



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Katowicach

LKA.410.008.03.2018

P/18/068

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

<i>Numer i tytuł kontroli</i>	P/18/068 – Zabezpieczenie interesów Skarbu Państwa i użytkowników autostrad płatnych w umowach koncesyjnych i egzekwowanie od koncesjonariuszy obowiązków w nich zawartych
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
<i>Kontroler</i>	Dariusz Bienek, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/133/2018 z dnia 13 kwietnia 2018 r. (Dowód: akta kontroli str. 1)
<i>Jednostka kontrolowana</i>	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie ¹ , ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Tomasz Pałasiński – Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Krakowie ² (Dowód: akta kontroli str. 2)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli Oddział posiadał możliwości organizacyjne pozwalające na przeprowadzanie kontroli utrzymania i eksploatacji autostrady przez koncesjonariusza. Zadania związane z planowaniem, wykonywaniem oraz monitorowaniem wyników kontroli koncesjonariusza zostały przydzielone właściwym komórkom organizacyjnym oraz wpisane do zakresu czynności pracowników, którzy je wykonywali. Zaplanowane kontrole koncesjonariusza przeprowadzały osoby posiadające stosowne upoważnienia.

Przeprowadzane przez Oddział kontrole nie stanowiły jednak źródła kompletnej i systematycznie pozyskiwanej wiedzy o sposobie wykonywania przez koncesjonariusza obowiązków określonych w umowie koncesyjnej. Zakres tych kontroli, ujętych w rocznych planach kontroli Oddziału obejmował bowiem jedynie bieżące utrzymanie autostrady.

Pomimo iż do obowiązków Oddziału należało opracowywanie planów kontroli i dysponował on materiałami analitycznymi, których wykorzystanie pozwalało na bardziej efektywne planowanie i prowadzenie kontroli zgodności utrzymania i eksploatacji autostrady z warunkami umowy koncesyjnej i obowiązującymi przepisami, w Oddziale nie planowano przeprowadzenia kontroli dotyczących innych niż bieżące utrzymanie, obowiązków wynikających z umowy koncesyjnej. Czynności wykonywane w Oddziale w ramach przygotowywania rocznych planów kontroli faktycznie polegały na powtarzaniu zapisów ramowego planu kontroli przesłanego z Centrali GDDKiA oraz wskazania przewidywanego terminu przeprowadzenia czynności kontrolnych.

¹ Dalej: „Oddział”.

² Dalej: „Dyrektor Oddziału”.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Organizacja procesu egzekwowania od koncesjonariuszy zgodności utrzymania i eksploatacji autostrady z warunkami umowy

Opis stanu faktycznego

Organizację pracy Oddziału w okresie objętym kontrolą określał Regulamin Organizacyjny³, wprowadzony Zarządzeniem nr 28/2014 Dyrektora Oddziału z 15 grudnia 2014 r. (do 2 kwietnia 2017 r.), a następnie (od 3 kwietnia 2017 r.) Zarządzeniem nr 2/2017 z 3 kwietnia 2017 r.

Zgodnie z RO, zadania związane z kontrolowaniem wykonywania obowiązków przez koncesjonariusza odcinka autostrady A4 należały do: Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania Ruchem⁴ oraz Wydziału Ochrony Środowiska⁵. Z kolei do obowiązków Wydziału Dróg i Sieci Drogowych⁶ należało m.in. kontrola, analiza i ocena stanu dróg oraz kontrola stanu przygotowań do zimowego utrzymania dróg, a Wydział Mostów⁷ wśród swoich zadań miał również merytoryczny nadzór i kontrolę nad realizacją przeglądów podstawowych, rozszerzonych i bieżących.

(dowód: akta kontroli str. 34, 38, 40, 42, 57, 68, 72, 74-76)

Pracownicy przeprowadzający czynności kontrolne posiadali stosowne upoważnienia wystawione przez Dyrektora Oddziału w 2015 i 2018 roku oraz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w latach 2016-2017⁸.

(dowód: akta kontroli str. 138-145, 365-366)

Nadzorowanie okresowych kontroli autostrady w zakresie zgodności budowy i eksploatacji z udzieloną koncesją, warunkami umowy koncesyjnej i obowiązującymi przepisami w zakresie utrzymania i ochrony autostrady⁹ należało do obowiązków naczelnika Wydziału DSD

(dowód: akta kontroli str. 10)

Oddział posiadał kopię *Umowy koncesyjnej na budowę przez przystosowanie i eksploatację autostrady płatnej A4 na odcinku Katowice-Kraków*¹⁰ oraz późniejszych aneksów do przedmiotowej Umowy. Powyższe dokumenty Oddział otrzymał z Centrali GDDKiA wskutek działań podjętych przez ówczesną zastępczynię Dyrektora Oddziału. Oddział otrzymywał także Kwartalne Raporty

³ Dalej: „RO”.

⁴ Dalej: „Wydział BRD”. W wewnętrznym systemie oznaczeń komórek organizacyjnych wydział ten miał symbol „Z-2”. Zadanie odnoszące się do zapisów Umowy koncesyjnej dla autostrady A-4 dotyczyło okresowej kontroli autostrady w zakresie zgodności budowy i eksploatacji z udzieloną koncesją, warunkami umowy koncesyjnej i obowiązującymi przepisami w zakresie drogowych obiektów inżynierskich.

⁵ Dalej: „Wydział OS”. W wewnętrznym systemie oznaczeń komórek organizacyjnych wydział ten miał symbol „I-2”. Zadanie odnoszące się do zapisów Umowy koncesyjnej dla autostrady A-4 dotyczyło kontroli koncesyjnych odcinków autostrady, MOP, itd. w zakresie związanym z ochroną środowiska we współpracy z innymi komórkami organizacyjnymi.

⁶ Dalej: „Wydział DSD”. W wewnętrznym systemie oznaczeń komórek organizacyjnych wydział ten miał symbol „Z-1”.

⁷ W wewnętrznym systemie oznaczeń komórek organizacyjnych wydział ten miał symbol „Z-4”.

⁸ W roku 2015 i 2018 upoważnienia były wystawiane na każdą kontrolę osobno, natomiast w latach 2016-2017 jednokrotnie wystawiane upoważnienia były ważne przez cały rok.

⁹ § 16 pkt 11 i § 19 pkt 15 RO.

¹⁰ Dalej: „Umowa”.

Koncesjonariusza¹¹ i Roczne Sprawozdania Koncesjonariusza¹². Pracownicy mieli dostęp do ww. dokumentów.

(dowód: akta kontroli str. 126-137, 379-533)

Oddział posiadał także bazę wypadków drogowych prowadzoną w formie papierowej i elektronicznej, na podstawie danych przekazanych przez koncesjonariusza oraz Centralę GDDKiA¹³. W ciągu roku, po zaistnieniu wypadku drogowego na małopolskim odcinku płatnego odcinka A-4, Oddział otrzymywał od Stalexportu sprawozdanie specjalne pn. „Wypadki i inne istotne zdarzenia na autostradzie A-4 Katowice – Kraków”, w którym był przedstawiony opis zdarzenia. Oddział na bieżąco analizował opis pod kątem przyczyn zaistniałych wypadków drogowych¹⁴. Ponadto, Raporty Kwartalne koncesjonariusza zawierały informacje o zdarzeniach drogowych na całym koncesyjnym odcinku autostrady.

(dowód: akta kontroli str. 359-360, 367)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli przygotowanie organizacyjne Oddziału pozwalało, w zakresie posiadanej przez Oddział wiedzy na temat obowiązków koncesjonariusza, na realizację zadań związanych z egzekwowaniem zgodności budowy i eksploatacji autostrady z zawartą w tej sprawie Umową.

2. Kontrole działań koncesjonariusza

Opis stanu
faktycznego

W latach 2015-2017 kontrole odcinka autostrady A4 były planowane i przeprowadzane przez Oddział na podstawie regulaminu¹⁵ wprowadzonego Zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad¹⁶ nr 5 z dnia 12 stycznia 2015 r.¹⁷. Od 7 lutego 2018 r, kontrole przeprowadzane były na podstawie „Regulaminu kontroli przestrzegania warunków umów o budowę i eksploatację, albo wyłącznie eksploatację autostrad oraz dzierżawy MOP II lub III” wprowadzonego Zarządzeniem Generalnego Dyrektora DKiA nr 10 z dnia 7 lutego 2018 r.

(dowód: akta kontroli str. 84-123)

2.1. Planowanie kontroli

Roczne plany kontroli Oddziału podlegały zatwierdzeniu przez Zastępcę Generalnego Dyrektora DKiA¹⁸ nadzorującego Departament Partnerstwa Publiczno-

¹¹ Dalej „Raporty Kwartalne”.

¹² Dalej „Roczne Sprawozdania”.

¹³ Baza wypadków drogowych była weryfikowana przez Oddział na trzy sposoby: analiza bieżąca, analiza roczna oraz analiza koncentracji wypadków śmiertelnych lub gęstości kosztów wypadków. W latach 2015-2017 na małopolskiej części koncesyjnego odcinka autostrady miały miejsce 54 wypadki.

¹⁴ W przekazanych przez koncesjonariusza sprawozdaniach (w okresie objętym kontrolą) główną przyczyną wypadków były niewłaściwe zachowania kierowców, stad nie stwierdzono wpływu drogi na powstanie wypadku. W związku z powyższym brak było podstaw do podejmowania dalszych działań.

¹⁵ Dalej: „Regulamin kontroli”.

¹⁶ Dalej: „Generalny Dyrektor DKiA”.

¹⁷ Zarządzenie nr 5 z dnia 12 stycznia 2015 r. w sprawie ustalenia regulaminu kontroli projektów autostradowych realizowanych w systemie koncesyjnym, w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego oraz w zakresie dzierżawy Miejsc Obsługi Podróżnych II i III, zlokalizowanych przy autostradach.

¹⁸ § 5 pkt 6 Regulaminu Kontroli.

Prywatnego¹⁹ i były przekazywane do ww. departamentu zgodnie z terminami określonymi w pismach Dyrektora DPP, przesyłanymi wraz z Ramowymi Planami Kontroli na poszczególne lata. Roczne plany kontroli Oddziału przekazane były: 29 stycznia 2015 r., 15 grudnia 2015 r., 12 stycznia 2017 r. i 11 stycznia 2018 r.

(dowód: akta kontroli str. 146-157, 210-220, 253-264, 299-318)

Zgodnie z rocznymi planami Oddział miał przeprowadzać u koncesjonariusza trzy kontrole bieżącego utrzymania autostrady rocznie, w tym jedną m.in. w zakresie zimowego utrzymania. Kontrole zostały przeprowadzone w zaplanowanych miesiącach, w następujących terminach:

- 2015 r.: 10 lutego, 22 maja i 15-16 września,
- 2016 r.: 9 lutego, 18 maja i 12-13 września,
- 2017 r.: 9 lutego, 22 marca i 19-20 września,
- 2018 r.: 27 lutego i 22 marca²⁰.

Zakres kontroli w latach 2015-2017 nie zmieniał się i co roku obejmował:

- wizualną ocenę stanu nawierzchni autostrady, w tym nawierzchni PPO/SPO oraz MOP i OUA (a także kontrolę wykonywania przez Partnera przeglądu technicznego nawierzchni i wywiązywania się z wynikających z niego wniosków i zaleceń),
- realizację przez Partnera obowiązkowej oceny stanu technicznego oraz przydatności do użytkowania drogowych obiektów inżynierskich,
- wizualną ocenę stanu poboczy w tym odwodnienia (a także kontrolę wykonywania przez Partnera przeglądu technicznego poboczy i wywiązywania się z wynikających z niego wniosków i zaleceń),
- wizualną ocenę stanu urządzeń ochrony środowiska (a także kontrolę wykonywania przez Partnera przeglądu technicznego urządzeń ochrony środowiska i wywiązywania się z wynikających z niego wniosków i zaleceń),
- wizualną ocenę pielęgnacji i utrzymanie zieleni, w tym na MOP i OUA,
- wizualną ocenę stanu oznakowania poziomego i pionowego (a także kontrolę wykonywania przez Partnera przeglądu technicznego oznakowania poziomego i pionowego i wywiązywania się z wynikających z niego wniosków i zaleceń) oraz ocenę stanu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenia PPO/SPO oraz OUA (a także kontrolę wykonywania przez Partnera przeglądu technicznego urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i wywiązywania się z wynikających z niego wniosków i zaleceń),
- kontrolę bezpieczeństwa ruchu drogowego – identyfikację potencjalnych zagrożeń i ich źródeł dla bezpieczeństwa ruchu drogowego występujących na drodze i strefie bezpieczeństwa, w tym ocenę prawidłowości organizacji ruchu drogowego pod kątem zgodności z zatwierdzonymi przez Oddział projektami organizacji ruchu oraz obowiązującymi przepisami,
- wizualną ocenę stanu ogrodzenia głównego, w tym szczelności ogrodzenia MOP i OUA (a także kontrolę wykonywania przez Partnera przeglądu technicznego ogrodzenia głównego i wywiązywania się z wynikających z niego wniosków i zaleceń),
- stan MOP, tj. wizualną ocenę stanu technicznego oraz czystości urządzeń technicznych, sanitarnych, socjalnych, parkingów, jak również szczelności ogrodzenia oraz pielęgnacji i utrzymania zieleni (a także kontrolę wykonywania przez Partnera przeglądu technicznego obiektów budowlanych MOP i wywiązywania się z wynikających z niego wniosków i zaleceń),

¹⁹ Dalej: „DPP”.

²⁰ W 2018 r. zaplanowano jeszcze kontrolę we wrześniu.

- standard utrzymania zimowego, tj. wizualną ocenę odśnieżania, odladzania²¹,
- ocenę prawidłowości organizacji ruchu drogowego, pod kątem zgodności z zatwierdzonymi przez Oddział projektami organizacji ruchu oraz obowiązującymi przepisami,
- działanie Centrum Zarządzania Autostradą (w tym ocenę prawidłowości działań w wybranych sytuacjach awaryjnych oraz zagrażających bezpieczeństwu, a także ocenę łączności alarmowej i systemu gromadzenia danych o ruchu).

(dowód: akta kontroli str. 153-157, 218-220, 262-264, 316-318)

W ramach opracowywania Rocznych Planów Kontroli Oddziału nie dokonywano zmian w stosunku do Ramowego Planu Kontroli GDDKiA, a jedynie dopisywano miesiące, w których w danym roku planowano przeprowadzić przedmiotowe kontrole. Zakres planowanych kontroli u koncesjonariusza w Rocznych Planach Kontroli w latach 2015-2017 nie ulegał zmianie. Na 2018 r. zgodnie z Ramowym Planem Kontroli²² zmianie uległy terminy oraz częstotliwość przeprowadzania kontroli m.in. w zakresie *Wizualnej oceny stanu oznakowania poziomego i pionowego (a także kontroli wykonywania przez Partnera przeglądu technicznego oznakowania poziomego i pionowego i wywiązywania się z wynikających z niego wniosków i zaleceń) oraz oceny stanu urządzeń BRD, w tym oświetlenia PPO/SPO oraz OUA (a także kontrola wykonywania przez Partnera przeglądu technicznego urządzeń BRD i wywiązywania się z wynikających z niego wniosków i zaleceń)*²³.

Ten zakres kontrolny został zaplanowany do przeprowadzenia dwukrotnie w 2018 r. (w marcu i wrześniu). W latach 2015-2017 zakres ten był kontrolowany również dwa razy w roku, przy czym nie był literalnie wskazany zarówno w Ramowym jak i Rocznym Planie Kontroli, a wykonywany był w ramach kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego²⁴.

Kolejny zakres kontrolny, którego częstotliwość uległa zmianie w 2018 r., to *Kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego – identyfikacja potencjalnych zagrożeń i ich źródeł dla bezpieczeństwa ruchu drogowego występujących na drodze i strefie bezpieczeństwa*²⁵. Zgodnie z § 3 pkt 1 Zarządzenia nr 22 Generalnego Dyrektora DKiA²⁶ z 13 lipca 2017 r. oraz z Ramowym Planem Kontroli na 2018 r. kontroli ogólnej stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego nie zaplanowano w tym roku, a jej częstotliwość została określona raz na trzy lata.

(dowód: akta kontroli str. 153-157, 218-220, 262-264, 306-318, 368-373, 376-378)

W okresie objętym kontrolą do Oddziału nie wpływały skargi na działalność koncesjonariusza. Oddział dysponował jednak informacjami o liczbie skarg złożonych przez użytkowników autostrady bezpośrednio do koncesjonariusza, których zestawienia były zamieszczane w Raportach Kwartalnych.

(dowód: akta kontroli str. 358,409,422,431,441,449,458,467,477,487,499,512,524)

²¹ Kontrole przeprowadzono: 10 lutego 2015 r., 9 lutego 2016 r., 9 lutego 2017 r. i 27 lutego 2018 r.

²² Zmiana pierwotnego Ramowego Planu Kontroli na 2018 r. (z dnia 28 listopada 2017 r.) nastąpiła w dniu 28 grudnia 2017 r.

²³ Powyższe zostało wskazane w pkt. 6 części A4 Roczno-go Planu Kontroli Oddziału GDDKiA w Krakowie na 2018 r. – Utrzymanie i Eksploatacja.

²⁴ Wskazują na to opisy w Raportach Kontrolnych z 28 maja 2015 r., 18 maja 2016 r. i 22 marca 2017 r.

²⁵ Powyższe zostało wskazane w pkt. 7 części A4 Roczno-go Planu Kontroli Oddziału GDDKiA w Krakowie na 2018 r. – Utrzymanie i Eksploatacja.

²⁶ W sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

[...]27 .

Jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora Oddziału system klasyfikacji skarg przedstawiony w raportach za poszczególne kwartały podlegał często modyfikacjom, a Oddział nie posiadał wiedzy na temat znaczenia poszczególnych haseł. Dodała również, że analiza danych dotyczących skarg nie leżała w kompetencjach Oddziału.

Koncesjonariusz - Stalexport Autostrada Małopolska S.A.²⁸ - wyjaśnił, że skargi w ramach poszczególnych kategorii dotyczyły:

- czynności związanych z realizacją płatności na placach poboru opłat (np. złe wydana reszta lub nieprawidłowa kategoryzacja pojazdu przez inkasenta, pobranie podwójnej elektronicznej płatności za przejazd w wyniku zbyt bliskiego podjazdu kierowcy do pojazdu poprzedzającego²⁹) czy awarii systemów płatności kartami bankowymi [Transakcje na bramkach];
- zbyt wysokich stawek opłat za przejazd lub pobrania opłaty na dwóch placach poboru opłat [Wysokość opłat];
- braku możliwości wniesienia opłaty za przejazd np. w systemie viaToll lub posiadanym przez danego klienta i rzadko występującym w obrocie rodzajem karty bankowej /flotowej/ paliwowej [Metody płatności];
- nieuprzejmego zachowania inkasenta na placu poboru opłat [Zachowanie pracownika];
- utrudnień w ruchu związanych z realizowanymi inwestycjami i pracami utrzymaniowymi, niewystarczającego lub braku oznakowania utrudnień w ruchu, niewystarczającego oznakowania bramki przeznaczonej wyłącznie dla użytkowników elektronicznego poboru opłat A4Go i korzystania z tej bramki przez kierowców bez urządzeń pokładowych, żądania zwrotu opłaty za przejazd w przypadku zatoru spowodowanego wypadkiem drogowym/kolizją [Dojazd do A4/ruch/informacje];
- zbyt długiego czasu oczekiwania na przejazd przez plac poboru opłat w okresie wzmożonego ruchu na wszystkich drogach (np. długie weekendy, święta, wakacje) oraz zbyt małej liczby bramek czynnych w nocy [Kolejki do Punktu Poboru Opłat³⁰];
- jakości drogi/jezdni, np. garbu na jezdni w wyniku szkody górniczej, uszkodzonej dyatacji na obiekcie mostowym, pęknięcia nawierzchni jezdni, przedmiotów leżących na jezdni, oznakowania poziomego [Stan infrastruktury drogowej/ utrzymanie];
- niewłaściwego standardu utrzymania zimowego, np. obecność błota pośniegowego na jezdni w trakcie opadów śniegu [Standard utrzymania zimowego];
- braku możliwości przedłużenia terminu ważności papierowych biletów sprzedawanych w bloczkach po kilkadziesiąt sztuk częstym użytkownikom A4

²⁷ Pouczenie: Jawność została wyłączona ze względu na tajemnicę przedsiębiorcy – art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330, ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2018 r. poz. 419 ze zm.). Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

²⁸ Dalej „Koncesjonariusz” lub „Stalexport”.

²⁹ Opłata pobrana za przejazd pojazdu poprzedzającego i za przejazd pojazdu wyposażonego w urządzenie pokładowe A4Go.

³⁰ Dalej „PPO”.

Katowice-Kraków lub braku możliwości zwrotu wartości niewykorzystanych w terminie ważności biletów³¹ [Abonamenty];

– klientów, którzy wjechali na płatny odcinek autostrady przez pomyłkę, dojechali do placu poboru opłat i nie mogli zawrócić/wycofać pojazdu, w związku z czym musieli wnieść opłatę za przejazd [Brak możliwości zawracania na PPO];

– serwisu internetowego www.kartA4go.pl lub niedziałającej karty zbliżeniowej kartA4 [Inne].

(dowód: akta kontroli str. 563, 333-334, 358-359)

Informacje dotyczące skarg (zawarte w Raportach Kwartalnych i Sprawozdaniach Rocznych Koncesjonariusza), wyniki analiz posiadanej bazy wypadków, jak również Umowa wraz z aneksami nie były wykorzystywane podczas opracowywania poszczególnych rocznych planów kontroli Oddziału. Zastępca Dyrektora stwierdziła, że otrzymywane przez Oddział od Koncesjonariusza raporty stanowiły dla Oddziału materiał informacyjny, który nie podlegał szczegółowej analizie oraz nie miał wpływu na realizację działań kontrolnych. Te były oparte na ramowych planach kontroli opracowanych przez DPP. Podobnie wyniki analiz posiadanej bazy wypadków nie miały wpływu na określenie zadań w ramach rocznych planów kontroli Oddziału, ponieważ nie stwierdzono wpływu jakości drogi (autostrady A-4) na zaistniałe wypadki, a to nie dawało podstaw do podejmowania np. kontroli doraźnych. Odnośnie wykorzystania Umowy i aneksów stwierdziła: „Oddział, jako komórka wspomagająca w opiniowaniu dokumentów dla DPP i realizująca zadania za pośrednictwem i w zakresie określonym przez DPP, w realizacji powyższych zadań nie wykorzystuje posiadanych dokumentów. Dokumenty te pozostają jako wspomagające w zakresie weryfikowania informacji zwrotnych w prowadzonej korespondencji”.

(dowód: akta kontroli str. 126, 358-360, 376)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że do obowiązków Oddziału, zgodnie § 5 pkt 3 Regulaminu kontroli, należało opracowywanie planu kontroli, na podstawie zatwierdzonego ramowego planu kontroli, w terminie do 21 grudnia każdego roku na rok następny. Oddział przekazywał plany kontroli do Centrali GDDKiA, jednak ich zawartość stanowiła jedynie powtórzenie³² zapisów ramowych planów kontroli projektów autostradowych realizowanych w systemie koncesyjnym, opracowywanych przez GDDKiA, które w myśl § 5 pkt 3 miały stanowić tylko podstawę dla opracowania planów kontroli Oddziału.

Oddział nie podejmował prób zmiany, rozszerzenia lub uszczegółowienia planów kontroli, pomimo, iż dysponował danymi (m.in. ustalenia wcześniejszych kontroli, skargi użytkowników autostrady), których wykorzystanie w procesie opracowywania planu kontroli pozwoliłoby na lepszą identyfikację obszarów ryzyka nieprzestrzegania postanowień umowy koncesyjnej. Faktycznie jedynym udokumentowanym przejawem opracowywania planów kontroli Oddziału było dodawanie do przysyłanych ramowych planów kontroli przewidywanego miesiąca ich przeprowadzenia.

(dowód: akta kontroli str. 146-157, 210-220, 253-264, 299-318)

³¹ Sprzedaż abonamentów zakończono 31 grudnia 2016 r.

³² Bez żadnych zmian w kolejnych objętych kontrolą latach.

2.2. Przeprowadzanie i dokumentowanie kontroli utrzymania koncesyjnego odcinka autostrady A4

W latach 2015-2018 (do 30 maja) Oddział przeprowadził łącznie 11 kontroli utrzymania koncesyjnego odcinka autostrady A4³³. Kontrolą objęto wszystkie zagadnienia ujęte w rocznych planach kontroli. Wszystkie kontrole przeprowadziły osoby posiadające upoważnienia Generalnego Dyrektora DKiA lub Dyrektora Oddziału. Raporty z kontroli były podpisane przez osoby kontrolujące, zaakceptowane przez Dyrektora Oddziału, a następnie zatwierdzone przez Generalnego Dyrektora DKiA.

(dowód: akta kontroli str. 138-145, 158-163, 165-169, 191-201, 221-226, 228-232, 234-244, 265-270, 272-276, 283-292, 319-332, 335-341, 365-366)

Nieprawidłowości wykazane w raportach z kontroli dokumentowano za pomocą opisu oraz zdjęć dołączonych do Raportów z Kontroli, w których w okresie objętym kontrolą wykazano następujące nieprawidłowości/uchybiecia dotyczące:

- urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (w tym najwięcej zapisów uchybień/nieprawidłowości wykonano w odniesieniu do znaków pionowych – 23, znaków poziomych – 9 i stalowych barier ochronnych – 5),
- Miejsc Odpoczynku Podróżnych³⁴ (23 wpisy dotyczące m.in. ubytków bądź nierówności na chodnikach i jezdniach manewrowych, zniszczonych krawężników, czystości na parkingach, uszkodzeń przy konstrukcjach odwodnieni, dróg i parkingów, czystości pomieszczeń sanitarych),
- nawierzchni dróg (dziewięć wpisów, z czego siedem dotyczyło węzła autostradowego Balin, w szczególności deformacji nawierzchni chodnika i łącznic),
- drogowych obiektów inżynierskich (mostów i przepustów – pięć wpisów),
- ogrodzenia autostrady wraz z wyjściami (dziewięć wpisów dotyczących m.in. skorodowanej siatki ogrodzenia, otwartych furtek oraz popisanych paneli ochrony akustycznej i wyjścia ewakuacyjnego).

(dowód: akta kontroli str. 342-355)

2.3. Monitorowanie usuwania nieprawidłowości wykazanych podczas kontroli

Monitorowanie usuwania przez Koncesjonariusza nieprawidłowości wykazanych w toku kontroli odbywało się poprzez pisemne informowanie przez Stalexport Oddziału i DPP o sposobie realizacji zaleceń pokontrolnych. W Raportach pokontrolnych (z 3 października 2016 r. i 20 września 2017 r.) zawarto polecenie dla Koncesjonariusza o treści: *Podmiot kontrolowany po usunięciu nieprawidłowości/uchybień powinien przelać do podmiotu kontrolującego informację o przeprowadzonych pracach, które skutkowały bądź będą skutkować wyeliminowaniem przedstawionych niedociągnięć, a w Raporcie pokontrolnym z 22 marca 2017 r. zapis: Wnioskuje się do koncesjonariusza o przekazanie informacji w zakresie stanu realizacji zalecenia w terminie 30 dni od dnia otrzymania raportu.*

(dowód: akta kontroli str. 127, 172-176, 182-184, 202-207, 227, 233, 240, 245-250, 271, 275, 277-278, 289, 293-295, 333-334)

³³ Części znajdującej się na terenie województwa małopolskiego.

³⁴ Dalej „MOP”.

W trakcie kolejnych kontroli, przedstawiciele Oddziału dokonywali wizualnej weryfikacji wykonania zaleceń pokontrolnych, co jednak nie zawsze znajdowało odzwierciedlenia w Raportach z Kontroli. Naczelnik Wydziału DSD wyjaśnił, że „(...) Zazwyczaj fakt wykonania zaleceń przez koncesjonariusza nie był dokumentowany w raportach, czego efektem jest brak informacji pisemnej o stanie realizacji 21 zaleceń. Ze względu na niewielkie ramy czasowe pomiędzy otrzymaniem przez koncesjonariusza zatwierdzonego przez DPP raportu pokontrolnego, a terminem następnej kontroli oraz otrzymaną informacją słowną o trybie usunięcia nieprawidłowości, Oddział nie prowadził odrębnej korespondencji w tym zakresie”. Dodał także: „DPP w żadnym z raportów pokontrolnych nie kwestionował sposobu weryfikowania realizacji zaleceń pokontrolnych. Treść wszystkich raportów zawsze była uzgadniana z przedstawicielami DPP, a korespondencja Oddziału z koncesjonariuszem była wysyłana dodatkowo do wiadomości DPP”.

(dowód: akta kontroli str. 127, 566-567)

W ostatnim Raporcie z Kontroli z 26 marca 2018 r. w części II pkt 4 umieszczono tabelę, w której przedstawiono stan realizacji zaleceń po przeprowadzonej kontroli w dniach 19-20 września 2017 r. Naczelnik Wydziału DSD wyjaśnił, że: „Tabela, w której przedstawiono stan realizacji zaleceń (...) została wstawiona do raportu w wyniku wprowadzenia zapisów do zarządzenia nr 10 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 7 lutego 2018 r.³⁵ oraz na prośbę przedstawicieli DPP. Z uwagi na fakt, że we wzorze raportu z kontroli (stanowiącym załącznik nr 3 do ww. Regulaminu Kontroli) nie został przewidziany sposób umieszczania realizacji zaleceń pokontrolnych, w celu udokumentowania wykonania czynności sprawdzających, Oddział wprowadził tabelę weryfikującą do Raportu w sposób dla siebie odpowiedni. Realizacja zapisów określonych w Regulaminie kontroli z 2015 r. w naszej ocenie nie dawała 100% pewności o wykonaniu zaleceń pokontrolnych³⁶. Według Oddziału sama korespondencja nie dawała pewności o zrealizowaniu zaleceń pokontrolnych, gdyż koncesjonariusz mógł nie zrealizować zaleceń w całości, a napisać, że je wykonał. Pewność dawało sprawdzenie realizacji zaleceń przez Kontrolujących w terenie, podczas następnych kontroli. W przypadkach, gdy nie były one wykonane w uzgodnionych terminach, powtarzano te zalecenia w raportach z kolejnych kontroli”.

(dowód: akta kontroli str. 338-339, 567)

W przypadkach braku realizacji zaleceń pokontrolnych, fakt ten odnotowywany był w kolejnym Raporcie z Kontroli, przekazywanym do Koncesjonariusza za pośrednictwem DPP.

(dowód: akta kontroli str. 127, 198-199, 230, 240-241, 274-275, 339)

Koncesjonariusz czterokrotnie złożył zastrzeżenia³⁷ do ustaleń opisanych w Raportach z Kontroli. Zastrzeżenia zostały przedstawione w pismach Koncesjonariusza informujących o sposobie realizacji zaleceń pokontrolnych. Każdorazowo w Oddziale przeprowadzono analizę złożonych zastrzeżeń, w wyniku

³⁵ W § 13 ust. 1 pkt 2) Regulaminu kontroli (stanowiącego załącznik do w/w zarządzenia) wprowadzony został następujący zapis: „Kontrolujący monitoruje realizację wniosków i zaleceń pokontrolnych, w szczególności poprzez czynności sprawdzające ich wykonanie w trakcie kolejnych kontroli”.

³⁶ Zgodnie z §14 ust.1 tego Regulaminu kontrolujący miał monitorować realizację zaleceń i wniosków pokontrolnych poprzez kierowanie do podmiotu kontrolowanego pism z zapytaniami o przebieg realizacji zaleceń pokontrolnych.

³⁷ Zastrzeżenia zostały złożone w pismach z dnia: 17 sierpnia 2015 r., 5 lutego i 28 listopada 2016 r. oraz 24 listopada 2017 r.

których odrzucono cztery³⁸, zmieniono termin realizacji 13 zaleceń³⁹ oraz w trzech przypadkach uwzględniono zastrzeżenia⁴⁰.

(dowód: akta kontroli str. 172-190, 202-209, 245-252, 293-298)

W latach 2015-2018 w Raportach z Kontroli powtarzały się nieprawidłowości związane z siatką ogrodzeniową, ubytkami i wytarciami poziomego oznakowania oraz deformacjami i spękaniem nawierzchni na węźle Balin. W przypadku siatki ogrodzeniowej nieprawidłowości dotyczyły m.in. korozji pojawiającej się na jej odcinkach bądź obniżenia wysokości. Fragmenty siatki, wskazane przez Oddział w Raportach z Kontroli były wymieniane sukcesywnie, a kompleksowa wymiana siatki na odcinku wskazanym w Raporcie z Kontroli z 28 lutego 2018 r. miała być wymieniona w ramach prac modernizacyjnych odwodnienia autostrady⁴¹. W ramach kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego corocznie zwracano uwagę na ubytki i wytarcia oznakowania poziomego w szczególności elementów takich jak: strzałki na pasach włączania i wyłączania, linie krawędziowe na łącznicach, oznakowanie dróg niższych kategorii w zakresie węzłów. Podczas przeprowadzanych przez Oddział kontroli Koncesjonariusz przedstawiał dokumentację z przeglądów, wykazując wykonane prace związane z utrzymaniem oznakowania poziomego oraz wydanymi zaleceniami. W Raporcie z Kontroli z 26 marca 2018 r. Oddział zalecił stosowanie takiego rodzaju farb, które będą utrzymywać wymagane parametry przez okres co najmniej 12 miesięcy oraz przeprowadzenie badania próbek farb stosowanych przy odnowie oznakowania poziomego⁴². Do czasu niniejszej kontroli Oddział nie otrzymał odpowiedzi od Koncesjonariusza na wydane zalecenia. Deformacje i spękania nawierzchni na łącznicach oraz jezdni poprzecznej do autostrady corocznie stwierdzano na węźle Balin. W Raporcie z Kontroli z 26 marca 2018 r. stwierdzono usunięcie części nieprawidłowości oraz określono termin ukończenia prac związanych z przebudową konstrukcji ww. nawierzchni.

(dowód: akta kontroli str. 340, 342-355)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki, w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Pomimo obowiązku przeprowadzania okresowych kontroli autostrady dotyczących zgodności jej eksploatacji z udzieloną koncesją, warunkami umowy koncesyjnej i obowiązującymi przepisami w zakresie utrzymania i ochrony autostrady, kontrole przeprowadzane przez Oddział były ograniczone do zagadnień związanych z bieżącym utrzymaniem autostrady (w podziale na utrzymanie nawierzchni drogi, bezpieczeństwo ruchu drogowego, MOP, drogowe obiekty

³⁸ Odrzucono zastrzeżenia w których Koncesjonariusz powoływał się na: brak wyznaczników wskazujących na konieczność uzupełnienia ubytków elementów odbaskowych U-1c barwy czerwonej w barierach, wykonanie części zaplanowanych zadań w wyznaczonym terminie, brak niebezpieczeństwa podczas ruchu na autostradzie w wyniku nie zachowania ciągłości siatki ogrodzeniowej oraz niewłaściwą kwalifikację ustalonych odstępstw jako nieprawidłowości a nie uchybienia.

³⁹ W tym realizacja części zaleceń miała być zrealizowana w ramach nowego Projektu Organizacji Ruchu, który zatwierdzono w marcu 2017 r., a kolejne zalecenia zostały wykonane w wyznaczonym nowym terminie.

⁴⁰ Uwzględnione zostały zastrzeżenia co do braku odpowiedniego ustawienia znaków pionowych oraz wskazanych przez Koncesjonariusza braków w ubytkach nawierzchni jezdni i nieskorodowanych elementów barier ochronnych.

⁴¹ Koncesjonariusz poinformował o tym zamiarze w piśmie z 18 kwietnia 2018 r. (L.dz.3290-/2018).

⁴² Wyniki tych badań miały być zamieszczane w dokumentacji z przeglądów.

inżynierskie oraz ogrodzenie autostrady) oraz oceniane pod względem przestrzegania obowiązujących przepisów prawa. Kontrole przeprowadzane przez Oddział w latach 2015-2018 (do 30 maja) nie obejmowały obowiązków koncesjonariusza wynikających z umowy, m.in. zagadnień związanych ze standardem płynności poboru opłat, częstotliwości dokonywania remontów, organizacji ruchu na odcinkach poddawanych naprawom.

(dowód: akta kontroli str. 155-156, 218-219, 263-264, 317-318)

W sprawie przyczyn ograniczenia zakresu planowanych i przeprowadzanych kontroli do zagadnień związanych z bieżącym utrzymaniem autostrady, Zastępca Dyrektora Oddziału wyjaśniła: Zgodnie z zapisami Umowy Koncesyjnej oraz wewnętrznymi zarządzeniami GDDKiA (w tym m.in. Regulaminem Organizacyjnym) komórka odpowiedzialną za kontrolę wykonywania zapisów umowy koncesyjnej był i jest Departament Partnerstwa Publiczno-Prywatnego w Centrali GDDKiA (zwany dalej: DPP). Zgodnie z § 5 ust. 1 Zarządzenia nr 5 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 12 stycznia 2015 r. w sprawie ustalenia regulaminu kontroli (...) odpowiedzialnym za przygotowanie zakresu kontroli ujętego w Ramowym Planie Kontroli był Dyrektor DPP. Oddział odpowiedzialny był za realizację zakresu zadań kontrolnych określonych corocznie w Ramowych Planach Kontroli. Plany Kontroli w Oddziałach opracowywane były na podstawie Ramowych Planów Kontroli i ich zakresy musiały być z nimi zgodne. Zakres kontroli utrzymania i eksploatacji koncesyjnego odcinka autostrady A4 ujęty w planach kontroli Oddziału na lata 2015-2018 obejmował wszystkie elementy wyspecyfikowane w Ramowym Planie Kontroli, przypisanej jednostce kontrolującej jaką jest Oddział. (...) Nie jest zatem prawdą stwierdzenie, iż kontrole były wykonywane w ograniczonym zakresie, ponieważ obejmowały wszystkie obszary określone w Ramowych Planach Kontroli przypisane Oddziałowi.

Naczelnik Wydziału DSD stwierdził ponadto: „Zakres zadań Oddziału został określony w Ramowym Regulaminie Organizacyjnym Oddziału wprowadzonym Zarządzeniem nr 51 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 7 listopada 2014 r. oraz zmienionym Zarządzeniem nr 6 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 23 lutego 2017 r. Zgodnie z § 16 pkt 11) ww. Regulaminów do zadań komórki Oddziału ds. dróg i sieci drogowej należała m.in. okresowa kontrola autostrady w zakresie zgodności budowy i eksploatacji z warunkami umowy o budowę i eksploatację lub samą eksploatację i obowiązującymi przepisami w zakresie utrzymania i ochrony autostrady. W ww. Regulaminach nie wskazano innych zadań związanych m.in. z podejmowaniem kontroli eksploatujących autostrady w zakresie wypełniania przez nich obowiązków wynikających z zapisów umów koncesyjnych. Natomiast w § 13 ust. 1 pkt 3 i 4 Regulaminu Organizacyjnego GDDKiA wprowadzonego Zarządzeniem nr 7 Generalnego Dyrektora DKiA z 1 marca 2017 r. zadania w zakresie przewidzianym, dla Generalnego Dyrektora, w zawartych umowach o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad, w tym w umowach koncesyjnych oraz wykonywaniem zadań, określonych przez ministra właściwego do spraw transportu, dotyczących realizacji umów koncesyjnych na budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad został przypisany DPP. Ponadto działania Oddziału w zakresie realizacji postanowień umowy sprowadzają się m.in. do realizacji zarządzenia nr 5 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 12 stycznia 2015 r. (...) oraz ewentualnego wspierania na wniosek DPP w opiniowaniu dokumentów”.

(dowód: akta kontroli str. 128-129, 358-359, 376, 368)

Zdaniem NIK, nie można uznać za jedyny punkt odniesienia (dla oceny realizacji obowiązku opracowywania przez Oddział planów kontroli) tylko zgodność z ramowymi planami kontroli otrzymywanymi od DPP, gdyż Oddział dysponował materiałami analitycznymi, których wykorzystanie pozwalało na bardziej efektywne planowanie i prowadzenie kontroli, np. skargi użytkowników autostrady[...]⁴³ wskazywały na potrzebę objęcie kontrolami właśnie tych aspektów funkcjonowania autostrady.

Ocena cząstkowa

W ocenie NIK, Oddział przeprowadzał kontrole koncesjonariusza w zakresie określonym w rocznych planach. Kontrole te nie pozwalały jednak w pełni na ocenę sposobu wykonywania przez koncesjonariusza obowiązków określonych w umowie koncesyjnej, ich zakres obejmował bowiem jedynie bieżące utrzymanie autostrady. Ponadto, w Oddziale nie zapewniono rzetelnej realizacji obowiązku opracowywania rocznych planów kontroli, gdyż czynności wykonywane w toku tej procedury sprowadzały się wyłącznie do powtórzenia zapisów ramowego planu kontroli przesłanego przez Centralę GDDKiA oraz wskazania przewidywanego terminu przeprowadzenia czynności kontrolnych.

3. Inne czynności podejmowane w Oddziale w celu egzekwowania od koncesjonariuszy zgodności utrzymania i eksploatacji autostrady z warunkami umowy

Opis stanu faktycznego

Jako czynności inne niż kontrola, podejmowane w celu egzekwowania od koncesjonariuszy zgodności utrzymania i eksploatacji autostrady z warunkami umowy, Zastępca Dyrektora Oddziału wskazała:

- opiniowanie dokumentacji projektowych dla zadań określonych umową koncesyjną⁴⁴,
- zatwierdzanie przez Dyrektora Oddziału (działającego z pełnomocnictwa Generalnego Dyrektora DKiA), jako organu zarządzającego ruchem na drogach krajowych, wszystkich zmian stałej i tymczasowej organizacji ruchu (w tym również na koncesyjnym odcinku autostrady A4)⁴⁵.

(dowód: akta kontroli str. 129)

Ocena cząstkowa

Oceniając pozytywnie wykonywanie ww. działań, NIK wskazuje, że jedynie opiniowanie projektów inwestycyjnych koncesjonariusza miały związek z egzekwowaniem od koncesjonariuszy zgodności utrzymania i eksploatacji autostrady z warunkami umowy, natomiast przeprowadzanie objazdów pod kątem poprawności funkcjonowania organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz opiniowanie zmian organizacji ruchu drogowego stanowiły realizację obowiązków wynikających z przepisów powszechnie obowiązujących.

⁴³ Pouczenie: Jawność została wyłączona ze względu na tajemnicę przedsiębiorcy – art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330, ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2018 r. poz. 419 ze zm.). Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁴⁴ Oddział opiniował m.in. projekty: przebudowy węzła Byczyna, rozbudowy węzła Rudno i odwodnienia autostrady.

⁴⁵ Działania miały na celu zachowanie warunków bezpieczeństwa i optymalizację płynności ruchu.

4. Sprawozdania koncesjonariusza przekazywane do Oddziału

Opis stanu
faktycznego

[...]46.

(dowód: akta kontroli str. 379-392)

W Oddziale nie analizowano informacji zawartych w ww. sprawozdaniach i raportach, ani nie wykorzystywano ich w ramach procedur planowania i przeprowadzania kontroli. Zastępca Dyrektora Oddziału wyjaśniła, że przekazywane przez Koncesjonariusza Raporty Kwartalne, stanowią dla Oddziału materiał informacyjny.

(dowód: akta kontroli str. 376)

Ocena cząstkowa

W ocenie NIK, wykorzystanie informacji zawartych w sprawozdaniach koncesjonariusza w procesie opracowywania planów kontroli Oddziału oraz działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na koncesyjnym odcinku autostrady mogłoby znacząco poprawić efektywność tych działań.

IV. Uwagi

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁴⁷, zwraca uwagę na potrzebę uwzględniania posiadanych przez Oddział materiałów analitycznych w procesie opracowywania rocznych planów kontroli zgodności eksploatacji koncesyjnego odcinka autostrady A4 z warunkami umowy.

V. 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 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 Dyrektora Delegatury NIK w Katowicach.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli Delegatury w Katowicach, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag 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.

Katowice, dnia 9 lipca 2018 r.

**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach**

⁴⁶ Pouczenie: Jawność została wyłączona ze względu na tajemnicę przedsiębiorcy – art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330, ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2018 r. poz. 419 ze zm.). Wyłączenia tego dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁴⁷ Dz. U. z 2017 r. poz. 524 ze zm.; dalej: „ustawa o NIK”.

Kontroler
Dariusz Bienek
Gł. specjalista kontroli państwowej

.....