



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

LLU.410.009.01.2022

**Pan
Zbigniew Tracichleb
Prezes Zarządu**

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.
ul. Szczepieszka 11
22-400 Zamość

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

*Kontrola nr P/22/014 Realizacja projektów finansowanych z Europejskiego Funduszu
na rzecz Inwestycji Strategicznych*

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Lublinie
ul. Okopowa 7, 20-022 Lublin
T +48 81 461 31 20, F +48 81 461 31 11
llu@nik.gov.pl
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-112, 20-001 Lublin 1

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., ul. Szczepieszka 11, 22-400 Zamość (dalej: Spółka lub LHS).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Zbigniew Tracichleb – Prezes Zarządu (dalej: Prezes), od 13 stycznia 2016 r. ¹
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Przygotowanie inwestycji i pozyskanie finansowania z Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych.2. Udzielanie zamówień publicznych w ramach inwestycji.3. Przebieg i efekty realizacji inwestycji.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2016 r. do 31 marca 2022 r., z uwzględnieniem dowodów i faktów wykraczających poza ten okres, mających wpływ na kontrolowane obszary.
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 Lublinie
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Piotr Kwaśniak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLU/61/2022 z 20 kwietnia 2022 r.2. Agata Wróbel, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLU/79/2022 z 1 czerwca 2022 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli tom I str. 3-10)</p>

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Spółka rzetelnie i skutecznie realizowała projekt pn. „Rozbudowa, modernizacja i automatyzacja stacji LHS”⁴, na który otrzymała wsparcie z Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych⁵. LHS była przygotowana do jego rozpoczęcia, a podjęte działania skutkowały pozyskaniem finansowania z EFIS. Przy udzielaniu zamówień zapewniono równe traktowanie wykonawców i zachowanie uczciwej konkurencji. Zabezpieczono także interes zamawiającego tak, aby wybór wykonawców zapewnił optymalną realizację Projektu pod względem terminowości oraz efektywności. Realizacja inwestycji przebiegała zgodnie z założeniami Projektu, a Spółka osiągnęła zaplanowane efekty w zakresie ujętych w nim zadań.

Stwierdzone nieprawidłowości polegały na:

- braku rzetelnego nadzoru nad realizacją obowiązków przez inspektorów nadzoru inwestorskiego,
- dokonaniu płatności na rzecz podwykonawców niezgodnie z umową dotyczącą budowy mijanki Zamość Majdan LHS,
- nieprowadzeniu ksiąg obiektów budowlanych dla obiektów powstałych w ramach budowy mijanki Zamość Majdan LHS,
- nieubezpieczeniu składników majątkowych powstałych w ramach realizacji Projektu.

¹ Wcześniej od 24 października 2014 r. funkcję tę pełnił Łukasz Górnicki.

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

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

⁴ Dalej: Projekt.

⁵ Dalej: EFIS.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Przygotowanie inwestycji i pozyskanie finansowania z EFIS

Opis stanu faktycznego

1.1. W 2012 r. opracowano studium wykonalności rozbudowy infrastruktury torowej linii nr 65 na odcinku Hrubieszów LHS - Sławków LHS, które zostało zaktualizowane w 2016 r. Studium uwzględniało m.in. rekomendacje Instytutu Kolejnictwa w ramach „Programu przedsięwzięć inwestycyjnych niezbędnych dla zwiększenia przepustowości technicznej linii nr 65”, w tym utworzenie lokalnych centrów sterowania ruchem kolejowym (dalej: LCS). W ww. rekomendacje znalazły odzwierciedlenie w założeniach do „Strategii PKP LHS na lata 2016-2025”⁷. W Strategii ujęto poszczególne zadania wchodzące w skład Projektu. Zadania te były również ujęte w planie nakładów inwestycyjnych na lata 2016-2025 i w planach działalności LHS.

Projekt finansowano kredytem z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (dalej: EBI) w ramach środków z EFIS. Każde z zadań wchodzących w jego skład realizowano oddzielnie. Opracowanie dla nich studium wykonalności nie było wymagane z uwagi na niekorzystanie ze środków publicznych. Założenia do poszczególnych zadań określone były zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia, programem funkcjonalno-użytkowym (dalej: PFU) lub w dokumentacji projektowej indywidualnie dla każdego zadania.

(akta kontroli tom I str. 11-247)

1.2. Zawarcie umowy z EBI było poprzedzone uzgodnieniami i negocjacjami warunków umowy prowadzonymi przez Ministerstwo Rozwoju oraz Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Po zaakceptowaniu Projektu przez te instytucje, EBI przeprowadziło proces oceny prawnej i finansowej Spółki oraz przystąpiono do negocjacji warunków umowy finansowania. Prezes wyjaśnił, że nie wyznaczono konkretnego harmonogramu negocjacji umowy finansowania, terminy spotkań i przekazywania dokumentów były wyznaczane na bieżąco, a prace nad przygotowaniem, negocjowaniem i zawarciem umowy z EBI przebiegały bez większej zwłoki.

(akta kontroli tom I str. 200-207, 248-315)

1.3. W Strategii uwzględniono zewnętrzne dofinansowanie nakładów inwestycyjnych na realizację Projektu. W dniu 31 stycznia 2016 r. wszedł w życie art. 37 ust. 3 ustawy z 23 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁸ wprowadzający zakaz przenoszenia funduszy publicznych pomiędzy różnymi rodzajami działalności. W przypadku LHS działalność zarządzania linią kolejową nr 65 finansowana była ze środków uzyskanych z wykonywania przewozu towarów po tej linii (środki własne Spółki niebędące środkami publicznymi). Prezes wyjaśnił, że dofinansowanie działalności ze środków UE stanowiłoby środki publiczne, co pozostawałoby w sprzeczności z ww. ustawą. W związku z powyższym Spółka przeprowadziła rozeznanie w kierunku pozyskania finansowania zwrotnego działalności inwestycyjnej w postaci kredytu na rynku komercyjnym. Przeprowadzono rozeznanie wśród banków w zakresie możliwości, formy i warunków finansowania działalności Spółki. Marże banków kształtowały się na poziomie od 0,4% do 1,8%, a dodatkowo należałoby doliczyć prowizję banku. [REDACTED]

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

⁷ Dalej: Strategia.

⁸ Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, ze zm.

[REDAKCYJNE]

W 2016 r. Spółka otrzymała informację z Ministerstwa Rozwoju oraz Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa o możliwości aplikowania o kredyt z EBI (w ramach środków z EFIS). Warunki kredytu z EBI to m.in.: spłata kredytu w złotych w okresie 10 lat, brak zabezpieczenia kredytu, roczna karencja spłaty kapitału z płatnością odsetek od początku uruchomienia transzy, spłata odsetek i kapitału w okresach kwartalnych, [REDAKCYJNE], oprocentowanie stałe lub zmienne, możliwość refinansowania kredytem nakładów dotychczas poniesionych na realizację zadań przed podpisaniem umowy finansowania. Według Prezesa, ww. warunki były korzystniejsze od ofert innych banków.

(akta kontroli tom I str. 12-29, 200-207, 316-376)

W kwietniu 2016 r. Spółka zgłosiła propozycje zadań, które zostały ujęte na liście rządowych inwestycji, które będą ubiegać się o wsparcie z EFIS. Z inicjatywy EBI sporządzono kwestionariusz dla promotora i dołączono dokumenty niezbędne do rozpoczęcia oceny prawnej i finansowej Spółki⁹, a następnie przystąpiono do negocjacji warunków umowy. Proces ten zakończył się pod koniec grudnia 2017 r. Spółka wniosowała o pozyskanie środków z EFIS, a następnie na bieżąco przekazywała dokumenty niezbędne do jej oceny.

W dniu 25 stycznia 2018 r. zawarto umowę z EBI o udzielenie kredytu w wysokości 121 mln zł na realizację Projektu, składającego się z trzech komponentów podzielonych na dziesięć zadań inwestycyjnych:

- Komponent 1 – Infrastruktura kolejowa, w tym modernizacja systemu drenażu i powiązane prace dodatkowe, w tym zadania: 1) budowa mijanki na stacji Zamość Majdan LHS, 2) przebudowa układu torowego na stacji Zamość Bortatycze LHS, 3) budowa dodatkowych torów z przebudową układu torowego na stacji Hrubieszów LHS;
- Komponent 2 – Modernizacja systemu sygnalizacji i bezpieczeństwa, w tym zadania: 1) budowa linii światłowodowej na odcinku Zamość Bortatycze LHS - Sławków LHS, 2) modernizacja systemu sygnalizacji i bezpieczeństwa na stacji Zamość Bortatycze LHS, 3) montaż nowych urządzeń sygnalizacji i bezpieczeństwa na stacji Sławków LHS, 4) montaż nowych urządzeń sygnalizacji i bezpieczeństwa na stacji Wola Baranowska LHS, 5) montaż nowych urządzeń sygnalizacji i bezpieczeństwa na stacji Sędziszów LHS, 6) modernizacja około 47 przejazdów kolejowych;
- Komponent 3 – Sprzęt do konserwacji związany z zadaniem dotyczącym zakupu pojazdów do konserwacji infrastruktury kolejowej.

Aneks z 2 grudnia 2020 r. zmniejszono liczbę komponentów i zadań. Zrezygnowano z zakupu pojazdów do konserwacji infrastruktury kolejowej (Komponent 3), przebudowy układu torowego na stacji Zamość Bortatycze LHS¹⁰ (Komponent 1), montażu nowych urządzeń sygnalizacji i bezpieczeństwa na stacji Wola Baranowska LHS oraz montażu nowych urządzeń sygnalizacji i bezpieczeństwa na stacji Sędziszów LHS (Komponent 2).

Pierwotny termin realizacji komponentów (nr 1 i 2) wyznaczono na lata 2020-2021, w aneksie terminy te zostały przesunięte na 2022 r.

(akta kontroli tom I str. 114-199, 200-207, 377-548)

⁹ EBI wyznaczyło do oceny prawnej Linklaters C. Wiśniewski i Wspólnicy sp. k., ocenę finansową zlecono Ernst&Young. Zorganizowano z przedstawicielami EBI spotkanie na terenie budowy inwestycji realizowanych w ramach Projektu.

¹⁰ Zadanie wyłączone z dofinansowania kredytem z EBI, ale nie z realizacji.

1.4. Spółka zapewniła finansowanie poszczególnych zadań w ramach Projektu. Według umowy z EBI, szacowany całkowity koszt Projektu wynosił 330 500 tys. zł (netto), z czego 121 000 tys. zł to środki z kredytu, a 209 500 tys. zł – inne źródła finansowania¹¹.

(akta kontroli tom I str. 11, 114-180, 200-207)

1.5. Prezes wyjaśnił, że wsparcie negocjacji umowy finansowania Projektu ze strony PKP S.A. było wystarczające. Przedstawiciele EBI prowadzili z Zarządem PKP S.A. negocjacje dotyczące m.in.:

- dozwolonego poziomu dywidendy, jaką płacić miałyby PKP LHS na rzecz PKP S.A. w okresie spłaty przez Spółkę kredytu¹²,
- zapisów umownych regulujących kwestie rozliczenia nakładów w sytuacji rozwiązania umowy dotyczącej prawa odpłatnego korzystania z linii kolejowej i innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania linią kolejową nr 65,
- kwestii dotyczących zapewnienia ciągłości funkcjonowania Spółki w zintegrowanej formule.

(akta kontroli tom I str. 114-180, 189-199, 200-207, 549-566)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności LHS w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia przygotowanie inwestycji w zakresie pozyskania finansowania z EFIS.

OBSZAR

2. Udzielanie zamówień publicznych w ramach inwestycji

Opis stanu
faktycznego

2.1. Spółka realizowała zamówienia na podstawie „Regulaminu udzielania zamówień na dostawy, usługi i roboty budowlane”¹³.

(akta kontroli tom I str. 598-645, tom II str. 3-110)

W ramach Projektu przeprowadzono 27 postępowań o udzielenie zamówień na łączną kwotę ██████████ zł (netto). Dotyczyły one opracowania PFU oraz dokumentacji projektowych, realizacji dostaw i robót budowlanych oraz pełnienia nadzorów inwestorskich. Szczegółowemu badaniu poddano postępowania na wykonanie dokumentacji projektowej i realizację robót budowlanych na łączną kwotę ██████████ zł, zakończone podpisaniem trzech umów dotyczących:

- 1) „Przebudowy układu torowego od strony wschodniej wraz z modernizacją hali wagonowej z dostosowaniem do obsługi sprzętu przeładunkowego na stacji Hrubieszów LHS”¹⁴ – ██████████ zł. ██████████
- 2) „Budowy mijanki Zamość Majdan LHS”¹⁵ – ██████████ zł. ██████████
- 3) „Opracowania dokumentacji projektowej i rozbudowa lokalnego centrum sterowania na stacji Zamość Bortatycze LHS – II Etap”¹⁶ – ██████████ zł. ██████████

(akta kontroli tom I str. 567-597)

¹¹ Środki własne.

¹² Dozwolony podział zysku w formie dywidendy został określony w art. 6.12. B (d) umowy z EBI.

¹³ Tekst jednolity według stanu na 16 maja 2018 r., dalej: Regulamin.

¹⁴ Umowa z 13 maja 2020 r. nr WO2/WR1-62/2020/KO, dalej: „Przebudowa układu torowego”.

¹⁵ Umowa z 3 kwietnia 2019 r. nr WO2/WR1-53/2019/KO, dalej: „Budowa mijanki”.

¹⁶ Umowa z 5 października 2018 r. nr WO2/WR1-160/2018/KO, dalej: „Rozbudowa LCS Zamość Bortatycze LHS – etap II”.

2.2. Zgodnie z § 14 Regulaminu, zamawiający rozpoczął prowadzenie ww. postępowań od publikacji ogłoszenia w siedzibie Spółki. Ponadto zamieszczał ogłoszenia o przetargach w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej oraz na platformie zakupowej LHS.

(akta kontroli tom II str. 111-191)

2.3. Przedmiot ww. trzech zamówień opisano w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą zrozumiałych określeń, uwzględniając wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty w szczególności za pomocą cech technicznych, jakościowych bądź wymagań funkcjonalnych oraz za pomocą planów, rysunków, projektów – zgodnie z § 6 Regulaminu. Roboty budowlane opisano za pomocą dokumentacji projektowej oraz specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych.

W ramach ww. postępowań oferenci skierowali zapytania dotyczące m.in. możliwości korzystania z zasobów podmiotu trzeciego, formy składania oświadczeń, możliwości zmiany terminu dostarczenia oryginału gwarancji wadialnej, udostępnienia załączników do oferty w wersji edytowalnej. Zamawiający udzielił wyjaśnień zgodnie z § 16 Regulaminu.

(akta kontroli tom II str. 136-137, 192-208, 249-313, 320-345, 355-359, 360-368, 385-389, 410-413)

2.4. Zgodnie z § 8 Regulaminu, o udzielenie zamówień ubiegali się wykonawcy, którzy nie podlegali wykluczeniu z postępowania oraz spełniali warunki udziału w postępowaniu dotyczące:

- posiadania uprawnień do wykonywania określonej działalności lub czynności, jeżeli przepisy prawa nakładają obowiązek ich posiadania,
- posiadania wiedzy i doświadczenia,
- dysponowania niezbędnym potencjałem technicznym oraz osobami zdolnymi do wykonania zamówienia,
- sytuacji ekonomicznej i finansowej.

Warunki udziału w postępowaniu oraz opis sposobu dokonania wizji lokalnej określano w specyfikacji warunków zamówienia. Ponadto wymagano od wykonawców, aby m.in.: projektant branży sterowania ruchem kolejowym posiadał uprawnienia budowlane w specjalności inżynierii kolejowej bez ograniczeń w zakresie sterowania ruchem kolejowym uprawniające do projektowania obiektu budowlanego z co najmniej pięcioletnim doświadczeniem zawodowym; kierownik robót branży elektrycznej posiadał uprawnienie budowlane w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektroenergetycznych bez ograniczeń uprawniające do kierowania robotami budowlanymi z co najmniej pięcioletnim doświadczeniem zawodowym; udokumentowali wykonane w okresie ostatnich pięciu lat roboty budowlane polegające na budowie lub przebudowie: hali o powierzchni minimum 1000 m², torów kolejowych o długości co najmniej 1 km na stacji, szlaku lub mijance. W zakresie dokumentów wymagano m.in.: odpisów z KRS, zaświadczeń o niezaleganiu z opłatami (składkami, podatkami), sprawozdań finansowych, informacji z banku o posiadanych zasobach finansowych lub możliwości kredytowej na minimum pięć milionów zł, dowodu na wpłacenie wadium.

(akta kontroli tom II str. 14, 11-135, 138-145, 195-202, 346-351, 373-381, 391-409)

2.5. W ramach postępowania dotyczącego „Przebudowy układu torowego”

W ramach postępowania dotyczącego „Budowy mijanki”

W ramach postępowania dotyczącego „Rozbudowy LCS Zamość Bortatycze LHS – etap II”

Rozstrzygnięcia ww. postępowań zostały upublicznione w siedzibie Spółki, jej platformie zakupowej oraz w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

(akta kontroli tom II str. 348-359, 369-389, 395-396, 398-413)

2.6. W umowach zawartych z ww. wykonawcami zawarto warunki zapłaty wynagrodzenia (w podziale na zapłatę za prace projektowe, przeniesienie praw autorskich i realizację robót budowlanych). Płatności finansowe na realizację przedmiotu umów miały nastąpić po protokolarnym przekazaniu dokumentacji projektowej wraz z kosztorysem, na podstawie faktur częściowych wystawianych nie częściej niż raz w miesiącu. Zamawiający zawarł w nich także kary umowne za nienależyte wykonanie umowy, tj. m.in.: nieterminowe wykonanie dokumentacji projektowej, nieusunięcie wad stwierdzonych przy odbiorze dokumentacji, nieterminowe wykonanie robót budowlanych, nieprzystąpienie do realizacji przedmiotu umowy, wstrzymanie robót na więcej niż 14 dni bez zgody Zamawiającego, realizację umowy niezgodnie z dokumentacją projektową.

(akta kontroli tom I str. 567-597, tom III str. 15-35, tom IV str. 9-30, 127-150)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności Spółki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia udzielanie zamówień przez Spółkę.

OBSZAR

3. Przebieg i efekty realizacji inwestycji

Opis stanu
faktycznego

3.1. W ramach Komponentu 1 realizowano dwa zadania¹⁷ o łącznej wartości 110 625 tys. zł netto:

- 1) „Budowa mijanki” - zawarto umowy o łącznej wartości [REDAKTOWANO] zł, w tym na wykonanie PFU, opracowanie projektu budowlano-wykonawczego i realizację robót budowlanych oraz nadzór inwestorski. Do 31 marca 2022 r. zrealizowano [REDAKTOWANO] zł;
- 2) „Rozbudowa i zagospodarowanie stacji Hrubieszów LHS” zawarto umowy o łącznej wartości [REDAKTOWANO] zł, w tym na „Dostawę i zabudowę wagi wagonowej do ważenia statycznego i dynamicznego wagonów spiętych (w tym z cystern z płynami) - st. Hrubieszów LHS”, wykonanie „Mobilnej wiaty fito-sanitarnej poruszającej się po torze podsuwnicowym na stacji Hrubieszów LHS” wykonanie PFU dla „Przebudowy układu torowego”, opracowanie projektu budowlano-wykonawczego i realizację robót budowlanych dotyczących

¹⁷ Nazwy zadań zgodne z nomenklaturą wynikającą z umów zawartych z wykonawcami i z rocznych sprawozdań przekazywanych do EBI.

„Przebudowy układu torowego” oraz na pełnienie nadzoru inwestorskiego. Do 31 marca 2022 r. ██████████ zł.

W ramach Komponentu 2 realizowano pięć zadań o łącznej wartości 167 369 tys. zł netto:

- 1) „Budowa kabla światłowodowego na odcinku siedziba Spółki - Zamość Bortatycze LHS - Sławków LHS” - zawarto umowy o łącznej wartości ██████████ zł, w tym na opracowanie projektu technicznego wykonawczego z podziałem na trzy części oraz wykonanie robót budowlanych zgodnie z opracowanym projektem technicznym wykonawczym oraz nadzór inwestorski. Według stanu na 31 marca 2022 r. zadanie zostało zrealizowane;
- 2) „Rozbudowa LCS na stacji Zamość Bortatycze LHS - etap I”, zawarto umowy o łącznej wartości ██████████ zł, w tym na opracowanie dokumentacji projektowej i rozbudowę lokalnego centrum sterowania na stacji Zamość Bortatycze LHS wraz z budową toru do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów z towarem niebezpiecznym, wykonanie robót budowlanych, nadzór inwestorski oraz koszty dodatkowe dotyczące np. realizacji umów przyłączeniowych, usług geodezyjnych. Według stanu na 31 marca 2022 r. zadanie zostało zrealizowane;
- 3) „Zabudowa komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym¹⁸ na stacji Sławków LHS”, zawarto umowy o łącznej wartości ██████████ zł, w tym na dokumentację projektową, wykonanie robót budowlanych, nadzór inwestorski oraz koszty dotyczące np. realizacji umów przyłączeniowych, usług geodezyjnych. Według stanu na 31 marca 2022 r. zadanie zostało zrealizowane;
- 4) „Rozbudowa LCS Zamość Bortatycze LHS – etap II” - zawarto umowy o łącznej wartości ██████████ zł, w tym na wykonanie PFU, wykonanie robót budowlanych oraz nadzór inwestorski. Do 31 marca 2022 r. zrealizowano ██████████ zł;
- 5) „Zabudowa urządzeń srk na przejazdach linii nr 65” - zawarto umowy o łącznej wartości ██████████ zł (I, II, III etap) na opracowanie dokumentacji projektowej oraz wykonanie robót budowlanych oraz nadzór inwestorski. Do 31 marca 2022 r. zrealizowano 100% I etapu (██████████ zł), ██████████

(akta kontroli tom I str. 11, 567-569)

3.2. Spółka zakończyła realizację Komponentu 1 zgodnie z terminem wskazanym w umowie z EBI. Obejmował on dwa zadania, które zrealizowano w terminach wynikających z umów z wykonawcami („Budowa mijanki” do 3 maja 2022 r., „Rozbudowa i zagospodarowanie st. Hrubieszów” do 13 maja 2022 r.).

W przypadku Komponentu 2 trzy zadania („Budowa kabla światłowodowego na odcinku siedziba Spółki - Zamość Bortatycze LHS- Sławków LHS”, „Rozbudowa LCS na stacji Zamość Bortatycze LHS - etap I”, „Zabudowa komputerowych urządzeń srk na stacji Sławków LHS”) zostały zakończone zgodnie z terminem wskazanym w umowie z EBI i w umowach z wykonawcami (poza dwoma przypadkami kilkumiesięcznych opóźnień w realizacji przedmiotów umów). W przypadku budowy kabla światłowodowego umowa nr WO2/WI4-27/2017/KO z 8 marca 2017 r. na opracowanie projektu technicznego wykonawczego oraz wykonanie robót budowlanych, została zrealizowana 31 maja 2021 r., tj. z pięciomiesięcznym opóźnieniem. W przypadku rozbudowy LCS na stacji Zamość Bortatycze LHS - etap I, umowa nr WO2/WE1-103/2014 z 9 czerwca 2014 r. na opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania: rozbudowa lokalnego centrum sterowania na stacji Zamość Bortatycze LHS wraz z budową toru do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów z towarem

¹⁸ Dalej: srk.

niebezpiecznym, została zrealizowana 31 grudnia 2015 r., tj. z dziewięciomiesięcznym opóźnieniem.

(akta kontroli tom I str. 11, 567-597, tom IV str. 79-90, 222-230, tom V str. 237-276)

Nie zakończono realizacji dwóch zadań („Zabudowa urządzeń srk na przejazdach linii nr 65” oraz „Rozbudowa LCS na stacji Zamość Bortatycze LHS – etap II”), które według umów zawartych z wykonawcami oraz EBI powinny zakończyć się w sierpniu i grudniu 2022 r.

(akta kontroli tom I, str. 11, 567-597)

3.3. W związku z rezygnacją z Komponentu 3 i trzech zadań w ramach Komponentów 1 i 2 (opisanych w pkt. 1.3. wystąpienia pokontrolnego, środki finansowe (pochodzące zarówno z kredytu z EBI – 48 000 tys. zł oraz z środków własnych – 110 315 tys. zł) przeznaczono na inne zadania w ramach Projektu.

(akta kontroli tom I str. 11)

3.4. Szczegółowym badaniem objęto trzy zadania: „Budowa mijanki”, „Rozbudowa i zagospodarowanie stacji Hrubieszów LHS” oraz „Rozbudowa LCS na stacji Zamość Bortatycze LHS - etap II”. Wartość tych zadań na etapie podpisywania umowy z EBI wyniosła łącznie ██████████ zł, a ostateczna ich wartość wzrosła do kwoty ██████████ zł. Zwiększenie wartości tych zadań, opisane w „Sprawozdaniu z postępów realizacji Projektu za 2020 r.”¹⁹, wynikało z tego, że:

- pierwotnie w przypadku „Budowy mijanki” przewidywano budowę toru głównego dodatkowego wraz z rozjazdami odgałęziającymi i żeberkami ochronnymi oraz robotami ziemnymi w obrębie podtorza. Zakres prac zmieniono na wybudowanie pięciu torów wraz z rozjazdami odgałęziającymi i żeberkami ochronnymi oraz robotami ziemnymi w obrębie podtorza oraz dodatkowo placu ładunkowego o pow. 14 tys. m² wraz z budową drogi dojazdowej;
- w przypadku „Rozbudowy i zagospodarowania st. Hrubieszów LHS” pierwotny zakres zadania został zwiększony o modernizację hali wagonowej. Dotyczył on także przystosowania istniejących pomieszczeń hali dla potrzeb granicznego punktu kontroli fitosanitarnej;
- w przypadku „Rozbudowy LCS na stacji Zamość Bortatycze LHS – etap II”, zwiększony zakres zadania dotyczył rozbudowy układów torowych na stacji Zamość Bortatycze LHS i stacji Biłgoraj LHS w związku z potrzebą przebudowy wschodniej głowicy rozjazdowej.

(akta kontroli tom I str. 463-548)

W ramach tych trzech zadań realizowano umowy na: opracowanie PFU, opracowanie dokumentacji projektowej i realizację robót budowlanych oraz nadzór inwestorski.

PFU opracowano terminowo i zgodnie z zawartymi umowami nr: WO2/WR1-55/2018/KO z 10 maja 2018 r. („Budowa mijanki” - ██████████ zł), WO2/WR1-111/2019/KO z 8 lipca 2019 r. („Rozbudowa i zagospodarowanie st. Hrubieszów LHS” ██████████ zł), WO2/WR1-113/2017/KO z 5 lipca 2017 r. („Rozbudowa LCS na stacji Zamość Bortatycze LHS - etap II” - ██████████ zł).

(akta kontroli tom I str. 567-597, tom III str. 3-14, 47-48, tom IV str. 3-8, 105-126)

W ramach umowy na „Rozbudowę LCS na stacji Zamość Bortatycze LHS - etap II” wyszczególniono: opracowanie dokumentacji projektowej wraz z przeniesieniem autorskich praw majątkowych (██████████ zł) i realizację robót budowlanych (██████████ zł). W ramach zadania zaplanowano roboty budowlane stacji Szczebrzeszyn LHS, mijanki Zwierzyniec LHS i stacji Biłgoraj LHS, w tym m.in. roboty polegające na:

¹⁹ Przekazanym do EBI w grudniu 2021 r.

- likwidacji istniejących wcześniej urządzeń srk, wymianie kabli i armatury kablowej oraz sygnalizatorów świetlnych na nowe,
- zabudowie elektrycznych napędów zwrotnicowych i nowego oświetlenia stacji,
- zabudowie systemu telewizji przemysłowej do obserwacji terenu stacji i mijanki oraz stwierdzania końca pociągów oraz systemu liczników osi dla stwierdzania niezajętości torów i rozjazdów,
- zabudowie nowej blokady liniowej na szlaku Szczepreszyn LHS - Zwierzyniec LHS - Biłgoraj LHS z kontrolą niezajętości szlaku,
- zabudowie elektrycznego ogrzewania rozjazdów (EOR) oraz nowego zasilania,
- włączenia zabudowanych urządzeń srk do sterowania z LCS Zamość Bortatycze LHS oraz uzależnienia urządzeń przejazdowych w urządzeniach stacyjnych,
- przebudowie infrastruktury torowej.

W ramach realizacji ww. umowy, do 31 marca 2022 r. wykonano dokumentację projektową na kwotę ██████████ zł oraz zrealizowano roboty budowlane na kwotę ██████████ zł. Termin zakończenia zadania zaplanowano ██████████ (akta kontroli tom I str. 567-597, tom III str. 15-35, 49-78, 103-115, 121-122)

W ramach umowy na „Budowę mijanki” wyszczególniono opracowanie dokumentacji projektowej wraz z przeniesieniem autorskich praw majątkowych (██████████ zł) i realizację robót budowlanych (██████████ zł). Zakres prac obejmował m.in.:

- budowę torów wraz z rozjazdami odgałęziającymi i żeberkami ochronnymi oraz robotami ziemnymi w obrębie podtorza,
- budowę urządzeń srk sterowanych z LCS Zamość Bortatycze,
- budowę oświetlenia, ogrzewania rozjazdów EOR, urządzeń TVU, sygnalizacji i gaszenia pożaru, sygnalizacji włamania, przebudowę kabli komunikacyjnych,
- budowę placu ładunkowego wraz z drogą dojazdową,
- budowę kontenerów na urządzenia srk, elektroenergetyczne, telekomunikacyjne i agregat prądowłóczy, ogrzewania i wentylacji kontenerów.

Powyższą umowę aneksowano dwukrotnie, tj. wydłużono termin na opracowanie projektu budowlanego wykonawczego wraz z uzyskaniem niezbędnych zgód i pozwoleń do 31 grudnia 2020 r.²⁰ oraz termin zapłaty wynagrodzenia wykonawcy za częściowe lub końcowe rozliczenie z 30 do 60 dni od daty wpływu faktury do Spółki wraz z protokołem odbioru częściowego lub końcowego.

Realizację robót dokumentowano w dziennikach budowy. Dzienniki zawierały wpisy o osobach pełniących funkcję kierownika budowy i inspektorów nadzoru inwestorskiego wraz z potwierdzeniem przyjęcia tych funkcji przez poszczególne osoby. Wpisy dotyczące realizacji robót budowlanych zostały potwierdzone datą i podpisami osób ich dokonujących w porządku chronologicznym.

Kierownik budowy zgłosił gotowość do odbioru mijanki Zamość Majdan LHS w dniu 19 kwietnia 2022 r. Odbioru końcowego zadania dokonano 22 kwietnia 2022 r. Łączna kwota dokonanych płatności na dzień 31 marca 2022 r. wynosiła ██████████ zł, natomiast do 29 lipca 2022 r. ██████████ zł.

Do użytkowania wybudowanej mijanki Zamość Majdan LHS przystąpiono 20 maja 2022 r. na podstawie wydanego przez Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Lublinie zaświadczenia o braku podstaw do zgłoszenia sprzeciwu do zakończenia budowy i zamiarze przystąpienia do użytkowania obiektu

²⁰ Konieczność wydłużenia terminu na opracowanie ww. dokumentacji wynikała z długiego czasu oczekiwania na uzyskanie niezbędnych decyzji i zezwoleń.

budowlanego. Pomimo rozpoczęcia użytkowania ww. obiektu Spółka nie założyła książki obiektu budowlanego, co opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

(akta kontroli tom IV str. 9-30, 31-35, 60-78)

W ramach zadania pn. „Rozbudowa i zagospodarowanie st. Hrubieszów LHS” zawarto umowy na:

- „Dostawę i zabudowę wagi wagonowej do ważenia statycznego i dynamicznego wagonów spiętych (w tym z cystern z płynami) - st. Hrubieszów LHS”²¹, której przedmiot obejmował m.in.: wykonanie dokumentacji projektowej, demontaż starej wagi raz dostawa i montaż wagi kolejowej do ważenia statycznego i dynamicznego wagonów spiętych (████████ zł), gotowość do odbioru końcowego zgłoszono 30 czerwca 2017 r. tj. w terminie wskazanym w umowie;
- „Mobilną wiatę fito-sanitarną poruszającą się po torze podsuwnicowym na stacji Hrubieszów LHS”²², przedmiotem której były: prace projektowe, dostawa, montaż i uruchomienie wiaty fito-sanitarnej (████████ zł). Zgłoszenia gotowości do odbioru końcowego dokonano 30 stycznia 2018 r. natomiast odbioru końcowego dokonano 16 marca 2018 r. tj. w terminie wskazanym w umowie;
- „Przebudowę układu torowego”, przedmiotem której były: prace projektowe wraz z przeniesieniem autorskich praw majątkowych (████████ zł) i realizacja robót budowlanych (████████ zł). Zakres prac obejmował m.in. przebudowę układu torowego od strony wschodniej wraz z modernizacją hali wagonowej z dostosowaniem do obsługi sprzętu przeładunkowego na stacji Hrubieszów LHS zgodnie z PFU. Zgłoszenia gotowości do odbioru końcowego dokonano 13 maja 2022 r. natomiast odbioru końcowego dokonano 23 czerwca 2022 r.

Wojewoda Lubelski decyzją nr 62/2020 z 1 grudnia 2020 r. udzielił LHS pozwolenia na budowę obejmującego przebudowę istniejącej hali wagonowej z łącznikiem wraz z instalacjami wewnętrznymi oraz instalacją na zewnątrz budynku (bezodpływowy zbiornik na nieczystości) oraz dostosowaniem do obsługi sprzętu przeładunkowego na stacji Hrubieszów LHS. W ww. pozwoleniu zobowiązał Spółkę m.in. do prowadzenia przez kierownika budowy dziennika budowy, odpowiedniego zabezpieczenia terenu budowy oraz zawiadomienia o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych. Spółka wywiązała się z ww. zobowiązań.

(akta kontroli tom IV str. 174-177, 229, 261-267, 287, 334-337, 545 plik 14)

W ramach realizacji trzech skontrolowanych zadań Spółka wyraziła zgodę na zatrudnienie podwykonawców przez wykonawców robót budowlanych. Wykonawcy ci ponosili całkowitą odpowiedzialność wobec zamawiającego i osób trzecich za ich działania lub zaniechania. Wykonawcy udzielili gwarancji na roboty wykonane przez podwykonawców na okres nie krótszy niż okres gwarancji ustalony w umowie zawartej z zamawiającym.

(akta kontroli tom IV str. 101-104, 284, 558-569)

W ramach oględzin inwestycji dotyczących „Budowy mijanki”, „Rozbudowy i zagospodarowania st. Hrubieszów LHS”²³ oraz „Rozbudowy LCS na stacji Zamość Bortatycze LHS - etap II”²⁴ ustalono, że zakres prac wykonanych w ich ramach był zgodny z założeniami Projektu i umowami z zawartymi z wykonawcami.

(akta kontroli tom III str. 79-115, tom IV str. 250-259)

3.5. W ramach realizacji ww. zadań pełnienie nadzorów inwestorskich powierzono podmiotom zewnętrznym, posiadającym stosowne uprawnienia budowlane, a

²¹ Umowa nr WO2/WI4-132/2016/KO z dnia 5 września 2016 r. Dalej: „Dostawa i zabudowa wagi”.

²² Umowa nr WO2/WR1-140/2017/KO z dnia 28 sierpnia 2017 r. Dalej: „Mobilna wiaty fito-sanitarnej”.

²³ Oględzinom poddano całość zrealizowanych zadań.

²⁴ Oględzinom poddano zakończony etap zadania pn. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym zabudowane na Posterunku odstępowym - Jarosławiec w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej i rozbudowa lokalnego centrum sterowania na stacji Zamość Bortatycze LHS - II Etap”.

łącna wartość zawartych umów wyniosła [REDAKTOWANO] zł netto. Do obowiązków inspektorów należało m.in.: weryfikowanie dokumentacji projektowej, uczestniczenie w przekazaniu wykonawcom robót terenu budowy, sprawowanie nadzoru nad budową w trakcie jej realizacji, każdorazowe dokumentowanie czynności na budowie wpisami do dzienników budowy oraz dokonywanie odbioru robót i rozliczeń rzeczowo-finansowych. W przypadku dwóch zadań na nadzór inwestorski, Spółka nie sprawowała właściwego nadzoru nad inspektorami nadzoru, co opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

W sprawie monitorowania przez uprawnionych pracowników LHS wykonywania obowiązków inspektorów nadzoru inwestorskiego w ramach realizacji zadań inwestycyjnych, Prezes wyjaśnił, że robiono to poprzez „uczestniczenie w przekazaniu Wykonawcy terenu budowy oraz sprawowanie nadzoru nad budową w trakcie realizacji zadania poprzez uczestnictwo w naradach koordynacyjnych, komisjach, radach budowy i wizjach w terenie, na co sporządzano notatki służbowe, protokoły itp.”.

(akta kontroli tom I str. 567-597, tom III str. 36-53, 103-115, 123-332, tom IV str. 31-44, 127-168, 329-333, 532 plik 20, tom V str. 3-11, 231-236, 296-305)

3.6. Zgodnie z przedłożonymi przez EBI harmonogramami, Spółka została zobowiązana do kwartalnych spłat rat kredytu. Spłata I transzy została rozłożona na 38 rat, z czego termin płatności pierwszej i ostatniej raty wyznaczono odpowiednio na 28 września 2018 r. oraz 29 grudnia 2027 r. Spłatę II transzy rozłożono na 28 rat -termin płatności pierwszej i ostatniej raty wyznaczono odpowiednio na 30 czerwca 2021 r. oraz 31 grudnia 2027 r.

Spółka dokonywała spłat kredytu w terminach określonych w harmonogramach spłat. Według stanu na dzień 31 marca 2022 r. spłaciła łącznie [REDAKTOWANO] zł kapitału (15,4% udzielonego kredytu) oraz [REDAKTOWANO] zł odsetek²⁵, w tym:

- w ramach I transzy spłaciła 15 rat - [REDAKTOWANO] zł kapitału (34,3% I transzy kredytu) oraz [REDAKTOWANO] zł odsetek²⁶,
- w ramach II transzy spłaciła pięć rat - [REDAKTOWANO] zł kapitału (4,2% II transzy kredytu) oraz [REDAKTOWANO] zł odsetek²⁷.

Spółka 31 maja 2022 r. dokonała na rzecz EBI płatności w kwocie [REDAKTOWANO] zł, która stanowiła pozostałe do spłaty [REDAKTOWANO] I transzy kredytu.

(akta kontroli tom IV str. 501-519)

3.7. Kwoty wypłaconych wynagrodzeń wykonawcom, realizującym umowy na opracowanie PFU, opracowanie projektów budowlano-wykonawczych i realizację robót budowlanych, a także na pełnienie nadzoru inwestorskiego, w ramach trzech poddanych szczegółowemu badaniu zadań były zgodne z zawartymi umowami. Płatności na rzecz wykonawców były realizowane w nieprzekraczalnym terminie 30, 60 lub 90 dni od wpływu faktur do LHS²⁸.

W przypadku płatności dla podwykonawców, w trzech przypadkach dokonano ich w sposób odmienny od regulacji zawartej w umowie nr WO2/WR1-53/2019/KO z dnia 3 kwietnia 2019 r. na opracowanie projektu budowlano-wykonawczego oraz na realizację robót budowlanych w ramach zadania „Budowa mijanki”, co zostało szczegółowo opisane w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”.

²⁵ Oprocentowanie I transzy kredytu było zmienne. Oprocentowanie II transzy kredytu było stałe i wynosiło [REDAKTOWANO]

²⁶ W 2018 r. spłacono [REDAKTOWANO] zł odsetek, w 2019 r. [REDAKTOWANO] zł kapitału oraz [REDAKTOWANO] zł odsetek, w 2020 r. [REDAKTOWANO] zł kapitału oraz [REDAKTOWANO] zł odsetek, w 2021 r. [REDAKTOWANO] zł kapitału oraz [REDAKTOWANO] zł odsetek oraz w 2022 r. [REDAKTOWANO] zł kapitału oraz [REDAKTOWANO] zł odsetek.

²⁷ W 2021 r. spłacono [REDAKTOWANO] zł odsetek, natomiast w 2022 r. [REDAKTOWANO] zł kapitału oraz [REDAKTOWANO] zł odsetek.

²⁸ W zależności od etapu realizacji ww. umów.

(akta kontroli tom III str. 47-67, tom IV str. 3-51, 93-98, 105-168, 237-249, 329-337)

3.8. Na etapie realizacji trzech badanych zadań Spółka wymagała od wykonawców posiadania aktualnych polis ubezpieczeniowych odpowiedzialności cywilnej od wszelkich ryzyk, w tym na terenach osób trzecich²⁹ oraz wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy.

(akta kontroli tom IV str. 99-100, 169-173, 284, 411-468)

W okresie objętym kontrolą Spółka ubezpieczała mienie wytworzone przy udziale środków z EFIS, z wyjątkiem mienia powstałego w wyniku realizacji trzech zadań, co opisano w sekcji „Stwierdzone nieprawidłowości”. W przypadku dwóch zdań zgłoszenia do ubezpieczenia dokonano odpowiednio po upływie 376 oraz 114 dni od daty przyjęcia środków trwałych do ewidencji księgowej. Prezes wyjaśnił, że Spółka zazwyczaj aktualizowała wykazy środków trwałych zgłaszanych do ubezpieczenia według stanu na koniec każdego roku. Proces od zgłoszenia dokumentów do brokera, który obsługuje PKP LHS w tym zakresie, do momentu zawarcia polisy z wybranym ubezpieczycielem zarekomendowanym przez brokera jest procesem złożonym i czasochłonnym, dlatego ubezpieczenie środków trwałych wytworzonych w ramach realizacji ww. zadań miało miejsce później niż ich oddanie. Spółka nie ubezpieczyła mijanki Zamość Majdan LHS, pomimo rozpoczęcia jej użytkowania od 20 maja 2022 r. oraz nie zgłosiła ubezpieczycielowi zwiększenia sumy ubezpieczenia ponad limit określony w klauzuli dotyczącej automatycznego ubezpieczenia nowych środków trwałych, o której mowa w załączniku nr 1 do ogólnych warunków ubezpieczenia z 1 maja 2008 r.

Prezes wyjaśnił, że ubezpieczenie mienia wybudowanego w ramach ww. zadania zostanie dokonane po całkowitym rozliczeniu zadania i sporządzeniu dokumentu OT. Z uwagi na brak kompletu faktur Spółka nie mogła sporządzić dokumentu OT, w związku z czym nie mogła przyjąć na ewidencję środków trwałych wytworzonych w wyniku realizacji ww. zadania. Prezes stwierdził, że umowa finansowania Projektu zawarta z EBI nie określała terminu dokonania ubezpieczenia nieruchomości wchodzących w skład Projektu oraz wskazał, że prawdopodobieństwo wystąpienia szkody było niewielkie.

(akta kontroli tom IV str. 338-410, tom V str. 10-11, 365-366, 422-489)

3.9. W sprawie wpływu realizacji Projektu na jakość usług świadczonych przez LHS, Prezes wyjaśnił, że rozbudowa linii nr 65, pozwoli na szybką i sprawną odprawę pociągów w relacji Wschód – Zachód, przystosowując jej infrastrukturę techniczną do zwiększających się potrzeb przewozowych, wynikających głównie z realizowanej w Spółce polityki dywersyfikacji przewożonych ładunków na rzecz towarów także innych od ruda żelaza, co zwiększy możliwości przeładunkowe Spółki oraz możliwości w zakresie formowania pociągów kierowanych do poszczególnych punktów spedycyjnych. Realizacja Projektu pozwoli m.in. na: podniesienie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów poprzez wyeliminowanie przestarzałych urządzeń srk, poprawę płynności ruchu kolejowego dzięki wybudowaniu nowej stacji Majdan pozwalającej na krzyżowanie pociągów, zwiększenie przepustowości linii kolejowej nr 65, poprawę zdolności eksploatacyjnej linii poprzez umożliwienie rozładunku i załadunku towarów na nowej stacji Zamość - Majdan LHS, poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej na stacji i szlaku, optymalizację kosztów prowadzenia ruchu pociągów poprzez centralizację obszarów sterowania ruchem kolejowym, spełnienie wymogów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/625 w sprawie kontroli urzędowych i innych czynności urzędowych przeprowadzanych w celu zapewnienia stosowania prawa

²⁹ Przedmiotowe polisy nie mogły wykluczać z zakresu ich działania ryzyk związanych z prowadzeniem robót o charakterze tożsamym lub zbliżonym do robót przewidzianych w umowach

żywnościowego i paszowego oraz zasad dotyczących zdrowia i dobrostanu zwierząt, zdrowia roślin i środków ochrony roślin dla potrzeb granicznego punktu kontroli fitosanitarnej na stacji granicznej Hrubieszów LHS.

(akta kontroli tom V str. 2-7)

3.10. Wartość Projektu, według stanu na 31 marca 2022 r. wynikająca z zawartych umów, wyniosła 277 993,08 tys. zł, w tym środki własne 156 993,08 tys. zł – tj. 56,5% wartości Projektu oraz kredyt 121 000 tys. zł – 43,5% wartości Projektu a stan realizacji poniesionych do tego dnia nakładów wynosił 236 736,53 tys. zł (85,2%), w tym kwota rozliczonego kredytu – 111 000 tys. zł (91,7%).

(akta kontroli tom I str. 11, 114-180, 200-207)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności LHS w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Brak rzetelnego nadzoru nad realizacją obowiązków przez inspektorów nadzoru inwestorskiego, którzy nie udokumentowali w dziennikach budowy prowadzonych czynności tj.:

- przy „Przebudowie układu torowego” w dzienniku nr 2 inspektor nadzoru w branży teletechnicznej pod datą 12 maja 2021 r. nie dokonał wpisu odnoszącego się do sprawdzenia jakości wykonywanych robót budowlanych oraz w dzienniku nr 3/21 inspektor nadzoru branży sanitarnej nie dokonał wpisów dotyczących sprawdzenia jakości montażu bezodpływowego zbiornika na nieczystości, w tym robót ulegających zakryciu oraz sprawdzenia jakości wykonanych robót;
- przy „Rozbudowie LCS na stacji Zamość Bortatycze LHS – etap II” w pięciu dziennikach budowy, prowadzonych w branżach: sterowania ruchem kolejowym, teletechnicznej, energetycznej i drogowej, przez okres od 11 do 27 miesięcy inspektorzy nadzoru nie dokonywali żadnych wpisów w sytuacji, gdy roboty budowlane były faktycznie prowadzone, a kierownicy robót ww. branż dokonywali systematycznych wpisów.

Z wyjaśnień Prezesa wynika, że inspektorzy nadzoru dokonywali zapisów w sporządzanych dla poszczególnych branż budowy w notatkach służbowych, protokołach rad budowy oraz protokołach odbioru robót budowlanych. W przypadku zadania realizowanego na podstawie umowy nr WO2/WR1-161/2018/KO Spółka na bieżąco będzie analizować rzetelność wpisów w dziennikach budowy realizowanych zadań inwestycyjnych przy udziale uczestników procesu inwestycyjnego.

(akta kontroli tom I str. 567-597, tom III str. 36-46, 49-53, 103-115, 123-332, tom IV str. 285-311, tom V str. 6-7)

2. Niezapłacenie bezpośrednio trzem podwykonawcom „Budowy mijanki” należności w łącznej kwocie [REDAKTOWANE] zł, pomimo że wyrażono zgodę na zawarcie umów na wykonanie prac polegających m.in. na: podbijaniu torów, wykonaniu raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa oraz dokonaniu oceny potencjalnego wpływu zmian technicznych na bezpieczeństwo systemu kolejowego. [REDAKTOWANE]

Prezes wyjaśnił, że wykonawca sam dokonał zapłaty swoim podwykonawcom.

(akta kontroli tom IV str. 14-15, 101-104, 545 plik 18, 19, 37, tom V str. 9, 106-115, 491)

3. Nieprowadzenie ksiąg obiektu budowlanego dla obiektów powstałych w ramach zadania „Budowa mijanki”, w tym m.in.: dla placu przeładunkowo-składowego, drogi dojazdowo-manewrowej, co było niezgodne z art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane³⁰. Użytkowanie tych obiektów rozpoczęło 20 maja 2022 r., a według § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie książki obiektu budowlanego³¹ książka powinna być założona w dniu przekazania obiektu budowlanego do użytkowania i systematycznie prowadzona przez okres jego użytkowania.

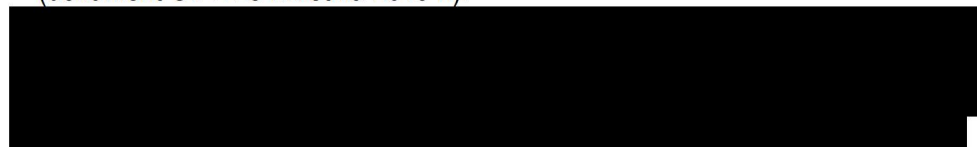
Prezes wyjaśnił, że założenie ksiąg obiektu jest możliwe po całkowitym rozliczeniu inwestycji i sporządzeniu dokumentu OT. Z uwagi brak możliwości sporządzenia dokumentu OT nie można założyć ksiąg obiektów powstałych w ramach przedmiotowego zadania.

NIK zauważa, że książka obiektu budowlanego służy m.in. do rejestrowania kontroli stanu technicznego oraz remontów, przebudowy obiektu w jego okresie użytkowania i powinna być założona w dniu jego przekazania do użytkowania, a nie z chwilą przyjęcia środka trwałego do ewidencji księgowej.

(akta kontroli tom IV str. 284, tom V str. 10)

4. Nieubezpieczenie (do 26 lipca 2022 r.) składników majątkowych wybudowanych w ramach Projektu, tj.:

- kanalizacji kablowej wraz z kablem światłowodowym i miedzianym w relacji mijanka Zwierzyniec LHS – Nastawnia Dysponująca Sławków LHS o wartości ██████████ zł, a środek trwały został przyjęty do ewidencji księgowej 31 lipca 2021 r.,
- wagi kolejowej szerokotorowej statyczno-dynamicznej na stacji Hrubieszów LHS o wartości ██████████ zł (dokument OT z 31 sierpnia 2017 r.),
- mobilnej wiaty fito-sanitarnej na stacji Hrubieszów LHS o wartości ██████████ zł (dokument OT z 25 kwietnia 2018 r.).



Prezes wyjaśnił, że umowa finansowania Projektu Spółki zawarta z EBI nie określiła terminu dokonania ubezpieczenia nieruchomości wchodzących w skład Projektu. Wskazał ponadto, że Spółka podjęła działania w celu ubezpieczenia środków wytworzonych w ramach realizacji ww. zadań.

(akta kontroli tom V str. 230, 237-280, 295, 308-367, 423-491)

OCENA CZĄSTKOWA

Spółka prawidłowo realizowała objęte kontrolą zadania i osiągnęła zaplanowane efekty w zakresie rozbudowy, modernizacji i automatyzacji stacji LHS. Stwierdzono jednak nieprawidłowości, które polegały na: braku rzetelnego nadzoru nad realizacją obowiązków przez inspektorów nadzoru inwestorskiego, dokonaniu płatności na rzecz podwykonawców niezgodnie z umową dotyczącą budowy mijanki, nieprowadzeniu ksiąg obiektów budowlanych dla obiektów powstałych w ramach budowy mijanki oraz nieubezpieczeniu składników majątkowych powstałych w ramach realizacji Projektu.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK wnosi o:

³⁰ Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, ze zm.

³¹ Dz. U. Nr 120 poz. 1134.

1. Sprawowanie rzetelnego nadzoru nad realizacją obowiązków przez inspektorów nadzoru inwestorskiego w zakresie dokumentowania w dzienniku budowy prowadzonych czynności.
2. Dokonywanie płatności na rzecz podwykonawców zgodnie z zapisami zawartych umów.
3. Prowadzenie ksiąg obiektów budowlanych dla obiektów przyjętych do użytkowania.
4. Ubezpieczenie składników majątkowych sfinansowanych ze środków EFIS.

Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje 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 NIK w Lublinie. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

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

Lublin, 30 sierpnia 2022 r.

Kontroler:
Agata Wróbel
Starszy inspektor kontroli państwowej

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

.....
podpis

.....
podpis

■ – Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie wyłączyła z publikacji fragmenty wystąpienia pokontrolnego oznaczone w niniejszy sposób na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2022 r. poz. 902) i art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2022 r. poz. 1233), w związku z objęciem tych fragmentów tajemnicą przedsiębiorstwa przez i na rzecz PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.

