



PREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Krzysztof Kwiatkowski

LKR.411.005.03.2016
D/16/503

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

D/16/503 – Funkcjonowanie inicjatywy JASPERS w Polsce¹

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Krakowie

Kontrolerzy

1. Wojciech Zdasień, gł. specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr LKR/52/2016 z 31 maja 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 1)

2. Wojciech Dudek, specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr LKR/51/2016 z 31 maja 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 2)

Jednostka
kontrolowana

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA, Beneficjent), ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa

Kierownik jednostki
kontrolowanej

Jacek Bojarowicz – p.o. Dyrektora Generalnego

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna²

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, współpraca pomiędzy GDDKiA a JASPERS³ w odniesieniu do projektu budowy autostrady A-4 Tarnów-Rzeszów, odcinek od węzła Krzyż do węzła Rzeszów Wschód wraz z odcinkiem Drogi ekspresowej S-19 węzeł Rzeszów Zachód – węzeł Świlcza przebiegała prawidłowo, zgodnie z oczekiwaniami Beneficjenta, a uzyskana pomoc doradcza przyczyniła się do poprawy jakości wniosku aplikacyjnego.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Współpraca pomiędzy GDDKiA a JASPERS stworzyła możliwość lepszego przygotowania wniosku oraz staranniejszego opracowania towarzyszących mu załączników, pod kątem wymagań Komisji Europejskiej (KE). W nocy końcowej z grudnia 2009 r. JASPERS zwrócił uwagę m.in. na konieczność dopracowania aspektów środowiskowych projektu, które to kwestie były później przedmiotem uwag KE. Jednakże ponad trzyletni okres od momentu złożenia wniosku o potwierdzenie wkładu finansowego, do momentu wydania decyzji przez KE, wynikał przede wszystkim z czynników na które obie współpracujące instytucje nie miały wpływu, tj. z konieczności realizacji uwag KE dotyczących tzw. „luki przeliczeniowej” projektu, powstałej na skutek wejścia w życie rozporządzenia 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 elektronicznej⁴.

Za wartość dodaną wsparcia JASPERS należy uznać nabycie przez Beneficjenta wiedzy oraz zdobycie doświadczenia przydatnego do zastosowania w przygotowaniu dokumentacji innych projektów, niewspieranym przez JASPERS.

¹ Kontrola obejmowała lata 2007-2016.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie. W oparciu o powyższe w przedmiotowym wystąpieniu pokontrolnym zastosowano ocenę opisową.

³ Ang.: Joint Assistance to Support Projects in European Regions.

⁴ Dz.U. z 2011 nr 80 poz. 433, dalej: rozporządzenie RM w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków na których pobiera się opłatę elektroniczną.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Współpraca między ekspertami JASPERS a Beneficjentem

Opis stanu faktycznego

1.1. Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego przesłała 21 sierpnia 2007 r. do Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Transportu (MT) pismo⁵ zawierające prośbę o przesłanie propozycji projektów, które powinny znaleźć się na liście wsparcia w 2008 r. w ramach inicjatywy JASPERS. W odpowiedzi⁶ z 31 października 2007 r. Podsekretarz Stanu w MT wskazała m.in. projekt budowy autostrady A-4 od węzła Krzyż do węzła Rzeszów Wschód.

(dowód: akta kontroli str. 5-6)

1.2. Pismem⁷ z 4 grudnia 2009 r. adresowanym do Zastępcy Generalnego Dyrektora GDDKiA, JASPERS przesłał notę końcową ze współpracy w ramach projektu.

Dnia 4 lipca 2012 r. JASPERS przesłał uzupełnienie noty końcowej⁸. Powodem przesłania uzupełnienia była konieczność przeliczenia „luki finansowej” powstałej na skutek wejścia w życie rozporządzenie RM w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, jak również konieczność zmiany prognoz natężenia ruchu, analizy kosztów i korzyści oraz kalkulacji kosztów projektu. W tym zakresie Beneficjent i JASPERS współpracowali jeszcze po wystosowaniu noty końcowej w 2009 r.

(dowód: akta kontroli str. 13-31, 46-53, 83, 98)

Wstępne spotkanie (z inicjatywy Ministerstwa Rozwoju Regionalnego), dotyczące m.in. projektu, odbyło się 18 września 2007 r. Spotkanie inicjowało prace nad Planem Pracy JASPERS na 2008 r. Kolejne projekty wniosków przygotowane przez Beneficjenta były opiniowane przez JASPERS w lipcu 2009 r. Wniosek o dofinansowanie projektu złożony został w Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) 17 września 2009 r. i poprawiony zgodnie z uwagami CUPT 28 października 2009 r. Złożenie wniosku do KE nastąpiło 16 grudnia 2009 r. Zatwierdzenie wkładu finansowego z Funduszu Spójności przez KE w projekcie nastąpiło 15 lutego 2013 r. decyzją nr C(2012) 8124.

Współpraca z JASPERS od spotkania wstępnego do wystawienia noty końcowej trwała dwa lata, dwa miesiące i 16 dni.

(dowód: akta kontroli str. 32-36, 46, 54-64, 81, 88)

1.3. Według treści fiszki opisującej projekt, celem pomocy JASPERS była weryfikacja studium wykonalności projektu, weryfikacja wniosków o dofinansowanie projektu z funduszy unijnych oraz dokonanie oceny i zaopiniowanie dokumentów dotyczących ochrony środowiska. Jako oczekiwany wkład JASPERS w projekt został wyszczególnione: ewentualna weryfikacja zewnętrzna projektu wykonawczego i materiałów przetargowych, weryfikacja studium wykonalności dla projektu, weryfikacja wniosków o dofinansowanie z funduszy unijnych oraz ocena i opinia dokumentów dotyczących ochrony środowiska.

(dowód: akta kontroli str. 9)

Zgodnie z treścią noty końcowej z 2009 r., zadanie JASPERS polegało na wniesieniu recenzji oraz komentarzy do projektu wniosku o potwierdzenie wkładu finansowego do KE, studium wykonalności (zawierającego analizę kosztów i korzyści) oraz dokumentów i decyzji środowiskowych, w celu zapewnienia wystarczającego uzasadnienia projektu oraz jego zgodności z europejskimi wymogami dotyczącymi środowiska. JASPERS brał udział w finalizacji wniosku oraz towarzyszących mu dokumentów oraz zapewnił wkład i służył radą w szczególności w zakresie wymienionych niżej aspektów zawartych w dokumentach: opis projektu, jego cele, zarządzanie w czasie pracy, zasady pobierania opłat za przejazd, analiza popytu, dojrzałość projektu, analiza ekonomiczna kosztów i zysków, analizy finansowe, analizy ryzyka, trwałość projektu, wpływ na środowisko oraz plan finansowania. We współpracy z JASPERS przygotowane zostały następujące dokumenty:

⁵ Znak pisma: DPI-I-940-25-HP/07.

⁶ Znak pisma: MP8JW-083-4(2)/07.

⁷ Znak pisma: PJ/JASPERS/2009-1590/AA?NH/mb.

⁸ Pismo znak JASPERS/2012 – 180/AA/PS/ap, ang.: Addendum to JASPERS Action Completion Note of 4.12.2009.

- studium wykonalności przygotowane w czerwcu 2009 r. i poprawione w październiku 2009 r.,
- ocena oddziaływania na środowisko,
- raporty z konsultacji społecznych i opinii społecznych załączone do wniosku,
- ostateczna wersja wniosku otrzymana 25 listopada 2009 r., która miała zostać przedstawiona KE w grudniu 2009 r.

Przeglądy kolejnych projektów dokumentów oraz spotkania robocze dotyczące projektu wniosku o dofinansowanie miały miejsce pomiędzy lipcem a listopadem 2009 r. Wstępna recenzja projektu wniosku o dofinansowanie miała miejsce w lipcu 2009 r. i doprowadziła do sformułowania wstępnych wniosków oraz rekomendacji wydanych przez JASPERS w sierpniu 2009 r. (komentarze zostały wydane 6 sierpnia 2009 r.). Pierwszy zestaw komentarzy odnosił się do wszystkich elementów wniosku, za wyjątkiem aspektów dotyczących ochrony środowiska. Eksperti JASPERS uznali, że obszar ten wymagał więcej czasu i druga część zaleceń oraz wniosków dotycząca aspektów środowiskowych została sformułowana 6 grudnia 2009 r.

(dowód: akta kontroli str. 96-97)

Dyrektor Departamentu Projektów Unijnych i Monitoringu GDDKiA wyjaśniła, że etap na którym GDDKiA otrzymała wsparcie JASPERS był odpowiedni, jak również udzielone ono zostało we wszystkich wnioskowanych obszarach.

(dowód: akta kontroli str. 81)

1.4. W nocy końcowej z grudnia 2009 r. JASPERS zalecił dołączenie do wniosku składanego do KE dodatkowych informacji, tj.:

- szczegółowego opisu uwarunkowań środowiskowych narzuconych przepisami prawa, które zostały spełnione w trakcie konstruowania wniosku, w szczególności dotyczących miejsc objętych programem „Natura 2000”,
- informacji, czy powyższa ocena jest zgodna z art. 6 dyrektywy Rady 92/43/EWG z 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk oraz dzikiej fauny i flory⁹,
- wyraźnego odniesienia do wszystkich obszarów „Natura 2000”, przez które przechodzi projekt oraz informacji, jak projekt będzie wpływał na te obszary,
- streszczenia opisu historii projektu wraz ze wskazaniem, w jaki sposób aspekty środowiskowe były brane pod uwagę na każdym etapie podejmowania decyzji, kiedy rozpatrywane były różne równoważne alternatywy.

Zgodnie z zaleceniami JASPERS, zarówno Beneficjent, jak i Ministerstwo Infrastruktury powinny zabezpieczyć odpowiednie środki w trakcie trwania projektu, w celu zapewnienia właściwego poziomu finansowania. Powinien być zastosowany odpowiedni zestaw działań instytucjonalnych, włączając w to elektroniczny system poboru opłat. Wskazano także na potrzebę zmiany proponowanych opłat, w celu utrzymania głównych założeń operacyjnych opisanych we wniosku (optymalizacja dochodów z opłat versus niezbędne wydatki operacyjne).

Zwrócono uwagę na konieczność dokonywania monitoringu ruchu, już po realizacji projektu, w odniesieniu do jego wpływu na środowisko, w celu zweryfikowania założeń poczynionych na potrzeby projektu, a dane z tego monitoringu winny być zbierane i wykorzystane dla potrzeb przyszłych podobnych projektów.

Ponadto, wskazano na konieczność przeprowadzenia audytu bezpieczeństwa drogowego, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej¹⁰, na etapie przed otwarciem oraz zaraz po otwarciu drogi wybudowanej w ramach projektu. W tym samym czasie taki sam audyt bezpieczeństwa powinien być wykonany dla istniejącej drogi krajowej nr 4, w celu upewnienia się, że stosowne mierniki bezpieczeństwa (tj. uspokojenie ruchu) zostały osiągnięte po otwarciu nowej autostrady.

⁹ Dz. Urz. UE L nr 206 z 22 lipca 1992 r., str. 7 ze zm.

¹⁰ Dz. Urz. UE L nr 319 z 29 listopada 2008 r., str. 59 ze zm., dalej: dyrektywa 2008/96/WE.

W nocie końcowej sformułowano także ogólne spostrzeżenia mające zastosowanie dla innych projektów drogowych, dotyczące m.in. analizy kosztów i korzyści oraz analizy ryzyka.

(dowód: akta kontroli str. 96-97)

W części „Wnioski” uzupełnienia noty końcowej z lipca 2012 r. zapisano, że przygotowane dla projektu dokumenty ściśle odpowiadają pilotażowej metodologii przygotowanej dla projektu A1 Pyrzowice – Maciejów – Sośnica w grudniu 2011 r., która została uzgodniona z Dyrekcją Generalną ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej (DG Regio) w marcu 2012 r. Wszystkie najważniejsze aspekty analiz popytu, ekonomicznej i finansowej, wliczając w to wyliczenie luki finansowej, zostały przeprowadzone zgodnie z wymaganiami unijnymi. Eksperti JASPERS uznali, że projekt budowy autostrady A-4 Tarnów-Rzeszów jest trafny technicznie i środowiskowo oraz uzasadniony ekonomicznie. Zalecili także powtórnie m.in. aby:

- Beneficjent wraz z Ministerstwem Transportu zabezpieczył wystarczające środki w trakcie wdrażania projektu, jak również na etapie powykonawczym, w celu zapewnienia właściwego poziomu utrzymania drogi. Do tego celu powinny służyć w szczególności środki pochodzące z opłat za przejazd;
- wykonać, po zakończeniu projektu, monitoring ruchu przy użyciu danych pochodzących z elektronicznego systemu poboru opłat, w celu weryfikacji danych prognozowanych oraz ich zastosowania w kolejnych, podobnych projektach realizowanych w przyszłości. Powinno to także służyć dla zapewnienia, poprzez ustalenie odpowiedniego poziomu opłat za przejazd, zwrotu nakładów na projekt, w okresie jego trwania;
- wskazano, że monitoring ruchu po ukończeniu projektu może także służyć jako ważna informacja dla przyszłej weryfikacji oraz udoskonaleniu modelu ruchu drogowego;
- przeprowadzić audyt bezpieczeństwa pod kątem zgodności z dyrektywą 2008/96/WE w fazie przed otwarciem i bezpośrednio po otwarciu obiektu autostradowego dla ruchu drogowego oraz dla drogi krajowej nr 4.

(dowód: akta kontroli str. 97-99)

Dyrektor Departamentu Projektów Unijnych i Monitoringu GDDKiA wyjaśniła, że współpraca z JASPERS odbywała się często równoległe do innych działań, związanych z szeroko rozumianym wdrażaniem projektu. Niezależnie od współpracy GDDKiA z JASPERS, podejmowane były inne działania mające na celu osiągnięcie kolejnych stadiów przygotowania projektu do zawarcia umowy, jego późniejszej faktycznej realizacji i finansowania. GDDKiA nie miała wpływu na terminy zgłaszania uwag czy opracowywania dokumentów przez JASPERS. 12 sierpnia 2008 r. GDDKiA podpisała z CUPT umowę, której przedmiotem było określenie zasad postępowania stron w celu przygotowania do realizacji projektu, celem zapewnienia jego późniejszego finansowania ze środków unijnych (tzw. „preumowę”). Zgodnie z załącznikiem nr 3 do tej umowy, który stanowił „Harmonogram przygotowania projektu”, GDDKiA zobligowana była do złożenia Wniosku o Dofinansowanie (WoD) do CUPT do dnia 30 września 2009 r. Do momentu złożenia WoD, Beneficjent nie otrzymał noty końcowej JASPERS, zobligowany był natomiast do zachowania terminu wynikającego z harmonogramu ww. preumowy. Pierwsza wersja WoD została złożona do CUPT w dniu 18 września 2009 r. Wersja końcowa wniosku (uzgodniona już z CUPT) została złożona do CUPT w dniu 29 października 2009 r. Pomimo formalnego braku noty końcowej, współpraca z JASPERS trwała na poziomie roboczym, a uwagi i opinie JASPERS były omawiane i konsultowane na bieżąco w kontaktach roboczych (mailowych, telefonicznych i osobistych). Zgodnie z przyjętym sposobem postępowania WoD składany był do CUPT (wersja I i wersja końcowa), zaś do KE składany był wniosek o potwierdzenie Wkładu Finansowego – czynność ta była dokonywana przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, po weryfikacji treści wniosku, a działanie to odbywało się już bez udziału GDDKiA.

(dowód: akta kontroli str. 100-101)

Odpowiadając na pytanie dotyczące realizacji przez GDDKiA wniosków sformułowanych przez JASPERS w nocie końcowej, w szczególności dokonania monitoringu ruchu w aspekcie jego wpływu na środowisko, dostosowania wysokości opłat dla zapewnienia zwrotu nakładów na projekt oraz wykonania audytu bezpieczeństwa drogowego, Dyrektor

Departamentu Projektów Unijnych i Monitoringu GDDKiA wyjaśniła, że monitoring ruchu w odniesieniu do jego wpływu na środowisko zasadniczo badany jest w analizie porealizacyjnej, która wykonywana jest po upływie 18 miesięcy od oddania inwestycji do ruchu. Analiza porealizacyjna dla projektu jest obecnie w fazie opracowywania. Analiza taka ma charakter indywidualny i zasadniczo należy jej wnioski wiązać tylko z projektem dla którego została opracowana. Wysokość opłat jest kwestią pozostającą poza kompetencjami Beneficjenta. Działania w tym zakresie zostały podjęte przez Ministerstwo Infrastruktury na skutek wejścia w życie rozporządzenie RM w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków na których pobiera się opłatę elektroniczną. Przeliczenie „luki finansowej” wynikało z wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia oraz pisma KE w sprawie elektronicznego systemu opłat¹¹. W konsekwencji GDDKiA wykonała przeliczenia „luki finansowej” dla wszystkich wymienionych w ww. piśmie projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 (POIS), w tym również dla tego projektu. Metodologia przeliczania i model ruchu były szczegółowo konsultowane z JASPERS na zasadzie ścisłej, roboczej współpracy. Co do zasady, stawki zostały skalkulowane przez Ministerstwo Infrastruktury tak, aby pokryć koszty eksploatacyjne (stawka uśredniona dla wszystkich projektów). Wykonano audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego dla wszystkich 3 odcinków przed oddaniem inwestycji do ruchu. Zalecenia zostały wdrożone. Audyt dla drogi DK4 nie był wykonywany.

(dowód: akta kontroli str. 101-102)

1.5. Według oceny Dyrektora Departamentu Projektów Unijnych i Monitoringu GDDKiA, wsparcie ekspertów JASPERS nie przyczyniło się do powstania wartości dodanej w samej realizacji projektu w rozumieniu procesu budowlanego. Wartością dodaną wynikającą ze współpracy z JASPERS było zapewnienie akceptacji wniosku aplikacyjnego przez KE i potwierdzenie jego zgodności z oczekiwaniami KE. Dodatkowo Beneficjent pozyskał wiedzę dotyczącą właściwego i skutecznego z punktu widzenia uzyskania dofinansowania, prezentowania projektu we wniosku aplikacyjnym.

(dowód: akta kontroli str. 70, 82)

1.6. Beneficjent nie sporządził oceny współpracy z JASPERS (ang. Feedback from beneficiary). W e-mailu z 10 grudnia 2019 r. pracownik GDDKiA przesłał do menadżera odpowiedzialnego za projekt ze strony JASPERS wiadomość e-mail, w której wyraził podziękowanie za współpracę i wsparcie przy opracowywaniu wniosku o dofinansowanie projektu oraz towarzyszącej mu dokumentacji. W treści tej wiadomości podkreślona została duża merytoryczna wartość komentarzy JASPERS oraz otwartość na dyskusję.

(dowód: akta kontroli str. 13-14, 67, 84)

1.7. GDDKiA otrzymała 7 maja 2010 r. od KE pismo¹² zawierające uwagi do projektu. Odnosiły się one do kwestii środowiskowych dotyczących m.in. wpływu projektu na chronione gatunków ptaków, ekosystem obszaru „Puszcza Sandomierska”, szlaki migracji zwierząt, obszar „Dolny Sanok i Wisłok”, objęte tzw. listą cieni (ang. Shadow list) obszarów „Natura 2000”.

(dowód: akta kontroli str. 32-36)

Odpowiedź GDDKiA na powyższe uwagi została przesłana 19 października 2010 r. JASPERS nie wspierał Beneficjenta w zakresie przygotowania projektu odpowiedzi do KE w zakresie kwestii środowiskowych.

(dowód: akta kontroli str. 37-45, 83)

Pismo¹³ zawierające uwagi do projektu, dotyczące elektronicznego systemu poboru opłat (luka przeliczeniowa) KE przesłała 8 czerwca 2011 r. JASPERS udzielił Beneficjentowi pomocy w zakresie przygotowania projektu odpowiedzi do KE dotyczącej przeliczenia luki finansowej. Oceniona została zastosowana przez GDDKiA metodologia, pod kątem możliwości jej zaakceptowania (bądź odrzucenia) przez KE.

(dowód: akta kontroli str. 83, 102, 104-108)

¹¹ Pismo znak: DIN-II-8112-9-AM/11 z dnia 15 czerwca 2011 r.

¹² Znak pisma: DG REGIO H1/MG/mjh D(2010)870222.

¹³ Znak pisma: H1/KD/Ares (2011) 628827.

W swoich wyjaśnieniach na temat przyczyn długiego (ponad 3 lata) okresu pomiędzy złożeniem do KE wniosku a zatwierdzeniem wkładu finansowego ze środków UE, Dyrektor Departamentu Projektów Unijnych i Monitoringu GDDKiA wskazała na konieczność przeliczenia luki finansowej, co nie było wynikiem wykonania błędnych obliczeń ze strony Beneficjenta, lecz wynikało z wejścia w życie rozporządzenie RM w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków na których pobiera się opłatę elektroniczną, a w związku z tym konieczności dokonania korekty we wszystkich realizowanych przez niego projektach z udziałem środków z UE.

(dowód: akta kontroli str. 102)

1.8. Według Beneficjenta, etap na którym otrzymał on pomoc JASPERS był odpowiedni, jak również udzielona ona została we wszystkich wnioskowanych obszarach, a czas współpracy uznany został za odpowiedni.

(dowód: akta kontroli str. 81-84)

Współpraca robocza GDDKiA z JASPERS w ramach projektu odbywała się w języku polskim, jednak część korespondencji mailowej prowadzona była w języku angielskim, co nie stanowiło dla Beneficjenta przeszkody.

(dowód: akta kontroli str. 84)

Ustalone
nieprawidłowości

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

2. Wpływ inicjatywy JASPERS na wzrost zdolności administracyjnej Beneficjenta

Opis stanu
faktycznego

2.1 W perspektywach finansowych 2007-2013 oraz 2014-2020 do 30 czerwca 2016 r., wsparciem JASPERS objętych było łącznie 18 z 78 prowadzonych przez GDDKiA projektów (23%) na łączną kwotę 44 132 685,9 tys. zł, co stanowiło 47% z 94 219 315,5 tys. zł łącznej kwoty wszystkich projektów, na dofinansowanie których GDDKiA podpisała umowy i porozumienia. W okresie programowania 2007-2013 Beneficjent realizował łącznie 61 projektów dofinansowanych ze środków UE, na łączną kwotę 76 957 506,8 tys. zł, z czego 46 761 685, 3 tys. zł stanowiły środki dofinansowania z UE. W tej liczbie 51 projektów realizowanych było w ramach POIŚ, a 10 w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej (PORPW). W tej perspektywie finansowej wsparcie JASPERS uzyskało 16 projektów (26,22% z 61), wszystkie w ramach POIŚ. W okresie programowania 2014-2020 zawartych zostało 17 umów o dofinansowanie projektów w ramach POIŚ na łączną kwotę 17 261 808,7 tys. zł, z czego 9 249 176 tys. zł stanowiły środki dofinansowania z UE. W tej perspektywie finansowej wsparcie JASPERS uzyskały 2 projekty (11,8% z 17). Porozumień w ramach PORPW nie zawierano.

(dowód: akta kontroli str. 74-80)

2.2. We współpracę Beneficjenta z JASPERS przy realizacji projektu zaangażowane były 4 osoby, z których jedna już nie pracuje w GDDKiA a jedna z trzech pracujących przebywa obecnie na urlopie macierzyńskim.

(dowód: akta kontroli str. 83)

2.3. Według oświadczenia Dyrektora Departamentu Projektów Unijnych i Monitoringu GDDKiA, współpraca z JASPERS pokazała sposób oceniania projektu przez KE. Dodatkowo JASPERS w ocenianych przez siebie projektach wymagał opracowywania dodatkowych tabel, które miały na celu ułatwić osobom nie będącym specjalistami, zrozumienie specyfiki projektu i zagadnień dotyczących decyzji administracyjnych.

Wiedza uzyskana przez GDDKiA przy współpracy z JASPERS została wykorzystana przy projektach, które nie korzystały z jego wsparcia, w zakresie prezentowania projektów KE w sposób najlepiej wychodzący naprzeciw jej oczekiwaniom i skuteczny z punktu widzenia uzyskania dofinansowania w zakresie prezentowania projektów we wnioskach aplikacyjnych. Dotyczyło to projektów: „Budowa Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A8”, „Przebudowa drogi S-8 Piotrków trybunalski – Warszawa na odcinku Rawa Mazowiecka – Radziejowice” oraz „budowa drogi ekspresowej S17, odcinek Kurów – Lublin – Piaski”.

(dowód: akta kontroli str. 72, 83, 102-103)

Ustalone
nieprawidłowości

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

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy 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 Najwyższej Izby Kontroli.

W związku z niesformulowaniem uwag i wniosków pokontrolnych Prezes Najwyższej Izby Kontroli nie oczekuje odpowiedzi na niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Warszawa, dnia 15 lipca 2016 r.

Krzysztof Kwiatkowski