznań, 22 listopada 2024 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Poznaniu

Kontrolerzy

Dyrektor

/-/ Sylwia Zakrzewska
Doradca ekonomiczny

/-/ Karolina Wirszyc-Sitkowska
p.o. Dyrektor Delegatury NIK w Poznaniu

/-/ Jakub Iwanicki
Specjalista kontroli państwowej

/-/ Roman Jarecki
Starszy inspektor kontroli państwowej

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym dokonała z up. Dyrektor Delegatury NIK w Poznaniu Wicedyrektor Zuzanna Kaźmierczak.

