



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

P/12/076
LKR-4101-05-01/2012

Kraków, dnia września 2012 r.

**Pan
Jacek Gryga
Dyrektor
Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg
Krajowych i Autostrad w Krakowie
ul. Mogilska 25
31-542 Kraków**

Wystąpienie pokontrolne

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 roku o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie (zwanego dalej „Oddziałem GDDKiA”) kontrolę w zakresie wykonywania obowiązków inwestora przy realizacji inwestycji drogowych, w latach 2008 – 2012 (do dnia zakończenia kontroli).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym 2 sierpnia 2012 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, w brzmieniu obowiązującym do 1 czerwca 2012 r., w związku z art. 2 ustawy z dnia 22 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli² przekazuje Panu Dyrektorowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, wykonywanie przez Oddział GDDKiA obowiązków inwestora przy realizacji inwestycji drogowych, natomiast negatywnie ocenia prowadzenie ewidencji księgowej dróg. Ocenę wykonywania obowiązków Inwestora oparto na wynikach badania budowy poszczególnych odcinków Autostrady A4. Powyższą ocenę ogólną uzasadniają następujące ustalenia i oceny szczegółowe:

- I. NIK pozytywnie, pomimo nieprawidłowości i uchybień, ocenia sposób przygotowania przez Inwestora inwestycji pn. „Budowa autostrady A4 na odcinku od węzła Szarów do węzła Krzyż”.
1. Przy przygotowaniu inwestycji przestrzegano procedur wewnętrznych wprowadzonych Zarządzeniem nr 54 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 10 października 2008 r. w sprawie zasad podziału zadań w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji w ramach GDDKiA, a następnie Zarządzeniem nr 115 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 17 grudnia 2010 r. w tym samym zakresie. W związku z finansowaniem inwestycji ze środków Unii Europejskiej przy przygotowywaniu i realizacji inwestycji stosowano również procedury obowiązujące beneficjenta projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko opracowane dla GDDKiA.

¹ Dz. U. z 2012, poz. 82 ze zm.

² Dz. U. Nr 227, poz. 1482 ze zm.

2. Wojewoda Małopolski wydał decyzje o pozwoleniu na budowę autostrady A4 na odcinku od węzła Biezanów do węzła Brzesko i na odcinku od węzła Brzesko do węzła Krzyż na podstawie kompletnych wniosków o wydanie pozwolenia na budowę poszczególnych odcinków autostrady.
3. Przed rozpoczęciem inwestycji Oddział GDDKiA dysponował programem inwestycji, który zawierał wszystkie elementy wymagane przepisami § 6 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa³. W kontrolowanym okresie program ten dwukrotnie nowelizowano. Program spełniał wymogi § 6 ust.1 pkt 1 znowelizowanego rozporządzenia w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa⁴.
4. NIK, kontrolując udzielone przez Oddział GDDKiA zamówienia publiczne na wykonanie robót budowlanych w ramach zadań „Budowa autostrady A4 na odcinku od węzła Szarów do węzła Brzesko”, „Budowa autostrady A4 na odcinku od węzła Brzesko do węzła Wierchosławice”, „Budowa autostrady A4 na odcinku od węzła Wierchosławice do węzła Krzyż” „Kontynuacja budowy autostrady A4 na odcinku Brzesko – Wierchosławice od km 479+000 do km 499+800”, na łączną kwotę 2.605.763 tys. zł stwierdził, że zostały one przeprowadzone zgodnie z przepisami ustawy Pzp⁵ m.in. w zakresie: określenia wymaganych elementów specyfikacji istotnych warunków zamówienia (art. 36-38 Pzp), informowania wykonawców o wyborze najkorzystniejszej oferty (art. 92 ust. 1 Pzp) oraz określenie przedmiotu i wartości zamówienia (art. 29-33 Pzp). Równocześnie w przeprowadzonych postępowaniach stwierdzono następujące nieprawidłowości i uchybienia:
 - a) W 2010 r. dotychczasowemu wykonawcy w trybie z wolnej ręki udzielono zamówienia na kwotę 280,1 tys. zł na usunięcie przeszkody zalegającej w wodzie w rejonie podpory D mostu autostradowego MA-78 nad rzeką Dunajec, kolidującej z realizacją robót budowlanych kontraktu „Budowa autostrady A4 na odcinku od węzła Wierchosławice do węzła Krzyż” w km 499+800-512+800. Tryb z wolnej ręki zastosowano uznając te roboty, jako roboty dodatkowe, mimo, że nie spełniony został warunek konieczny określony w art. 67 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp, tj. by wykonanie zamówienia dodatkowego stało się konieczne na skutek sytuacji niemożliwej wcześniej do przewidzenia. W ocenie NIK, można było przewidzieć, że w rejonie podpory D pod wodą mogą znajdować się niezidentyfikowane obiekty, co wymagałoby zbadania przynajmniej koryta rzeki w rejonie projektowanego mostu.
 - b) W ramach realizacji zadania „Budowa autostrady A4 na odcinku od węzła Wierchosławice do węzła Krzyż” w wyniku zmian dokumentacji projektowej dotychczasowemu wykonawcy bez zachowania odpowiedniego trybu przewidzianego w ustawie Pzp udzielono zamówienia na wykonanie robót wynikających z tych zmian na kwotę 1.137,6 tys. zł, mimo, że roboty te nie spełniały warunków koniecznych – określonych w art. 67 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp – do uznania za roboty dodatkowe, bądź uzupełniające. Konieczność ich wykonania bowiem przewidywano wcześniej i wynikała ona z dokumentacji wykonawczej.
 - c) W toku prowadzonych przez Oddział GDDKiA postępowań o zamówienie publiczne na wykonanie wszystkich trzech badanych odcinków autostrady Oddział wykluczył po dwóch wykonawców, którzy w postępowaniu odwoławczym uzyskali orzeczenia Krajowej Izby Odwoławczej wskazujące na nieuprawnione ich wykluczenie.
5. Umowy z wykonawcami odcinków I (od węzła Szarów do węzła Brzesko), II (od węzła Brzesko do węzła Wierchosławice) i III (od węzła Wierchosławice do węzła Krzyż) autostrady A4 zostały zawarte w oparciu o międzynarodowe standardy FIDIC – Międzynarodowej Federacji Inżynierów Konsultantów. Załącznikiem do umów były „Warunki kontraktu na budowę dla robót budowlanych i inżynierskich projektowanych przez zamawiającego”⁶. Izba pozytywnie ocenia ujęcie w umowach (w ogólnych i szczególnych warunkach kontraktu) zapisów przewidujących udział inżyniera kontraktu (konsultanta) i warunki jego funkcjonowania, uregulowań dotyczących harmonogramów czasowych przebiegu robót, a także wyszczególnienie

³ rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz. U. Nr 120, poz. 831),

⁴ rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz. U. Nr 238, poz. 1579),

⁵ ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.), zwana dalej „Pzp”

⁶ Wydawnictwo Cosmopoli Consultants, wydanie angielsko-polskie 2000. Tłumaczenie pierwszego wydania FIDIC 1999

okoliczności uzasadniających przedłużenie terminu realizacji zadań, określenie kar umownych za niedotrzymanie terminów, ustalenie trybu dokonywania odbiorów robót oraz warunków i terminów dokonywania płatności za poszczególne etapy robót.

Oddział GDDKiA po doświadczeniach w zakresie opóźnień w płatnościach wykonawcy budowy odcinka II autostrady A4 na rzecz podwykonawców, wprowadził do nowego kontraktu na kontynuację budowy tego odcinka zapisy gwarantujące inwestorowi dostęp do informacji znajdujących się w umowach zawartych przez wykonawcę odcinka z podwykonawcami. Izba stwierdziła jednak, że we wszystkich kontrolowanych umowach zawartych z wykonawcami poszczególnych odcinków autostrady A4 nie zawarto zapisów zapewniających wystarczający monitoring sytuacji finansowej wykonawcy kontraktu, w tym dostępu do bieżącej informacji o stanie rozliczeń pomiędzy generalnym wykonawcą odcinka a podwykonawcami. W ocenie NIK, wprowadzenie zapisów warunkujących zapłatę poszczególnych faktur od braku zaległości wobec podwykonawców mogłoby obniżyć poziom ryzyka związanego z niewłaściwą realizacją kontraktu. Pomimo braku formalnych zapisów w umowach z wykonawcami, Oddział GDDKiA podejmował działania polegające na ankietowaniu podwykonawców w zakresie istnienia należności przeterminowanych od generalnych wykonawców.

6. Wszyscy wykonawcy poszczególnych odcinków autostrady A4 wnieśli zabezpieczenie należytego wykonania umowy w wysokości i w formie określonej w umowach. Należyte wykonanie umów stanowiły zabezpieczenia, które ustalono na poziomie 5 % wartości kontraktu, podczas gdy dopuszczalny poziom kar umownych za odstąpienie od umowy z winy wykonawcy mógł wynosić nawet 10 % wartości kontraktu. W ocenie Izby, przy stosowanej praktyce zbyt niskiego oferowania cen w odniesieniu do poziomu ustalonego w kosztorysach inwestorskich wzrasta ryzyko nienależytego wykonania lub nawet niewykonania robót budowlanych przez oferentów ubiegających się o udzielenie zamówienia publicznego. Zachodzi zatem potrzeba podjęcia środków zapewniających w maksymalnym stopniu wykonanie zleconych robót. Ustalenie zabezpieczeń na poziomie 10 % wartości podejmowanego przez wykonawcę kontraktu obniżyłoby poziom ryzyka nienależytego wykonania kontraktu.
 7. Kontrola NIK wykazała, że Oddział GDDKiA przekazał tereny budowy wykonawcom poszczególnych odcinków autostrady A4 w umownych terminach. Ponadto Inwestor zapewnił objęcie przez kierowników budowy kierownictwa nad poszczególnymi odcinkami budowy tej autostrady. Kierownicy opracowali plany bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na budowie, które zawierały wszystkie elementy określone w § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia⁷.
- II. Izba ocenia pozytywnie, pomimo uchybień i nieprawidłowości, wypełnianie zadań Inwestora w czasie trwania procesu inwestycyjnego.
1. W związku z faktem, iż budowa autostrady A4 była projektem dofinansowanym ze środków Unii Europejskiej, wyznaczony został kierownik projektu unijnego. Ponadto wyznaczono po dwóch kierowników projektu (wiodącego i wspomagającego) dla każdego z odcinków budowy autostrady A4. Kierownik projektu unijnego i kierownicy projektu dla poszczególnych odcinków budowy autostrady A4 sprawowali bieżący nadzór nad realizacją inwestycji, sporządzali cykliczne raporty z postępu realizacji projektu, brali udział w comiesięcznych radach budowy (m.in. z udziałem inżyniera kontraktu i wykonawcy). Specjalistyczny nadzór nad realizacją całej inwestycji sprawował tzw. konsultant (konsorcjum firm: EGIS Poland Sp. z o.o., DHV Polska Sp. z o.o. oraz MGGP S.A.), z którym Oddział GDDKiA zawarł umowę na zarządzanie i nadzór inwestorski nad budową autostrady A4 od węzła Szarów do węzła Krzyż. W ramach działań nadzorczych inżynierowie kontraktu ustanowieni na poszczególnych odcinkach budowy autostrady A4 sporządzali raporty, zawierające kompletne informacje dotyczące realizacji inwestycji. Raporty te były każdorazowo akceptowane przez kierownika projektu. Potwierdzeniem działań nadzorczych konsultanta były również zapisy zamieszczane przez inspektorów nadzoru w dziennikach budowy. Z analizy dzienników budowy dla wszystkich zadań wynikało m.in., iż inspektorzy nadzoru inwestorskiego dokonywali na bieżąco wpisów potwierdzających: dopuszczenie materiałów wbudowanych, sprawdzanie jakości prowadzonych robót,

⁷ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126)

uczestnictwo w próbach i odbiorach technicznych oraz wpisów zawierających uwagi i zalecenia dla kierownika budowy.

2. NIK nie wnosi krytycznych uwag do sposobu rozpatrywania przez Inwestora roszczeń składanych przez wykonawców w zakresie przedłużenia czasu realizacji robót. Wszystkie umotywowane roszczenia wykonawców rozpatrywane były przez inżynierów kontraktów poszczególnych odcinków, a następnie inżynierowie przedstawiali Inwestorowi swoje opinie na temat uznania bądź odrzucenia roszczenia. W tym zakresie Inwestor podejmował ostateczne decyzje opierając się każdorazowo na otrzymanych opiniach. W wyniku uznania roszczeń wykonawców m.in. przedłużono czas na ukończenie I odcinka autostrady A4 z 26 stycznia 2012 r. na 15 września 2012 r. oraz dla III odcinka autostrady A4 z 27 stycznia 2012 r. na 26 marca 2012 r.

3. NIK nie stwierdziła nieprawidłowości w zakresie zasadności zmian dokonywanych w poszczególnych kontraktach zawartych na budowę odcinków autostrady A4. Zmiany, dokonywane poprzez wydanie przez inżyniera kontraktu odpowiedniego polecenia zmian, każdorazowo posiadały stosowne uzasadnienie i były akceptowane przez przedstawicieli Oddziału GDDKiA. 38 zmian dokonanych we wszystkich kontrolowanych kontraktach na budowę autostrady A4 zwiększyło łącznie kwoty kontraktowe o 77.793,5 tys. zł, w tym na odcinku I (węzeł Szarów do węzła Brzesko) o 75.365,3 tys. zł, gdzie wprowadzono łącznie 28 zmian.

Ustalenia kontroli NIK wskazują, iż poza przedstawionymi wyżej zmianami dokonywano również innych zmian, wprowadzanych w oparciu o zapisy kontraktów, mających skutki finansowe i polegających na korektach w przedmiarze robót. Wprawdzie wszelkie zmiany dokonane w kontraktach nie spowodowały przekroczenia maksymalnych wartości zobowiązania zamawiającego w poszczególnych kontraktach, to jednak w ocenie NIK, Inwestor powinien zapewnić pełną zgodność pomiędzy wyszczególnieniem robót ujętym w dokumentacji techniczno-budowlanej a przedmiarami robót stanowiącymi podstawę ustalania ceny za ich wykonanie.

4. W ocenie NIK, firmy biorące udział w przetargach na budowę poszczególnych odcinków autostrady zaoferowały ceny na poziomie tak niskim (ok. 50 % kosztorysów inwestorskich), iż jakakolwiek zmiana warunków gospodarczych (np. wzrost cen surowców) była obarczona ryzykiem nienależytego wykonania kontraktu lub nawet bankructwa wykonawcy odcinka. W takiej sytuacji NIK wskazuje na konieczność ustalania takich warunków udziału w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego, które przy poszanowaniu ustawy Prawo zamówień publicznych w maksymalny sposób zabezpieczą prawidłowe wykonanie zleczanych robót budowlanych i zminimalizują ryzyko niedochowania terminów umownych.
5. NIK pozytywnie ocenia podejmowane w stosunku do wykonawców działania sankcyjne w związku z niedotrzymywaniem postanowień umownych w zakresie tempa realizacji robót. W szczególności wykonawcy budowy III odcinka autostrady A4 - firmie Dragados - Inwestor na bieżąco naliczał kary umowne za niedotrzymanie terminu na wykonanie Wymaganej Minimalnej Ilości Wykonania oraz naliczał kary w związku z nie zakończeniem robót kontraktowych w terminie do 26 marca 2012 r. Kwota naliczonych kar za okres od 27 marca 2012 r. do 25 czerwca 2012 r. wynosiła 4.939,5 tys. zł brutto. NIK uwzględnia stanowisko przedstawicieli Oddziału, wyrażone podczas narady pokontrolnej, iż egzekwowanie na bieżąco kar od tego wykonawcy mogłoby narazić go na utratę płynności, a co za tym idzie zagrozić realizacji kontraktu. Potrącenie kar ma zostać dokonane po zakończeniu Kontraktu z ostatniej faktury należnej. Natomiast wykonawcy budowy II odcinka autostrady A4 konsorcjum firm NDI i SB Granit naliczono kary umowne za nieprzedstawienie w wymaganym terminie harmonogramu robót (w wysokości 222 tys. zł) oraz za niewykonanie Wymaganej Minimalnej Ilości Wykonania (w wysokości 6.972,2 tys. zł). Po odstąpieniu Oddziału GDDKiA od kontraktu z winy wykonawcy naliczono również karę z tego tytułu (w wysokości 62.251,8 tys. zł wg stanu na 10 marca 2012 r.). W związku z odstąpieniem od kontraktu Oddział GDDKiA wyegzekwował od wykonawcy karę umowną w wysokości 4.151,1 tys. zł (potrącenie ww. kwoty z faktur wystawionych przez wykonawcę za wykonane prace) oraz w wysokości 17.897,4 tys. zł (kwota wypłacona przez gwaranta - towarzystwo ubezpieczeniowe). W przedmiocie wartości kar umownych przed Sądem Okręgowym w Warszawie toczy się sprawa - powództwo wzajemne przeciwko NDI i SB Granit w związku z odstąpieniem od kontraktu obydwu stron oraz sprawa przeciwko Komercjalna Banka AD Skopije o zapłatę kwoty 17.897,4 tys. zł z gwarancji należytego wykonania umowy.

Wprawdzie dla Oddziału GDDKiA priorytetem była dalsza realizacja budowy II odcinka autostrady, to jednak w ocenie NIK, niezwłocznie oraz skutecznie nie zareagowano na istotne spowolnienie robót budowy tego odcinka w III i IV kwartale 2010 r. Naliczone kary umowne nie doprowadziły do przyspieszenia robót. NIK zwraca uwagę, że dopiero oświadczenie konsorcjum NDI – SB Granit o odstąpieniu od realizacji kontraktu z przyczyn leżących po stronie Inwestora spowodowało Oddział GDDKiA także do odstąpienia od kontraktu - argumentując to przyczynami leżącymi po stronie wykonawcy. Skutkiem zbyt późnego odstąpienia Oddziału GDDKiA było niewykorzystanie okresu zimowego 2010/2011 na wybranie nowego wykonawcy tego odcinka autostrady.

6. GDDKiA Oddział w Krakowie zapewnił realizację warunków określonych w decyzji Wojewody Małopolskiego z 15 maja 2008 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa autostrady A4 Kraków – Tarnów, na odcinku od węzła Szarów do węzła Krzyż km 455+900 – 512+800”. W wyniku przeprowadzonych w toku kontroli oględzin stwierdzono m.in., iż w miejscach wskazanych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wzdłuż autostrady zamontowano lub montowane były ekrany akustyczne, wykonano przepusty stanowiące przejścia dla zwierząt, wykonano lub trwały prace przy budowie przejść dla zwierząt nad autostradą.
7. NIK pozytywnie ocenia finansowanie budowy autostrady A4, a w szczególności wywiązywanie się przez GDDKiA z obowiązków płatniczych wobec wykonawców robót. Na podstawie badania 120 faktur, wystawionych na łączną kwotę około 1,04 mld zł, stwierdzono terminowe (zgodnie z umowami) regulowanie płatności za roboty budowlane. Zapłaty były każdorazowo dokonywane po spełnieniu warunków kontraktowych, a faktury zostały ujęte w ewidencji finansowo – księgowej Oddziału zgodnie z obowiązującymi zasadami.

GDDKiA dokonywała również płatności bezpośrednio na rzecz podwykonawców robót budowlanych, w trybie art. 647¹ § 5 kodeksu cywilnego⁸. I tak na skutek działań wykonawcy (konsorcjum firm: NDI SA i SB GRANIT SA) na odcinku od węzła Brzesko do węzła Wierzchosławice, Oddział w ramach odpowiedzialności solidarnej zapłacił kwotę około 12,9 mln zł. Wykonawca nie tylko nie płacił w terminie podwykonawcom, pozostawiając zaległości po zejściu z placu budowy, to jeszcze wystąpiły przypadki zawierania umów opartych na cenach przewyższających wartości zawarte w kontrakcie. Z kolei na odcinku od węzła Szarów do węzła Brzesko z powodu utraty płynności finansowej konsorcjum firm z liderem Polimex – Mostostal SA, od kwietnia 2012 r. (do czasu zakończenia kontroli) Oddział dokonał płatności bezpośrednio na rzecz czterech podwykonawców, potrącając stosowne kwoty z faktur należnych Wykonawcy.

- III. NIK negatywnie ocenia ewidencjonowanie przez GDDKiA Oddział w Krakowie środków trwałych powstałych w wyniku zakończonych zadań inwestycyjnych.

W latach 2008-2012 w krakowskim Oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad środki trwałe powstałe w wyniku zakończonych zadań inwestycyjnych w zakresie budowy dróg i obiektów mostowych nie były ujęte w ewidencji na koncie 011 - Środki trwałe. Stanowiło to naruszenie przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości⁹, w szczególności mówiących o tym, iż jednostki obowiązane są (art. 4) stosować przyjęte zasady (politykę) rachunkowości, rzetelnie i jasno przedstawiając sytuację majątkową i finansową oraz wynik finansowy. Jednym z elementów warunkujących rzetelne przedstawienie sytuacji majątkowej i finansowej jest ujęcie w księgach rachunkowych aktywów i pasywów jednostki (art. 13), wśród których nie powinno zabraknąć środków trwałych powstałych w wyniku zakończonych inwestycji w infrastrukturę drogowo – mostową. W Oddziale łączna wartość inwestycji drogowo – mostowych zakończonych i rozliczonych w latach 2008-2012 (stan na 30 czerwca), które kwalifikowały się do wprowadzenia do ewidencji środków trwałych wyniosła ok. 3,4 mld zł. Zakresem tych inwestycji objęto łącznie 196,575 km dróg (w tym odcinków dwujezdniowych 95,65 km). Do dnia 30 czerwca 2012 r. w ewidencji finansowo – księgowej Oddziału na koncie 011 – środki trwałe nie figurowała żadna droga ani żaden most, pomimo iż na koniec I półrocza 2012 r. Oddział administrował siecią dróg o łącznej długości 911.847 km (w tym odcinki dwujezdniowe miały długość 129.082 km). Biorąc pod uwagę istniejącą strukturę organizacyjną GDDKiA oraz powiązany z nią sposób tworzenia sprawozdania finansowego, należy zauważyć, iż kluczową rolę przy określaniu sposobu prowadzenia ewidencji finansowo – księgowej na

⁸ ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93 ze zm.)

⁹ Dz. U. z 2009 r., Nr 152, poz. 1223 ze zm.

poziomie Oddziału odgrywa nadzór służb finansowych podległych bezpośrednio Dyrektorowi Generalnemu Dróg Krajowych i Autostrad.

- IV. W wyniku dokonanej w 2008 r. centralizacji zadań wszelkie uprawnienia w zakresie audytu wewnętrznego i kontroli zostały przypisane odpowiednim komórkom w Centrali GDDKiA. W toku kontroli nie stwierdzono również, aby w procesach przygotowania i realizacji inwestycji drogowych przez Oddział GDDKiA w Krakowie, występowały mechanizmy o charakterze korupcyjnym.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie wnosi o:

1. Wprowadzenie do ewidencji środków trwałych dróg i obiektów mostowych w pierwszej kolejności tych, które zostały wybudowane lub zmodernizowane w latach 2008 - 2012.
2. Potrącenie należnych kar umownych z tytułu opóźnień w realizacji robót przez firmę Dragados przy ostatecznym rozliczeniu finansowym III odcinka autostrady A4.
3. Zapewnienie przestrzegania ustawy Pzp przy zlecaniu realizacji robót wynikających z wprowadzanych w toku budowy zmian.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, w brzmieniu obowiązującym do 1 czerwca 2012 r., w związku z art. 2 ustawy nowelizującej, zwraca się o przedstawienie przez Pana Dyrektora, w terminie 21 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków bądź przyczynach ich niepodjęcia. Ponadto, NIK wnosi o poinformowanie o wysokości kar umownych ostatecznie naliczonych oraz wyegzekwowanych od firmy Dragados.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w brzmieniu obowiązującym do 1 czerwca 2012 r., w związku z art. 2 ustawy nowelizującej, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu Dyrektorowi prawo zgłoszenia na piśmie do Dyrektora Delegatury NIK w Krakowie umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, w brzmieniu obowiązującym do 1 czerwca 2012 r., w związku z art. 2 ustawy nowelizującej, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały w sprawie ich rozstrzygnięcia przez właściwą komisję NIK.