



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ.410.011.01.2015
P/15/094

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/094 – Przeciwdziałanie niszczeniu dróg samorządowych przy budowie autostrad i dróg ekspresowych.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie.
Kontroler	Maciej Pilecki, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 94379 z dnia 11 czerwca 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, zwana dalej „Oddziałem GDDKiA”
Kierownik jednostki kontrolowanej	Wiesław Kaczor – Dyrektor Oddziału GDDKiA od dnia 1 kwietnia 2007 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie oceny ogółej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ działalność kontrolowanej jednostki zbadanym zakresie.

W kontroli ustalono, że Oddział GDDKiA podejmował działania mające na celu przeciwdziałanie zniszczeniu dróg samorządowych podczas budowy odcinków autostrady A-4, przebiegających przez obszar województwa podkarpackiego.

W zawieranych kontraktach Oddział GDDKiA zobowiązywał wykonawców autostrady do podpisywania umów, z zarządcami dróg lokalnych wykorzystywanych do transportu materiałów niezbędnych do budowy, regulujących zasady korzystania z tych dróg i odpowiedzialności za ewentualne powstałe zniszczenia. Wykonawcy zobowiązani zostali do sporządzenia inwentaryzacji stanu technicznego dróg, na podstawie których ustalony miał zostać zakres zniszczeń na drogach i prac naprawczych. Koszty sporządzenia inwentaryzacji i napraw wykonawcy mogli uwzględnić w cenie kontraktowej.

Oddział GDDKiA reagował na zgłaszane problemy związane z transportem materiałów po drogach samorządowych i podejmowała działania zmierzające do ich rozwiązania, zapobiegnięcia zniszczeniom dróg lub do ich naprawy. Dominująca rola przypadała w takich sytuacjach Inżynierom Kontraktów, działającym z ramienia Oddziału GDDKiA.

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

III. Ocena kontrolowanej działalności

1. Opracowanie, wdrożenie i egzekwowanie przez oddział GDDKiA zasad ustalania i rozliczania kosztów uszkodzeń dróg samorządowych w trakcie budowy odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

Opis stanu
faktycznego

Warunki wykonywania przez komórki organizacyjne i pracowników Oddziału GDDKiA zadań z zakresu przygotowania i nadzorowania procesów inwestycyjnych określone zostały w zarządzeniu Dyrektora Generalnego Dróg Krajowych i Autostrad nr 54 z dnia 10 października 2008 r. w sprawie podziału zadań, w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji, w ramach GDDKiA zmienionym zarządzeniem tego Dyrektora nr 14 z dnia 29 kwietnia 2009 r. i nr 115 z dnia 17 grudnia 2010 r.

Powyższe procedury były badane w ramach kontroli przeprowadzonej w 2012 r. przez Najwyższą Izbę Kontroli pn. „Wykonywanie przez Oddziału GDDKiA obowiązków inwestora przy realizacji inwestycji drogowych” (kontrola P/12/076). W okresie objętym kontrolą procedury w badanym zakresie nie uległy zmianie.

(dowód: akta kontroli str. 5-20)

W okresie objętym kontrolą, zadania w zakresie przygotowania i nadzorowania procesów inwestycyjnych wykonywało 10 pracowników Oddziału GDDKiA (3 pracowników Wydziału Zamówień Publicznych oraz 7 pracowników Wydziału Realizacji). Pracownicy wykonujący zadania z zakresu przygotowania i nadzorowania procesów inwestycyjnych mieli przygotowanie merytoryczne do wykonywania zadań z zakresu przygotowania i nadzorowania procesów inwestycyjnych.

Średni staż zawodowy pracowników wyniósł 25,2 roku (od 11 do 40 lat stażu zawodowego). Pracownicy obu wydziałów brali udział w szkoleniach związanych z:

- zamówieniami publicznymi,
- tworzeniem specyfikacji istotnych warunków zamówienia, warunków umów na roboty budowlane,
- rozliczaniem końcowym i trwałością projektów realizowanych w ramach funduszy europejskich,
- roszczeniami i rozstrzyganiem sporów w kontraktach budowlanych,
- realizacją inwestycji budowlanych w oparciu o procedury FIDIC,
- odbiorem inwestycji budowlanej przez administrację publiczną,
- praktycznymi aspektami umów o roboty budowlane.

(dowód: akta kontroli str. 21-24)

Oddział GDDKiA dysponował następującymi wzorcowymi dokumentami opracowanymi przez Centralę GDDKiA:

- Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia,
- aktem umowy,
- Szczególnymi Warunkami Kontraktu.

Wszystkie zmiany wprowadzane do wzorcowych dokumentów były opracowywane przez Oddział GDDKiA, a następnie przekazywane do zaakceptowania do Centrali GDDKiA w Warszawie.

(dowód: akta kontroli str. 25)

Kontrolą objęto poniższe zadania inwestycyjne.

- Inwestycja A – „Budowa autostrady A-4 Tarnów - Rzeszów na odcinku od węzła Tarnów Krzyż od węzła Dębica Pustynia km około 502+796,97 do około 537+550” (35 km),

- Inwestycja B – „Budowa autostrady A-4, odcinek Rzeszów (węzeł Rzeszów Wschód) – Jarosław (węzeł Wierzbna) od km 581+250 do km 622+450” (41 km),

- Inwestycja C – „Zaprojektowanie i wykonanie autostrady A-4 Rzeszów – Korczowa na odcinku Jarosław „węzeł Wierzbna” (bez węzła) – Radymno (z węzłem) – od km 622+463,44 do km 647+455,82 o długości 25 km”,

- Inwestycja D – „Zaprojektowanie i wykonanie autostrady A-4 Rzeszów – Korczowa na odcinku Radymno (bez węzła) – Korczowa od km 647+455,82 do km 668+837,65 o długości 22 km”.

Inwestycja C i Inwestycja D były realizowane w systemie „Projektuj i Buduj”.

W dokumentach kontraktowych, związanych z powyższymi Inwestycjami, tj. w Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych DM 00.00.00 (STWiORB) oraz w Szczególnych Warunkach Kontraktu (SWK) i Programach Funkcjonalno-Użytkowych (kontrakty realizowane w systemie „Projektuj i Buduj”), Oddział GDDKiA zobowiązał Wykonawców m.in. do:

- uzyskania zgód na ruch pojazdów używanych do przewozu materiałów po drogach lokalnych od zarządców i administratorów dróg,
- wykonania inwentaryzacji z opisem stanu technicznego dróg przewidywanych do transportu materiałów wraz z wykonaniem dokumentacji fotograficznej,
- do naprawy wykorzystywanych do transportu dróg w przypadku ich uszkodzenia,
- stosowania się do ustawowych ograniczeń nacisków osi na drogach publicznych przy transporcie materiałów i wyposażenia na i z terenu prowadzonych robót.

Powyższe prace wykonawca był zobowiązany uwzględnić w cenie kontraktowej.

(dowód: akta kontroli str. 26-73)

W przypadku Inwestycji A oraz Inwestycji B doszło do rozwiązania umów z Wykonawcami. W obu przypadkach Oddział GDDKiA zobowiązał wykonawców kontynuujących inwestycje do wykonania remontu dróg lokalnych i publicznych, zniszczonych przez poprzedniego wykonawcę, a po których prowadzony miał być transport materiałów. Na etapie sporządzania oferty Wykonawca zobowiązany był do uzgodnienia zakresu prac remontowych dróg publicznych z ich zarządcami, uwzględniając ustalenia zapisane w zawartych porozumieniach/umowach z poprzednim Wykonawcą. Przewidywany zakres robót naprawczych mógł obejmować (zgodnie z zapisami w STWiORB):

- frezowanie nawierzchni,
- wyrównanie podbudowy,
- wykonanie nowych warstw asfaltowych o grubościach dostosowanych do obciążenia transportem budowy,
- naprawę poboczy,
- regulację wysokościową elementów odwodnienia wglębnego (jeśli istniało).

(dowód: akta kontroli str. 74-101)

W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły przypadki wstrzymania przez Oddział GDDKiA płatności Wykonawcom w związku niewywiązywaniem się przez nich z obowiązku naprawy uszkodzeń na drogach lokalnych.

(dowód: akta kontroli str. 25)

Zgodnie z zarządzeniem nr 3 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 9 stycznia 2013 r. *zmieniającego zarządzenie w sprawie zmiany obszarów*

działania Oddziałów GDDKiA w Krakowie i Rzeszowie kontynuacja Inwestycji A została przekazana pod nadzór Oddziałowi GDDKiA w Krakowie.

(dowód: akta kontroli str. 102-105)

Zgodnie z zapisami STWiORB, SWK oraz Programu Funkcjonalno-Użytkowego, Wykonawcy poszczególnych ww. inwestycji podpisali porozumienia/umowy z zarządcami dróg, po których Wykonawcy zamierzali przewozić materiały potrzebne do budowy autostrady. Wykonawcy ci sporządzili inwentaryzacje z opisem stanu technicznego dróg przewidywanych do transportu materiałów oraz wykonywali dokumentację fotograficzną.

(dowód: akta kontroli str. 106-125)

Analizie poddano 3 losowo wybrane porozumienia pomiędzy wykonawcami odcinków autostrad, a właściwymi zarządcami dróg.

1. Porozumienie zawarte z inicjatywy Wykonawcy pomiędzy Zarządem Dróg Powiatowych w Łąncucie a Wykonawcą kontynuującym Inwestycję B. W ramach porozumienia Wykonawca zobowiązał się do budowy chodnika dla pieszych w ciągu drogi powiatowej Nr 1275R Czarna-Białobrzegi-Laszczyzny w miejscowości Budy Łąncuckie w zamian za korzystanie z powyższej drogi do przewozu kruszywa. Zgodnie z protokołem odbioru robót, Wykonawca wywiązał się z zapisów porozumienia w określonym zakresie oraz terminie. Porozumienie zostało zawarte w trakcie prowadzonych robót budowlanych. Powyższa droga była wykorzystywana przez Wykonawcę, z którym Oddział GDDKiA rozwiązał umowę. W ramach umowy na kontynuację Inwestycji B, Wykonawca zobowiązał się do naprawy zniszczeń dróg wykorzystywanych przez poprzedniego Wykonawcę do przewozu materiałów;

2. Porozumienie zawarte z inicjatywy Wykonawcy, pomiędzy Powiatem Przeworskim a Wykonawcą Inwestycji A. W ramach porozumienia Wykonawca w zamian za możliwość korzystania z 9 odcinków dróg zobowiązał się do wykonania modernizacji dwóch odcinków dróg, oraz do wykonania chodnika w miejscowości Gniewczyzna Łąncucka. Ponadto Wykonawca zobowiązał się do niezwłocznego naprawiania wszystkich zniszczeń i uszkodzeń dróg, a w szczególności do uzupełniania ubytków, deformacji, oraz naprawy innych elementów zniszczonych na skutek przejazdu pojazdów Wykonawcy. Ponadto Wykonawca wniósł bezwarunkowe zabezpieczenie realizacji postanowień porozumienia w formie gwarancji bankowej. Przed podpisaniem porozumienia została sporządzona inwentaryzacja początkowa zaakceptowana przez obie strony. Porozumienie zostało podpisane przez strony przed rozpoczęciem prac budowlanych. Oddział GDDKiA rozwiązał umowę z winy Wykonawcy. Porozumienie nie zostało zrealizowane przez Wykonawcę. Powiat dokonał naprawy zniszczonych odcinków dróg w ramach spieniężonej gwarancji zabezpieczenia wykonania umowy.

3. Porozumienie zawarte z inicjatywy Wykonawcy pomiędzy Powiatem Jarosławskim, a Wykonawcą Inwestycji D. W ramach porozumienia Wykonawca w zamian za możliwość korzystania z 4 odcinków dróg zobowiązał się do wykonania chodnika w miejscowości Święte oraz do wykonania nawierzchni asfaltowej w ciągu drogi nr 1822R Łapajówka-Hruszowice-Gaje, w terminie 30 dni przed zakończeniem inwestycji. Ponadto Wykonawca zobowiązał się do utrzymywania nawierzchni dróg, poboczy i przepustów w stanie zapewniającym możliwość eksploatacji, oraz do przekazania dróg wraz z poboczami i przepustami w stanie nie gorszym niż przed rozpoczęciem robót. Po podpisaniu porozumienia została sporządzona inwentaryzacja początkowa zaakceptowana przez obie strony. Prace dotyczące Inwestycji D zostały zakończone 9 czerwca 2014 r. W dokumentacji posiadanej przez Oddział GDDKiA brak było informacji dotyczącej wywiązania się Wykonawcy z zapisów powyższego porozumienia. Do dnia zakończenia kontroli do Oddziału

GDDKiA nie wpłynęło żadne pismo od Starosty Jarosławskiego odnośnie ewentualnych kłopotów z realizacją porozumienia.

(dowód: akta kontroli str. 106-125)

Szczegółowe Specyfikacje Techniczne nie określały obowiązków wykonawców w zakresie podania prognozy natężenia ruchu pojazdów ciężkich oraz szacunkowej ilości mas towarowych i sprzętu podlegającego przewozom w ramach sporządzonych planów dróg transportowych.

Zarówno Wykonawcy jak i zarządcy dróg nie szacowali wielkości przewożonych mas towarowych na poszczególnych drogach lokalnych.

(dowód: akta kontroli str. 126)

Oddział GDDKiA sprawował nadzór nad robotami naprawczymi poprzez działania Inżynierów Kontraktu, którzy podczas organizowanych Rad Technicznych i Rad Budowy poruszali zgłaszane problemy związane z transportem materiałów. Poszczególni Wykonawcy nie przekazywali do Oddziału GDDKiA protokołów odbioru napraw na drogach. W sytuacjach, w których Oddział GDDKiA informowany był przez zarządców dróg o problemach związanych z naprawą dróg, czy brakiem wywiązywania się Wykonawców z przyjętych zobowiązań, Inżynier Kontraktu, w oparciu o wyniki dokonanego rozpoznania w terenie, zwracał pisemnie uwagę Wykonawcy na powstałe nieprawidłowości i uchybienia, jednocześnie wzywając do wyeliminowania ich zgodnie z warunkami podpisanych umów.

Oddział GDDKiA nie prowadził monitoringu tras przejazdu mas towarowych.

(dowód: akta kontroli str. 126-157)

Projekty organizacji ruchu dotyczące wszystkich inwestycji zawierały elementy określone w § 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. *w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem*², w tym terminy związane z wprowadzaniem czasowej organizacji ruchu, nowej stałej organizacji ruchu, czy przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu. Terminy określone w projektach organizacji ruchu zostały dotrzymane.

(dowód: akta kontroli str. 158-159)

Zabezpieczenie należytego wykonania zamówienia zostały zawarte w umowach na roboty budowlane (Inwestycja A i B) oraz umowach na prace projektowe i budowlane (Inwestycja C i D). Zapisano w nich, że kwota zabezpieczenia powinna wynieść 5% zaakceptowanej kwoty kontaktowej. Zabezpieczenie to w sposób bezpośredni nie dotyczyło zniszczeń powstałych na drogach lokalnych. W odniesieniu do kontynuacji inwestycji A i B kwota zabezpieczenia należytego wykonania umowy wynosiła 10% zaakceptowanej kwoty kontaktowej.

(dowód: akta kontroli str. 158-159)

Postanowienia dotyczące kar umownych z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zamówienia zostały zawarte w Szczególnych Warunkach Kontraktu. W przypadku inwestycji A i B określono, że:

- za przekroczenie czasu na ukończenie robót w wysokości 0,01% zaakceptowanej kwoty kontraktowej za każdy dzień zwłoki,
- z tytułu odstąpienia od Kontraktu z przyczyn leżących po stronie wykonawcy w wysokości 10% zaakceptowanej kwoty kontraktowej,

² Dz.U z 2003 r., nr 177, poz. 1729

- za niewykonanie wymaganej minimalnej ilości wykonania w terminie ustalonym w załączniku do oferty – dane kontraktowe, w wysokości 0,01% zaakceptowanej kwoty kontraktowej za każdy dzień zwłoki z zastrzeżeniem subklauzuli 8.14,
 - za przekroczenie terminu przedłożenia: Harmonogramu, raportu, projektu umowy z podwykonawcą, oraz terminu określonego w subklauzuli 14.1 pkt d, w wysokości 2.000 zł za każdy dzień zwłoki,
 - za wprowadzenie zmian w oznakowaniu na czas prowadzenia robót, niezgodnych z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu, braki w oznakowaniu lub wykonanie oznakowania z nienależytą starannością 10.000 zł za każdy dzień stwierdzonych powyżej nieprawidłowości,
 - za niedotrzymanie terminu: usunięcia wad oraz wykonania drobnych zaległych prac określonych w świadectwie przejęcia, albo usunięcia wad oraz wykonania drobnych zaległych prac określonych w rękojmi za wady,
 - za jakiegokolwiek inne naruszenie obowiązków określonych w kontrakcie w wysokości 0,01% zaakceptowanej kwoty kontraktowej, za każdy dzień zwłoki.
- Ponadto w odniesieniu do Inwestycji B zapisano, iż strony mają prawo do odszkodowania uzupełniającego, przenoszącego wysokość kar umownych do wysokości rzeczywiście poniesionej szkody.

W zakresie Inwestycji C i D – roboty projektowe i budowlane w Szczególnych Warunkach Kontraktu określono, że Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne:

- za przekroczenie czasu na ukończenie robót lub odcinka z przyczyn leżących po stronie wykonawcy w wysokości 0,01% zaakceptowanej kwoty kontraktowej za każdy dzień zwłoki,
- za nieskończenie robót umożliwiających, co najmniej tymczasowe dopuszczenie do ruchu odcinka autostrady, będącego przedmiotem kontraktu w pierwotnym czasie na ukończenie, z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy w wysokości 0,01% zaakceptowanej kwoty kontraktowej za każdy dzień zwłoki (powyższe kary nie podlegają sumowaniu),
- z tytułu odstąpienia od Kontraktu z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy w wysokości 10% zaakceptowanej kwoty kontraktowej.

Ponadto strony zastrzegły sobie prawo do odszkodowania uzupełniającego przenoszącego wysokość kar umownych do wysokości rzeczywiście poniesionej szkody.

Zapisy dotyczące kar umownych nie odnosiły w sposób bezpośredni lub pośredni do zniszczeń dróg wykorzystywanych do przewozu materiałów przy budowie odcinków autostrad.

W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły przypadki naliczenia kar umownych, które w sposób bezpośredni lub pośredni dotyczyły zniszczeń powstałych przy budowie na drogach lokalnych.

(dowód: akta kontroli str. 158-159)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

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

2. Współdziałanie Oddziału GDDKiA z zarządcami dróg samorządowych w zakresie minimalizacji negatywnych skutków wykorzystania tych dróg podczas budowy odcinków autostrad; nadzór nad działalnością Oddziału GDDKiA.

2.1. Współdziałania Oddziału GDDKiA z zarządcami dróg samorządowych.

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą Oddział GDDKiA współdziałał z zarządcami dróg samorządowych w zakresie przeciwdziałania zniszczeniom tych dróg, powstałym podczas budowy odcinków autostrady poprzez:

- przekazywanie do Inżyniera Kontraktu pism zarządców dróg dotyczących niewywiązywania się przez Wykonawców z zawartych z nimi porozumień, w celu ich wyjaśnienia,
- wskazywanie zarządom możliwości wynikających z zawartych porozumień,
- uczestniczenie w spotkaniach organizowanych przez władze samorządowe w celu dokonania ustaleń, które zobowiązałyby Wykonawców do wykonania poszczególnych zakresów robót naprawczych.

W odniesieniu do wszystkich pism wpływających do Oddziału GDDKiA od zarządców dróg, Oddział GDDKiA podejmował czynności zmierzające do wyjaśnienia sprawy.

(dowód: akta kontroli str. 160-169)

W okresie objętym kontrolą wpłynęły dwa pisma o korzystaniu przez wykonawców z dróg lokalnych nieobjętych porozumieniami: z Gminy Trzebownik oraz Powiatu Dębickiego.

Po otrzymaniu pisma Gminy Trzebownik, Oddział GDDKiA ustalił, że droga wskazana w piśmie nie była wykorzystywana do transportu materiałów. Według informacji przekazanej do Oddziału GDDKiA od Inżyniera Kontraktu, droga wskazana w piśmie Gminy Trzebownik nie była wykorzystywana do transportu materiałów do budowy autostrady. Materiały były transportowane drogami technologicznymi przecinającymi się jedynie w pasie autostradowym z drogą 108842 Łąka-Łukawiec. W związku z pismem Powiatu Dębickiego, po interwencjach Oddziału GDDKiA oraz Inżyniera Kontraktu, Wykonawca podpisał porozumienie ze Starostą Powiatu Dębickiego.

(dowód: akta kontroli str. 160)

W okresie objętym kontrolą w Rejestrze Skarg i Wniosków Oddziału GDDKiA nie zostały odnotowane żadne skargi i wnioski dotyczące pogarszającego się stanu dróg lokalnych, stanowiących dojazd do objętych kontrolą budowanych odcinków autostrady A-4, wynikających z ich użytkowania przez Wykonawcę do transportu materiałów do budowy autostrady.

(dowód: akta kontroli str. 160)

Uwagi dotyczące badanej działalności

W związku z sytuacją wykorzystywania, do transportu materiałów do budowy autostrady, dróg lokalnych nieobjętych porozumieniem, zdaniem Najwyższej Izby Kontroli wskazane byłoby ujmowanie, w ramach działalności kontrolnej Oddziału GDDKiA, zagadnień dotyczących niszczenia tych dróg przez wykonawców autostrady i drogi ekspresowej.

2. Nadzór nad działalnością Oddziału GDDKiA oraz realizacja wniosków pokontrolnych NIK z poprzednich kontroli.

W latach 2012 – 2015 (do 28 sierpnia 2015 r.) Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła w Oddziale GDDKiA dwie kontrole związane z budowy dróg ekspresowych i autostrad, tj.:

1. Kontrolę P/12/076 „Wykonywanie przez Oddział GDDKiA obowiązków inwestora przy realizacji inwestycji drogowych”. Kontrola obejmowała swym zakresem:
 - planowanie inwestycji drogowych,
 - przygotowanie inwestycji do realizacji,
 - wybór wykonawców inwestycji,
 - wypełnianie zadań inwestora,
 - nadzór w zakresie realizowanych inwestycji,
 - finansowanie inwestycji oraz prowadzenie ewidencji środków trwałych.

W wystąpieniu pokontrolnym sformułowano m.in. następujące wnioski pokontrolne:

- a) obciążenie wykonawców karami umownymi. Kary umowne zostały od Wykonawców wyegzekwowane poprzez korekty faktur (3 przypadki), lub potrącone z gwarancji należytego wykonania umowy złożonych przez Wykonawców (2 przypadki);
- b) prawidłowe wyliczanie i egzekwowanie kar umownych za nieosiągnięcie w terminie wymaganej minimalnej ilości wykonania w przypadku Inwestycji A i B. Korekta naliczenia kary umownej z tyt. nieosiągnięcia minimalnej wymaganej ilości wykonania w zakresie Inwestycji A została naliczona i rozliczona z gwarancji należytego wykonania umowy;
- c) egzekwowanie od dotychczasowych Wykonawców Inwestycji A umownych praw Skarbu Państwa, wynikających z odstąpienia przez Oddział GDDKiA od Kontraktów z winy wykonawców. W celu wyegzekwowania kary umownej z tytułu odstąpienia od umowy przez Oddział GDDKiA z przyczyn leżących po stronie Wykonawców, na dzień zakończenia czynności kontrolnych: prowadzone jest postępowanie sądowe wobec firmy [...]³, zgłoszono karę umowną do wierzytelności w postępowaniu upadłościowym wobec firm [...]⁴;
- d) obciążenie Wykonawcy *Dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dla autostrady A-4 na odcinku Jarosław (węzeł Wierzbna) – Korczowa od km 621+930 do km 668+837,65* kosztami poniesionymi przez Oddział GDDKiA, wynikającymi z nierzetelnie wykonanej ww. Dokumentacji. Do dnia zakończenia kontroli wniosek nie został zrealizowany, gdyż jak wyjaśnił Naczelnik Wydziału Realizacji Oddziału GDDKiA – Dariusz Kobosz „wyliczenie kosztów związanych z potrzebą wykonania dodatkowych zabiegów wzmacniania podłoża może nastąpić po całkowitym zakończeniu robót budowlanych”.

(dowód: akta kontroli str. 5-20, 170-212)

2. Kontrolę I/14/007 „Mechanizmy zabezpieczające interes publiczny i ich przestrzeganie przy realizacji umów na wykonanie odcinka autostrady A-4 Rzeszów – Jarosław”.

Kontrola nie wykazała nieprawidłowości. W ramach kontroli dokonano sprawdzenia wykonania zaleceń pokontrolnych związanych z badanym odcinkiem autostrady A-4.

³ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2015 r. poz. 2058) 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 ujawnienia nazwy przedsiębiorcy. Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁴ j.w.

(dowód: akta kontroli str. 213-218)

Informacja o realizacji wniosków pokontrolnych P/12/076 była zgodna ze stanem faktycznym.

(dowód: akta kontroli str.219-226)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

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

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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 Kontroli⁵, kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Rzeszowie.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwagi oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Rzeszów, dnia września 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie

Kontroler
Maciej Pilecki
starszy inspektor kontroli państwowej

Dyrektor
Wiesław Motyka

.....
Podpis

.....
Podpis

⁵ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096