



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ – 4101-25-02/2012
P/12/080
Tekst ujednoczony

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/12/080 – Wdrażanie krajowego systemu poboru opłat drogowych (KSPO).
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie ¹
Kontroler	Robert Lewandowski, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 83611 z dnia 16 października 2012 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie, ul. Bohaterów Warszawy 33, 70-340 Szczecin (dalej Oddział GDDKiA).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Tadeusz Rajkiewicz, Dyrektor Oddziału GDDKiA w Szczecinie. (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości², działalność Oddziału GDDKiA w latach 2009-2012 (do dnia zakończenia kontroli) w zakresie wdrażania KSPO.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Pozytywną ocenę uzasadniają:

- 1) prawidłowa realizacja przez Oddział GDDKiA zadań dotyczących umowy o budowę i zarządzanie KSPO (z wyjątkiem pozwoleń na budowę bramownic);
- 2) sprawowanie rzetelnego nadzoru nad przestrzeganiem przez wykonawcę postanowień umowy o budowę i zarządzanie KSPO.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły:

- 1) nieopracowania zarządzeń i procedur odnoszących się do realizowanych zadań związanych z wdrożeniem KSPO;
- 2) nieprzeszkolenia pracowników Oddziału GDDKiA w zakresie funkcjonowania KSPO.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Organizacja oraz przygotowanie kadrowe i techniczne do realizacji zadań związanych z wdrażaniem i prawidłowym funkcjonowaniem KSPO

Opis stanu faktycznego

1. Umowa na zaprojektowanie, dostawę oraz obsługę KSPO została zawarta z wykonawcą przez GDDKiA³. Oddział GDDKiA realizował zadania związane z budową KSPO na terenie swojej działalności.

¹ dalej również NIK.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

³ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, dalej GDDKiA.

W postanowieniach Regulaminu Oddziału GDDKiA⁴ nie zamieszczono uregulowań dotyczących wdrażania i funkcjonowania KSPO. W zakresie działania Wydziału Sieci Drogowej zapisano m.in.: prowadzenie Banku Danych Drogowych, gromadzenie danych o sieci dróg krajowych, prowadzenie sprawozdawczości w zakresie stanu dróg, współdziałanie przy budowie i eksploatacji stacji ciągłych pomiarów ruchu, organizację okresowych pomiarów ruchu na obszarze Oddziału, udostępnianie danych dotyczących ruchu drogowego dla celów zarządzania ruchem na obszarze Oddziału (§ 14 ust. 9-11, 14-15, 19 Regulaminu). W Oddziale GDDKiA nie opracowano zarządzeń i procedur odnoszących się do zadań związanych z budową KSPO.

Pełnomocnictwem z dnia 1 września 2009 r.⁵ Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad upoważnił Grzegorza Dziedzinę, zastępcę Dyrektora Oddziału GDDKiA do wydawania decyzji administracyjnych, postanowień i zaświadczeń oraz załatwiania wszelkich innych spraw administracyjnych związanych m.in. z wykonywaniem funkcji zarządcy drogi. W pełnomocnictwach wystawianych w badanym okresie dla dyrektora i zastępców dyrektora Oddziału GDDKiA przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad nie zawarto szczególnych upoważnień w zakresie wdrażania i funkcjonowania KSPO.

W Oddziale GDDKiA nie zwiększono etatyzacji w związku z wprowadzaniem i funkcjonowaniem KSPO.

W badanym okresie wdrażaniem KSPO zajmowało się 4 pracowników Oddziału GDDKiA: Naczelnik Wydziału Sieci Drogowej⁶, starszy inspektor z Wydziału Sieci Drogowej⁷, specjalista ds. utrzymania dróg z Wydziału Dróg⁸, starszy inspektor z Rejonu Szczecin⁹. W zakresach obowiązków ww. pracowników nie zawarto zadań związanych z wdrażaniem i funkcjonowaniem KSPO. Posiadali oni wykształcenie wyższe: mgr inż. budownictwa, specjalność: drogi, ulice, lotniska (3 pracowników) i inż. transportu, specjalność: inżynieria ruchu drogowego, mgr administracji (1 pracownik). Naczelnik Wydziału Sieci Drogowej 20 stycznia 2011 r. uczestniczył w spotkaniu koordynacyjnym, na którym Wykonawca zaprezentował informacje o KSPO oraz planowane działania, współpracę z GDDKiA i zagadnienia związane z robotami budowlanymi. Wymienieni pracownicy nie posiadali doświadczenia w zakresie KSPO i nie uczestniczyli w kursach/szkoleniach z tego obszaru tematycznego.

(dowód: akta kontroli str. 10, 12-13)

W latach 2009-2012 (do dnia kontroli, tj. 18.10.2012 r.) Oddziałowi GDDKiA nie zostały przydzielone dodatkowe środki finansowe na realizację zadań związanych z wdrożeniem KSPO.

(dowód: akta kontroli str. 6)

2. Na obszarze działania Oddziału GDDKiA nie lokalizowano punktów poboru opłat drogowych w ramach Manualnego Systemu Poboru Opłat Drogowych (MTC).

(dowód: akta kontroli str. 110)

⁴ stanowiącego załącznik nr 1 do zarządzenia nr 24 Dyrektora Oddziału GDDKiA w Szczecinie z dnia 5 listopada 2009 r. w sprawie nadania Regulaminu organizacyjnego Oddziałowi GDDKiA w Szczecinie (ze zm.); tekst ujednolicony Regulaminu stanowi załącznik do zarządzenia nr 34/2011 Dyrektora Oddziału GDDKiA z dnia 6 grudnia 2011 r.; w okresie poprzedzającym, Regulamin organizacyjny Oddziału GDDKiA został nadany przez Dyrektora Oddziału zarządzeniem nr 5/2007 z dnia 2 maja 2007 r.

⁵ nr GDDKiA-BGD-WL-0157-384/09.

⁶ którego zakres obowiązków obejmował m.in.: współdziałanie przy budowie i eksploatacji stacji ciągłych pomiarów ruchu, organizację okresowych pomiarów ruchu na obszarze Oddziału.

⁷ którego zakres obowiązków obejmował m.in.: gromadzenie danych o sieci dróg krajowych, prowadzenie sprawozdawczości w zakresie stanu dróg, opracowywanie raportów i zestawień.

⁸ którego zakres obowiązków obejmował m.in.: kontrolę zgodności oznakowania pionowego i poziomego z obowiązującymi projektami stałej i tymczasowej organizacji ruchu, kontrolę robót prowadzonych w pasie dróg krajowych Oddziału.

⁹ której zakres obowiązków obejmował m.in.: prowadzenie kontroli i osłony pasa drogowego pod kątem jego ochrony i dostępu oraz wykorzystania na cele niezwiązane z gospodarką drogową, zbieranie i aktualizacja danych o drogach, ruchu i zdarzeniach na drogach w celu dostarczenia ich do Oddziału.

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Oddziału GDDKiA w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

Pomimo wejścia w życie 1 lipca 2011 r. przepisów dotyczących opłat elektronicznych¹⁰, w badanym okresie dyrektor Oddziału GDDKiA i jego zastępcy nie posiadali ustalonego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sposób pisemny zakresu zadań oraz praw i obowiązków w zakresie dotyczącym wdrożenia i funkcjonowania KSPO; w postanowieniach Regulaminu Oddziału GDDKiA nie zamieszczono uregulowań dotyczących wdrażania i funkcjonowania KSPO; w zakresach obowiązków właściwych pracownikom Oddziału GDDKiA nie zawarto zadań związanych z wdrażaniem i funkcjonowaniem KSPO.

(dowód: akta kontroli str. 12-13)

Tadeusz Rajkiewicz, dyrektor Oddziału GDDKiA wyjaśnił: „Oddział wykonuje zadania tak zarządu drogi jak i zarządcy drogi na podstawie przepisów ustawy o drogach publicznych art. 18 i następne oraz przepisów wykonawczych w tym Statutu i regulaminu organizacyjnego. Dodatkowo, na podstawie przepisu art. 18 ust.5 ustawy o drogach publicznych, Generalny Dyrektor udzielił pełnomocnictw szczególnych: - Dyrektor Tadeusz Rajkiewicz oraz jego zastępcy – dyr. Grzegorz Dziedzina, dyr. Mariusz Mierzwa oraz dyr. Witold Buczyński posiadają pełnomocnictwa Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad upoważniające ich do wydawania decyzji administracyjnych, postanowień i zaświadczeń oraz załatwiania wszelkich innych spraw administracyjnych związanych z wykonywaniem funkcji zarządcy drogi. Zauważyć należy, iż Regulamin Organizacyjny przewiduje dla Wydziału Sieci Drogowej wykonywanie następujących zadań: - prowadzenie Banku Danych Drogowych, - gromadzenie danych o sieci dróg krajowych, - prowadzenie sprawozdawczości w zakresie stanu dróg, - współudział przy budowie i eksploatacji stacji ciągłych pomiarów ruchu, - organizacja okresowych pomiarów ruchu na Obszarze Oddziału, w tym Generalnego Pomiaru Ruchu i pomiarów powykonawczych, - udostępnianie danych dotyczących ruchu drogowego dla celów zarządzania ruchem na obszarze Oddziału. Pracownicy, którzy realizowali czynności towarzyszące działaniom Wykonawcy wynikającym z budowy KSPO, w swoich zakresach obowiązków mają zapisane następujące zadania: Naczelnik Wydziału Sieci Drogowej - współudział przy budowie i eksploatacji stacji ciągłych pomiarów ruchu, - organizacja okresowych pomiarów ruchu na obszarze Oddziału; Pracownik Wydziału Sieci Drogowej - gromadzenie danych o sieci dróg krajowych, - prowadzenie sprawozdawczości w zakresie stanu dróg, - opracowywanie raportów i zestawień, Pracownik Wydziału Dróg - kontrola zgodności oznakowania pionowego i poziomego z obowiązującymi projektami stałej i tymczasowej organizacji ruchu, - kontrola robót prowadzonych w pasie dróg krajowych Oddziału w Szczecinie, Pracownik Rejonu w Szczecinie - kontrola stanu zgodności oznakowania pionowego i poziomego z obowiązującymi projektami stałej i tymczasowej organizacji ruchu, - zbieranie i aktualizacja danych o drogach, ruchu i zdarzeniach na drogach w celu dostarczenia ich do Oddziału. Na podstawie powyższych informacji można stwierdzić iż zakresy czynności pracowników wyznaczonych do realizacji zadań związanych z nadzorem nad wdrażaniem i funkcjonowaniem KSPO pokrywały się z zakresami obowiązków im przypisanymi a wynikającymi z treści Regulaminu Organizacyjnego Oddziału”.

(dowód: akta kontroli str. 116-117, 118-119)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie pomimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność Oddziału GDDKiA w zakresie opisanym w pkt 1.

¹⁰ na podstawie art. 1 ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 218, poz. 1391).

2. Realizacja zadań dotyczących umowy o budowę i zarządzanie KSPO

Opis stanu faktycznego

1. Uruchomienie KSPO w kraju nastąpiło w dniu 3 lipca 2011 r.¹¹ W skład tego systemu wchodziło 18 bramownic zlokalizowanych na terenie działalności Oddziału GDDKiA, umożliwiających pobór lub kontrolę prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych*¹². Poszczególne bramownice, o niżej wymienionych numerach, wybudowane zostały w następujących terminach (w nawiasach podano kolejno daty – odbiorów technicznych, uruchomienia/włączenia do systemu oraz zatwierdzenia projektów organizacji ruchu):

- A6 Border/C1 2+178 (granica Państwa-w. Kołbaskowo) – 27.07.2011 r. (5.10.2012 r.¹³, 18.08.2011 r., 6.12.2011 r.);
- A6 L67/C2 4+160 (w. Kołbaskowo-w. Radziszewo) – 18.07.2011 r. (29.06.2012 r., 5.08.2011 r., 14.04.2011 r.);
- A6 L68/C1 9+995 (w. Radziszewo-w. Klucz) – 18.07.2011 r. (29.06.2012 r., 18.08.2011 r., 14.04.2011 r.);
- A6 L69/C2 12+588 (w. Klucz-w. Morwowa) – 25.07.2011 r. (29.06.2012 r., 22.08.2011 r., 14.04.2011 r.);
- A6 L70/C2 17+591 (w. Morwowa-w. Kijewo) – 26.07.2011 r. (29.06.2012 r., 29.08.2011 r., 14.04.2011 r.);
- SAR B DK3 L239/C2 11+925 (Świnoujście-Międzyzdroje) – 10.08.2011 r. (2.07.2012 r., 7.09.2011 r., 31.05.2011 r.);
- S3 L103/C2 67+958 (w. Goleniów-w. Święta) – 25.07.2011 r. (29.06.2012 r., 5.08.2012 r., 14.04.2011 r.);
- S3 L104/C1 69+823 (w. Święta-w. Rurka) – 4.08.2011 r. (29.06.2012 r., 30.08.2011 r., 14.04.2011 r.);
- S3 L106/C2 73+198 (w. Rurka-w. Kliniska) – 5.09.2011 r. (29.06.2012 r., 7.09.2011 r., 31.05.2011 r.);
- S3 L108/C1 82+510 (w. Kliniska-w. Rzęsnica) – 28.07.2011 r. (29.06.2012 r., 24.08.2011 r., 14.04.2011 r.);
- S3 L109/C2 92+631 (w. Kliniska-w. Kijewo) – 28.07.2011 r. (29.06.2012 r., 2.09.2011 r., 14.04.2011 r.);
- S3 L110/C1 5+213 (w. Klucz-w. Gardno) – 16.08.2011 r. (2.07.2012 r., 29.08.2011 r., 14.04.2011 r.);
- S3 L111/C1 11+200 (w. Gardno-w. Pyrzyce) – 28.07.2011 r. (2.07.2012 r., 23.08.2011 r., 14.04.2011 r.);
- S3 L112/C1 32+500 (w. Pyrzyce-w. Myślibórz) – 18.07.2011 r. (5.10.2012 r.¹⁴, 5.08.2011 r., 14.04.2011 r.);
- 10-1-TSO-1 27+377 (Szczecin-w. Kobylanka) – 21.07.2011 r. (2.07.2012 r., 25.08.2011 r., 31.05.2011 r.);
- 10-2-TSO-1 2+453 (w. Kobylanka-w. Stargard Szczeciński Zachód) – 28.07.2011 r. (5.10.2012 r.¹⁵, 5.08.2012 r., 13.05.2011 r.);
- S10 L189/C1 16+110 (w. Stargard Szczeciński Zachód-w. Stargard Szczeciński Osiedle) – 8.08.2011 r. (5.10.2012 r.¹⁶, 1.09.2011 r., 14.04.2011 r.);

¹¹ wg wyjaśnień dyrektora Oddziału GDDKiA z dnia 6 listopada 2012 r.

¹² Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.

¹³ warunkowo 29.06.2012 r.

¹⁴ warunkowo 2.07.2012 r.

¹⁵ warunkowo 2.07.2012 r.

- S10 L190/C2 20+710 (w. Stargard Szczeciński Osiedle-w. Stargard Szczeciński Wschód) – 18.07.2011 r. (5.10.2012 r.¹⁷, 5.08.2011 r., 14.04.2011 r.).

Dla wszystkich 18 bramownic wybudowano stałe źródła zasilania. Wysokość bramownic wyniosła od 5,08 m do 6,05 m, a lokalizację zaprojektowano i zrealizowano w istniejącym pasie drogowym. Wybudowane bramownice odebrane zostały protokołami odbioru, podpisanymi przez przedstawicieli Oddziału GDDKiA i Wykonawcy.
(dowód: akta kontroli str. 110, 120, 166-185)

2. W dniu 24 października 2012 r. kontroler NIK, w obecności naczelnika Wydziału Sieci Drogowej Oddziału GDDKiA oraz specjalisty z Wydziału Sieci Drogowej Oddziału GDDKiA, dokonał oględzin 10 wytypowanych bramownic¹⁸. Bramownice objęte oględzinami wykorzystywane były do poboru lub kontroli prawidłowości uiszczania opłaty elektronicznej, stanowiły konstrukcje metalowe¹⁹ umieszczone w pasie drogowym, wyposażone w urządzenia elektroniczne i anteny umożliwiające rejestrację sygnałów emitowanych z urządzeń viaBOX²⁰, umieszczonych na szybach pojazdów podlegających opłacie elektronicznej. Bramownice o przestrzennej konstrukcji stalowej (rygiel oraz słupy) były użytkowane. Słupy bramownic były zamocowane przy pomocy śrub w fundamentach żelbetowych umieszczonych w skarpach korony drogi, poza pasami ruchu. Na ryglu zamontowane były urządzenia pomiarowe.
(dowód: akta kontroli str. 15-16, 17, 104-109)

3. Przed przystąpieniem do budowy 18 bramownic na terenie działalności Oddziału GDDKiA, wykonawca prac i inwestor nie uzyskali decyzji o pozwoleniu na budowę oraz nie skierowali zgłoszenia, o których mowa odpowiednio w art. 28 ust. 1 i art. 30 ust. 1 *ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane*²¹, do właściwego organu. Przed przystąpieniem do użytkowania bramownic nie uzyskano pozwolenia na ich użytkowanie, o którym mowa w art. 59 *ustawy Prawo budowlane*.
(dowód: akta kontroli str. 110)

Tadeusz Rajkiewicz wyjaśnił, że kwalifikacja urządzeń w pasie drogowym regulowana jest obowiązującymi przepisami prawa tj. Rozporządzeniem MI z dnia 3.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń BRD i warunków ich umieszczenia na drogach. Ostateczną interpretację zastosowania przepisu do urządzeń wchodzących w skład elektronicznego systemu poboru opłat określił w swoim stanowisku Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego (pismo DPR/INN/022/303/2011 z dnia 25.03.2011 r.), właściwy w sprawach egzekwowania obowiązujących przepisów prawa. Stanowisko to jako obowiązujące do stosowania zostało przesłane przez GINB do odpowiednich terenowo organów administracji architektoniczno-budowlanych, a do Oddziałów GDDKiA za pośrednictwem Centrali pismem z dnia 23.12.2011 r. (znak GDDKiA-DPP-PPP3-RD-64-4090/11).
(dowód: akta kontroli str. 149, 151-152)

¹⁶ warunkowo 2.07.2012 r.

¹⁷ warunkowo 2.07.2012 r.

¹⁸ tj.: 1. S10 L190/C2 20+710 (w. Stargard Szczeciński Osiedle-w. Stargard Szczeciński Wschód); 2. S10 L189/C1 16+110 (w. Stargard Szczeciński Zachód-w. Stargard Szczeciński Osiedle); 3. 10-2-TSO-1 2+453 (w. Kobylanka-w. Stargard Szczeciński Zachód); 4. 10-1-TSO-1 27+377 (Szczecin-w. Kobylanka); 5. A6 L70/C2 17+591 (w. Morwowa-w. Kijewo); 6. A6 L69/C2 12+588 (w. Klucz-w. Morwowa); 7. A6 L68/C1 9+995 (w. Radziszewo-w. Klucz); 8. A6 L67/C2 4+160 (w. Kolbaskowo-w. Radziszewo); 9. A6 Border/C1 2+178 (granica Państwa-w. Kolbaskowo); 10. S3 L110/C1 5+213 (w. Klucz-w. Gardno).

¹⁹ na bramownicy zlokalizowanej w km 9+995 drogi A6 umieszczono stały zestaw urządzeń kontrolnych; na bramownicy zlokalizowanej w km 20+710 drogi S10 umieszczono przenośny zestaw urządzeń kontrolnych.

²⁰ urządzenie elektroniczne umieszczone na szybie pojazdu umożliwiające komunikację z przekaznikiem na bramownicy, pozwalające na przejazd na drogach płatnych.

²¹ Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm., dalej *ustawa Prawo budowlane*.

Przedstawiciele Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego w Szczecinie (WINB), uczestniczący we wspólnej z NIK kontroli w zakresie dotyczącym legalności umieszczenia bramownic w pasie drogowym, ograniczyli swój zakres do „kontroli użytkowanych dróg”, uznając, że wiążąca jest dla tego organu opinia BR3j-0731-1/11 Ministerstwa Infrastruktury z dnia 22 marca 2011 r., wg której bramownice są urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, których wykonanie nie podlega przepisom *ustawy Prawo budowlane*. Ustalenia kontroli WINB wykazały m.in., że umieszczenie konstrukcji bramownic w pasie drogowym nie stwarza zagrożenia powstania katastrofy budowlanej.

(dowód: akta kontroli str. 18-28, 29-69, 70-103, 145)

4. Oddział GDDKiA dysponował stanowiskiem Ministerstwa Infrastruktury, zawartym w piśmie nr BR3j-0731-1/11 z dnia 22 marca 2011 r. skierowanym do dyrektora Departamentu Partnerstwa Publiczno-Prywatnego GDDKiA, w którym zapisano m.in.: *„Bramownice oraz urządzenia wchodzące w skład elektronicznego systemu poboru opłat są, zdaniem Departamentu, urządzeniami, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.). Urządzenia te należy zakwalifikować do urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, o których mowa w § 1 pkt 4 ww. rozporządzenia. (...) wymienione powyżej urządzenia bezpieczeństwa ruchu nie są obiektami budowlanymi ani urządzeniami budowlanymi. W konsekwencji wykonanie ich nie stanowi wykonania robót budowlanych, a co za tym idzie nie podlega regulacjom ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (...)”*.

Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego w stanowisku z dnia 25 marca 2011 r. (nr DPR/INN/022/303/2011) skierowanym do wojewodów wskazał, że zgodnie z cyt. wyżej stanowiskiem Ministerstwa Infrastruktury, bramownice oraz urządzenia wchodzące w skład elektronicznego systemu poboru opłat są urządzeniami, o których mowa w ww. rozporządzeniu. Jednocześnie poprosił o zapoznanie z takim stanowiskiem podległe organy administracji architektoniczno-budowlanej.

(dowód: akta kontroli str. 121, 122)

W konkluzjach opinii²² z dnia 12 listopada 2012 r. sporządzonej przez powołanego przez NIK biegłego z dziedziny prawa budowlanego i postępowania administracyjnego, stwierdzono m.in.: *„w świetle postanowień umowy z dnia 2 listopada 2010 r. pt. ‘Krajowy System Poboru Opłat, w tym czynności związane z poborem opłaty elektronicznej’, zawartej pomiędzy GDDKiA a Konsorcjum Kapsch; dokumentacji dot. bramownic oraz obowiązującego prawa nie można uznać, że bramownice wraz z zamontowanymi na nich urządzeniami i innymi elementami służącymi do poboru lub kontroli uiszczania opłaty elektronicznej, są ‘urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego’, w rozumieniu przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2011 r. Nr 124, poz. 702 ze zm.)”*.

(dowód: akta kontroli str. 153-165)

²² Przedmiotem ekspertyzy była odpowiedź m.in. na pytanie: czy w świetle postanowień umowy z dnia 2 listopada 2010 r. pt. „Krajowy System Poboru Opłat, w tym czynności związane z poborem opłaty elektronicznej”, zawartej pomiędzy GDDKiA a Konsorcjum Kapsch; dokumentacji dot. bramownic oraz obowiązującego prawa można uznać, że bramownice wraz z zamontowanymi na nich urządzeniami i innymi elementami służącymi do poboru lub kontroli uiszczania opłaty elektronicznej, są „urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego”, w rozumieniu przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2011 r. Nr 124, poz. 702 ze zm.)?

W ramach przekazywania dokumentacji powykonawczej z budowy bramownic, Oddział GDDKiA otrzymywał od wykonawcy zadania, jako jedne z jej części składowych, projekty wykonawcze w zakresie stałej organizacji ruchu 17 bramownic, sporządzone w kwietniu 2011 r. (1), 30 września 2011 r. (2), 14 października 2011 r. (4), 19 października 2011 r. (7), 26 października 2011 r. (2) w listopadzie 2011 r. (1). Do dnia 8 listopada 2012 r. do Oddziału GDDKiA nie przekazano projektu wykonawczego stałej organizacji ruchu dla bramownicy DK10-2-TSO-1. Zastępca dyrektora Oddziału GDDKiA pismem z dnia 27 lutego 2012 r. poinformował Departament Partnerstwa Publiczno-Prywatnego GDDKiA o ww. braku.

Odbiory techniczne w części budowlano-drogowej 18 bramownic wykonane zostały przez pracowników Oddziału w okresie od 29 czerwca do 5 października 2012 r. Projekty organizacji ruchu ze zmianami związanymi z umieszczeniem bramownic w pasie drogowym zostały zatwierdzone w okresie od 14 kwietnia do 6 grudnia 2011 r.

(dowód: akta kontroli str. 110, 146)

5. Dokumentacja powykonawcza 18 bramownic zawierała m.in. certyfikaty na znak bezpieczeństwa lub aprobaty techniczne (deklaracje zgodności) dla materiałów/elementów wykorzystanych do budowy bramownic²³.

(dowód: akta kontroli str. 17, 110)

W protokołach kontroli użytkowanych dróg, sporządzonych w dniu 24 października 2012 r. przez WINB zapisano m.in.: „*Dokumentacja powykonawcza wykonanych bramownic zawiera certyfikaty zamontowanych podzespołów, deklaracje zgodności, atesty wbudowanych materiałów, z których wykonano bramownicę oraz protokoły badań i sprawdzeń wykonanego przyłącza i instalacji uziemiającej*”.

(dowód: akta kontroli str. 20, 34, 75)

6. Pismem z dnia 28 października 2011 r. Dyrektor Departamentu Partnerstwa Publiczno-Prywatnego GDDKiA poinformował Oddziały o rozpoczęciu procesu składania przez wykonawcę do poszczególnych Oddziałów projektów oznakowania tabliczkami T-34 na drogach objętych systemem ETC²⁴ (celem zatwierdzenia projektów).

W wykonaniu obowiązku²⁵ przekazania dokumentacji powykonawczej z budowy bramownic, Oddział GDDKiA w dniu 20 lutego 2012 r. otrzymał od wykonawcy zadania tom dokumentacji „Oznakowanie KSPO”²⁶. Wersja papierowa i elektroniczna przekazanej dokumentacji zawierała m.in.: atesty i aprobaty techniczne, projekty oznakowania (w tym projekt konstrukcji wsporczych tablic oznakowania pionowego dla typów 1, 2, 3 oraz 3.1, 3.2; projekt techniczny dla konstrukcji wsporczych pod znaki drogowe), dane dotyczące tablic, upoważnienia, oświadczenie o zakończeniu robót (o zamontowaniu oznakowania tablicami informacyjnymi oraz znakami T-34 i D-39a ETC zgodnie z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu dotyczącymi województwa zachodniopomorskiego). Dokument „Oznakowanie tablicami informacyjnymi na drogach krajowych ETC dla pojazdów o masie $\geq 3,5$ t” opracowany w kwietniu 2011 r. wg „Strategii oznakowania elementów KSPO” obejmował m.in.: wprowadzenie, informacje ogólne, tablice informacyjne (podstawowe zasady umieszczania tablic informacyjnych, konstrukcja tablic informacyjnych – TYP 1, 2, 3), mapę sieci

²³ stali konstrukcyjnej, łączników, instalacji odgromowej, elementów mikropali, elementów uziemienia, rur Arot, betonu towarowego, cementu, kruszywa, domieszki/dodatki, stali zbrojeniowej, stali kształtowej i produktów, stali uziomu, konstrukcji podestu, kotw stalowych, barier drogowych, dwukierunkowego systemu HughesNet, transformatorów obudowanych PVS, telekomunikacyjnych urządzeń końcowych i radiowych G90 DA 90.

²⁴ Elektroniczny System Poboru Płat Drogowych.

²⁵ wynikającego z umowy na zaprojektowanie, dostawę oraz obsługę KSPO.

²⁶ Oddział GDDKiA nie dysponował dokumentacją na okoliczność terminów umieszczenia przez Wykonawcę tabliczek T34 i znaków D-39a na drogach objętych opłatą elektroniczną; na prośby Centrali GDDKiA, Oddział GDDKiA weryfikował na bieżąco rozmieszczenie ww. tabliczek i znaków.

dróg krajowych Oddziału GDDKiA z punktami lokalizacji POK i PD, szkice lokalizacji tablic informacyjnych w pasie drogowym dróg krajowych, fotografie z zaznaczonym punktem lokalizacji tablic informacyjnych, zatwierdzoną strategię oznakowania elementów KSPO z wzorami tablic.

Pismem z dnia 16 maja 2011 r. Oddział GDDKiA zawiadomił podwykonawcę o uzgodnieniu lokalizacji tablic informacyjnych dotyczących ETC w ciągu drogi krajowej nr A6, 3, 10, 20, 13 i 26 z uwagami: - tablice typu 3A po zmianie przepisów prawa należy zastąpić znakami kodeksowymi D-39a; - nie należy ustawiać tablic w trójkącie widoczności na skrzyżowaniu (węźle); - odległość do punktu dystrybucji podawana na znakach powinna być mierzona od początku pasa wyłączania do projektowanej tablicy; - nie należy ustawiać tablicy informacyjnej w km 93+100 (droga nr 3); - zmiana tablicy zlokalizowanej w km 93+100; - projektowane tablice informacyjne nie mogą przesłaniać istniejących znaków pionowych; - szczegóły lokalizacji tablic informacyjnych należy ustalić z właściwym miejscowo Rejonem.

Po kontrolach wykonywanych przez pracowników Oddziału GDDKiA znaków i tablic informacyjnych, służących oznakowaniu dróg płatnych, Oddział GDDKiA przesyłał²⁷ do Departamentu Partnerstwa Publiczno-Prywatnego GDDKiA poprawiane zestawienia (aktualizowane w zakresie kompletności i poprawności rozmieszczenia znaków i tablic) w formacie MS Excel, zawierające spis oznakowania dróg płatnych będących w zarządzie Oddziału wraz z zaznaczonymi nieprawidłowościami (dotyczącymi m.in. braku tabliczek, błędnego kilometrażu).

(dowód: akta kontroli str. 147-148, 186-187)

7. Przyrządy pomiarowe umieszczone na bramownicach funkcjonujących na obszarze działalności Oddziału GDDKiA nie były poddawane przez pracowników Oddziału prawnej kontroli metrologicznej w rozumieniu art. 4 ust. 9 ustawy z dnia 11 maja 2001 r. *Prawo o miarach*²⁸.

Wykonawca uzgodnił z Oddziałem GDDKiA sposób rozmieszczenia bramownic w terenie.

(dowód: akta kontroli str. 111)

W przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Pomimo uruchomienia KSPO w kraju w dniu 3 lipca 2011 r., prace budowlane zlokalizowanych na terenie działalności Oddziału GDDKiA 18 bramownic zostały zakończone w okresie od 18 lipca do 5 września 2011 r.²⁹, ich odbiory techniczne wykonano w okresie od 29 czerwca do 5 października 2012 r.³⁰, a uruchomienie i włączenie do systemu następowało w okresie od 5 sierpnia 2011 r. do 5 sierpnia 2012 r.³¹

(dowód: akta kontroli str. 110, 120)

Tadeusz Rajkiewicz wyjaśnił, że pierwotnie planowany termin uruchomienia systemu określony był na dzień 1 lipca 2011 r. Faktyczne uruchomienie systemu nastąpiło w dniu 3 lipca 2011 r. Do tego dnia Wykonawca nie zrealizował systemu w całym zakresie. Rozbieżność dat pomiędzy 3 lipca 2011 r. a datą 18 lipca 2011 r. oznaczającą zakończenie prac budowlanych dla części z bramownic, wynika z faktu iż pierwsze bezinwazyjne instalacje zestawów urządzeń do poboru opłat wraz z urządzeniami do transmisji danych stanowiących wyposażenie bramownic, zostały zrealizowane na konstrukcjach istniejących wiaduktów nad drogami. Informacje o zakończeniu prac budowlanych dotyczą zaś konstrukcji bramownic w ich docelowej – zgodnej z projektem - lokalizacji. Informacje o datach uruchomienia

²⁷ w dniach 5 marca, 3, 9, 18 lipca, 12 i 18 października 2012 r.

²⁸ Dz. U. z 2004 r. Nr 243, poz. 2441 ze zm.

²⁹ tj. w dniach 18, 21, 25, 26, 27, 28 lipca, 4, 8, 10, 16 sierpnia i 5 września 2011 r.

³⁰ tj. w dniach 29 czerwca, 2 lipca i 5 października 2012 r.

³¹ tj. w dniach 5, 18, 22, 23, 24, 25, 29, 30 sierpnia, 1, 2, 7 września 2011 r. i 5 sierpnia 2012 r.

i włączenia bramownic do systemu zawarte w okresie od 5.08.2011 r. do dnia 05.08.2012 r. pochodzą z DPP Centrali i dotyczą konstrukcji bramownic w docelowych lokalizacjach. Wykonawca nie informował bezpośrednio Oddziału o datach uruchamiania kolejnych bramownic. Odbiory techniczne rozpoczęły się – na wniosek Wykonawcy – w dniu 29.06.2012 r., po złożeniu do tut. Oddziału dokumentacji powykonawczej dla bramownic.

(dowód: akta kontroli str. 149, 151)

2. Przed przystąpieniem do budowy 18 bramownic na terenie działalności Oddziału GDDKiA, wykonawca prac i inwestor nie uzyskali decyzji o pozwoleniu na budowę – stosownie do dyspozycji art. 28 ust. 1 *ustawy Prawo budowlane*.

(dowód: akta kontroli str. 110)

Tadeusz Rajkiewicz wyjaśnił, że kwalifikacja urządzeń w pasie drogowym regulowana jest obowiązującymi przepisami prawa tj. Rozporządzeniem MI z dnia 3.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń BRD i warunków ich umieszczania na drogach. Ostateczną interpretację zastosowania przepisu do urządzeń wchodzących w skład elektronicznego systemu poboru opłat określił w swoim stanowisku Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego (pismo DPR/INN/022/303/2011 z dnia 25.03.2011 r.), właściwy w sprawach egzekwowania obowiązujących przepisów prawa. Stanowisko to jako obowiązujące do stosowania zostało przesłane przez GINB do odpowiednich terenowo organów administracji architektoniczno-budowlanych, a do Oddziałów GDDKiA za pośrednictwem Centrali pismem z dnia 23.12.2011 r. (znak GDDKiA-DPP-PPP3-RD-64-4090/11).

(dowód: akta kontroli str. 149, 151-152)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli z uwagi na brak podstaw do przypisania odpowiedzialności za nieuzyskanie ostatecznych decyzji o pozwoleniu na budowę bramownic bezpośrednio Dyrektorowi Oddziału ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność Oddziału w zakresie opisanym w pkt 2.

3. Nadzór nad przestrzeganiem przez wykonawcę postanowień umowy o budowę i zarządzanie KSPO

Opis stanu faktycznego

Oddział GDDKiA w zakresie monitoringu zadań związanych z budową sieci viaTOLL³² składał raporty w formie elektronicznej do Centrali GDDKiA. W okresie od 20 kwietnia do 7 listopada 2011 r., a następnie w dniach 26 marca, 27 kwietnia i 31 maja 2012 r. przesłano 89 raportów z budowy sieci. Każdy raport stanowił tabelę w formacie MS Excel (sporządzaną według wzorów przesyłanych do Oddziału GDDKiA przez Centralę), zawierającą m.in. dane: województwo, nazwa bramownicy, numer drogi, kilometrą, informacje dotyczące postępu prac projektowych oraz prac budowlanych (w okresie od lipca 2011 r. postępowanie budowlanych).

(dowód: akta kontroli str. 112, 113-114, 115)

W ramach sprawowanego nadzoru przez Oddział GDDKiA nad przestrzeganiem przez wykonawcę postanowień umowy o budowę i zarządzanie KSPO, pracownicy Oddziału stwierdzili jeden przypadek nieprawidłowości, tj. uszkodzenia powstałe po intensywnych opadach deszczu w miejscu rozpoczętych prac przy bramownicy S3 L110-C2 km 5+213. Po zdemontowaniu w dniu 12 lipca 2011 r. przez podwykonawcę

³² elektroniczny system poboru opłat, oparty na technologii komunikacji bezprzewodowej krótkiego zasięgu, w skład którego wchodzi umieszczone na drogach płatnych bramownice, wyposażone w anteny umożliwiające odbiór sygnałów wysyłanych przez viaBOX-y zamontowane w pojazdach.

zadania oznakowania tymczasowej organizacji ruchu i obfitych opadach deszczu, niezabezpieczone wykopy, pobocze i skarpa uległy degradacji polegającej na odsłonięciu słupków bariery ochronnej i zagrożeniu obsunięcia się krawędzi jezdni. Zaistniały stan zagrażał bezpieczeństwu użytkowników ruchu. Pismem z dnia 18 lipca 2011 r. Oddział GDDKiA wezwał wykonawcę do natychmiastowego usunięcia ww. uszkodzeń, najpóźniej do dnia 22 lipca 2011 r. (do pisma załączono dokumentację fotograficzną). Jednocześnie Oddział GDDKiA wnioskował o pilną interwencję w zakresie: podania numerów kontaktowych do osób odpowiedzialnych za prowadzone prace; wprowadzania tymczasowej organizacji ruchu w sytuacjach, gdy była ona niezbędna; dbałości o porządek na placu budowy. W Oddziale GDDKiA brak jest dokumentów wskazujących na wykonanie zalecenia usunięcia zagrożenia bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz wskazanych czynności w ramach interwencji.

(dowód: akta kontroli str. 112)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Oddziału GDDKiA w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

Oddział GDDKiA nie posiadał dokumentów wykonania zalecenia dotyczącego usunięcia zagrożenia bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz wskazanych czynności w ramach interwencji, do czego wezwał wykonawcę pismem z dnia 18 lipca 2011 r. (natychmiastowe usunięcie uszkodzeń, najpóźniej do dnia 22 lipca 2011 r.).

(dowód: akta kontroli str. 112)

Tadeusz Rajkiewicz wyjaśnił, że Oddział wyegzekwował wykonanie zalecenia usunięcia zagrożenia bezpieczeństwa użytkowników ruchu. W wyniku telefonicznych monitów, jak również wyniku rozmów, do jakich dochodziło w trakcie rutynowych objazdów, pomiędzy pracownikami rejonu w Lipianach a pracownikami Wykonawcy, do dnia 12.08.2011 r. doprowadzono do usunięcia zagrożenia. Wykonawca przedłożył wyniki badań zagęszczenia gruntu przeprowadzone w dniu 12.08.2011 r. w przedmiotowej lokalizacji.

(dowód: akta kontroli str. 150, 152)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność Oddziału GDDKiA w zakresie opisanym w pkt 3.

4. Współpraca z GITD lub WITD i innymi służbami, dotycząca kontroli prawidłowości uiszczania opłat drogowych

Opis stanu
faktycznego

W latach 2009-2012 (do dnia 26 października 2012 r.) Oddział GDDKiA nie podejmował współpracy z Głównym lub Wojewódzkim Inspektoratem Transportu Drogowego i innymi służbami (Policją, Strażą Graniczną, izbami celnymi, urzędami celnymi) w zakresie kontroli uiszczania opłat drogowych w ramach KSPO. Oddział GDDKiA nie miał w tym zakresie zadań nałożonych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

(dowód: akta kontroli str. 11)

Tadeusz Rajkiewicz wyjaśnił, że umowę na budowę KSPO zawarto w dniu 2.11.2010 r. Uruchomienie systemu nastąpiło w dniu 3.07.2011 r. W wyniku dokonanych ustaleń z Wykonawcą, stwierdzono iż: 'Na odcinkach dróg płatnych organem odpowiedzialnym za kontrole prawidłowości uiszczania opłaty od pojazdów oraz prawidłowego użytkowania OBU będzie GITD' a także 'Wszelkie prawa i obowiązki GITD będzie regulowało porozumienie zawarte pomiędzy Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad i Głównym Inspektorem Transportu Drogowego'. Generalny Dyrektor nie

przekazał kompetencji do zawierania porozumień, o których mowa powyżej Dyrektorowi Oddziału. Pracownicy tutejszego Oddziału nie zostali również zobowiązani do wykonywania jakichkolwiek czynności w zakresie kontroli uiszczania opłat drogowych w ramach KSPO. Wyszczególnione służby: Policja, Straż Graniczna, izba celna, urząd celny nie realizują zadań wynikających z konieczności kontroli uiszczania opłat drogowych w KSPO. GITD (WITD) nie zgłaszał tuż. Oddziału potrzeby podjęcia współpracy wynikającej z konieczności realizacji zadań z zakresu kontroli uiszczania opłat drogowych w ramach KSPO.

(dowód: akta kontroli str. 116-117, 120)

5. Przebieg prac związanych z rozszerzeniem ETC

Opis stanu faktycznego

W związku z wyznaczeniem przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej odcinków dróg krajowych, które zostaną objęte rozszerzeniem ETC, dyrektor Departamentu Partnerstwa Publiczno-Prawnego GDDKiA zwróciła się w piśmie z dnia 23 maja 2012 r. do Dyrektorów Oddziałów GDDKiA o podanie długości wskazanych odcinków dróg wraz z kilometrażem węzłów początkowych i końcowych oraz ich koordynatami GPS. Wyznaczone odcinki dróg krajowych do objęcia II rozszerzeniem (1 stycznia 2013 r.) i III rozszerzeniem (1 maja 2013 r.) nie występowały na obszarze działania Oddziału GDDKiA.

(dowód: akta kontroli str. 14)

Ustalone nieprawidłowości

W działalności Oddziału GDDKiA w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

6. Funkcjonowanie systemu kontroli wewnętrznej

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Oddziału GDDKiA³³, w strukturze organizacyjnej Oddziału GDDKiA nie znajdowały się komórki kontroli wewnętrznej i audytu wewnętrznego. Stosownie do treści § 3 ust. 2 pkt 15 i pkt 16 Regulaminu organizacyjnego GDDKiA³⁴, w skład centrali Generalnej Dyrekcji wchodzi m.in. Biuro Audytu Wewnętrznego (BAW) i Biuro Kontroli Wewnętrznej (BKW). Do zadań BAW należą działania polegające na niezależnej, obiektywnej i systematycznej ocenie adekwatności, skuteczności i efektywności kontroli zarządczej w GDDKiA oraz czynności doradcze, a także wspomaganie systemu zarządzania ryzykiem; w skład BAW wchodzi Audytorzy Wewnętrzni, Stanowisko ds. Wspomagania Systemu Zarządzania Ryzykiem, Asystent Audytu (§ 22 Regulaminu). Do zadań BKW należy badanie i ocena prawidłowości wykonywania zadań przez GDDKiA, a także koordynowanie czynności GDDKiA w związku z kontrolą zewnętrzną jej działalności, z wyłączeniem kontroli zewnętrznych dotyczących projektów współfinansowanych ze środków pomocowych UE, koordynowanych lub obsługiwanych przez Departament Projektów Unijnych i Monitoring; w skład BKW wchodzi Wydział Kontroli Wewnętrznej i Stanowisko do spraw analiz, sprawozdawczości oraz obsługi kontroli zewnętrznych.

W badanym okresie BAW i BKW nie przeprowadzały audytów i kontroli wewnętrznych w Oddziale GDDKiA w zakresie wdrożenia i funkcjonowania KSPO; kontrolą wewnętrzną nie objęto zagadnień dotyczących realizacji harmonogramu wdrażania KSPO na obszarze działania Oddziału GDDKiA, w tym ETC.

³³ stanowiącego załącznik nr 1 do zarządzenia nr 24 Dyrektora Oddziału GDDKiA w Szczecinie z dnia 5 listopada 2009 r. w sprawie nadania Regulaminu organizacyjnego Oddziałowi GDDKiA w Szczecinie (ze zm.); tekst ujednolicony Regulaminu stanowi załącznik do zarządzenia nr 34/2011 Dyrektora Oddziału GDDKiA z dnia 6 grudnia 2011 r.; w okresie poprzedzającym Regulamin organizacyjny Oddziału GDDKiA został nadany przez Dyrektora Oddziału zarządzeniami nr 5/2007 z dnia 2 maja 2007 r., nr 24 z dnia 5 listopada 2009 r., nr 29 z dnia 26 listopada 2010 r.

³⁴ stanowiącego załącznik nr 1 do zarządzenia nr 16 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2008 r. w sprawie nadania Regulaminu organizacyjnego GDDKiA (ze zm.); tekst ujednolicony Regulaminu stanowi załącznik do zarządzenia nr 8 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 29 lutego 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 7)

Ustalono
nieprawidłowości

W działalności Oddziału GDDKiA w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

7. Rozpatrywanie skarg w obszarze dotyczącym wprowadzenia i funkcjonowania KSPO

Opis stanu
faktycznego

W badanym okresie do Oddziału GDDKiA nie wpłynęły skargi dotyczące wdrożenia i funkcjonowania KSPO na obszarze działalności Oddziału. Oddział GDDKiA nie miał ustalonych regulaminowych zadań, a tym samym nie realizował zadań związanych z analizą skarg, odwołań lub reklamacji, jakie na obszarze jego działalności kierowane były do operatora w związku z nieprawidłowościami w funkcjonowaniu ETC.

(dowód: akta kontroli str. 8)

Władze samorządowe gmin³⁵, na terenie których przebiegają drogi płatne, nie stwierdziły utrudnień lub nieprawidłowości w związku z budową KSPO, w tym ETC.

(dowód: akta kontroli str. 4, 123, 124-125, 126-127, 128-129, 130-131, 132-133, 134-135, 136-137, 138-139, 140-141)

Analiza skarg otrzymanych w okresie od 1 stycznia 2011 r. do 30 września 2012 r. przez Kapsch Telematic Services Sp. z o.o. (Operatora KSPO) z terenu właściwości miejscowej Oddziału GDDKiA w łącznej liczbie 501, wykazała: 110 skarg w zakresie nieprawidłowo naliczonych opłat, z tego 44 uznane, 49 odrzuconych, 17 w toku rozpatrywania; 77 skarg w zakresie nieprawidłowego funkcjonowania urządzeń, z tego 18 uznanych, 22 odrzuconych, 37 w toku; 48 w zakresie finansowym, z tego 28 uznanych, 7 odrzuconych, 13 w toku; 41 w zakresie technicznym, z tego 14 uznanych, 11 odrzuconych, 16 w toku; 31 w zakresie niezgodności salda na koncie, z tego 21 uznanych, 2 odrzucone, 8 w toku; 28 w zakresie problemów z notą obciążeniową, z tego 11 uznanych, 13 odrzuconych, 4 w toku; 87 w innych sprawach, z tego 26 uznanych, 37 odrzuconych, 24 w toku; 22 na działanie Panelu Obsługi Klienta, z tego 4 uznane, 13 odrzuconych, 5 w toku; 21 w zakresie wewnętrznym (niezgodności raportu), z tego 12 uznanych, 6 odrzuconych, 3 w toku; 16 w zakresie problemów z generowaniem zestawień transakcji, z tego 10 uznanych, 2 odrzucone, 4 w toku; 11 w zakresie jakości obsługi w obsłudze klienta, z tego 4 uznane, 0 odrzuconych, 7 w toku; 6 w zakresie błędnego ustawienia urządzeń, z tego 1 uznana, 4 odrzucone, 1 w toku; 3 w zakresie zapotrzebowania na materiały, kuriera, etc., z tego 1 uznana, 0 odrzuconych, 2 w toku.

(dowód: akta kontroli str. 5, 142, 143-144)

Ustalono
nieprawidłowości

W działalności Oddziału GDDKiA w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

8. Zapobieganie mechanizmom korupcyjnym przy zamawianiu usług zewnętrznych związanych z wdrożeniem i funkcjonowaniem KSPO

Opis stanu
faktycznego

W badanym okresie Oddział GDDKiA nie zamawiał usług zewnętrznych związanych z wdrożeniem i funkcjonowaniem KSPO na obszarze działalności Oddziału. Nie przeprowadzono w tym zakresie postępowań o udzielenie zamówienia publicznego w trybie *ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych*³⁶ i postępo-

³⁵ Gmina Miasto Szczecin, Kolbaskowo, Gryfino, Kobylanka, Stargard Szczeciński, Bielice, Banie, Kozielice, Międzyzdroje, Goleniów.

³⁶ Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.

wań o udzielenie zamówień publicznych wyłączonych spod stosowania przepisów ww. ustawy ze względu na kwotę zamówień.

W badanym okresie w Oddziale GDDKiA obowiązywały: regulamin udzielania zamówień publicznych w GDDKiA³⁷ oraz zasady realizacji zamówień publicznych wyłączonych spod stosowania przepisów *ustawy Prawo zamówień publicznych*³⁸.

(dowód: akta kontroli str. 9)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności Oddziału GDDKiA w opisanym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi 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 Kontroli*³⁹, wnosi o:

1. *Opracowanie i wdrożenie procedur związanych z funkcjonowaniem KSPO.*
2. *Podjęcie czynności w celu zalegalizowania 18 bramownic wybudowanych na terenie działalności Oddziału GDDKiA.*
3. *Dokumentowanie egzekwowania od wykonawców wykonania zaleceń Oddziału GDDKiA dotyczących usuwania usterek powstałych w trakcie budowy.*

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 ust. 1 i 2 *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 Szczecinie.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 *ustawy o NIK*, proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków 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.

Szczecin, dnia 21 stycznia 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

³⁷ ustalony zarządzeniem nr 32 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 28 grudnia 2004 r. (ze zm.), następnie zarządzeniem nr 8 z dnia 19 lutego 2010 r.

³⁸ ustanowione zarządzeniem nr 79 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 grudnia 2008 r. (ze zm.).

³⁹ Dz. U. z 2012 r., poz. 82.