



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN – 4110-001-01/2014
R/14/005/KIN

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

R/14/005 - Działania na rzecz rozwoju transportu intermodalnego w Polsce.

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Kontrolerzy

1. Stanisław Janek, gł. specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr 91310 z dnia 21 lipca 2014 r.
2. Anna Noworyta, st. inspektor kp., upoważnienie do kontroli nr 91311 z dnia 21 lipca 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-4)

Jednostka
kontrolowana

HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o., ul. Skorupki 5, 00-546 Warszawa (zwana dalej również Spółką lub HHLA).

Kierownik jednostki
kontrolowanej

Od dnia 23 listopada 2012 r. Członkiem Zarządu jest p. Peter Plewa. Zarząd Spółki jest jednoosobowy i zgodnie z Umową Spółki p. Plewa jest uprawniony do samodzielnej reprezentacji Spółki. Od dnia 14 kwietnia 2009 r. do dnia 23 listopada 2012 r. Członkiem Zarządu Spółki był p. Harald Rotter.

(dowód: akta kontroli str. 28, 604)

Ocena ogólna

II. Ocena kontrolowanej działalności

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli¹ poziom zaawansowania prac realizowanych przez spółkę HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o. – budowy trzech terminali intermodalnych, z wykorzystaniem środków pomocowych Unii Europejskiej², budzi obawy co do możliwości zrealizowania projektów w pełnym planowanym zakresie do końca okresu kwalifikowania wydatków. Wprawdzie określona w umowie o dofinansowanie końcowa data kwalifikalności wydatków może zostać zmieniona w uzasadnionych przypadkach na pisemny wniosek Spółki (za zgodą instytucji stanowiącej stronę umowy, tj. reprezentującego Skarb Państwa Centrum Unijnych Projektów Transportowych³), jednak w żadnym wypadku końcowa data kwalifikowania wydatków dla projektu nie może wykroczyć poza datę 31 grudnia 2015 r.⁴ Niezrealizowanie projektów w pełnym planowanym zakresie wiąże się z otrzymaniem niższego od zakładanego w umowach dofinansowania, a nawet z możliwością wystąpienia konieczności zwrotu przyznaných środków.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Spółka realizowała w okresie kontrolowanym trzy budowy terminali intermodalnych, współfinansowane ze środków Funduszu Spójności, zlokalizowane w Brwinowie k. Warszawy, Kórniku k. Poznania oraz w Dąbrowie Górniczej. Określona w umowach o dofinansowanie łączna wartość projektów wynosiła 328,0 mln zł brutto, wartość wydatków kwalifikowalnych ogółem 249,9 mln zł, a wartość dofinansowania 110,5 mln zł. Do sierpnia 2014 r. Spółka złożyła wnioski o dofinansowanie w łącznej kwocie 28,7 mln zł, a kwota otrzymanego

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie

² Udzielonych z Funduszu Spójności - Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, w ramach działania 7.4.: Rozwój transportu intermodalnego, priorytetu VII: Transport przyjazny środowisku.

³ Dalej: CUPT.

⁴ Zgodnie z Wytycznymi w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, zatwierdzonymi przez Ministra Rozwoju Regionalnego Elżbietę Bieńkowską 21 czerwca 2011 r.

dofinansowania wyniosła 20,3 mln zł. Realizacja tych inwestycji rozpoczęła się w 2009 r., a ich zakończenie pierwotnie zaplanowano: do końca grudnia 2013 r. – dla Dąbrowy Górniczej i Brwinowa oraz do końca grudnia 2014 r. – dla Kórnik.

W przypadku inwestycji w Dąbrowie Górniczej, kwota otrzymanej pomocy wyniosła 45,0% kwoty zakładanej w umowie. W związku z tym, że okres kwalifikowalności wydatków upłynął z końcem 2013 r., Spółka podpisała ze Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) aneks przedłużający okres kwalifikowalności do końca 2015 r. W przypadku terminalu w Kórniku kwota dofinansowania wyniosła 19,3% kwoty ustalonej w umowie o dofinansowanie. Spółka zamierza wnioskować o przedłużenie do końca 2015 r. okresu kwalifikowalności wydatków. Budowy trzeciego terminalu w Brwinowie jeszcze nie rozpoczęto, a okres kwalifikowalności wydatków minął w 2013 r. Spółka zamierza wnioskować o jego przedłużenie do końca 2015 r. Dotychczas zrefundowano Spółce 5,2 mln zł (11,5% kwoty refundacji z umowy o dofinansowanie) z tytułu zakupu gruntu pod inwestycję.

Przyczynami opóźnień w realizacji projektów w Kórniku i Dąbrowie Górniczej były m.in. zmiany w planie finansowym Spółki oraz zmiany w koncepcji inwestycji. Przyczynami opóźnienia w realizacji terminalu w Brwinowie były m.in. trudności w osiągnięciu porozumienia z lokalnymi władzami w zakresie budowy drogi dojazdowej, zmiany w strategii rozwoju firmy na rynku polskim, zmiany organizacyjne i własnościowe w Spółce, a także zmiany koncepcji i zakresu inwestycji wywołane kryzysem gospodarczym w Europie i zmianami w strumieniu transportu kontenerów.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Projekt „Budowa terminalu intermodalnego w Kórniku k. Poznania”

Na podstawie *Wniosku o dofinansowanie*, który wpłynął do CUPT 24 marca 2011 r., teren pod budowę nowego terminalu znajduje się przy linii kolejowej Poznań-Katowice, ok. 20 km od Poznania. Powierzchnia terenu wynosi ok. 30 ha (1250 m długości i od 200 do 320 m szerokości). Do realizacji Projektu ma zostać wykorzystana powierzchnia ok. 15 ha, o długości 960 m i szerokości 140 m. Taką powierzchnię przyjęto jako kwalifikowalną dla Projektu i była ona podstawą do wyliczania wydatków kwalifikowalnych, związanych z dzierżawą gruntów we wnioskach o płatność przekazywanych do CUPT.

Powstały w wyniku realizacji Terminal ma pełnić funkcję „hub-u” (węzeł przeładunkowy kontenerów pomiędzy wagonami pociągów i krótkotrwałe składowanie w strefie buforowej na potrzeby dalszego przewozu) oraz gateway-a (przeładunek kontenerów pomiędzy wagonami kolejowymi i samochodami ciężarowymi). Dotychczas Spółka korzystała z terminalu w Gądkach k. Poznania o przepustowości ok. 55 tys. TEU⁵ rocznie.

Umowę o dofinansowanie podpisano w dniu 18 czerwca 2012 r. Beneficjentem Projektu jest HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o. Wartość całkowita Projektu wynosiła 165 399 804,61 zł brutto (netto 128 814 529,56 zł), kwota wydatków kwalifikowalnych 124 822 631,16 zł, w tym wartość unijnego dofinansowania 55 286 032,40 zł (33,4% kosztów całkowitych i 44,3% wydatków kwalifikowalnych).

⁵ TEU (Twenty-feet Equivalent Unit) - jednostka miary odpowiadająca pojemności jednego kontenera 20-stopowego

Rozpoczęcie inwestycji zaplanowano na sierpień 2009 r. (prace inżynierskie), a jej zakończenie – do końca grudnia 2014 r. Okres kwalifikowalności wydatków rozpoczął się od dnia 6 lutego 2009 r., a jego zakończenie wyznaczono do dnia 31 grudnia 2014 r. Minimalny wskaźnik rezultatu podany w umowie o dofinansowanie w 2015 r. ma wynieść 131 671 TEU/rok. Nakłady inwestycyjne obejmowały m.in. dzierżawę gruntu, prace inżynierskie, projekty techniczne, zarządzanie Projektem, nadzór budowlany, budowę 6 torów kolejowych przeładunkowych, zakup 4 szt. dźwigów, zakup 2 szt. suwnic bramowych, urządzenie miejsca na 8 stosów składowania kontenerów o wysokości od 2 do 4 kontenerów, zakup systemu informatycznego.

W celu realizacji Projektu zawarta została 13 października 2011 r. między HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o. „[...]”⁶ *Umowa współpracy*. Zgodnie z *Opisem projektu*, HHLA miała m.in. zapewnić finansowanie nakładów inwestycyjnych (oprócz systemu IT i dźwigów, „[...]”⁷ zabezpieczenie finansowania pomostowego dotacji unijnej, wiedzę specjalistyczną dotyczącą transportu intermodalnego, zarządzanie Projektem, pełnienie funkcji właścicielskiej i odpłatną dzierżawę Terminalu na rzecz operatora, „[...]”⁸. Do głównych zadań spółki Polzug miały należeć m.in. zapewnienie wiedzy specjalistycznej dotyczącej transportu intermodalnego, zapewnienie zasobów ludzkich i organizacyjnych do przygotowania i realizacji Projektu, zapewnienie finansowania zakupu dźwigów i systemu IT, wsparcie HHLA w zarządzaniu Projektem i przygotowanie dokumentacji, ponoszenie nakładów inwestycyjnych w imieniu HHLA – beneficjenta dotacji unijnej, odpłatna dzierżawa Terminalu i pełnienie funkcji operatora Terminalu.

Kierownik ds. Projektów UE „[...]”⁹ wyjaśniła¹⁰, że zakończenie Projektu do końca 2014 r., jak planowano, nie jest możliwe. Realnym terminem jest rok 2015. Niskie zaawansowanie wynika z faktu, że prawie 40% kosztów kwalifikowanych będą stanowiły wydatki na suwnicę bramową i kolejne 6 torów. Jako przyczynę przesunięcia terminu realizacji „[...]”¹¹ wskazała zmianę koncepcji zagospodarowania terenu i zmianę planu finansowego Spółki. HHLA przewiduje możliwość ograniczenia zakresu rzeczowego Projektu.

Do sierpnia 2014 r. złożono 10 wniosków o płatność, które objęły okresy rozliczeniowe od dnia 3 sierpnia 2009 r. do dnia 31 maja 2014 r. Wskazana w nich kwota wydatków kwalifikowanych wyniosła ogółem 38 629 697,22 zł. Dotychczas CUPT zweryfikował 9 wniosków za okres rozliczeniowy do dnia 28 lutego 2014 r.

⁶ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie informacji posiadających wartość gospodarczą. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁷ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie informacji posiadających wartość gospodarczą. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁸ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie informacji posiadających wartość gospodarczą. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁹ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia o ochronie danych osobowych (Dz.U. z 2014 r., poz.1182 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie danych osobowych kierownika ds. Projektów Unijnych. Wyłączenia tego dokonano w interesie osoby fizycznej.

¹⁰ Wyjaśnienia z dnia 10 września 2014 r.

¹¹ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia o ochronie danych osobowych (Dz.U. z 2014 r., poz.1182 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie danych osobowych kierownika ds. Projektów Unijnych. Wyłączenia tego dokonano w interesie osoby fizycznej.

Kwota wydatków kwalifikowanych ujętych we wnioskach zweryfikowanych wyniosła ogółem 38 414 184,55 zł. W wyniku weryfikacji CUPT kwota wydatków kwalifikowanych została pomniejszona ogółem o 13 370 093,32 zł, z tego 30 647,09 zł uznano za wydatki niekwalifikowalne, a 13 339 446,23 zł za tymczasowo niekwalifikowalne. Według ostatniego wniosku, zostały w pełni wyczerpane środki kwalifikowalne związane m.in. z porządkowaniem terenu, robotami torowymi, drogą dojazdową, pracami elektrycznymi, robotami ziemnymi, pomiarami inżynierskimi. Zerowe zaawansowanie wydatków odnotowano w zakresie m.in. torów jezdnych suwnicy, suwnic bramowych, infrastruktury torowej, nastawni, stacji transformatorowej, oświetlenia terenu, zaopatrzenia w gaz i ciepło, sieci wodociągowej, budynków administracyjnych i bramy wjazdowej. Zaawansowanie wydatków na dźwigi (reachstackery) wyniosło 57% a systemu IT – 13%.

W zaktualizowanym harmonogramie dołączonym do wniosku do CUPT podano, że planowane wydatki kwalifikowane wyniosą w III kw. 2014 r. 0,3 mln zł, w IV kw. 2014 r. – 2,5 mln zł a w I kw. 2015 r. 83,4 mln zł.

Spółka przekazywała do CUPT w obowiązujących terminach aktualizacje harmonogramu realizacji Projektu oraz aktualizacje planu jego finansowania (plan wystąpień o środki płatności), zgodnie z zapisami umowy o dofinansowanie, tj. co 6 miesięcy. Aktualizacje były akceptowane przez CUPT.

(dowód: akta kontroli str. 55; 139-217; 370-406; 440-457; 466-472; 489-521; 538-543; 630-647; 723-839; 869-891; 936-945; 952-965; 1162-1166; 1176-1180; 1200-1229; 1231)

Projekt: „Budowa terminalu intermodalnego w Dąbrowie Górniczej”

Wniosek o dofinansowanie został złożony 14 września 2012 r. Zaprojektowany terminal ma pełnić funkcje gateway'a. Budowa terminalu miała być realizowana na terenie, na którym obecna była infrastruktura kolejowa, infrastruktura techniczna, budynek warsztatu, budynek biurowy oraz lokomotywownia. Infrastruktura istniejąca na terenie terminalu przed realizacją inwestycji była wykorzystywana do działalności przeładunkowej, lecz nie intermodalnej. W związku z tym, w celu budowy terminalu intermodalnego podano remont i przebudowę istniejącej infrastruktury. Projekt został częściowo zrealizowany, a terminal rozpoczął działalność operacyjną w lipcu 2010 r. We *Wniosku o dofinansowanie* zakończenie Projektu przewidywano w 2013 r.

Do celów realizacji analizowanego Projektu powołane zostało partnerstwo pomiędzy HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o., „[...]”¹², co zostało uregulowane *Umową współpracy* z dnia 13 października 2011 r. Zgodnie z zawartą umową o współpracy, podmiotem dominującym i jednocześnie beneficjentem dotacji unijnej w ramach działania 7.4 POIiŚ miała być HHLA. Pierwsze wydatki związane z przygotowaniem Projektu zostały poniesione w roku 2009. Realizacja inwestycji objętych Projektem została przewidziana we wniosku na lata 2008-2013. Wskaźnik rezultatu dla omawianego projektu ustalony został na 23 660 TEU/rok.

We *Wniosku o dofinansowanie* łączną wartość nakładów inwestycyjnych Projektu określono na 33 961 514,57 zł netto (40 394 464,64 zł brutto), w tym środki

¹² Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie informacji posiadających wartość gospodarczą. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

wydatkowane przez HHLA stanowiły około 85% nakładów inwestycyjnych. „[...]”¹³ miał sfinansować zakup sprzętu IT wraz z systemem IT oraz reachstackery za łączną wartość 5 000 000 zł. Łączna suma kosztów kwalifikowanych we wniosku została określona na 24 654 662,22 zł, w tym kwota wydatków kwalifikowanych – część infrastrukturalna 19 396 510,10 zł, a kwota wydatków kwalifikowanych – część nieinfrastrukturalna 5 258 152,12 zł. Wnioskowa kwota dofinansowania wynosiła 11 275 700,69 zł.

Umowa o dofinansowanie ww. Projektu została zawarta w dniu 28 grudnia 2012 r. Przewidziany w umowie całkowity koszt realizacji Projektu wynosi 33 732 760,87 zł. Maksymalna kwota wydatków kwalifikowanych dla części infrastrukturalnej wynosi 16 582 771,66 zł, a części nieinfrastrukturalnej 5 367 780,60 zł. Okres kwalifikowalności wydatków określony został od 9 stycznia 2009 r. do 31 grudnia 2013 r. Stanowiący załącznik do przedmiotowej umowy Harmonogram Realizacji Projektu i Plan Finansowania Projektu zakładał, że jego realizacja zostanie zakończona do 31 grudnia 2013 r.

Projekt nie został zakończony w okresie kwalifikowalności wydatków określonym w *Umowie o dofinansowanie*. Kierownik ds. Projektów UE „[...]”¹⁴ a wyjaśniła¹⁵ m.in., że opóźnienia w realizacji projektu, których efektem było podpisanie aneksu do umowy o dofinansowanie, spowodowane były zmianą planu finansowego Spółki.

Aneksem z 20 sierpnia 2014 r. wydłużono termin zakończenia realizacji inwestycji oraz wydłużono okres kwalifikowalności wydatków planowanych do poniesienia w ramach Projektu do dnia 31 grudnia 2015 r.

Dla omawianej inwestycji beneficjent złożył 6 wniosków o płatność. Całkowita kwota wydatków przedstawiona we wnioskach o płatność wyniosła 14 400 809,70 zł, w tym wartość wydatków kwalifikowalnych 9 835 422,43 zł. Kwota faktycznie otrzymanej pomocy wyniosła 4 452 704,38 zł, tj. 44,97% dofinansowania zakładanego w umowie (9 901 720,01 zł).

(dowód: akta kontroli str. 56-138, 203-333, 630-631, 1179-1180, 1268-1269, 1270-1272, 1273-1295, 1296, 1297-1319, 1320-1325, 1326-1444)

Projekt „Budowa terminalu intermodalnego w Brwinowie k. Warszawy”

Teren pod budowę terminalu znajduje się przy linii kolejowej PKP Warszawa-Łódź. Powierzchnia terenu wynosi ok. 30 ha (ok. 1200 m długości i od 200 do 350 m szerokości). Strefa Terminalu ma obejmować ok. 8,6 ha z torami kolejowymi o długości 650 m oraz tereny zielone. Umowę o dofinansowanie podpisano 28 marca 2012 r. Beneficjentem pomocy unijnej była HHLA We *Wniosku o dofinansowanie* stwierdzono, że w celu realizacji Projektu powołane zostało partnerstwo między HHLA Intermodal Polska sp. z o.o. i powiązaną kapitałowo spółką „[...]”¹⁶, która ma być, na podstawie umowy dzierżawy, operatorem

¹³ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie informacji posiadających wartość gospodarczą. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹⁴ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia o ochronie danych osobowych (Dz.U. z 2014 r., poz.1182 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie danych osobowych kierownika ds. Projektów Unijnych. Wyłączenia tego dokonano w interesie osoby fizycznej.

¹⁵ Wyjaśnienia z dnia 10 września 2014 r.

¹⁶ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz.

Terminalu po jego zrealizowaniu. Całkowity koszt Projektu wynieść miał według umowy 128 860 216,01 zł brutto, w tym wydatki kwalifikowalne 103 158 791,56 zł, a wartość dofinansowania 45 316 830,73 zł (42,5% nakładów). Okres kwalifikowania wydatków rozpoczął się 15 lipca 2009 r., a zakończyć miał się 31 grudnia 2013 r.

Według harmonogramu przedstawionego we wniosku o dofinansowanie realizację Projektu rozpoczęto w lipcu/wrześniu 2009 r. (opracowanie dokumentacji przetargowej, prace inżynierskie), a miano zakończyć we wrześniu 2012 r. (rozpoczęcie działalności operacyjnej od dnia 1 października 2012 r.

Nakłady inwestycyjne miały obejmować m.in. zakup gruntu, prace inżynierskie, projekty techniczne, zarządzanie Projektem, nadzór budowlany, tory jezdne suwnicy, suwnice bramowe, system kontroli, stację transformatorową, drenaż i oświetlenie terenu, zaopatrzenie w media, warsztat, budynek bramy wjazdowej i ochrony, zakup komputerów i systemu informatycznego, zakup 2 szt. dźwigów (reachstackerów). We wniosku zaplanowano również zakup i montaż 2 szt. suwnic bramowych, budowę 4 szt. torów przeładunkowych i oczekujących, urządzenie miejsca na 12 stosów składowania kontenerów o wysokości od 2 do 4 kontenerów i długości 650 m. Połączenie drogowe z siecią dróg publicznych miało odbywać się ul. Przejazdową w Pruszkowie. Zgodnie z *Opisem projektu*, spółka HHLA miała m.in. zapewnić finansowanie nakładów inwestycyjnych (oprócz systemu IT i dźwigów, „[...]”¹⁷, zabezpieczenie finansowania pomostowego dotacji unijnej, wiedzę specjalistyczną dotyczącą transportu intermodalnego, zarządzanie Projektem, pełnienie funkcji właścicielskiej i odpłatną dzierżawę Terminalu na rzecz operatora, „[...]”¹⁸. Do głównych zadań spółki „[...]”¹⁹ miało należeć m.in. zapewnienie wiedzy specjalistycznej dotyczącej transportu intermodalnego, zapewnienie zasobów ludzkich i organizacyjnych do przygotowania i realizacji Projektu, zapewnienie finansowania zakupu dźwigów i systemu IT, wsparcie HHLA w zarządzaniu Projektem i przygotowanie dokumentacji, ponoszenie nakładów inwestycyjnych w imieniu HHLA, odpłatną dzierżawę Terminalu i pełnienie funkcji operatora Terminalu.

Oszacowany w umowie o dofinansowanie wskaźnik rezultatu miał wynieść w 2014 r. 48 766 TEU/rok. Zgodnie z umową planowano, że beneficjent wystąpi o dofinansowanie w latach 2012-2013 na łączną kwotę 39 484 016,42 zł, a kolejne 5 832 814,31 zł zostanie rozliczone w dalszych latach.

Do sierpnia 2014 r. prac budowlanych nie rozpoczęto. Pismem z 25 kwietnia 2013 r., które stanowiło odpowiedź HHLA na pismo CUPT z dnia 11 stycznia 2013 r., HHLA zawnioskowała m.in. o wydłużenie okresu kwalifikowalności wydatków do 31 grudnia 2015 r. W uzasadnieniu podano m.in., że powodem jest opóźnienie w uzyskiwaniu pozwoleń na budowę. W fazie projektowania wystąpił problem z budową drogi dojazdowej do terenu planowanej inwestycji. Na etapie

1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie informacji posiadających wartość gospodarczą. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹⁷ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie informacji posiadających wartość gospodarczą. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹⁸ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie informacji posiadających wartość gospodarczą. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

¹⁹ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie informacji posiadających wartość gospodarczą. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

przygotowania inwestycji HHLA planowała budowę drogi dojazdowej na terenach należących do PKP. W rzeczywistości okazało się to niemożliwe do realizacji ze względu na generalną przebudowę szlaku kolejowego oraz ze względów ekonomicznych i finansowych. Alternatywą dla powyższego rozwiązania było połączenie działki lokalizacyjnej z drogą wojewódzką nr 721, która graniczy z terenem inwestycji. Jednak z uwagi na opóźnienie w budowie drogi, to rozwiązanie też było niemożliwe do wdrożenia. Po przedłużających się negocjacjach z władzami lokalnymi, HHLA podjęła decyzję o budowie tymczasowej drogi dojazdowej we własnym zakresie. W dniu 16 kwietnia 2014 r. została podpisana umowa między HHLA i Gminą Miasto Pruszków, w której ustalono m.in., że do czasu wybudowania drogi docelowej, dojazd do terenu inwestycji realizowany będzie z wyremontowanej drogi (działka nr ew. 10), którą określono jako drogę tymczasową.

Pismem z 15 listopada 2013 r. HHLA poinformowała CUPT m.in. o zmianie strategii rozwoju firmy na rynku polskim, „[...]”²⁰. Połączone podmioty skupić się miały na realizacji innych projektów inwestycyjnych (zakup taboru kolejowego), poza budową terminali. HHLA poinformowała również o planowanej sprzedaży gruntu w Brwinowie, na którym miał być realizowany terminal intermodalny. „[...]”²¹ HHLA zwróciła się do CUPT z wnioskiem o wyrażenie zgody na zmianę beneficjenta głównego oraz określenie warunków tej zmiany przy zachowaniu dofinansowania unijnego.

Do sierpnia 2014 r. HHLA złożyła dziewięć wniosków o płatność na kwotę ogółem 5 735 930,61 zł, a otrzymała 5 157 939,57 zł. We wnioskach o płatność objęto okresy sprawozdawcze od 15 lipca 2009 r. do końca lutego 2014 r.

Spółka przekazywała do CUPT w obowiązujących terminach aktualizacje harmonogramu realizacji Projektu oraz aktualizacje planu jego finansowania, zgodnie z zapisami umowy o dofinansowanie, tj. co 6 miesięcy. Aktualizacje były akceptowane przez CUPT.

(dowód: akta kontroli str. 55; 218-292; 334-369; 420-439; 461-465; 522-523; 538-557; 560-603; 605-721; 892-895; 946-953; 966-1000, 1167-1199; 1230-1232.3.)

Faktury, ewidencja księgową, kontrole zewnętrzne

Na podstawie wniosków o płatność wybrano w sposób celowy do szczegółowej kontroli 12 faktur na łączną kwotę 11 494 096,40 zł, w tym sześć faktur związanych z Projektem w Dąbrowie Górniczej o wartości 370 078,70 zł z okresu od czerwca 2010 r. do sierpnia 2012 r., 5 faktur dotyczących Projektu w Kórniku na kwotę łącznie 9 561 875,49 zł z okresu od maja 2011 r. do kwietnia 2014 r. i jedną fakturę dotyczącą Projektu w Brwinowie na kwotę 1 562 142,21 zł za usługi doradcze „[...]”²² w okresie od marca 2010 r. do listopada 2011 r. W wyniku kontroli stwierdzono, że faktury zostały przez HHLA sprawdzone pod względem formalno-rachunkowym i rzeczowym oraz zaakceptowane do zapłaty. Część faktur była zatwierdzona w systemie informatycznym, co dopuszczają zapisy polityki

²⁰ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie informacji posiadających wartość gospodarczą. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

²¹ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie informacji posiadających wartość gospodarczą. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

²² Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie informacji posiadających wartość gospodarczą. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

rachunkowości, zwanej w Spółce *Dokumentacją Zasad Rachunkowości* (DZR). Nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie kwalifikowalności wydatków.

(dowód: akta kontroli str. 841-864; 1001-1097)

Ewidencja księgową prowadzona była w systemie informatycznym Sage Symfonia Finanse i Księgowość, w ujęciu rozgraniczającym wydatki i przychody związane realizacją trzech terminali intermodalnych.

W polityce rachunkowości zamieszczono m.in. zapisy związane z realizacją poszczególnych projektów w Dąbrowie Górniczej, Kórniku i Brwinowie. Według DZR, część czynności powiązanych pośrednio z prowadzeniem ksiąg rachunkowych została zlecona „[...]”²³. W zakresie skontrolowanym przez NIK stwierdzono, że system księgowania i dokumentacja księgową nie naruszały zapisów polityki rachunkowości Spółki, jak i przepisów art. 10, art. 21 i 23 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości²⁴. Spełnione zostały też wymogi § 14 umów o dofinansowanie odnośnie odrębnej ewidencji księgowej dla poszczególnych projektów intermodalnych.

(dowód: akta kontroli str. 1061-1097; 1098-1161)

W okresie 2011-2014 CUPT przeprowadził dwie kontrole obejmujące budowę terminalu w Dąbrowie Górniczej i w Kórniku. W wyniku kontroli inwestycji w Dąbrowie Górniczej w okresie grudzień 2011 r. - luty 2012 r. stwierdzono m.in. niewłaściwą kwalifikację wydatków, braki w dokumentacji, w tym protokołów odbioru robót, umowy z wykonawcą robót, odstępstwo między deklaracją we wniosku o dofinansowanie a stanem faktycznym (dzierżawa wieczysta gruntu zamiast zakupu), naruszenia przepisów *Wytycznych* w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach POIiŚ, w tym naruszenie zasady jawności postępowania, co skutkowało ustaleniem korekty finansowej w wysokości 25%, niepublikowaniu ogłoszeń o przetargu w internecie lub prasie, naruszenie trybu wyboru wykonawcy (dodatkowe umowy z wykonawcą), co skutkowało korektą finansową w wysokości 100%, wybór wykonawcy bez dokumentacji potwierdzającej przeprowadzenie rozeznania rynku, niezachowanie pisemnej formy udzielania zlecenia na wykonanie robót.

Po kontroli terminalu w Kórniku w kwietniu 2014 r. nie sporządzono jeszcze informacji pokontrolnej. Badana jest sprawa podejrzenia popełnienia przestępstwa poświadczania nieprawdy w wystawionym dokumencie oraz posługiwania się takim dokumentem.

(dowód: akta kontroli str. 608-610; 841-864; 892; 897-935, 1001-1097; 1098-1161)

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Zgodnie z art. 54 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²⁵ kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

²³ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2014 r., poz.782 ze zm.) i art. 11 ust.4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 ze zm.) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie informacji posiadających wartość gospodarczą. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

²⁴ Dz.U. z 2013 r., poz. 330 ze zm.

²⁵ Dz.U. z 2012 r., poz.82 ze zm.

dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

Warszawa, dnia 13 października 2014 r.

Kontroler
/- / Anna Noworyta
St. Inpektor kp.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
Dyrektor
Tomasz Emiljan
z up. / - / Tadeusz Winiarz