



PREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
MARIAN BANAŚ

KIN. 410.004.01.2021

Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Ministerstwo Infrastruktury
Ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/21/030 Wdrażanie nowego krajowego systemu poboru opłat drogowych.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Ministerstwo Infrastruktury ¹ , ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa ²
Kierownik jednostki kontrolowanej	Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury, od 9 stycznia 2018 r. ³
Zakres przedmiotowy kontroli	Wykonywanie przez Ministra Infrastruktury zadań związanych z realizacją polityki państwa w zakresie opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą płatną oraz nadzorem nad działalnością Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych i Autostrad, a następnie Głównego Inspektora Transportu Drogowego, w obszarze funkcjonowania i rozwoju krajowego systemu poboru opłat drogowych, w tym nad wypracowaniem koncepcji i przygotowaniem do wdrożenia nowego systemu poboru opłaty elektronicznej
Okres objęty kontrolą	Od 31 października 2018 r. do 2 sierpnia 2021 r., z możliwością wykorzystania dowodów sporządzonych przed lub po tym okresie, związanych z wyborem koncepcji, wdrożeniem i funkcjonowaniem krajowego systemu poboru opłat drogowych.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	1. Tomasz Biczuk, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/33/2021 z 12 maja 2021 r. 2. Leszek Korczak, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr KIN/52/2021 z 7 lipca 2021 r. 3. Kinga Poprzycka – Harczuk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/50/2021 z 7 lipca 2021 r. 4. Adam Owsianik, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/51/2021 z 7 lipca 2021 r.

(akta kontroli str.1-8 i str. 498-503)

¹ Utworzone na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 stycznia 2018 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Infrastruktury (Dz. U. poz. 192) - z mocą obowiązującą od dnia poprzedniego. Ministerstwo powstało z przekształcenia Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, utworzonego na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2015 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 2080).

² Dalej również: Ministerstwo lub MI.

³ Dalej również Minister. Na podstawie § 1 ust. 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 ze zm.) obsługę Ministra zapewniało Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, które z dniem 22 stycznia 2018 r. zostało przekształcone w Ministerstwo Infrastruktury.

⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200 ze zm., dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

Minister Infrastruktury wykonywał zadania związane z realizacją polityki państwa w zakresie opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą płatną oraz nadzorem nad działalnością w tym obszarze Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, a następnie Głównego Inspektora Transportu Drogowego⁶, w sposób zapewniający ciągłość poboru opłat na sieci dróg krajowych⁷.

Podejmowane przez Ministra działania, w ramach nadzoru nad tymi organami, nie doprowadziły jednak do uruchomienia nowego systemu poboru opłaty elektronicznej⁸, po wygaśnięciu w dniu 2 listopada 2018 r. umowy na obsługę systemu viaTOLL⁹ przez dotychczasowego operatora prywatnego.

Stan ten spowodowany był opóźnieniami w wypracowaniu przez Ministra decyzji kierunkowej o powierzeniu Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad wyboru wykonawcy NKSP0¹⁰ oraz we wdrożonym w tej sprawie postępowaniu, które do sierpnia w 2017 r. nie doprowadziło do wyłonienia takiego wykonawcy.

W związku z ww. opóźnieniami i koniecznością zapewnienia funkcjonowania systemu viaTOLL do czasu wdrożenia NKSP0¹¹, Minister podjął inicjatywę mającą na celu powierzenie Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego¹² realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zadań związanych z poborem opłat drogowych. Inicjatywa ta doprowadziła do przejścia przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, z dniem 3 listopada 2018 r., zadań związanych z ich poborem oraz koncentrację wszystkich kompetencji w tym zakresie w ramach jednego organu administracji rządowej. Jakkolwiek wskazane działania Ministra zapewniły ciągłość poboru opłat drogowych oraz powołanie Podmiotu Wyznaczonego¹³ i wypracowanie koncepcji systemu poboru opłaty elektronicznej przy użyciu technologii opartej na lokalizacji satelitarnej, to do 30 czerwca 2020 r.¹⁴ umożliwiły osiągnięcie jedynie trzech pierwszych etapów wdrożenia NKSP0, związanych z zaprojektowaniem tego systemu.

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁶ Tj. organami odpowiedzialnymi za pobór opłat drogowych.

⁷ Określonej rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. poz. 32).

⁸ Dalej: NKSP0.

⁹ Tj. krajowego systemu poboru opłat drogowych (dalej: KSP0), wdrożonego na podstawie „Umowy na zaprojektowanie, dostawę oraz obsługę Krajowego Systemu Poboru Opłat Elektronicznych oraz Manualnego Systemu Poboru Opłat” zawartej w dniu 2 listopada 2010 r. (na 8 lat) pomiędzy Skarbem Państwa (reprezentowanym przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad), a konsorcjum firm Kapsch TrafficCom AG (dalej: konsorcjum Kapsch).

¹⁰ Wg ustaleń NIK, przedstawionych w Informacji o wynikach kontroli Przygotowanie administracji rządowej do prowadzenia elektronicznego poboru opłat drogowych po 2018 r., nr ewid.: 151/2019/I/17/001/KIN, str. 10, 22 i 25, decyzja ta podjęta została w czwartym kwartale 2016 r., tj. po niemal dwóch latach od złożenia przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do Ministra wniosku, w sprawie potwierdzenia kluczowych założeń dotyczących systemu poboru opłat drogowych oraz wyrażenia zgody na powierzenie budowy tego systemu i świadczenia usługi poboru opłaty elektronicznej podmiotowi zewnętrznemu.

¹¹ W celu zapewnienia przychodów z opłat drogowych do Krajowego Funduszu Drogowego, dalej: KFD.

¹² Działania te znalazły odzwierciedlenie w uchwalonej przez Sejm RP ustawie z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2018 r. poz. 12).

¹³ Tj. Instytutu Łączności - Państwowego Instytutu Badawczego, wyznaczonego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2019 r. w sprawie wyznaczenia podmiotu świadczącego usługi w zakresie projektowania systemu teleinformatycznego służącego do poboru opłaty elektronicznej i kontroli prawidłowości uiszczenia tej opłaty oraz określenia zakresu usług realizowanych przez ten podmiot (Dz.U. poz. 1492), zwanego dalej również rozporządzeniem.

¹⁴ Z dniem 1 lipca 2020 r. zadania w zakresie poboru opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą płatną powierzone zostały Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej, na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1087).

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe¹⁵ kontrolowanej działalności

- OBSZAR
- Opis stanu faktycznego
Stwierdzone nieprawidłowości
1. Wypełnianie zadań w zakresie prowadzenia analiz kierunków rozwoju sieci drogowej, stawek opłaty elektronicznej na poszczególnych drogach lub ich odcinkach i wysokości stawek opłaty elektronicznej oraz określenia kierunków rozwoju sieci dróg krajowych objętych poborem opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą płatną.
 - 1.1. Wg § 23 regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury (obowiązującego w badanym okresie)¹⁶ do zadań Departamentu Dróg Publicznych¹⁷ należały sprawy związane z planowaniem, przygotowaniem, budową i zarządzaniem siecią dróg publicznych, w tym m.in.: określenie kierunków rozwoju sieci dróg krajowych, kształtowanie polityki opłat za przejazd po drogach krajowych, w tym opłat za przejazd od pojazdów ciężkich¹⁸.
 - 1.2. W badanym okresie Minister prowadził analizy kierunków rozwoju sieci drogowej, stawek opłaty elektronicznej na poszczególnych drogach lub ich odcinkach oraz analizy stawek opłaty elektronicznej. Analiza w zakresie dotyczącym poszerzania sieci dróg krajowych, podlegających opłacie elektronicznej, polegała m.in. na monitorowaniu inwestycji prowadzonych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad¹⁹ na sieci autostrad i dróg ekspresowych pod kątem objęcia ich systemem poboru opłat. Poszczególne odcinki dróg poddawane były analizie ruchu ciężarowego, w szczególności na podstawie przeprowadzanych w okresach 5-letnich generalnych pomiarów ruchu na sieci dróg krajowych²⁰ oraz analiz odpyływu ruchu na drogi równoległe²¹. Ponadto, analizy kierunków rozwoju sieci dróg płatnych polegały na: porównywaniu raportów dotyczących danych statystycznych funkcjonowania systemu opłat²², zbieraniu informacji o jakości funkcjonowania systemu poboru opłat w Polsce oraz systemów zagranicznych, a także współpracy z innymi organami państwa, związanymi z obszarem poboru opłat.
 - 1.3. W wyjaśnieniach dotyczących funkcjonowania systemu poboru opłat drogowych Pan Rafał Weber Sekretarz Stanu w MI stwierdził m.in., że przy kształtowaniu sieci i stawek opłaty elektronicznej uwzględniane były następujące aspekty:
 1. Etap, na którym znajdował się funkcjonujący KSPO działający pn. viaTOLL. System ten opierał się na rozwiązaniach dostępnych w czasie jego projektowania, które czterokrotnie nie otrzymywały obecnie wsparcia od

¹⁵ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹⁶ Wprowadzonego do stosowania zarządzeniem nr 9 Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury (Dz. U. MI poz. 28 ze zm.), a następnie zarządzeniem nr 1 Ministra Infrastruktury z dnia 8 stycznia 2021 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury (Dz. U. MI poz. 1).

¹⁷ Dalej: DDP.

¹⁸ Wskazane zadania Ministra, realizowane przez Departament Dróg Publicznych, sprecyzowane zostały od 1 lipca 2020 r. w art. 13 haa ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470 ze zm.), zwanej dalej ustawą o drogach publicznych, wprowadzonym przepisami ustawy z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.

¹⁹ Dalej: GDDKiA.

²⁰ W dniu 10 czerwca 2021 r. zakończył się ostatni taki pomiar.

²¹ Nieobjętych poborem opłat, sporządzanych na podstawie analiz sygnałów napływających od zarządców dróg niższej kategorii przez GDDKiA.

²² W tym w szczególności: ilości i kategorii środowiskowych zarejestrowanych pojazdów, kraju pochodzenia pojazdów uiszczających opłatę, wpływów z poszczególnych odcinków dróg krajowych, wysokości dziennych, miesięcznych i rocznych wpływów z opłat na rachunek KFD.

producentów podzespołów wchodzących w jego skład. Obarczony długiem technologicznym viaTOLL generował ryzyko każdorazowego ponoszenia wysokich wydatków inwestycyjnych na modyfikację tego systemu szczególnie, że wdrożone w nim przez konsorcjum Kapsch autorskie rozwiązania doprowadziły do monopolizacji technologicznej jego obsługi. Celem budowy NKSP0 (e-Toll) było m.in. zagwarantowanie nowocześniejszego, tańszego i bezpieczniejszego systemu poboru opłat, który miał umożliwić szybkie, łatwe i tanie rozszerzenie sieci podlegającej opłacie oraz wprowadzenie zmian w taryfikatorze opłat. Prace nad NKSP0 miały umożliwić m.in. ekonomiczne dokonywanie zmian w systemie poboru opłat, w tym rozszerzenie sieci dróg płatnych w oparciu o wirtualne bramownice.

2. Postęp prac nad wdrożeniem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe²³. Prace nad tym projektem stanowiły istotną część realizacji strategii „Nowego Zielonego Ładu”. Kluczowe zmiany dyrektywy 1999/62/WE, które determinowały ten projekt to:
 - wprowadzenie obowiązkowej opłaty od kosztów zewnętrznych transportu drogowego, nakładanej na pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej >3,5 t przynajmniej na tych odcinkach sieci dróg płatnych, gdzie szkody środowiskowe wywołane działalnością transportową były największe,
 - zmiana kryterium różnicowania wysokości stawki opłaty infrastrukturalnej, mającego znaczenie środowiskowe – zamiast uzależnienia stawki opłaty od klasy EURO pojazdu, wprowadzenie klas emisji CO₂.

Pan Rafał Weber Sekretarz Stanu w MI stwierdził ponadto m.in., że ... *projekt ten jest obecnie przedmiotem trilogu z Parlamentem Europejskim, ze względu na fundamentalne rozbieżności stanowisk pomiędzy państwami członkowskimi i PE... a ponieważ doszło do negocjacyjnego impasu nie jest jasne, czy uda się przyjąć ww. dyrektywę do końca 2021 r. oraz że ... Gdyby proponowane zmiany miały obowiązywać w Polsce doprowadziłyby do radykalnych zmian w sposobie prowadzenia polityki opłatowej.*

3. Kwestia czasowa związana z wygaszaniem starego systemu i wdrożeniem nowego. Pan Rafał Weber Sekretarz Stanu w MI stwierdził m.in., że ... *Należy zauważyć, że proces rozszerzenia sieci dróg płatnych w przypadku systemu viaTOLL to proces długotrwały i wymagający dużych nakładów finansowych. Pierwszy etap to notyfikacja rozszerzenia. Co najmniej na sześć miesięcy przed wdrożeniem nowego systemu pobierania opłat państwa członkowskie przekazują Komisji Europejskiej odpowiednią notyfikację w tym zakresie. System nie może zatem zostać poszerzony o nowe odcinki płatne bez uzyskania akceptacji KE dla złożonej notyfikacji. Drugi etap to nowelizacja rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej. Rozporządzenie nie może zostać jednak uchwalone, ani tym samym wejść w życie przed uzyskaniem od KE pozytywnej decyzji. Trzeci etap to fizyczna rozbudowa systemu (bramownice). Zgodnie z szacunkami dokonanymi przez stronę publiczną, po rozszerzeniu dróg płatnych, do którego doszło dnia 9 lipca 2017 r. przy założeniu, że potencjalnie istniała możliwość włączenia do systemu z końcem 2019 r. dodatkowych ok. 1050 km dróg (w tym ok. 58 km autostrad oraz ok. 987 km dróg ekspresowych) konieczna byłaby instalacja ok. 200 nowych bramownic.*

²³ Dz. Urz. UE L 187 z 20.07.1999, str. 42 ze zm., zwanej dalej dyrektywą 1999/62/WE.

Wydawanie publicznych pieniędzy na ich budowę i uruchomienie w sytuacji, gdy system viaTOLL przeznaczony był do dezaktywacji, ze względu na budowę nowego systemu poboru opłat, byłoby działaniem nie do obronienia w obliczu zarzutów o niegospodarność...).

(akta kontroli str. 504-5018, 1067)

Stwierdzone nieprawidłowości	W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.
OCENA CZĄSTKOWA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Ministra Infrastruktury w zbadanym zakresie.
OBSZAR	2. Wypełnianie zadań w obszarze współpracy z innymi państwami oraz międzynarodowymi organami, organizacjami i instytucjami, w zakresie opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.
Opis stanu faktycznego	<p>2.1. Zgodnie z § 34 regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury²⁴ departamentem wiodącym w realizacji zadań Ministra związanych z inicjowaniem i koordynowaniem współpracy międzynarodowej był Departament Współpracy Międzynarodowej. Zgodnie z § 23 ust. 2 pkt 9 regulaminu wypełnianie zadań w zakresie współpracy międzynarodowej, związane z transgranicznymi połączeniami drogowymi, należało do kompetencji DDP.</p> <p>(akta kontroli str.13-173)</p> <p>2.2. Przedstawiciele Ministra Infrastruktury oraz podmiotu pobierającego opłatę elektroniczną uczestniczyli, w badanym okresie w trzech posiedzeniach Komitetu ds. Opłat Elektronicznych²⁵, które poświęcone były przygotowaniom do wdrożenia dyrektywy 2019/520/WE²⁶. Przedstawiciele Ministra Infrastruktury oraz podmiotu pobierającego opłatę elektroniczną dodatkowo uczestniczyli w dwóch posiedzeniach Grupy Ekspertckiej ds. aktu delegowanego, który miał zostać wydany na podstawie dyrektywy 2019/520/UE.</p> <p>2.3. Ministerstwo Infrastruktury gromadziło informacje na temat stosowanych w innych krajach technologii poboru opłat drogowych.</p> <p>2.4. Ramy kluczowych rozwiązań zawarte były w dyrektywie 2019/520/UE, zgodnie z którą wszystkie nowe systemy elektronicznego poboru opłat drogowych wymagające instalacji lub używania odpowiedniego wyposażenia pokładowego wykorzystują do celów przeprowadzenia transakcji związanych z opłatami elektronicznymi jedną z następujących technologii: pozycjonowanie satelitarne, łączność ruchomą, technologię mikrofalową 5,8 GHz.</p> <p>(akta kontroli str. 504-517, 820-978)</p>
Stwierdzone nieprawidłowości	W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.
OCENA CZĄSTKOWA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Ministra Infrastruktury w zbadanym zakresie.

²⁴ Por. przypis nr 16.

²⁵ W okresie objętym kontrolą nie odbywały się posiedzenia Komitetu, o którym mowa w art. 9c ust. 1 dyrektywy 1999/62/UE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe.

²⁶ Dyrektywa 2019/520/WE w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwienia transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz.U. L 91 z 29.3.2019, str. 45).

3. Wykonywanie zadań w zakresie przekazywania do Komisji Europejskiej informacji i danych dotyczących elektronicznego systemu poboru opłaty drogowych, zgodnie z art. 7h dyrektywy 1999/62/WE oraz sprawozdań, o których mowa w art. 11 ust. 1 tej dyrektywy.

3.1. Zgodnie z § 23²⁷ regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury²⁸, departamentem wiodącym w realizacji zadań Ministra związanych z prowadzeniem współpracy z Komisją Europejską, w zakresie elektronicznych systemów poboru opłat drogowych był DDP. Przy realizacji zadań w powyższym zakresie DDP był wspierany przez Departament Współpracy Międzynarodowej i Departament Prawny.

(akta kontroli str. 9-173)

3.2. Stosownie do postanowień art. 13haa ust. 2 pkt 7 ustawy o drogach publicznych²⁹, minister właściwy do spraw transportu w związku z realizacją polityki państwa w zakresie opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą³⁰, zobowiązany był do przekazywania Komisji Europejskiej informacji i danych dotyczących elektronicznego systemu poboru opłaty elektronicznej³¹ oraz sprawozdania, o których mowa w art. 11 ust. 1 tej dyrektywy.

3.3. Na podstawie art. 7h ust. 1 ww. dyrektywy, co najmniej na sześć miesięcy przed wdrożeniem nowego systemu pobierania opłat za przejazd przewidującego opłatę infrastrukturalną, państwa członkowskie zobowiązane zostały do przekazania Komisji Europejskiej w odniesieniu do:

a) systemów pobierania opłat za przejazd innych niż systemy obejmujące opłaty za przejazd pobierane w ramach koncesji:

- wartości jednostkowych i innych parametrów stosowanych do obliczania poszczególnych elementów kosztu infrastruktury,
- informacji na temat pojazdów objętych systemami pobierania opłat za przejazd, zakresu geograficznego sieci lub części sieci, branych pod uwagę przy każdym obliczeniu kosztu oraz odsetek kosztów, które mają zostać odzyskane;

b) systemów pobierania opłat za przejazd pobieranych w ramach koncesji:

- umowy koncesyjne lub znaczące zmiany w takich umowach,
- wariant podstawowy, na podstawie którego udzielający koncesji przygotował ogłoszenie o koncesji³².

3.4. W związku z niewystępowaniem, w badanym okresie, przesłanek określonych w pkt. a) art. 7h ust. 1 dyrektywy 1999/62/WE Minister Infrastruktury nie przekazywał do Komisji Europejskiej informacji i danych dotyczących elektronicznego systemu poboru opłaty elektronicznej. Ostatnie informacje,

²⁷ Od 9 stycznia 2021 r. był to § 33 w związku z wejściem do stosowania regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury, wprowadzonego zarządzeniem nr 1 Ministra Infrastruktury z dnia 8 stycznia 2021 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury (Dz. U. MI poz. 1).

²⁸ Por. przypis nr 16.

²⁹ Obowiązującymi od 1 lipca 2020 r.

³⁰ Por. art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268 ze zm.).

³¹ Zgodnie z art. 7h dyrektywy 1999/62/WE.

³² Określone w załączniku VII B do dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi - wariant podstawowy obejmuje szacunkowe koszty określone w art. 7b ust. 1 przewidziane koncesją, prognozę dotyczącą ruchu drogowego w podziale na rodzaj pojazdu, przewidziane poziomy opłat za przejazd oraz zakres geograficzny sieci objętej umową koncesyjną.

o których mowa w art. 7h ust. 1 ww. dyrektywy Minister przekazał Komisji Europejskiej w 2017 r., w związku z rozszerzeniem sieci dróg płatnych z dniem 9 lipca 2017 r.³³. Natomiast ostatnie informacje w odniesieniu do punktu b) art. 7h dyrektywy 1999/62/WE zostały przekazywane Komisji Europejskiej w 2009 r., w związku ze zgłoszeniem pomocy państwa koncesjonariuszowi realizującemu budowę autostrady A2 (odcinek Świecko – Nowy Tomyśl).

- 3.5. Według wyjaśnień Pana Rafała Webera Sekretarza Stanu w MI w dokładnym brzmieniu zakresu informacji przekazywanych w ramach pkt. a) art. 7h ust. 1 dyrektywy 1999/62/WE nie mieściła się zmiana technologii poboru opłat drogowych, która była planowana do wdrożenia w 2021 r. Potwierdzenie przedmiotowej wykładni uzyskano w ramach nieformalnej rozmowy z przedstawicielami Komisji Europejskiej, podczas której przedstawiciel MI (pracownik DDP) ujawnił zamiar przeprowadzenia przejścia z systemu viaTOLL na system eTOLL³⁴. Sekretarza Stanu w MI stwierdził przy tym, że *...Notyfikacja na podstawie art. 7h dyrektywy 1999/62/WE będzie niezbędna dopiero w momencie rozszerzenia sieci dróg płatnych, zmiany stawek opłaty infrastrukturalnej lub wprowadzenia nowej opłaty drogowej. W Ministerstwie Infrastruktury trwają obecnie przygotowania do przeprowadzenia takiej notyfikacji, która umożliwi w pierwszym etapie rozszerzenie sieci dróg płatnych po oddaniu do użytku systemu eTOLL w pełnej funkcjonalności.*
- 3.6. Wywiązując się z obowiązku nałożonego na państwa członkowskie Unii Europejskiej w art. 11 ust. 1³⁵ dyrektywy 1999/62/WE, Minister Infrastruktury w dniu 27 listopada 2018 r. przekazał do Komisji Europejskiej *Sprawozdanie Polski dla Komisji Europejskiej w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe*³⁶.
- 3.7. Współpraca Ministra Infrastruktury z Komisją Europejską w zakresie elektronicznych systemów poboru opłat drogowych odbywała się w ramach posiedzeń grup roboczych Rady ds. transportu lądowego, spotkań przedstawicieli Stałego Przedstawicielstwa RP przy UE lub eksperta krajowego³⁷ z przedstawicielami Komisji, a także w ramach posiedzeń Grupy Sztokholmskiej, EETS Facilitation Platform oraz Komitetu Opłaty Elektronicznej i Grupy Ekspertckiej ds. aktu delegowanego EETS. W okresie objętym kontrolą nie odbywały się posiedzenia Komitetu, o którym mowa w art. 9c ust. 1 dyrektywy 1999/62/WE.

(akta kontroli str. 174-342)

³³ Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 maja 2017 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. poz. 954).

³⁴ Kwestia ta była przedmiotem rozmowy przeprowadzonej w dniu 13 maja 2019 r. przez przedstawiciela MI (pracownika DDP) z przedstawicielem KE w trakcie przerwy posiedzenia Grupy Roboczej Rady UE ds. transportu lądowego, dotyczącego projektu zmiany dyrektywy nr 1999/62/WE.

³⁵ Zgodnie z tym przepisem co cztery lata państwa członkowskie, które pobierają opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych lub opłatę infrastrukturalną, sporządzają sprawozdanie o opłatach za przejazd, w tym opłatach za przejazd pobieranych w ramach koncesji, pobieranych na ich terytorium, i przekazują je Komisji, która udostępnia je pozostałym państwom członkowskim. W 2018 r. upływał okres przedstawienia Komisji stosownego sprawozdania.

³⁶ Sprawozdanie zawierało informacje na temat: a) opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczanej na podstawie średniej ważonej oraz szczególnych wysokości opłat pobieranych w przypadku każdej kombinacji klasy pojazdu, typu drogi i okresu, b) zróżnicowania opłat infrastrukturalnych w zależności od rodzaju pojazdu i czasu, c) opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej i łącznych wpływów uzyskanych z opłaty infrastrukturalnej, d) łącznych wpływów uzyskanych z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, e) działań podjętych na podstawie art. 9 ust. 2 ww. dyrektywy.

³⁷ Pracownik Ministerstwa Infrastruktury.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Ministra Infrastruktury w zbadanym zakresie.

OBSZAR

4. Sprawowanie nadzoru nad działalnością Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w obszarze funkcjonowania i rozwoju KSPO, w tym nad działalnością związaną z wypracowaniem i zapewnieniem ciągłości poboru opłaty elektronicznej po 2 listopada 2018 r. oraz wypracowaniem koncepcji i przygotowaniem do wdrożenia nowego KSPO.

Opis stanu
faktycznego

4.1. Zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 6 ustawy o drogach publicznych, do zakresu działania ministra właściwego do spraw transportu należy sprawowanie nadzoru nad Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.

Nadzór Ministra nad Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad, w obszarze funkcjonowania i rozwoju KSPO, w tym nad działalnością związaną z wypracowaniem i zapewnieniem ciągłości poboru opłaty elektronicznej po 2 listopada 2018 r. oraz nad wypracowaniem koncepcji i przygotowaniem do wdrożenia NKSP0, realizowany był przez DDP, co zostało ujęte w regulaminie organizacyjnym Ministerstwa Infrastruktury³⁸ oraz w wewnętrznym regulaminie organizacyjnym wskazanego departamentu.

4.2. DDP monitorował funkcjonowanie KSPO³⁹ m.in. poprzez analizę wpływów z opłaty elektronicznej oraz opłaty za przejazd autostradą. W tym celu otrzymywał od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad⁴⁰ raporty, które były porównywane z danymi otrzymywanymi z Banku Gospodarstwa Krajowego. W przypadku wystąpienia rozbieżności w zakresie wysokości wpływów z opłat drogowych, uzyskiwał od GDDKiA wyjaśnienia.

4.3. Przedstawiciele MI cotygodniowo uczestniczyli w spotkaniach z pracownikami GDDKiA odpowiedzialnymi za zadania związane z funkcjonowaniem KSPO, na których omawiane były sprawy bieżące, w tym prowadzone były analizy funkcjonowania tego systemu. Przedmiotem ww. narad były m.in. zagadnienia związane z kształtowaniem się ruchu pojazdów na drogach publicznych, tzw. „odpływ pojazdów z sieci dróg” objętych opłatą elektroniczną. Rozważano zalety i wady rozszerzenia sieci dróg płatnych w odniesieniu do każdego odcinka dróg krajowych, na których natężenie i struktura ruchu uzasadniałyby takie działanie.

4.4. Według wyjaśnienia Pana Rafała Webera Sekretarza Stanu w MI *...wiele aktywności związanych ze współpracą i nadzorem nad Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad miało charakter roboczy – tego typu czynności nie są dokumentowane w sposób umożliwiający ewentualne późniejsze udostępnianie ich efektów.*

(akta kontroli str. 9-173, str. 1072-1083 i str. 1478-1482)

4.5. Departament Kontroli MI nie przeprowadzał w latach 2017-2018 kontroli i audytów w zakresie funkcjonowania i rozwoju KSPO oraz wypracowania koncepcji i przygotowania do wdrożenia nowego systemu poboru opłaty elektronicznej. W powyższym zakresie Ministerstwo nie zlecało również przeprowadzenia kontroli i audytów podmiotom zewnętrznym.

³⁸ Por. przypis nr 16.

³⁹ Tj. systemu viaTOLL.

⁴⁰ Dalej: GDDKiA.

4.6. Według wyjaśnienia Pana Rafała Webera Sekretarza Stanu w MI, bieżący nadzór nad organami pobierającymi opłatę, tj. do dnia 2 listopada 2018 r. Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad i od dnia 3 listopada 2018 r. Głównym Inspektorem Transportu Drogowego w sposób wyczerpujący zapewniał informacje w zakresie funkcjonowania i rozwoju KSPO oraz wypracowania koncepcji i przygotowania do wdrożenia nowego systemu poboru opłaty elektronicznej. Ponadto za niecelowe uznano dublowanie działań oraz wydatkowanych w związku z nimi środków publicznych podejmowanych przez ww. organy, które służyły ocenie stanu KSPO. Przykładowo, przygotowane w kwietniu 2018 r. na zlecenie Głównego Inspektora Transportu Drogowego przez Wojskową Akademię Techniczną⁴¹ sprawozdanie pt.: „Opracowanie wstępnej analizy architektonicznej Krajowego Systemu Poboru Opłat wraz z oceną przekazanej dokumentacji i stosu technologicznego składowych komponentów systemu”, przekazane zostało do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, a z jego wnioskami zapoznano się także Ministerstwo Infrastruktury.

(akta kontroli str.; 347-442 str. 1072-1083 i str. 1478-1482)

4.7. W dniu 22 kwietnia 2014 r. Minister podjął decyzję o rozpoczęciu prac nad wdrożeniem elektronicznego systemu poboru opłat od pojazdów lekkich. Analizy sporządzone w okresie II i III kw. 2014 r. wykazały jednak istotne ryzyka prawne oraz finansowe związane z wprowadzeniem ww. poboru opłat przed 2 listopada 2018 r., tj. przed wygaśnięciem umowy zawartej z dotychczasowym operatorem prywatnym systemu viaTOLL⁴². W świetle tych analiz brak było możliwości zlecenia takiego zadania konsorcjum Kapsch w ramach zawartej umowy (negatywna opinia UZP) oraz występowało potencjalne ryzyko roszczeń ze strony tego konsorcjum w przypadku zlecenia zadania innemu wykonawcy. W związku z powyższym, Minister w listopadzie 2014 r. zdecydował o zmianie terminu wdrożenia elektronicznego systemu dla pojazdów lekkich, z planowanego pierwotnie w 2016 r., na listopad 2018 r., tj. po wygaśnięciu umowy zawartej z konsorcjum Kapsch. W wyniku dalszych prac powstała koncepcja tzw. „Zintegrowanego Systemu Poboru Opłat”.

4.8. W związku z zintensyfikowaniem w 2016 r. prac nad strategią poboru opłat po zakończeniu obowiązywania umowy z konsorcjum Kapsch, Minister Infrastruktury i Budownictwa z dniem 14 września 2016 r. powołał Zespół do spraw przygotowania nowego systemu poboru opłat dla pojazdów ciężkich i lekkich⁴³, w skład którego weszli głównie przedstawiciele Ministerstwa, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego⁴⁴.

4.9. Do zadań ww. Zespołu należały następujące zagadnienia:

- analiza systemu poboru opłat drogowych oraz zidentyfikowanie jego słabych i mocnych stron,
- zdefiniowanie głównych założeń, które ma realizować system poboru opłat drogowych po dniu 2 listopada 2018 r. z uwzględnieniem zalet oraz ograniczeniem mankamentów obecnego systemu,

⁴¹ Dalej: WAT.

⁴² Por. przypis nr 9.

⁴³ Dalej: Zespół.

⁴⁴ Zespół utworzony został zarządzeniem nr 39 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14 września 2016 r. w sprawie powołania Zespołu do spraw przygotowania nowego systemu poboru opłat dla pojazdów ciężkich i lekkich (Dz. Urz. Min. Inf. i Bud. poz. 65) – uchylonym z dniem 22 maja 2020 r.

- wypracowanie optymalnych rozwiązań składających się na system poboru opłat drogowych, stanowiących podstawę do przygotowania dokumentacji przetargowej w celu wyłonienia wykonawcy/operatora systemu poboru opłat drogowych,
 - koordynowanie przygotowania i opiniowanie głównej dokumentacji związanej z systemem poboru opłat drogowych,
 - nadzór nad dokonaniem niezbędnych uzgodnień dokumentacji dla nowego systemu poboru opłat drogowych z właściwymi instytucjami i podmiotami,
 - przedstawienie do akceptacji Ministra wyników prac Zespołu wraz z rekomendacją do decyzji kierunkowej w zakresie systemu poboru opłat drogowych po dniu 2 listopada 2018 r.
- 4.10. W dniu 27 października 2016 r. Zespół przygotował informację na temat wyników prac mających na celu przygotowanie założeń do NKSP0. Zespół przedstawił cztery rekomendacje do decyzji kierunkowej w zakresie funkcjonowania systemu poboru opłat po 2 listopada 2018 r. Wskazano jednocześnie warunek, że na rok przed zakończeniem umowy z konsorcjum Kapsch powinno rozpocząć się przejmowanie KSPO przez nowego wykonawcę, tj. należało do dnia 2 listopada 2017 r. podpisać z nim umowę⁴⁵.
- 4.11. Minister w dniu 25 listopada 2016 r. podjął decyzję kierunkową o powierzeniu Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad wyboru wykonawcy NKSP0 w trybie dialogu konkurencyjnego wskazując, że umowa z wykonawcą zostanie zawarta na okres 6 lat (od 2018 r. do 2024 r.), plus jeden rok na przejście systemu.
- 4.12. Ogłoszenie o wszczęciu dialogu konkurencyjnego zmieniane było trzykrotnie, przy czym ostatni raz 10 lutego 2017 r. Lista wykonawców dopuszczonych do dalszej części postępowania została ogłoszona 21 kwietnia 2017 r. W dniu 2 maja 2017 r. do Krajowej Izby Odwoławczej zostały złożone dwa odwołania na decyzje Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad dotyczące żądania wykluczenia wskazanych wykonawców z postępowania lub powtórzenia weryfikacji wniosków (złożonych przez konsorcja Kapsch i Skyways).
- 4.13. W wydanym w tej sprawie wyroku nr 888/17 z 8 czerwca 2017 r. Krajowa Izba Odwoławcza nakazała m.in. unieważnienie czynności Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 21 kwietnia 2017 r.⁴⁶ oraz ponowną ocenę wniosków. Pełne wdrożenie ww. wyroku, zakończone zostało w sierpniu 2017 r. powtórным ogłoszeniem listy wykonawców dopuszczonych do udziału w postępowaniu, co opóźniło przebieg postępowania o udzielenie zamówienia.
- 4.14. W czerwcu 2017 r. oszacowano, że uwzględniając dodatkowy czas potrzebny na rozstrzygnięcie potencjalnych odwołań, jakie mogły zostać złożone w trakcie ponownego postępowania mającego na celu wyłonienie wykonawcy NKSP0, zawarcie umowy z tym wykonawcą będzie możliwe w czerwcu 2018 r.
- 4.15. We wrześniu 2017 r. zmieniono wskazany, planowany termin zawarcia umowy z wyłonionym w trybie dialogu konkurencyjnego wykonawcą NKSP0 na lipiec 2018 r., tj. na 4 miesiące przed zakończeniem umowy z konsorcjum Kapsch.
- 4.16. Z uwagi na narastające opóźnienia w prowadzeniu dialogu konkurencyjnego, oraz w związku z koniecznością zapewnienia funkcjonowania systemu viaTOLL

⁴⁵ Ogółem miało miejsce 12 posiedzeń Zespołu w okresie od 19 września 2016 r. do 12 kwietnia 2018 r.

⁴⁶ Tj. zawiadomienia o wynikach oceny spełnienia warunków udziału w postępowaniu.

do czasu wdrożenia NKSP⁴⁷, w lipcu 2017 r. MI przystąpiło do prowadzenia analiz alternatywnych scenariuszy zabezpieczenia przychodów KFD.

- 4.17. Na podstawie wyników tych analiz Minister podjął decyzję o przejęciu KSPO przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego i w drugiej połowie września 2017 r. wydał temu organowi polecenie zaangażowania się w projekt przejęcia systemu viaTOLL. W tym celu w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego powstał zespół roboczy, który opracował analizę z 17 października 2017 r. pt. *Założenia do Koncepcji wykonywania zadań z zakresu Systemu Elektronicznego Poboru Opłat przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego*. Również w październiku 2017 r. MI rozpoczęło prace nad projektem ustawy przekazującej Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego dotychczasowe zadania Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie poboru opłaty elektronicznej.

(akta kontroli str. 1072-1092)

- 4.18. Minister nie podejmował działań związanych z przeprowadzeniem przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad⁴⁸ analiz stanu technicznego KSPO, w tym m.in. analizy architektonicznej tego systemu, oceny kompletności dokumentacji oraz stosu technologicznego składowych komponentów systemu.

- 4.19. Odnośnie dokonania oceny funkcjonowania KSPO, w całym okresie poboru opłat przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Sekretarz Stanu w MI wyjaśnił, że Minister nie zlecił wykonania jednego dokumentu, analizy, audytu czy kontroli dedykowanemu ocenie funkcjonowania KSPO. Nie uznano tego za celowe, ponieważ Minister prowadził bieżący nadzór i monitoring nad działaniami Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Dokumentem, który kompleksowo analizował stan techniczny KSPO w roku przekazania kompetencji podmiotu pobierającego opłatę elektroniczną od Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do Głównego Inspektora Transportu Drogowego było przygotowane przez WAT w kwietniu 2018 r.: *„Opracowanie wstępnej analizy architektonicznej Krajowego Systemu Poboru Opłat wraz z oceną przekazanej dokumentacji i stosu technologicznego składowych komponentów systemu”*.

- 4.20. Celem wskazanej wyżej analizy WAT był opis kroków analitycznych i wyników oceny eksperckiej materiałów dotyczących KSPO, w tym m.in. wskazanie przesłanek oceniających jakość i kompletność przekazanej dokumentacji i produktów programowych. W ocenie WAT przekazana dokumentacja architektoniczno-projektowa była niekompletna. Uchybienia w jej zakresie nie pozwalały na odtworzenie KSPO na podstawie specyfikacji systemu viaTOLL i co było z tym związane na jego rozwój i utrzymanie. Forma przekazanej dokumentacji nie pozwalała także na jednoznaczne stwierdzenie, czy wymagania zdefiniowane w umowie znajdowały faktyczne pokrycie w analizowanym systemie.

(akta kontroli str. 1072-1083 i str. 1478-1482)

- 4.21. Dnia 8 grudnia 2017 r. uchwalona została ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw⁴⁹, zgodnie z którą z dniem 3 listopada 2018 r. Główny Inspektor Transportu Drogowego został podmiotem pobierającym opłatę w miejsce dotychczas realizującego to zadanie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

⁴⁷ W celu stałego generowania przychodów z opłat drogowych do Krajowego Funduszu Drogowego, dalej: KFD.

⁴⁸ W drodze zlecenia wyspecjalizowanemu podmiotowi zewnętrznemu.

⁴⁹ Por. przypis nr 12.

- 4.22. Prezes Rady Ministrów 24 lipca 2018 r. utworzył Komitet Sterujący do spraw Elektronicznego Systemu Poboru Opłat⁵⁰. Celem ww. Komitetu, będącego organem pomocniczym Rady Ministrów, była koordynacja działań podmiotów zaangażowanych w proces przygotowania, budowy, wdrożenia, eksploatacji i rozwoju Elektronicznego Systemu Poboru Opłat⁵¹. Przewodniczącym Komitetu został minister właściwy do spraw finansów publicznych⁵².
- 4.23. Minister, za pośrednictwem swoich przedstawicieli, brał udział w pracach związanych z przekazaniem KSPO przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do Głównego Inspektora Transportu Drogowego, w tym wyników dotychczasowych prac nad wdrożeniem NKSP0. W końcowej fazie przekazywania systemu viaTOLL Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego kluczową rolę odgrywał Komitet Sterujący ds. Elektronicznego Systemu Poboru Opłat.

(akta kontroli str.: 343-346, str. 1072-1083 str.1440-1441 i str. 1478-1482)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Minister Infrastruktury sprawował nadzór nad Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie funkcjonowania i rozwoju KSPO, w latach 2017-2018, w sposób zapewniający wypełnianie zadań związanych z poborem opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą płatną. Nie przeprowadzał jednak kontroli i audytów w zakresie realizacji zadań Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad związanych wypracowaniem koncepcji i przygotowaniem do wdrożenia NKSP0. Z uwagi na opóźnienia w wyłonieniu przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wykonawcy NKSP0 oraz koniecznością zapewnienia stałego generowania przychodów z opłat drogowych do KFD, podjął decyzję o podjęciu inicjatywy w zakresie przekazania zadań związanych z poborem opłaty elektronicznej Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego. Jakkolwiek działania Ministra nie doprowadziły do wdrożenia NKSP0, przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, to w drodze przygotowania projektu ustawy⁵³, zapewniły ciągłość poboru opłat drogowych, po wygaśnięciu w dniu 2 listopada 2018 r. umowy z konsorcjum Kapsch na obsługę systemu viaTOLL.

OBSZAR

5. Sprawowanie nadzoru nad działalnością Głównego Inspektora Transportu Drogowego w zakresie wypełniania zadań związanych funkcjonowaniem i rozwojem KSPO, w tym nad wypracowaniem koncepcji i przygotowaniem do wdrożenia nowego systemu poboru opłaty elektronicznej.

Opis stanu
faktycznego

5.1. Art. 27 ust. 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej⁵⁴ określa, że minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad Głównym Inspektorem Transportu Drogowego.

⁵⁰ Zarządzenie Nr 127 Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 lipca 2018 r. w sprawie Komitetu Sterującego do spraw Elektronicznego Systemu Poboru Opłat (T.j. M. P. z 2020 r. poz. 1004.).

⁵¹ Do 24 sierpnia 2019 r. pierwotnym celem Komitetu była koordynacja działań podmiotów, w szczególności Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Naukowej i Akademickiej Sieci Komputerowej - Państwowego Instytutu Badawczego i Instytutu Łączności - Państwowego Instytutu Badawczego, zaangażowanych w proces budowy i eksploatacji Elektronicznego Systemu Poboru Opłat oraz przejęcia KSPO.

⁵² Do 4 marca 2020 r. przewodniczącym Komitetu był Minister Infrastruktury. Zmiana wprowadzona zarządzeniem Nr 29 Prezesa Rady Ministrów z dnia 28 lutego 2020 r. zmieniające zarządzenie w sprawie Komitetu Sterującego do spraw Elektronicznego Systemu Poboru Opłat (M.P. poz. 235).

⁵³ Ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.

⁵⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 1220 ze zm.

Stosownie do art. 53 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym⁵⁵ Główny Inspektor Transportu Drogowego jest centralnym organem administracji rządowej podległym ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Zgodnie z art. 13hb ust. 1 ustawy o drogach publicznych, do 2 listopada 2018 r. opłatę elektroniczną za przejazd po drogach krajowych pobierał Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. W dniu 3 stycznia 2018 r. została opublikowana ustawa z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw⁵⁶, która weszła w życie z dniem 3 listopada 2018 r. Na podstawie art. 13hb ust. 1 zmienionej ustawy o drogach publicznych, od 3 listopada 2018 r. opłatę elektroniczną pobierał Główny Inspektor Transportu Drogowego.

Nadzór Ministra nad Głównym Inspektorem Transportu Drogowego, w zakresie wypełniania zadań związanych funkcjonowaniem i rozwojem KSPO, w tym nad wypracowaniem koncepcji i przygotowaniem do wdrożenia NKSP0, realizowany był przez DDP, co zostało ujęte w regulaminie organizacyjnym Ministerstwa Infrastruktury⁵⁷ oraz w wewnętrznym regulaminie organizacyjnym wskazanego departamentu.

(akta kontroli str. 9-173, str. 1072-1083 i str. 1478-1482)

- 5.2. W drugiej połowie września 2017 r. Główny Inspektor Transportu Drogowego otrzymał od Ministra polecenie zaangażowania się w projekt przejęcia KSPO od Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. W tym celu Główny Inspektor Transportu Drogowego powołał w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego zespół roboczy, który w dniu 17 października 2017 r. opracował analizę pt. *Założenia do Koncepcji wykonywania zadań z zakresu Systemu Elektronicznego Poboru Opłat przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego*.
- 5.3. W październiku 2017 r. MI rozpoczęło prace nad projektem ustawy przekazującej zadania z zakresu poboru opłaty elektronicznej od Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Projekt zakładał koncentrację wszystkich kompetencji dotyczących KSPO w ramach wskazanego organu administracji rządowej.
- 5.4. Według wyjaśnień Pana Rafała Webera Sekretarza Stanu w MI, decyzja ta była podyktowana ówczesnymi doświadczeniami z operatorem systemu viaTOLL – Konsorcjum Kapsch, który zmonopolizował ten obszar realizacji zadań publicznych. Ponadto, Główny Inspektor Transportu Drogowego posiadał doświadczenie wynikające z prowadzenia czynności kontrolnych w KSPO, co wymagało ścisłej współpracy z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad i operatorem systemu oraz znał zasady jego funkcjonowania. Główny Inspektor Transportu Drogowego miał również doświadczenie w budowie i utrzymaniu systemów teleinformatycznych, realizował bowiem kilka projektów mających fundamentalne znaczenie dla zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zminimalizowania nieuczciwych praktyk na rynku transportowym⁵⁸. Zdaniem Sekretarza Stanu, zaletą zaproponowanego rozwiązania było w szczególności zapewnienie ciągłości funkcjonowania KSPO i docelowa optymalizacja kosztów jego funkcjonowania w perspektywie długofalowej.

⁵⁵ Dz. U. z 2019 r. poz. 2140 ze zm.

⁵⁶ Por. przypis nr 12.

⁵⁷ Por. przypis nr 16.

⁵⁸ M.in. Centralną Ewidencję Naruszeń, iSEPO, Centrum Przetwarzania Danych CANARD, a także wersję podstawową systemu KREPTD. Systemy te dedykowane były do wsparcia zadań realizowanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, w ramach ustawowych kompetencji tego organu.

Rozwiązanie prowadziło ponadto do wzmocnienia nadzoru i kontroli Ministra nad organem realizującym pobór opłat drogowych na drogach zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Spodziewane oszczędności dla Skarbu Państwa, w ramach tego rozwiązania, związane były przede wszystkim ze zmniejszeniem kosztów funkcjonowania i rozwoju KSPO, wynikającym z przejęcia kompetencji dotyczących poboru opłat przez podmiot państwowy działający w służbie publicznej. Mocną stroną przedmiotowej koncepcji było również zapewnienie należytej ochrony danych osobowych gromadzonych w ramach KSPO i wyższej standaryzacji rozwiązań, w tym możliwości rozwoju KSPO i jego integracji z innymi systemami teleinformatycznymi państwa⁵⁹. Proponowane rozwiązanie pozwalało na maksymalizację stopnia wykorzystania istniejących aktywów, które zostały przejęte przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego od Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, a także na właściwą ochronę bezpieczeństwa danych, które były gromadzone w ramach KSPO⁶⁰.

- 5.5. Podczas prac nad przywołaną wyżej ustawą z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, Główny Inspektor Transportu Drogowego złożył deklarację, że z dniem 3 listopada 2018 r. przejmie pobór opłat od Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad⁶¹.

Regulacje przyjęte w ww. ustawie zapewniły finansowanie nowych zadań Głównego Inspektora Transportu Drogowego⁶², a także umożliwiły dostęp do zasobów kadrowych, kompetencyjnych i organizacyjnych⁶³.

Według wyjaśnień Sekretarza Stanu w MI, przyjęte w tej ustawie rozwiązania dały gwarancję terminowego przejęcia przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego zadań w zakresie poboru opłaty elektronicznej.

(akta kontroli str. str. 1072-1083 str. 1364-1438 i str. 1478-1482)

- 5.6. W ramach sprawowanego nadzoru Minister, za pośrednictwem przedstawicieli, brał udział w pracach nad przejęciem przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego systemu viaTOLL i budową NKSP0.

- 5.7. Nadzór nad bieżącym funkcjonowaniem i rozwojem KSPO realizowany był za pośrednictwem Komitetu Sterującego do spraw Elektronicznego Systemu Poboru Opłat⁶⁴, w którego pracach uczestniczył Minister Infrastruktury⁶⁵.

Nadzór Ministra nad Głównym Inspektorem Transportu Drogowego polegał m.in. na przyjmowaniu informacji oraz wyjaśnień od tego organu oraz akceptacji kierunków podejmowanych działań (w ramach posiedzeń Komitetu Sterującego),

⁵⁹ W celu zapewnienia efektywniejszego wykonywania zadań administracji publicznej, m.in. z zakresu monitorowania przewozu drogowego towarów, stwierdzenia i sankcjonowania naruszeń dotyczących przejazdów pojazdami nienormatywnymi, czy kontroli zezwoleń wydawanych dla przewoźników zagranicznych.

⁶⁰ Podobne rozwiązanie, polegające na bezpośrednim przejęciu obsługi elektronicznego systemu poboru opłat drogowych przez państwo zastosowano na Węgrzech, gdzie również uznano pobór opłat za strategiczny z punktu widzenia interesów państwa. Pobór opłat został powierzony, w drodze aktu ustawowego, państwowej spółce Nemzeti Útdíjfizetési Szolgálat Zrt. (Narodowy Serwis Opłat Drogowych Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością do udziałów), która działa od dnia 1 listopada 2013 r.

⁶¹ M.in. podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury Sejmu RP w dniu 5 grudnia 2017 r. oraz Komisji Infrastruktury Senatu RP w dniu 12 grudnia 2017 r.

⁶² Zarówno z KFD, jaki i z budżetu państwa.

⁶³ GITD przejęło całą infrastrukturę i inne zasoby dotychczas wykorzystywane przez GDDKiA do poboru opłat za przejazd. Przeniesiono również z GDDKiA do GITD części pracowników posiadających doświadczenie w pracach nad rozwojem systemu poboru opłat oraz przygotowaniu i obsłudze przetargu na nowego Wykonawcę KSPO.

⁶⁴ Por. przypis nr 50.

⁶⁵ Do 4 marca 2020 r. jako przewodniczący.

a także podczas spotkań, gdzie omawiane były decyzje na poziomie techniczno-operacyjnym (w większości przypadków stanowiące przygotowanie do posiedzeń Komitetu Sterującego).

5.8. DDP monitorował funkcjonowanie KSPO m.in. na podstawie otrzymywanych z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego raportów dotyczących: uzyskiwanych wpływów z opłaty elektronicznej oraz opłaty za przejazd autostradą, zestawień z wyników kontroli uiszczenia opłaty elektronicznej, a także informacji o czasowych odstępniach od poboru opłat na odcinkach autostrad A2 i A4 pozostających w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad⁶⁶. Na podstawie informacji z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, DDP przygotowywał kwartalne sprawozdania do wiadomości kierownictwa MI.

Ponadto DDP analizował przekazywane do MI skargi i wnioski dotyczące poboru opłat drogowych oraz działalności Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. W latach 2018-2021 (do 11 czerwca) przekazano do MI 45 skarg i wniosków w sprawach dotyczących opłat drogowych.

Co tydzień przedstawiciele Ministra i Głównego Inspektora Transportu Drogowego spotykali się bezpośrednio lub zdalnie, w celu omówienia spraw bieżących oraz dokonania przeglądu stanu zaawansowania prac związanych z wypracowaniem koncepcji funkcjonowania i budową NKSPD. Pracownicy DDP, w okresie realizacji przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego umowy z Instytutem Łączności – Państwowym Instytutem Badawczym⁶⁷, uczestniczyli w spotkaniach poszczególnych grup projektowych realizujących zadania w ramach umowy HLD⁶⁸ i obserwowali postęp prac oraz odnotowywali trudności, na jakie napotykali eksperci obu stron tej umowy. Pracownicy DDP brali również udział w tzw. dialogach technicznych z przedsiębiorstwami, które zgłosiły się do Głównego Inspektora Transportu Drogowego w związku z zapowiedzią wprowadzenia videotollingu na płatnych państwowych odcinkach autostrad⁶⁹. Ze spotkań grup projektowych HLD oraz z udziału w dialogach technicznych sporządzane były sprawozdania, które przekazywano kierownictwu MI.

Według wyjaśnienia Pana Rafała Webera Sekretarza Stanu w MI, wiele aktywności związanych z współpracą i nadzorem nad GITD miało charakter roboczy – tego typu czynności nie były dokumentowane w sposób umożliwiający ewentualne późniejsze udostępnianie ich efektów.

(akta kontroli str. 443-497, str. 1072-1083 str. 1303-1363 i str. 1478-1482)

5.9. Ministerstwo⁷⁰ przeprowadziło w 2019 r. kontrolę doraźną w zakresie prawidłowości i skuteczność działań podejmowanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w związku z poborem opłaty elektronicznej w ramach systemu elektronicznego poboru opłat. W wyniku kontroli pozytywnie oceniono działalność GITD w badanym obszarze, tym samym odstąpiono od formułowania zaleceń pokontrolnych. Ustalono, że pomimo zmiany operatora

⁶⁶ Zgodnie z § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 października 2018 r. w sprawie sposobu ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień bezpieczeństwa (Dz. U. 2018 poz. 2063). Rozporządzenie utraciło moc obowiązywania z dniem 1 lipca 2020 r.

⁶⁷ Por. przypis nr 14.

⁶⁸ High Level Design.

⁶⁹ Tj. A2 Konin – Stryków i A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica, zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

⁷⁰ Departament Kontroli.

poboru opłaty elektronicznej, wpływy z tej opłaty⁷¹ były na porównywalnym poziomie, co w analogicznym okresie w latach 2017-2018.

5.10. Dyrektor Izby Administracji Skarbowej w Warszawie w 2020 r. przeprowadził w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego audyt w zakresie „Prawidłowość gospodarowania środkami publicznymi oraz wykorzystania i rozporządzania mieniem państwowym przez GITD w ramach zadania związanego z utrzymaniem Krajowego Systemu Poboru Opłat i budową Nowego Krajowego Systemu Poboru Opłat w okresie 2018-2020”⁷². W wyniku przeprowadzonego audytu stwierdzono trzy nieprawidłowości, które dotyczyły:

- wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy nr 194/2018 w kwocie 3.975.237,00 zł nie przez Wykonawcę Umowy (Instytut Łączności), tylko przez inną firmę (podmiot nieuprawniony), co stanowiło naruszenie postanowień tej umowy, złożonych ofert oraz zapisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych⁷³;
- zawarcia umów ubezpieczenia przez Wykonawcę do Umowy nr 194/2018 niezgodnie z zapisami umowy;
- przekazanie przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego do Instytutu Łączności, na podstawie umowy nr 194/2018, środków trwałych dotyczących Elektronicznego Systemu Poboru Opłat, które nie zostały temu organowi przekazane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad i które nie zostały przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego nabyte, na łączną kwotę 2.074.446,71 zł.

Minister otrzymał sprawozdanie z ww. audytu pismem z 7 grudnia 2020 r.⁷⁴. Po otrzymaniu 22 stycznia 2021 r. wyjaśnień od Głównego Inspektora Transportu Drogowego, pismem z 2 marca 2021 r., przekazał Dyrektorowi Izby Administracji Skarbowej w Warszawie stanowisko oraz wydane podległemu organowi do stosowania wytyczne⁷⁵.

(akta kontroli str. 347-442, str. 1072-1083 str. 1478-1482 i str. 1605-1661)

5.11. Zakres wykorzystania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego wyników prac Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad dotyczących koncepcji funkcjonowania NKSPD był ograniczony ze względu na zmianę, w 2017 r. podejścia do nowego systemu, która miała miejsce po niepowodzeniu rozstrzygnięcia przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pod nazwą „Krajowy System Poboru Opłat wraz z czynnościami związanymi z Poborem Opłat za Przejazd”⁷⁶.

⁷¹ W okresie objętym kontrolą, tj. od listopada 2018 r. do marca 2019 r.

⁷² Sprawozdanie z audytu Dyrektor Izby Administracji Skarbowej w Warszawie przekazał Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego 5 listopada 2020 r.

⁷³ Dz.U. z 2021 r. poz.1129 ze zm.

⁷⁴ Na podstawie art. 97 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 422 ze zm.).

⁷⁵ Minister uznał pierwszą nieprawidłowość za niezasadną. W uzasadnieniu stwierdzono, że niezależnie od tego kto wniósł zabezpieczenie, cel umowy został zrealizowany, a Strona Publiczna nie poniosła szkody z tego tytułu. W przypadku drugiej nieprawidłowości MI uznał jej zasadność i zalecił GITD szczególne baczenie na obowiązek dochowywania należytej staranności przy zabezpieczaniu interesu Strony Publicznej w ramach realizowania kontraktów z podmiotami prywatnymi. Trzecia nieprawidłowość uznana została częściowo - doszło do zaniedbania formalnego po stronie GITD, nie doszło natomiast do faktycznej niegospodarności. MI zalecił, aby GITD w przyszłości miał szczególne baczenie na obowiązek rzetelnej weryfikacji wszelkich dokumentów powstających w trakcie realizacji zadań publicznych.

⁷⁶ Ogłaszając przetarg GDDKiA dążyła do wyłonienia partnera prywatnego, który kontynuowałby świadczenie usług operatora systemu na zasadach organizacyjno-prawnych zbliżonych do tych, na których opierała się współpraca z konsorcjum Kapsch.

5.12. Instytut Łączności na podstawie umowy⁷⁷ zawartej z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego, w maju 2019 r., przygotował pracę badawczo-rozwojową pn.: „Opracowanie studium przedwykonalności i demonstracji technologicznej Nowego Krajowego System Poboru Opłat (NKSP0). Raport”.

Według wyjaśnienia Pana Rafała Webera Sekretarza Stanu w MI, w raporcie tym wytyczone zostały na nowo kierunki koncepcyjne dla zbudowania systemu, który obecnie jest znany pod nazwą handlową e-TOLL. Przygotowując powyższy dokument Instytut Łączności wykorzystywał analizy opracowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, m.in. powoływał się na „Syntezę wyników GPR 2015 na zamiejskiej sieci dróg krajowych”.

(akta kontroli str. str. 1072-1083 i str. 1478-1482)

5.13. W związku z publikacją 3 stycznia 2018 r. ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, weszły w życie m.in. przepisy uprawniające Głównego Inspektora Transportu Drogowego do podejmowania wszelkich czynności faktycznych i prawnych mających na celu przygotowanie, budowę, wdrożenie, przejęcie lub eksploatację elektronicznego systemu poboru opłat oraz systemu poboru opłat za przejazd autostradą. W ramach procesu przejęcia KSPO przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego m.in.:

- stworzono strukturę wewnętrzną, dostosowaną do realizacji nowych zadań, wraz z zapleczem organizacyjnym i technicznym;
- podpisano list intencyjny z Ministrem Cyfryzacji (dalej: MC) przy udziale MI na podstawie, którego MC oraz podmioty z tzw. grupy MC⁷⁸ opracowały raport zawierający analizę możliwości udzielenia wsparcia IT dla KSPO;
- podpisano porozumienie z WAT w zakresie wsparcia w procesie przejęcia KSPO oraz z Politechniką Łódzką o współpracy w obszarze IT;
- zawarto porozumienia pomiędzy Głównym Inspektorem Transportu Drogowego a Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad, określające zasady współpracy na etapie przekazywania systemu viaTOLL⁷⁹;
- uzgadniano wspólnie z Wykonawcą systemu i Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad formalne przejęcie KSPO;
- dokonano weryfikacji kompletności opisów procesów biznesowych KSPO w dokumentacji projektowej.

5.14. Przeprowadzona przez WAT analiza przekazanych do GITD produktów projektu KSPO wykazała, że dokumentacja architektoniczna oraz projektowa tego systemu jest niekompletna. WAT stwierdziła, że braki w dokumentacji nie pozwalały na odtworzenie KSPO na podstawie jego specyfikacji, a co za tym idzie na jego rozwój i utrzymanie. Wskazana analiza była jedną z przesłanek wskazujących na potrzebę budowy NKSP0, opartego na technologii niezależnej od praw autorskich wykonawcy systemu viaTOLL.

5.15. Ministerstwo na bieżąco analizowało rozwój technologii poboru opłat stosowanych w innych krajach europejskich, w tym satelitarnej. Analizowane były również ścieżki optymalizacji polskiego systemu z uwzględnieniem indywidualnych uwarunkowań i specyfiki Polski, jako obszaru poboru opłat.

(akta kontroli str. 1534 – 1596)

⁷⁷ Nr 601/0218 z dnia 25 października 2018 r.

⁷⁸ Centralny Ośrodek Informatyki, Narodowa i Akademicka Sieć Komputerowa oraz Instytut Łączności.

⁷⁹ W dniu 31 stycznia 2018 r.

5.16. Z dniem 1 lipca 2020 r. weszła w życie ustawa z dnia 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, która wprowadziła zasadnicze zmiany w przepisach regulujących system poboru opłat elektronicznych. W ustawie o drogach publicznych został dodany art. 13haa, w którym uregulowano kompetencje ministra właściwego do spraw transportu dotyczące realizowania polityki państwa w zakresie opłaty elektronicznej. Ustawa zmieniająca zniosła kompetencje Głównego Inspektora Transportu Drogowego w zakresie poboru opłaty elektronicznej i ustanowiła organem odpowiedzialnym za pobór tej opłaty Szefa Krajowej Administracji Skarbowej.

5.17. Do czasu wprowadzenia wskazanej zmiany Główny Inspektor Transportu Drogowego zrealizował, przy udziale Podmiotu Wyznaczonego⁸⁰, trzy pierwsze etapy projektu⁸¹ związanego z poborem opłaty elektronicznej przy użyciu nowej technologii opartej na lokalizacji satelitarnej⁸². Z uwagi na opóźnienia Podmiotu Wyznaczonego w realizacji zadań związanych z uzyskaniem produktów wytwarzanych w ramach Kamieni Milowych nr 1 i nr 2, termin wykonania przedmiotu umowy HLD (uzyskanie Kamienia Milowego nr 3), przesunięty został przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego⁸³ z 20 grudnia 2019 r. do 31 stycznia 2020 r.

(akta kontroli str. 1735)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Minister Infrastruktury sprawował w sposób rzetelny nadzór nad działalnością Głównego Inspektora Transportu Drogowego, w obszarze funkcjonowania i rozwoju KSPO. Przy realizacji na rzecz tego organu zadań przez Podmiot Wyznaczony doszło jednak do opóźnień, co skutkowało przesunięciem o ponad miesiąc prac związanych z zaprojektowaniem NKSP0⁸⁴.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli nie sformułowała uwag i wniosków pokontrolnych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

⁸⁰ Por. przypis nr 13.

⁸¹ Tzw. Kamieni Milowych nr 1-3 związanych z uzyskaniem produktów, omówionych w pkt. 1.3 na str. 8-9 wystąpienia pokontrolnego, określonych umową nr 251/2019 z 20 sierpnia 2019 r. zawartą pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego (Zamawiającego) a Instytutem Łączności – Państwowym Instytutem Badawczym (Projektantem), dotyczącą świadczenia usług w zakresie zaprojektowania systemu teleinformatycznego służącego do poboru opłaty elektronicznej i kontroli prawidłowości uiszczenia tej opłaty, zwaną dalej umową HLD.

⁸² Tj. systemu, który dostarcza na bieżąco informacje o położeniu danego pojazdu i wylicza opłaty za korzystanie z wybranych odcinków autostrad, dróg ekspresowych i pozostałych dróg krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, dalej również GDDKiA.

⁸³ W drodze podpisania z Instytutem Łączności, w dniu 20 grudnia 2019 r. aneksu nr 1 do umowy HLD.

⁸⁴ Tj. systemu teleinformatycznego służącego do poboru opłaty elektronicznej i kontroli prawidłowości uiszczenia tej opłaty.

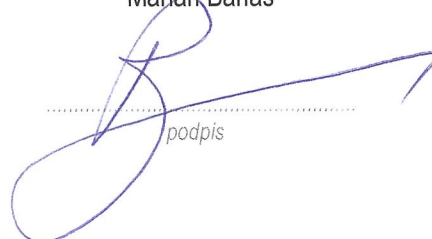
Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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.....03.09.2021

Prezes
Najwyższej Izby Kontroli
Marian Banaś


.....
podpis

P.O. DYREKTORA
Departamentu Infrastruktury

M Maj
3.09.2021

AWT
03.09.2021.