



WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Mieczysław Łuczak

KIN.410.005.02.2018

Tomasz Żuchowski, p.o. Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
ul. Wronia 53 00-874 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/18/029 – Budowa drogi ekspresowej S19

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Wronia 53 00-874 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Tomasz Żuchowski, pełniący obowiązki Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, od 30 sierpnia 2018 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: Jacek Gryga, pełniący obowiązki Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (od 10 listopada 2017 r. do 29 sierpnia 2018 r.), Krzysztof Kondraciuk, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (od 12 grudnia 2016 r. do 9 listopada 2017 r.), Jacek Bojarowicz, pełniący obowiązki Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (od 4 grudnia 2015 r. do 11 grudnia 2016 r.), Tomasz Rudnicki, pełniący obowiązki Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (od 24 kwietnia 2015 r. do 3 grudnia 2015 r.), Ewa Tomala-Borucka, pełniąca obowiązki Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (od 13 lutego 2014 r. do 23 kwietnia 2015 r.), Lech Witecki, pełniący obowiązki Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (od 12 maja 2008 r. do 22 kwietnia 2015 r.).
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Planowanie i przygotowanie procesu inwestycyjnego w ramach GDDKiA. 2. Sprawowanie nadzoru nad prawidłowością realizacji i rozliczania inwestycji drogowych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2013-2018 z wykorzystaniem dowodów sporządzanych przed tym okresem, jeśli miały związek z budową drogi S19.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	art. 2 ust.1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury.
Kontrolerzy	1. Anna Woźniakiewicz, gł. specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/56/2018 z dnia 18 lipca 2018 r., 2. Łukasz Zgoda, gł. specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/60/2018 z dnia 20 sierpnia 2018 r., 3. Ryszard Ostaszewski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/61/2018 z dnia 21 sierpnia 2018 r.

(akta kontroli str. 1-3)

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

II. Ocena ogólna kontrolowanej działalności²

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dotyczącą planowania, przygotowania i sprawowania nadzoru nad prawidłowością realizacji budowy drogi ekspresowej S19.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (dalej GDDKiA) zaplanowała wydatki na przygotowanie i realizację odcinków realizacyjnych w podziale na poszczególne lata i źródła finansowania.

GDDKiA prawidłowo oceniała dokumentację wymaganą w postępowaniu poprzedzającym wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i dokumentację wymaganą w postępowaniu poprzedzającym wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

GDDKiA informowała ministra właściwego ds. transportu o stanie realizacji inwestycji budowy drogi ekspresowej S19 w ujęciu rzeczowo-finansowym, a także sporządziła terminowo rozliczenie dla trzech zakończonych i przekazanych do użytkowania odcinków tej inwestycji.

NIK pozytywnie ocenia wprowadzenie przez GDDKiA narzędzi informatycznych, które posłużyły do: gromadzenia, przetwarzania i monitorowania danych dotyczących przebiegu procesu inwestycyjnego na etapach: planowania, przygotowania inwestycji, postępowań przetargowych oraz realizacji inwestycji drogowych, wymienionych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)³.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej kontrolowanej działalności⁴

OBSZAR

1. Planowanie i przygotowanie procesu inwestycyjnego

Opis stanu faktycznego

Wydatki na zadania inwestycyjne budowy drogi ekspresowej S19 do końca 2017 r. wyniosły 1 318 816,4 tys. zł.

Na przygotowanie i realizację 12 zadań ujętych w PBDK⁵, dotyczących drogi ekspresowej S19, na lata 2018-2025⁶, zaplanowano wydatki w łącznej wysokości 25 457 537,6 tys. zł, z tego, ze środków budżetu państwa w kwocie 72 290,3 tys. zł i ze środków Krajowego Funduszu Drogowego (dalej „KFD”) w kwocie 25 385 247,3 tys. zł.

(dowód: akta kontroli, str. 54-55, 318-319, 337-339, 396-404)

Niemal 67% (16 983 427,3 tys. zł) wydatków zaplanowanych na lata 2018-2025, na budowę drogi ekspresowej S19, zostanie wykorzystane w latach 2022-2024.

Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wyjaśnił, że: „W ocenie GDDKiA zaprezentowana prognoza rozkładu wydatków w latach 2018-2025 dla 35 odcinków realizowanych w ramach drogi ekspresowej S19 nie będzie miała wpływu na terminowość wykonania zadań oraz koszty ofert składanych na realizację tych zadań. Prognoza wydatków oparta jest na harmonogramach realizacji i wykonania samodzielnych odcinków drogowych dla każdej inwestycji

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

³ Dokument stanowiący załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 156/2015 z dnia 8 września 2015 r. z późniejszymi zmianami. Zwany dalej PBDK.

⁴ 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.

⁵ 35 odcinków realizacyjnych o planowanej łącznej długości 621,3 km.

⁶ Według stanu na 13 lipca 2018 r.

w ramach S19. W kilkuletnim okresie przygotowania i realizacji inwestycji zachodzi cały szereg zdarzeń obiektywnych bądź niemożliwych do przewidzenia, które mają bezpośredni wpływ na odchylenia od wcześniej zakładanych harmonogramów realizacji. Tak więc każda zmiana harmonogramu w perspektywie kolejnych 7 lat powoduje zmiany w rozkładzie wydatków w kolejnych latach.

Analizując jedynie wybrane czynniki wpływające na faktyczny czas przygotowania i realizacji inwestycji, należy stwierdzić, że zmiany harmonogramów rzeczowych mają bezpośredni wpływ na rozkład planowanych wydatków w czasie. Dodatkowo, spiętrzenie wydatków w krótkim okresie wynikające z prognozy na kolejne 7 lat nie ma wpływu na terminowość wykonania zadań i koszty ofert na realizację, gdyż ryzyka inwestycyjne dotyczą przede wszystkim, jak wskazano, różnych aspektów procesu przygotowawczego, a potem realizacji każdej poszczególnej inwestycji”.

(dowód: akta kontroli str. 337-339, 744-753)

W aktualnym Wykazie Projektów Zidentyfikowanych (dalej WPZ) dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020⁷ (dalej POIiŚ) ujęto do współfinansowania unijnego 16 (z 35) odcinków drogi S19⁸, które GDDKiA przewidywała do realizacji w latach 2014 – 2021.

(dowód: akta kontroli, str. 318-321)

Dyrektor Generalna wskazała w wyjaśnieniach, że: „W WPZ ujmowane były w pierwszej kolejności projekty, które miały zapewnić, od początku realizacji perspektywy finansowej 2014-2020, możliwości jak najszybszego uzyskiwania refundacji wydatków ze środków Unii Europejskiej. W praktyce oznaczało to zidentyfikowanie w pierwszej kolejności do dofinansowania unijnych projektów, które miały lub będą mieć w najbliższej perspektywie podpisane umowy na realizację robót budowlanych oraz w ramach których poniesione zostały znaczne wydatki potencjalnie kwalifikowalne, a także których realizacja oraz rozliczenie jest przewidywane do końca 2023 roku (tj. do końca okresu, w którym możliwa jest realizacja oraz rozliczenie projektów unijnych w perspektywie finansowej 2014-2020)”.

(dowód: akta kontroli, str. 313-317)

Spośród 16 odcinków ujętych w WPZ, w okresie objętym kontrolą, zostały podpisane umowy o dofinansowanie dla trzech z nich:

- projekt: Budowa drogi ekspresowej S19 Lublin – Rzeszów, odc. w. Lublin Sławinek – w. Lublin Węglin⁹ – umowa podpisana 15.10.2015 r. (przewidywana kwota dofinansowania: 273 970,4 tys. zł; koszt całkowity zadania: 619 845,4 tys. zł),
- projekt: Budowa drogi ekspresowej S19 Lublin-Rzeszów obejmujący dwa odcinki: w. Sokołów Młp. Północ – Stobierna oraz Świlcza – w. Rzeszów Południe – umowa podpisana 18.10.2016 r. (przewidywana kwota dofinansowania: 412 806,3 tys. zł; koszt całkowity zadania: 848 408,7 tys. zł).

Kwota refundacji z budżetu środków europejskich na rachunek KFD w ramach tych umów o dofinansowanie, w latach 2015-2017 wyniosła łącznie 686 776,7 tys. zł, tj. 100 % przewidzianej wartości dofinansowania z UE wynikającej z podpisanych umów o dofinansowanie.

⁷ Dokument stanowiący Załącznik nr 5 do Szczegółowego opisu osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, tj. Wykaz projektów zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego – wersja obowiązująca od 31.07.2018 r.

⁸ Całkowita długość 16 odcinków realizacyjnych wynosi 167,5 km, co stanowi 27% łącznej długości całej drogi S19.

⁹ Umowa o dofinansowanie obejmuje zadanie pn. „Budowa drogi S19 Lublin-Rzeszów, odc. obwodnica Lublina w. „Dąbrowica” – w. „Konopnica” – ujęte pod poz. 59 PBDK 2014-2023. Docelowo węzły jako wcześniej planowane „Dąbrowica” i „Konopnica” uzyskały odpowiednio nazwy „Lublin Sławinek” i „Lublin Węglin”.

Dla pozostałych 13 odcinków realizacyjnych podpisanie umów o dofinansowanie przewiduje się: dla 12 odcinków (na 31.03.2019 r.), dla 1 odcinka - na 30.06.2021 r. Szacunkowy wkład środków z budżetu UE dla tych odcinków wynosi 2 813,90 mln zł; przy szacunkowej wartości projektów 6 497,91 mln zł.

(dowód: akta kontroli, str. 318-321, 331-339, 673-678)

Dyrektor Generalna GDDKiA wyjaśniła, że: „GDDKiA jako Beneficjentowi Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, przyznana została określona wartościowo alokacja współfinansowania unijnego w ramach poszczególnych działań POiŚ i mając na uwadze szereg realizowanych projektów oraz ww. uwarunkowania, została ona wyczerpana poprzez zidentyfikowanie dotychczas w WPZ projekty”. „odcinki te znajdują się obecnie w większości w fazie prac przygotowawczych (Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego [dalej STEŚ] lub Koncepcji Programowej [dalej KP]), a ich realizacja jest przewidziana w okresie 2020-2026. Nie planuje się obecnie zgłoszenia ww. odcinków do ujęcia ich w WPZ. Jednocześnie prowadzone obecnie prace przygotowawcze dla ww. zadań powinny zapewnić możliwość ujęcia ww. projektów do dofinansowania unijnego w kolejnej perspektywie finansowej UE”.

(dowód: akta kontroli, str. 313-317)

W GDDKiA obowiązywała procedura przekazywania i uzgadniania Kart Projektu¹⁰, która została określona w kolejnych pismach kierowanych do Oddziałów: z 17.12.2010 r., 18.12.2014 r. i 11.01.2018 r.¹¹.

W objętych kontrolą Kartach Projektu dla poszczególnych zadań inwestycyjnych związanych z budową drogi S19, przesłanych przez Oddziały GDDKiA do Centrali GDDKiA, nie stwierdzono nieprawidłowości. Karty Projektu zostały sporządzone zgodnie z procedurami wewnętrznymi, obowiązującymi w GDDKiA.

(dowód: akta kontroli, str. 56-103)

Kontrola wykazała, że dla sześciu zadań (spośród 12), dotyczących realizacji drogi S19, planowane daty realizacji poszczególnych zadań inwestycyjnych, ujęte w Kartach Projektu (według stanu na 13.07.2018 r.), były niezgodne z terminami przewidzianymi dla poszczególnych zadań inwestycyjnych ujętych w PBDK, i tak:

- poz. 54 PBDK¹²: lata realizacji wg PBDK: 2019-2023; przewidywany okres realizacji wg GDDKiA¹³: 2020-2025;
- poz. 55 PBDK¹⁴: lata realizacji wg PBDK: 2019-2022; przewidywany okres realizacji wg GDDKiA: 2020-2024;
- poz. 57 PBDK¹⁵: lata realizacji wg PBDK: 2019-2024; przewidywany okres realizacji wg GDDKiA: 2020-2024;
- poz. 60 PBDK¹⁶: lata realizacji wg PBDK: 2017-2021; przewidywany okres realizacji wg GDDKiA: 2018-2021;

¹⁰ Karty projektu sporządzone zostały dla każdego odcinka realizacyjnego i stanowiły źródło danych na temat zadania inwestycyjnego; w szczególności o jego zakresie rzeczowym, harmonogramie przygotowania i realizacji oraz poniesionych i planowanych wydatkach na przygotowanie i realizację projektu.

¹¹ Pismo znak: GDDKiA-DPL-WPW-unk-0320/325/10 z dnia 17.12.2010 r. podpisane przez Dyrektora Departamentu Planowania; pismo znak: GDDKiA-DPL-WPW-ps-0320-470/14 z dnia 18.12.2014 r. podpisane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad; pismo znak: DF.WPW.3110.48.2018.pm z dnia 11.01.2018 r. podpisane przez Dyrektora Departamentu Finansowego – przy którym przekazano Procedurę przekazywania i uzgadniania Kart Projektów pomiędzy Wydziałami Planowania w Oddziałach/Departamentach Centrali GDDKiA a Departamentem Finansowym GDDKiA z dnia 3 stycznia 2018 r.

¹² „Budowa drogi S19 gr. państwa-Białystok”.

¹³ Daty ujęte w Kartach Projektu.

¹⁴ Budowa drogi S19 Białystok-Lubartów odc. Choroszcz-Płoski-Chlebczyn.

¹⁵ Budowa drogi S19 Białystok-Lubartów, gr. woj. mazowieckiego i lubelskiego-Lubartów, w. Lubartów Północ.

¹⁶ Budowa drogi S19 Lublin -Rzeszów, odc. Lublin- koniec obw. Kraśnika.

-poz. 61 PBDK¹⁷: lata realizacji wg PBDK: 2017-2021; przewidywany okres realizacji wg GDDKiA: 2017-2022;

- poz. 64 PBDK¹⁸: lata realizacji wg PBDK: 2019-2023; przewidywany okres realizacji wg GDDKiA: 2020-2024.

(dowód: akta kontroli, str. 115-116)

GDDKiA wyjaśniła, że rozbieżności dotyczące okresu realizacji tych zadań inwestycyjnych wynikały w szczególności z:

a) w przypadku zadań ujętych w poz.: 54, 55 i 64 - z przesunięcia zakończenia procesu przygotowawczego, w tym dla zadań:

– z poz. 54:

- powiązania tego zadania z przejściem granicznym z Białorusią w Kuźnicy i koniecznością wypracowania ze służbami granicznymi właściwych rozwiązań eliminujących kolejki na istniejącej DK19;
- konieczność opracowania dodatkowego korytarza przebiegu S19 po starym śladzie (z Sokółki do Białegostoku a nie do Korycina), co spowoduje opóźnienie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- nieznaniem, do czasu wydania tej decyzji (04.2020 r.), przebiegiem S19, który wstrzymuje wszelkie decyzje dotyczące uruchomienia opracowania dalszych etapów;

– z poz. 55:

- aktywności komitetów protestacyjnych na etapie opracowania STES oraz - z uwagi na potencjalne protesty - wydłużonej procedury wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (do 10 m-cy od złożenia wniosku);

– z poz. 64:

- zlecenia dodatkowych badań geologicznych i geofizycznych dla potrzeb określenia warunków geologiczno – inżynierskich, co wiąże się z przedłużeniem czasu opracowania KP;

b) do zadań ujętych w poz.: 60 i 61 – z przedłużającej się procedury przetargowej na wyłonienie wykonawców robót, w tym z uwagi na zmianę wzorcowych dokumentów przetargowych (Programu Funkcjonalno-Użytkowego i Warunków Szczególnych Kontraktu), długotrwałej procedury uzgadniania wzorcowej umowy na roboty, dużej liczby pytań złożonych przez oferentów na etapie postępowania przetargowego, odwołania oferentów do Krajowej Izby Odwoławczej;

c) do zadania ujętego w poz. 57 – według danych GDDKiA, od 2017 r. okres jego realizacji planowany jest na lata 2020-2024. W wyjaśnieniach GDDKiA wskazano, że: „Zgodnie z informacjami przekazywanymi do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, w okresie przed wejściem w życie uchwały Rady Ministrów nr 105/2017 z dnia 12.07.2017 r., w sprawie aktualizacji PBDK na lata 2014-2023, okres realizacji inwestycji był określony na lata 2020-2024. (...)”.

(dowód: akta kontroli, str. 744-755)

¹⁷ Budowa drogi S19 Lublin-Rzeszów odc. koniec obw. Kraśnika - w. Sokółów Młp. Północ.

¹⁸ Budowa drogi S19 Rzeszów-Barwinek, odc. w. Rzeszów Południe (bez węzła) – w. Babica (z węzłem).

Planowane daty realizacji, ujęte w Kartach Projektu, pomimo niezgodności z terminami przewidzianymi dla poszczególnych zadań inwestycyjnych ujętych w PBDK, nie wykraczały poza terminy obowiązywania tego programu.

GDDKiA wyjaśniła że: „Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest wykonawcą PBDK, a co za tym idzie wykonawcą polityki określonej przez Radę Ministrów i organy nadzorujące. Dlatego też wyznaczone w programach wieloletnich priorytety inwestycyjne dla głównych ciągów drogowych są realizowane przez GDDKiA poprzez działania mające na celu rozpoczęcie bądź kontynuację prac przygotowawczych i potem realizacji zgodnie z dostępnymi źródłami finansowania oraz uzgodnionymi przez dysponenta Programami Inwestycji. PBDK powstał w oparciu o założenia Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) przyjętego przez Radę Ministrów uchwałą z dnia 13 października 2014 r. Ustalona w Dokumencie Implementacyjnym hierarchia zadań uwzględniała powstawanie inwestycji na odcinkach najbardziej obciążonych ruchem ciężkim, łączących duże aglomeracje, czy zapewniając poprawę bezpieczeństwa na najbardziej niebezpiecznych odcinkach”.

(dowód: akta kontroli, str. 105-114)

Zastępca Generalnego Dyrektora DKiA wyjaśnił także, iż:

„Kolejność realizacji poszczególnych odcinków drogi S19 w ramach programu wieloletniego jest konsekwencją stanu zaawansowania prac przygotowawczych, biorąc pod uwagę, że kolejne programy wieloletnie zakładają kontynuację inwestycji w ramach poszczególnych ciągów dróg krajowych. Czynniki decydującymi o kolejności realizacji odcinków S19 w obowiązującym PBDK były: stan zobowiązań z tytułu już podpisanych i realizowanych umów na prace przygotowawcze, gotowość do wszczęcia postępowań przetargowych na realizację.

Ponadto, czynniki typu natężenie ruchu jako kryterium niezbędne do oceny istotności odcinka bądź ciągu drogi w układzie całej sieci dróg krajowych stanowią podstawę projektowania parametrów drogi. Zatem, należy oceniać powyższe czynniki jako obiektywne”.

(dowód: akta kontroli, str. 744-753)

W GDDKiA przyjęto uregulowania wewnętrzne¹⁹, określające przypadki, w których dokumentacja Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego i Koncepcji Programowej (dalej KP) podlega opisanej w tych zarządzeniach ocenie na posiedzeniach Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (dalej KOPI).

(dowód: akta kontroli, str. 692-743)

Do 31.08.2018 r. odbyły się posiedzenia KOPI, na których dokonano oceny dokumentacji STEŚ dla wszystkich odcinków, dla których było wymagane jej sporządzenie²⁰.

Szczegółowa kontrola czterech protokołów z posiedzeń KOPI²¹, podczas których dokonano oceny STEŚ wykazała, że we wszystkich przypadkach, STEŚ zostało

¹⁹ Zarządzenie nr 14 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 01.03.2011 r. w sprawie *powołania Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych*; Zarządzenie nr 15 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 01.03.2011 r. w sprawie *Zespołów Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych w oddziałach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad*; Zarządzenie nr 10 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 czerwca 2016 r. w sprawie *powołania Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych oraz Zespołów Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych*; Zarządzenie Nr 9 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 26 stycznia 2018 r. w sprawie *powołania Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych oraz Zespołów Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych*; Zarządzenie nr 28 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 31 lipca 2018 r. w sprawie *powołania Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych oraz Zespołów Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych*.

²⁰ 28 z 35 odcinków.

²¹ 1. Protokół nr 12/2014 z posiedzenia w dniu 07.05.2018 r. dot. budowy drogi S-19 na odcinku (Korycin (z obwodnicą Korycina)-Knyszyn-Dobrzyniewo Duże- Choroszcz wraz z podłączeniem do DK Nr 8 na odcinku Sochonie-Dobrzyniewo Duże”. 2. Protokół nr 4/2018 z posiedzenia w dniu 11.06.2018 r. dot. budowy drogi krajowej nr S19 na odcinku: Choroszcz-Płoski wraz z budową odcinka drogi krajowej nr 65 Kudrycze-Kuriany-Grabówka. 3. Protokół nr 17/2012 z posiedzenia w dniu 18.10.2012 r.

zatwierdzone pod warunkiem uwzględnienia uwag zawartych w pkt II protokołu pt. „Ustalenia KOPI”.

(dowód: akta kontroli, str. 328-330, 627-672)

W Centrali GDDKiA nie weryfikowano poprawności i kompletności poprawek do uwag sformułowanych przez członków KOPI do dokumentacji STEŚ, naniesionych przez Oddziały GDDKiA.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wskazał w wyjaśnieniach, że: „Uwagi formułowane przez członków KOPI w ustaleniach protokołów zasadniczo nie wymagają generalnych zmian w dokumentacjach, gdyż ich istotność po wielopoziomowej (Projektant/Weryfikator/Oddział/Centrala) weryfikacji nie wymaga dodatkowej kontroli ze strony Centrali. Konieczność wprowadzenia zmian do dokumentacji określają zapisy protokołu KOPI, a ich realizacją zajmuje się Oddział, bezpośrednio wykonujący polecenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Dodatkowa weryfikacja realizacji ustaleń i zapisów KOPI odbywa się wyłącznie w przypadku gruntownych zmian np. preferowanego wariantu, gdzie dodatkowo Raport o Oddziaływaniu na Środowisko jest ponownie uzgadniany przez Wydział Środowiskowy. W ocenie GDDKiA dodatkowa weryfikacja wydłużyłaby czas opracowania dokumentacji, w tym materiałów do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uzyskania tej decyzji, wszczęcia postępowań przetargowych na roboty, a zatem i wykorzystania środków UE”.

W wyjaśnieniach GDDKiA wskazano również, że: „w dotychczasowej praktyce utarło się, że „gruntowna zmiana” może zaczynać się w momencie zmiany istotnych elementów projektu skutkujących wątpliwością członków KOPI co do poprawności wyboru wariantu przebiegu trasy, inicjatywy rozszerzenia zakresu inwestycji (czy zakresu analizy projektowej) poza środki zabezpieczone w Programie Inwestycji czy zakres zatwierdzony przez Ministerstwo Infrastruktury. Dla zadań związanych z S19 nie zaistniał przypadek „gruntownej zmiany”.

(dowód: akta kontroli, str. 757-763, 1034-1037)

Do 31.08.2018 r. odbyły się posiedzenia KOPI, na których dokonano oceny dokumentacji KP dla wszystkich odcinków, dla których było wymagane jej sporządzenie²².

(dowód: akta kontroli, str. 744-753)

Stwierdzone
nieprawidłowości

Nie stwierdzono nieprawidłowości w działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie.

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

dot. budowy drogi S19 na odcinku granica woj. lubelskiego i podkarpackiego – Nisko tj. do węzła Zapacz na skrzyżowaniu z projektowaną drogą ekspresową S74 (bez tego węzła). 4. Protokół nr 22/2012 z posiedzenia w dniu 18.10.2012 r. dot. budowy drogi ekspresowej S19 na odcinku Nisko (węzeł Zapacz) – Sokół Małopolski.

²² 15 z 35 odcinków.

2. Sprawowanie nadzoru nad prawidłowością realizacji i rozliczania inwestycji drogowych

Opis stanu faktycznego

W GDDKiA powołano opiekuna projektu dla następujących projektów dotyczących budowy drogi ekspresowej S19²³:

- 23.02.2012 r. dla projektu: Budowa drogi ekspresowej S19 Międzyrzec Podlaski – Lubartów na odcinku obwodnicy miasta Kock i Woli Skromowskiej,
- 23.02.2012 r. dla projektu: Budowa drogi ekspresowej S19, odcinek Stobierna – Rzeszów,
- 1.06.2015 r. dla projektu: Budowa drogi ekspresowej S19 Lublin – Rzeszów, odcinek węzeł Lublin Sławinek – węzeł Lublin Węglin,
- 30.06.2016 r. dla projektu: Budowa drogi S19 Lublin-Rzeszów, odcinek Sokołów Małopolski Północ – Stobierna oraz węzeł Świlcza – węzeł Rzeszów Południe. Opiekun projektu dla tej inwestycji był dwukrotnie zmieniany: 2.02.2018 r. oraz 4.09.2018 r.

Opiekunowie projektu zostali powołani dla wszystkich czterech projektów przeznaczonych do współfinansowania ze środków UE i we właściwym czasie, tj. najpóźniej z chwilą rozpoczęcia prac nad przygotowaniem wniosku o dofinansowanie.

(akta kontroli str. 970-975, 983, 989-991, 1009, 1028-1029)

W kwietniu 2014 r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wprowadził system informatyczny Wsparcia Przygotowania Inwestycji (dalej WPI). Celem wprowadzenia systemu WPI była zmiana sposobu monitorowania prac przygotowawczych, z dotychczas funkcjonującego - przesyłania informacji drogą mailową, w pliku w formacie xls, na zapis danych bezpośrednio w systemie WPI. Do 15 kwietnia 2014 r. Oddziały GDDKiA zostały zobowiązane do wprowadzenia do systemu danych dotyczących wszystkich realizowanych odcinków ujętych w załączniku nr 5 i nr 6 do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 oraz pozostałych odcinków znajdujących się na etapie prowadzenia prac przygotowawczych. W następnym roku nastąpiła rozbudowa systemu WPI o nowe moduły – „planowanie”²⁴ oraz „przetargi”²⁵, a w czerwcu 2016 r. wprowadzono moduł „realizacje”.

(dowód: akta kontroli str. 340-344)

System WPI został zastąpiony systemem informatycznym Centralnego Zasobu Danych (dalej CZD), wprowadzonym Zarządzeniem nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 4.09.2017 r.²⁶, w którym określono zasady jego działania. Jest to narzędzie informatyczne, które umożliwia gromadzenie, przetwarzanie i monitorowanie danych²⁷, dotyczących przebiegu procesu

²³ Zgodnie z „Procedurami Beneficjenta Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko dla GDDKiA POLiS” opiekunem projektu jest pracownikiem Wydziału Projektowego w Departamencie Projektów Unijnych i Monitoringu. Jest on powoływany pisemnie przez Dyrektora Departamentu w porozumieniu z Naczelnikiem Wydziału, najpóźniej z chwilą rozpoczęcia prac nad przygotowaniem Wniosku o Dofinansowanie. Opiekun Projektu działa na rzecz optymalnego wykorzystania środków przyznanych GDDKiA dla projektu z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

²⁴ Obejmuje zakres danych dotyczących monitorowania zobowiązań dotyczących wydatków na proces przygotowawczy dla zadań ujętych w PBDK; kart projektów jednoodcinkowych, kart projektów zbiorczych.

²⁵ Obejmuje zakres danych opisujących zaawansowanie prowadzonych postępowań przetargowych na roboty budowlane oraz nadzór inwestorski.

²⁶ Zarządzenie to zostało zmienione Zarządzeniem Nr 36 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 11 października 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie określenia zasad działania Centralnego Zasobu Danych w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

²⁷ Zakres przetwarzanych danych w CZD podzielony jest na moduły, w których zawarto następujące dane:

inwestycyjnego, prowadzonego przez GDDKiA na etapach planowania, przygotowania inwestycji, postępowań przetargowych oraz realizacji inwestycji drogowych, wymienionych w PDBK, bez uwzględnienia zadań z Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych. W zarządzeniu uregulowano sposób wyznaczania pracowników odpowiedzialnych za akceptację, weryfikowanie i wprowadzanie danych do CZD. Administratorem tego systemu jest Biuro Dyrektora Generalnego.

(dowód: akta kontroli str. 346-363, 389-395)

Kierownicy komórek organizacyjnych centrali GDDKiA wyznaczyli pracowników odpowiedzialnych za akceptację i weryfikację danych wprowadzonych do CZD, czym wypełnili postanowienie zawarte w § 2 pkt 1 tego zarządzenia.

(dowód: akta kontroli str. 363-364)

Zgodnie z zarządzeniem nr 36 GDDKiA²⁸, Departament Koordynacji Postępowań Przetargowych jest zobowiązany do weryfikacji elementów wprowadzonych do Modułu Przetargi, pod kątem ich kompletności, przez którą należy rozumieć liczbę przeprowadzonych postępowań przetargowych na wyłonienie wykonawcy robót i nadzoru inwestorskiego. W systemie informatycznym CZD, 20 września 2018 r. uruchomiono nowy zasób danych, w którym możliwe będzie prowadzenie monitoringu postępowań przetargowych na wyłonienie wykonawcy dokumentacji projektowej. W CZD, w Module Przetargi, będzie monitorowana dokumentacja projektowa dotycząca: Studium Korytarzowego, STEŚ, STEŚ z elementami KP, KP, Projekt Budowlany i Projekt Wykonawczy – dla zadań nierealizowanych w systemie Projektuj i Buduj.

(dowód: akta kontroli str. 392-395)

W okresie objętym kontrolą obowiązywały w GDDKiA dwa zarządzenia dotyczące podziału zadań na etapie przygotowania i realizacji inwestycji: w okresie od 10.10.2008 r. do 21.06.2017 r. było to Zarządzenie nr 54²⁹, natomiast od

-
- Moduł Przygotowanie Inwestycyjne (11 danych: klasa drogi, długość, liczba odcinków i inne),
 - Moduł Przygotowanie Odcinki (267 danych: identyfikator, nazwa, inwestycja i inne),
 - Moduł Przygotowanie ZOPI/KOPI – planowane daty posiedzeń (18 danych: ID odcinka, inwestycje, odcinki realizacyjne i inne),
 - Moduł Planowanie Umowy/Zobowiązania (31 danych: identyfikator, identyfikator (odcinka), płatnik (oddział) i inne),
 - Moduł Planowanie Wydatki (38 danych: identyfikator, umowa: identyfikator, umowa, asortyment i inne),
 - Moduł Planowanie Karty projektów jednoodcinkowe (35 danych: odcinek, imię i nazwisko, nr telefonu, wg. stanu na dzień, oddział odpowiedzialny i inne.),
 - Moduł Planowanie Karty projektów zbiorcze (30 danych.: identyfikator, inwestycja, imię i nazwisko i inne),
 - Moduł Planowanie Karty projektów jednoodcinkowe w ramach karty zbiorczej (22 dane: karta projektu zbiorcza, odcinek, lokalizacja i inne),
 - Moduł Planowanie Karty projektów wydatków nieujętych (13 danych: karta zbiorcza, imię i nazwisko i inne),
 - Moduł Przetargi (124 dane: identyfikator odcinka ID postępowania/części, przedmiot postępowanie / nazwa skrócona i inne),
 - Moduł Realizacja (77 danych: identyfikator (odcinka), nazwa inwestycji, nazwa odcinka, PBKK 2014-2013 pozycja, data rozpoczęcia robót, planowana data zakończenia robót i inne),
 - Moduł Realizacja personel nadzorów (24 dane: oddział, kierownik projektu, nazwa inwestycji, nazwa odcinka, imię i nazwisko pracownika nadzoru i inne),
 - Moduł Realizacja lista nazwisk personel nadzoru (11 danych: imię i nazwisko z datą urodzenia, identyfikator i inne),
 - Pozostałe drogi oddane do ruchu (28 danych m.in. identyfikator, klasa i nr dr, nazwa projektu, nazwa kontraktu i inne),
 - Pozostałe wykonawcy (21 danych: nazwa wykonawcy, NIP, Regon, branża i inne).

²⁸ Zarządzenie Nr 36 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 11.10.2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie określenia zasad działania Centralnego Zasobu Danych w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

²⁹ Zarządzenie Nr 54 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 10.10. 2008 r. w sprawie podziału zadań, w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji, w ramach GDDKiA.

21.06.2017 r. jest to Zarządzenie nr 18³⁰. W pierwszym z nich określono przewidywane terminy realizacji zadań oraz odpowiedzialność komórek organizacyjnych (osób) za ich wykonanie, natomiast w drugim zrezygnowano z analogicznych zapisów. Generalny Dyrektor wyjaśniła, że rezygnacja z tych zapisów wynikała z braku możliwości określenia terminów sztywnych dla realizacji poszczególnych zadań.

(dowód: akta kontroli str. 569)

W okresie objętym kontrolą, GDDKiA zidentyfikowała następujące problemy, które wystąpiły podczas realizacji zadań inwestycyjnych:

- odc. w. Lublin Sławinek – w. Lublin Węglin – pozytywnie zaopiniowana przez PKP PLK S.A. dokumentacja projektowa wiaduktu kolejowego WK6 zakładała zamknięcie linii kolejowej na okres ok. sześciu miesięcy. Mimo tych uzgodnień, PKP PLK S.A. na etapie realizacji robót poinformowała, że zamknięcie linii kolejowej jest możliwe na okres nie dłuższy niż 14 dni. Spowodowało to konieczność zmiany projektu konstrukcyjnego i technologicznego obiektu, a także zwiększenie ceny kontraktowej o 2,2 mln zł.
- odc. w. Sokołów Mlp. Północ – Stobierna – w trakcie realizacji kontraktu uległ zmianie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla m. Kielanówka. W efekcie wprowadzenia nowego planu nastąpił wzrost zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie drogi dojazdowej DG2. Z tego powodu lokalna społeczność postulowała wykonanie chodnika i oświetlenia wzdłuż drogi DG2, grożąc zablokowaniem inwestycji. W związku z powyższym GDDKiA podjęła decyzję o wykonaniu chodnika, co spowodowało zwiększenie kwoty kontraktowej o 984 tys. zł.,
- odc. w. Świlcza – Rzeszów Południe – z powodu nieuzyskania kompletu pozwoleń na użytkowanie w terminie określonym w umowie, wykonawcy naliczono karę umowną. Wysokość naliczonych kar wyniosła 286,4 tys. zł.

W ocenie NIK, problemy występujące w trakcie realizacji tych inwestycji drogowych miały charakter jednostkowy i były rozwiązywane przez GDDKiA.

(dowód: akta kontroli str. 572-573, 574)

W centrali GDDKiA prowadzono monitoring przygotowania oraz realizacji zadań inwestycyjnych współfinansowanych, jak i planowanych do współfinansowania ze środków Unii Europejskiej³¹.

Na etapie przygotowania inwestycji, monitoring polegał głównie na udziale pracowników w organizowanych cyklicznie radach technicznych oraz posiedzeniach Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (dalej ZOPI) i KOPI. Uzgadniane były także raporty o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, które były załącznikami do wniosku o wydanie decyzji o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej.

Na etapie realizacji zadań inwestycyjnych monitoring sprawowany był poprzez weryfikację stopnia zaawansowania prac w ramach poszczególnych kontraktów.

(dowód: akta kontroli str. 769-772)

³⁰ Zarządzenie Nr 18 Generalnego Dyrektora Krajowych i Autostrad z dnia 21.06.2017 r. w sprawie podziału zadań, w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji, a także w zakresie utrzymania dróg, w ramach GDDKiA.

³¹ Zadanie realizował Departament Realizacji Inwestycji, Departament Projektów Unijnych i Monitoringu, Departament Środowiska i Departament Przygotowania Inwestycji.

W okresie objętym kontrolą GDDKiA przekazywała ministrowi właściwemu ds. transportu sprawozdania z realizacji inwestycji budowy drogi ekspresowej S19 w ujęciu miesięcznym³² oraz kwartalnym³³. Generalny Dyrektor wyjaśniła, że: „za sprawozdania odpowiadały i odpowiadają następujące Wydziały: Wydział Planowania Wieloletniego (do 28.02.2017 r.), a następnie Wydział Programowania Wieloletniego (od 1.03.2017 r.) - w zakresie cyklicznej sprawozdawczości wydatków drogowych dla Ministra Finansów w ramach środków KFD, Wydział Monitorowania Planów (do 28.02.2017 r.), a następnie Wydział Ekonomiczny (od 1.03.2017 r.) – w zakresie sprawozdań z wykonania planu inwestycji realizowanych z udziałem środków budżetu państwa. Sprawozdania finansowe w ramach cyklicznej sprawozdawczości wydatków drogowych dla Ministra Finansów sporządzane są na podstawie kart projektów przesyłanych cyklicznie przez Oddziały GDDKiA. Jednocześnie, sprawozdanie z Wykonania planu inwestycji realizowanych z udziałem środków budżetu państwa sporządzane jest na podstawie informacji przysyłanych z Oddziałów GDDKiA, które są weryfikowane z zatwierdzonym przez Kierownictwo i przesłanym do Resortu, paragrafowym wykonaniem planu wydatków budżetu państwa (Rb-28) oraz informacją o wpływach i wydatkach KFD otrzymywaną z BGK”.

Kontrola wykazała, że te sprawozdania sporządzane były zgodnie z wymogami określonymi przez ministra właściwego ds. transportu³⁴.

(dowód: akta kontroli str. 992)

W przypadku drogi ekspresowej S19 nie wystąpiły sytuacje o których mowa w §13 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa³⁵ (dalej: rozporządzenie ws. inwestycji), tj. nie wystąpiły przypadki stwierdzenia przez GDDKiA, że którakolwiek z inwestycji w ciągu drogi ekspresowej S19 powinna być czasowo wstrzymana albo zaniechana.

(dowód: akta kontroli str. 971, 1007-1008, 1010-1027)

Zgodnie z §16 rozporządzenia ws. inwestycji, GDDKiA po zakończeniu i przekazaniu do użytku inwestycji, sporządziła rozliczenie dla trzech inwestycji związanych z budową drogi ekspresowej S19:

- budowa drogi ekspresowej S17 Kurów – Lublin-Piaski³⁶,
- budowa drogi S19 Stobierna – Rzeszów, Stobierna – w. Rzeszów Wschód (A4),
- budowa drogi S19 Międzyrzec Podlaski – Lubartów odc. Obwodnica m. Kock i Woli Skromowskiej.

Rozliczenia zostały sporządzone w terminie do 60 dni od dnia, w którym była uregulowana ostatnia płatność związana z finansowaniem inwestycji. Dokumenty te zawierały elementy wymagane zgodnie z § 16 rozporządzenia ws. *Inwestycji*, tj.:

³² Sprawozdania, wykorzystywanego jako informacja dla Ministra Finansów, dotyczącego wydatków drogowych (w tym również dla odcinków drogi S19) wraz z kompletem kart projektów.

³³ Sprawozdania z wykonania inwestycji realizowanych ze środków budżetu państwa, które obejmuje część tabelaryczną z inwentaryzacji wykazem zadań (w tym również proces przygotowawczy dla odcinków na S19) oraz aktualne wykonanie planu wraz z częścią opisową, z wyjaśnieniem poziomu realizacji wydatków w poszczególnych grupach asortymentowych.

³⁴ Pisma: z dnia 6 grudnia 2011 r. znak: TA1-0780-4400/11; z dnia 18 września 2015 r. znak: DDA.I.4521.23.2015.MWR.1; z dnia 4 grudnia 2015 r. znak: DDA.I.4521.11.2015.MWR.3; z dnia 26 stycznia 2016 r., znak: DDA.I.4521.11.2015.MWR.4; z dnia 10 marca 2016 r. znak: DDA.I.4521.11.2015.MWR.7; z dnia 9 marca 2017 r. znak: DDP.2.4521.3.2017.ACh.1., Pismo: z dnia 15 lipca 2014 r. znak: DBI-V-mzs-0320-71/2014; z dnia 6 lutego 2018 r. znak: DBI.2.0312.3.2018.GM.1.

³⁵ Dz. U. z 2010 r., nr 238, poz. 1579.

³⁶ Generalny Dyrektor wyjaśnił, że droga ta pokrywa się na krótkim fragmencie z odcinkiem drogi ekspresowej S19 i stanowi fragment północnej obwodnicy Lublina.

- porównanie rzeczywistych kosztów, podstawowych efektów rzeczowych, okresu realizacji i źródeł finansowania inwestycji z odpowiednimi wielkościami planowanymi przy jej rozpoczęciu oraz określonymi w wyniku zmian dokonanych w okresie realizacji tej inwestycji oraz analizę i uzasadnienie różnic między tymi wielkościami;
- opis ważniejszych działań, które inwestor podjął w celu usunięcia nieprawidłowości występujących w okresie realizacji inwestycji;
- informację dotyczącą podatku od towarów i usług zapłaconego i zwróconego zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług.

W tych rozliczeniach wskazano na powody różnic wartości planowanych w stosunku do rzeczywiście osiągniętych na etapie realizacji inwestycji. Dla:

- budowy drogi ekspresowej S17 Kurów – Lublin-Piaski największa różnica wystąpiła w pozycji *Okres realizacji inwestycji*. Realizację inwestycji zaplanowano na 37 miesięcy, natomiast wykonaną ją w ciągu 85 miesięcy. Przyczyną tego stanu rzeczy było np.: nieoczekiwane osiadanie konstrukcji jezdni skutkujące koniecznością częściowej rozbiórki i budowy jezdni na nowo; wydłużony okres zimowy; niedostateczna mobilizacja wykonawcy;
- budowy drogi S19 Stobierna-Rzeszów, Stobierna – w. Rzeszów Wschód (A4) największa różnica wystąpiła w pozycji *Okres realizacji inwestycji*. Realizację inwestycji zaplanowano na 24 miesiące natomiast wykonano ją w ciągu 72 miesięcy. Przyczyną tego stanu rzeczy było np. przekroczenie przez wykonawcę czasu na ukończenie o dziewięć miesięcy;
- budowy drogi S19 Międzyrzec Podlaski – Lubartów odc. Obwodnica m. Kock i Woli Skromowskiej największa różnica wystąpiła w pozycji *Okres realizacji inwestycji*. Realizację inwestycji zaplanowano na 32 miesiące, natomiast wykonano ją w ciągu 49 miesięcy. Przyczyną tego stanu rzeczy była np.: konieczność wykonania robót dodatkowych czy przedłużający się okres opracowywania dokumentacji dotyczącej prac BRD.

Dla żadnej z tych inwestycji nie wzrosły koszty ich realizacji³⁷.

(dowód: akta kontroli str. 971-972, 976-982, 986-988)

Stwierdzone
nieprawidłowości

Nie stwierdzono nieprawidłowości w działalności kontrolowanej jednostki, w przedstawionym wyżej zakresie.

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

³⁷ Nastąpiło obniżenie kosztów odpowiednio o:

- 136.202.098,35 zł (3,8%) – budowa drogi ekspresowej S17 Kurów-Lublin-Piaski,
- 17.796.048,52 (7%) – budowa drogi S19 Stobierna-Rzeszów, Stobierna-w.Rzeszów Wschód (A4),
- 12.544.710,96 zł (5,6%) – budowa drogi S19 Międzyrzec Podlaski-Lubartów odc. Obwodnica m. Kock i Woli Skromowskiej.

IV. 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 Prezesa NIK. 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.

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.

Warszawa, 11 grudnia 2018 r.

Wiceprezes
Najwyższa Izba Kontroli
Mieczysław Łuczak



.....
podpis