

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI DO SPRAW
KONTROLI PAŃSTWOWEJ
(NR 45)
z dnia 20 lutego 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji do Spraw Kontroli Państwowej (nr 45)

20 lutego 2025 r.

Komisja do Spraw Kontroli Państwowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (PSL-TD)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Realizacja inwestycji drogowych w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Miklis** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Ibraev Aibek** przedstawiciel Izby Obrachunkowej Republiki Kirgiskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Tadeusz Cieśluk** i **Tadeusz Oset** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dzień dobry.

Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Kontroli Państwowej.

Stwierdzam kworum.

Chcę powitać pana wiceprezesa Piotra Miklisa z całą drużyną Najwyższej Izby Kontroli. Witamy także gościa szczególnego dzisiejszego posiedzenia Komisji, pana Ibraeva Aibeka, przedstawiciela Izby Obrachunkowej Republiki Kirgiskiej. Witamy serdecznie.

Porządek dzienny posiedzenia przewiduje rozpatrzenie Informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Realizacja inwestycji drogowych w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych”. Czy są uwagi do porządku posiedzenia? Nie.

Przystępujemy do realizacji porządku obrad. Proszę pana prezesa Miklisa o przedstawienie informacji.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Piotr Miklis:

Serdecznie dziękuję, panie przewodniczący.

Panie posłanki, panowie posłowie, zaproszeni goście, jeszcze raz pragnę wyrazić wdzięczność za zgodę na uczestnictwo naszego gościa w posiedzeniu tej kluczowej z punktu widzenia NIK Komisji Sejmu. My naszych partnerów, gości z Kirgistanu, staramy się przekonać do tego, jak ważna jest komunikacja prowadzona przez NIK z głównymi interesariuszami, co obejmuje oczywiście w pierwszej kolejności komunikację z parlamentem, a w drugiej – przekonywanie i prezentowanie społeczeństwu wyników kontroli. Tyle wstępu.

Odnosząc się do tematu dzisiejszego posiedzenia, wspomnę tylko, że rozwój infrastruktury drogowej należy do najistotniejszych czynników stymulujących wzrost ekonomiczny regionów. Dlatego też środki budżetowe kierowane na finansowanie inwestycji drogowych odgrywają kluczową rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym. Oceniając takie inwestycje, należy brać pod uwagę nie tylko liczbę kilometrów wybudowanych bądź zmodernizowanych dróg, ale także zwrócić uwagę na jakość użytych materiałów, poprawność zastosowanych technologii oraz zachowanie wysokich standardów technicznych, tak by osiągnięte efekty były przede wszystkim trwałe. Dzięki temu trwałość zrealizowanych inwestycji będzie zgodna z oczekiwaniami, nie będzie konieczności przeznaczania dalszych środków publicznych na naprawy lub remonty. Na ten właśnie aspekt zwróciliśmy szczególną uwagę w przedmiotowej kontroli.

Samorządy często nie dysponują wystarczającym finansowaniem własnym na inwestycje budowlane, które pobudziłyby rozwój w danym regionie. Lukę w tym zakresie finansowania miał wypełnić program Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, który był skierowany do jednostek samorządu terytorialnego. Jako cel tego programu wyznaczono zwiększenie skali inwestycji publicznych przez bezzwrotne dofinansowanie inwestycji

realizowanych przez samorządy. Według założeń program realizowany jest poprzez promesy inwestycyjne. Przy czym w przypadku priorytetu oznaczonego jako „jeden”, dotyczącego budowy i modernizacji infrastruktury drogowej, dofinansowanie miało stanowić do 95% wartości inwestycji. Pierwszy nabór wniosków w ramach programu ruszył w połowie 2021 r., a w ramach dziewięciu dotychczas rozstrzygniętych edycji przyznane dofinansowanie objęło 99% samorządów w Polsce. Jego łączna wartość to prawie 100 mld zł, w tym na infrastrukturę drogową blisko 46 mld zł. Z tego też punktu widzenia wyniki naszej kontroli są prezentacją próbki, która została przez nas wykonana, zwłaszcza pod kątem trwałości, jakości i rzetelności realizacji inwestycji drogowych.

Przedmiotową kontrolą objęto zadania, których łączna wartość wynosiła 107 mln zł, w tym dofinansowanie programu – ponad 93 mln zł. Jak się okazuje, nawet tak ograniczona, skromna próba, wykazała szereg nieprawidłowości, które możemy nazwać nieprawidłowościami o charakterze systemowym, a ich likwidacja przyczyni się do tego, że publiczne pieniądze wydawane na drogi przez różne podmioty działające na różnych szczeblach, od administracji centralnej, która tą kontrolą nie była objęta, aż po władarzy gmin, będą wykorzystywane skuteczniej i efekty ich wydatkowania będą trwałe i przyczyniały się do rozwoju społeczności lokalnych.

Panie przewodniczący, wraz ze mną jest pan wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK i koordynator kontroli. Panowie się przedstawiają. Po lewej stronie pan Paweł Gliński, nasz doradca prawny, pani Iwona Zyman i pani Aleksandra Kukuła, opiekujące się projektem współpracy międzynarodowej w naszej instytucji. Tak że proponuję – zapinamy pasy i przedstawiamy wyniki kontroli.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Bardzo proszę.

Pełniący obowiązki wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Maciej Brzosko:

Dzień dobry, Maciej Brzosko, pełniący obowiązki wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK. Obok pan Rafał Ziętał, główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury NIK, który był pomysłodawcą i zarazem koordynatorem przedmiotowej kontroli.

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki i panowie posłowie, kontynuując wypowiedź pana prezesa Miklisa, pozwolę sobie zaprezentować wyniki tej kontroli, zaczynając od takich aspektów organizacyjnych dotyczących samej kontroli. Następnie przejdę do jej szczegółowych ustaleń. Celem kontroli było sprawdzenie, czy inwestycje w zakresie realizacji projektów infrastruktury drogowej dofinansowane w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład realizowane były prawidłowo. Tutaj stosowaliśmy kryteria kontroli legalności, rzetelności i gospodarności. Czynności kontrolne były przeprowadzone u siedmiu zarządców dróg różnego szczebla w administracji samorządowej: u dwóch zarządców dróg gminnych – to był Urząd Gminy Białowieża i Urząd Gminy Miedziana Góra, u trzech zarządców dróg powiatowych – był to Powiatowy Zarząd Dróg w Kielcach, Starostwo Powiatowe w Wałbrzychu oraz Starostwo Powiatowe Świebodzin oraz u dwóch zarządców dróg wojewódzkich – to był Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu i Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi. Okres objęty kontrolą obejmował lata 2021–2024, a czynności kontrolne prowadziliśmy w okresie od 31 stycznia do 22 maja 2024 r.

Ocenę ogólną w informacji o wynikach kontroli sformułowaliśmy w formie opisowej, wskazując, że we wszystkich siedmiu skontrolowanych jednostkach proces inwestycyjny niestety został przeprowadzony z nieprawidłowościami naruszającymi kryterium legalności, rzetelności i gospodarności. Nieprawidłowości stwierdzono na każdym etapie procesu inwestycyjnego, od przygotowania etapu projektowania, poprzez realizację i rozliczenie tych inwestycji. Zauważamy przy tym, że owszem, osiągnięto zamierzone efekty inwestycyjne na odcinkach dróg o łącznej długości ok. 59 km, jednak charakter stwierdzonych nieprawidłowości może skutkować brakiem gwarancji trwałości i odpowiedniej jakości parametrów użytkowych zrealizowanych inwestycji drogowych. Łączna kwota środków wydatkowanych z naruszeniem przepisów prawa i warunków zawartych umów wyniosła blisko 16 mln zł oraz 2 mln zł z tytułu nienaliczonych kar umownych.

Przechodząc do najważniejszych ustaleń kontroli, warto zaznaczyć, że w siedmiu wystąpieniach pokontrolnych opisaliśmy łącznie 91 nieprawidłowości i sformułowaliśmy 59 wniosków pokontrolnych do kierowników kontrolowanych jednostek. Postaram się państwu przedstawić kilka najbardziej obrazowych przykładów nieprawidłowości z poszczególnych etapów inwestycji. Jakbym chciał zaprezentować wszystkie 91 nieprawidłowości, to prędko byśmy nie skończyli. Zaczynając może od etapu projektowania – we wszystkich kontrolowanych jednostkach, z wyjątkiem Starostwa Powiatowego Świebodzin, dokumentacja projektowa była niekompletna, m.in. nie zaprojektowano kanałów technologicznych. Dotyczyło to Urzędu Gminy Białowieża i Urzędu Gminy Miedziana Góra oraz Starostwa Powiatowego w Wałbrzychu. Też błędnie poinformowano organy nadzoru budowlanego o faktycznym zakresie przewidzianych do wykonania robót, co skutkowało ich realizacją w niewłaściwym trybie. Uszczegóławiając to zagadnienie – z opisu przygotowanego zgłoszenia robót budowlanych wynikało, że zakres prac odpowiada remontowi odcinka, a faktycznie zaplanowane i wykonywane roboty wskazywały na przebudowę drogi. Zmianie uległy nie tylko parametry istniejących elementów drogi, ale również wykonano nowe zakresy robót, których realizacja wymagała pozwolenia na budowę. Jeżeli chodzi o to niezaprojektowanie kanałów technologicznych, to uniemożliwia ono bezkolizyjne przeprowadzenie infrastruktury przez zainteresowanych gestorów sieci w przyszłości. Tak więc w sytuacji, w której niektórzy gestorzy sieci chcieliby kłaść swoją infrastrukturę, to niestety trzeba by było rozebrać te wykonane już elementy konstrukcji drogi, co oczywiście skutkowałoby utratą gwarancji danej przez wykonawcę. Natomiast nieuzyskanie na przykład decyzji umożliwiającej realizację robót adekwatnych do faktycznie wykonanych zakresów robót nie gwarantuje prawidłowej ich realizacji. Wynika to z faktu, że inne uzgodnienia, warunki i opinie uzyskuje się, stosując tryb zgłoszenia robót, a inne w przypadku decyzji pozwolenia na budowę czy też decyzji ZRID, to jest zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Przechodząc dalej – w Urzędzie Gminy Miedziana Góra zaakceptowano kosztorys ofertowy wykonawcy uwzględniający wykonanie dodatkowej ekspertyzy obiektu mostowego za kwotę 75 tys. zł w sytuacji, gdzie inwestor czy też zamawiający dysponował już ekspertyzą dla przedmiotowego zadania, która wciąż była aktualna. Dokonano również odbioru niekompletnej dokumentacji projektowej, która na przykład nie zawierała skutecznych zgłoszeń zamiaru wykonania robót budowlanych uprawniających do realizacji robót.

Przechodzę już do etapu realizacyjnego i nadzoru nad realizacją poszczególnych inwestycji. W kontrolowanych jednostkach nie zapewniano skutecznego nadzoru nad wykonawcą robót budowlanych oraz nadzoru inwestorskiego i autorskiego w zakresie przygotowania i realizacji odbioru robót budowlanych, w tym prowadzenia dzienników budowy. I tak na przykład w dwóch przypadkach – tu chodzi o Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu i o Urząd Gminy Miedziana Góra – nie dokonano zatwierdzenia materiałów użytych podczas realizacji robót, na przykład betonu, rur betonowych, ścianek oporowych, korytek drogowych, barier drogowych. W Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Opolu dokonano bezusterkowego odbioru końcowego robót pomimo tego, że nie wykonano części prac, m.in. warstwy ścieralnej nawierzchni drogi, nawierzchni ścieżki rowerowej, wzmocnienia skarpy płytami betonowymi, elementów oznakowania poziomego. Tak że innymi słowy prace nie zostały faktycznie zakończone, a zamawiający potwierdził ukończenie tych prac. Stwierdzono również nieprawidłowości dotyczące organizacji ruchu – w Urzędzie Gminy Miedziana Góra m.in. nie zaktualizowano piętnastu projektów stałej organizacji ruchu nieaktualnych na dzień odbioru inwestycji.

Wracając jeszcze do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu – dopuszczono tam do ruchu zrealizowany odcinek drogi bez wprowadzonej stałej organizacji ruchu, a przy tym nie zachowano procedury umożliwiającej w ogóle dopuszczenie tej drogi do użytkowania. Do dnia zakończenia naszej kontroli, czyli do 26 kwietnia 2024 r., nie złożono zawiadomienia o zakończeniu budowy. Odnośnie zaś do samych dzienników budowy, tu też są bardzo ciekawe ustalenia z naszej strony – nie zapewniono prawidłowego ich prowadzenia i wiarygodności wpisów. Przykładowo w urzędzie w Wałbrzychu i w Starostwie Powiatowym Świebodzin dziennika budowy w ogóle nie prowadzono mimo takiego obowiązku wynikającego z zawartych umów i ze specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych. W pozostałych jednostkach, z wyjątkiem Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi, dzienniki budowy były prowadzone nierzetelnie i niezgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Stwierdziliśmy brak wpisów faktycznie

wykonanego zakresu robót, niedokonanie odbioru przez inspektora nadzoru, odbioru robót w terminach niezgodnych ze specyfikacją, potwierdzenie wykonania robót przez inspektora nadzoru przed ich faktycznym wykonaniem. Dodatkowo w Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Opolu w dzienniku budowy poświadczono nieprawdę – dokonano wpisu o zakończeniu robót budowlanych i gotowości do odbioru, gdzie zgodnie ze stanem faktycznym, o czym już wcześniej wspominałem, roboty trwały i wiele asortymentów robót nie było jeszcze skończonych.

Bardzo ważnym elementem realizacji inwestycji drogowych jest jakość wykonanych robót budowlanych. Ma ona bezpośredni wpływ zarówno na trwałość zastosowanych rozwiązań technicznych, ale co najważniejsze – na bezpieczeństwo użytkowników drogi. Tu w sześciu z siedmiu objętych kontrolą jednostkach, z wyjątkiem Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi, nierzetelnie sprawowano nadzór nad realizacją robót przez wykonawcę oraz nadzór inwestorski w zakresie kontroli jakości robót określonych w specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych. Przykłady najczęściej niezrealizowanych badań i pomiarów dotyczących elementów konstrukcji drogi dotyczyły głównie parametrów technicznych zrealizowanych warstw konstrukcyjnych, to jest równości podłużnej i poprzecznej, spadków podłużnych i poprzecznych, rzędnych wysokościowych, właściwości przeciwpoślizgowych czy nośności drogi. Tu zatrzymam się celem objaśnienia – jeżeli na przykład chodzi o te spadki poprzeczne i podłużne, to chodzi o to, że odpowiednie spadki gwarantują, m.in. prawidłowe odwodnienie drogi, ale nie tylko, bo na przykład na łukach drogi wpływają na przyczepność opon. Zatem sprawdzenie tego parametru jest niezwykle kluczowe i ważne. Natomiast z ukształtowaniem drogi wiąże się kolejny parametr, jakim są właśnie rzędne wysokościowe, które należy sprawdzać w osi drogi, ale także na jej krawędziach. Weryfikując ten parametr, możemy sprawdzić, czy droga nie została poprowadzona zbyt nisko lub zbyt wysoko, co oczywiście w przypadku niewłaściwego wykonania tych prac wpływa negatywnie na warunki widoczności zarówno dla pojazdów poruszających się drogą główną, jak i dla pojazdów poruszających się drogami podrzędnymi, które chcą się włączyć do ruchu na tej drodze głównej.

Na kolejnych slajdach zaprezentujemy państwu takie przykłady dotyczące niewłaściwie zrealizowanych robót. Tu ważnym elementem weryfikacji stanu technicznego zrealizowanych inwestycji były przeprowadzone przez kontrolerów NIK oględziny. Wykazały one, że w pięciu z siedmiu kontrolowanych podmiotów, z wyjątkiem Powiatowego Zarządu Dróg w Kielcach i Urzędu Gminy Białowieża, stwierdzono nieprawidłowy stan techniczny zrealizowanych elementów infrastruktury drogowej, skutkujący m.in. wystąpieniem spękań nawierzchni bitumicznej, niestabilnymi skarpami rowów, niedrożnością rowów i przepustów, brakiem prawidłowego odwodnienia drogi. Tu, na pierwszym slajdzie, mamy niewłaściwe wykonanie oznakowania poziomego. Oględziny tego odcinka zostały wykonane pół roku po oddaniu go do użytkowania. Widzimy, w jakim stanie jest oznakowanie poziome. To było na drodze wojewódzkiej, którą zarządzał Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi. Tu wyraźnie widzimy niewłaściwe odwodnienie jezdni, skutkujące zalegającą wodą. Po prawej stronie są widoczne zastoiska wodne, które wchodzą na jezdnię. Na drugim planie... A to może na kolejnym slajdzie pokażę – niedrożne rowy odwadniające przepusty drogowe skutkujące zalegającą wodą.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dwa kilometry, koło Stanisławowa. Już trzy lata upominam się w urzędzie marszałkowskim. Dwa kilometry tak jest zrobiony rów. Pełne rowy wody i przepusty nie zrobione.

Pełniący obowiązki wicedyrektor departamentu NIK Maciej Brzosko:

Tak, panie przewodniczący, to jest świeżo wyremontowana droga. Niedrożne rowy nie są stawami, które tę wodę magazynują, to nie są zbiorniki retencyjne, one powinny tę wodę odprowadzać.

Poseł Wojciech Szarama (PiS):

Jaka to gmina była?

Pełniący obowiązki wicedyrektor departamentu NIK Maciej Brzosko:

To był Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi. To była droga wojewódzka nr 480, odcinek drogi wojewódzkiej nr 481. Panie pośle, jeżeli pan poseł by chciał jakieś bardziej szczegółowe informacje, to oczywiście możemy udzielić. Pozwolę sobie teraz kontynuować.

Posel Wojciech Szarama (PiS):

My musimy tam pojechać i sprawdzić, jak to wygląda naprawdę.

Pełniący obowiązki wicedyrektor departamentu NIK Maciej Brzosko:

Tu właśnie często przeze mnie przywoływany Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu – tu, po prawej stronie zdjęcia, widzimy poruszający się pojazd. De facto ta droga została oddana do użytkowania mimo wciąż wykonywanych robót, czyli tak naprawdę puszczono pojazdy po placu budowy. Tu w toku oględzin widzimy wyraźnie malowanie oznakowania poziomego. Tutaj Starostwo Powiatowe w Wałbrzychu. Widzimy spękania nawierzchni bitumicznej na połączeniu ze ściekiem odwodnieniowym. Wyraźnie widać przyłączeniu ścieku odwodnieniowego te spękania podłużne. Urząd Gminy Miedziana Góra – niewłaściwe umocnienie skarpy rowu skutkujące brakiem stabilności nasypu. Tutaj dalsza erozja tej skarpy może spowodować ostatecznie zapadnięcie się jezdnii czy powstanie różnego rodzaju spękań, czy to siatkowych, czy to podłużnych lub poprzecznych.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczące wykonania robót mogą mieć negatywny wpływ na trwałość efektów rzeczowych realizowanych zadań, w tym na jakość budowanych elementów oraz nawierzchni drogi, co częściowo udało nam się potwierdzić w toku przeprowadzonych oględzin. NIK wskazuje na istotne ryzyko związane z przyspieszoną degradacją wyremontowanych odcinków dróg, mogącą negatywnie oddziaływać na bezpieczeństwo ich użytkowników. Te sformułowania znalazły się w ocenie ogólnej w informacji o wynikach kontroli. W ważniejszych wynikach kontroli, w dalszej części tej informacji o wynikach kontroli, my uszczegóławiamy tę kwestię, pokazując negatywne skutki poszczególnych nieprawidłowości. Tu zwracamy uwagę państwa posłów, że ta nasza informacja o wynikach kontroli ma dość techniczny charakter. Nie każdy jest specjalistą w dziedzinie drogownictwa, natomiast my odpowiednimi zapisami w informacji, w sposób, który wydaje się bardzo przystępny i zrozumiały dla każdego, obrazujemy, że te stwierdzone nieprawidłowości będą miały lub mogą mieć bardzo negatywne skutki w przyszłości. Mogą zarówno wpłynąć na trwałość tych dróg, jak i na bezpieczeństwo ich użytkowników.

W informacji o wynikach kontroli formułowaliśmy ogólny wniosek, tak naprawdę kierowany do samorządów – można powiedzieć, że jest to może takie podsumowanie tych wszystkich ustaleń. Jest to swego rodzaju może drogowskaz, jak robić, żeby tych problemów w przyszłości uniknąć. Zawnioskowaliśmy o wdrożenie działań naprawczych eliminujących przyczyny nieprawidłowości w zakresie nadzoru nad przygotowaniem dokumentacji projektowej, realizacją i odbiorem robót budowlanych, także zmierzających do zapewnienia adekwatnych i skutecznych działań gwarantujących prawidłowe przygotowanie oraz realizację kolejnych inwestycji. Uważam, że ta informacja powinna być swego rodzaju drogowskazem dla samorządów, żeby zwracały szczególną uwagę na to, co w trakcie takich przedsięwzięć inwestycyjnych może się wydarzyć. Wszyscy mamy świadomość, że proces inwestycyjny, budowlany jest bardzo skomplikowany i jest tam szereg ryzyk, które mogą się zmaterializować na etapie przygotowania i projektowania inwestycji oraz na tym późniejszym etapie – realizacji, nadzoru nad inwestycją czy rozliczeniem. Efektem naszej kontroli, co stwierdzam z przykrością, było skierowanie dwóch zawiadomień – do Prokuratury Okręgowej w Opolu i Prokuratury Regionalnej w Białymstoku. To zawiadomienie białostockie zostało przekazane do Prokuratury Rejonowej w Hajnówce, gdzie wszczęto śledztwo. Pierwsze zawiadomienie dotyczyło stron procesu inwestycyjnego – zamawiającego, wykonawcy, nadzoru zewnętrznego – i chodziło o fałszowanie dokumentów, posługiwanie się nimi, doprowadzenie do niekorzystnego rozporządzenia mieniem i niedopełnienie obowiązków służbowych. Drugie zawiadomienie dotyczyło podejrzenia popełnienia przestępstwa przez wójta gminy Białowieża, który nie dopełnił swoich obowiązków i tym samym działał na szkodę interesu publicznego.

Bardzo dziękuję za uwagę. Jesteśmy do państwa dyspozycji. Jeszcze pozwolę sobie przekazać głos panu prezesowi.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Proszę bardzo.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Piotr Miklis:

Panie przewodniczący, dziękuję bardzo za tę szczegółową prezentację. My już dochodzimy do pewnych wniosków systemowych – o ile struktury Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych

i Autostrad są wyposażone w odpowiedni system zapewnienia jakości, poczynając od procedur po laboratoria, stanowią już obszar ryzyka mniej intensywnego, bo i tam trzeba czuwać i kontrolować, o tyle można powiedzieć, że dość duży zastrzyk środków finansowych związany z programem, który my kontrolowaliśmy, powoduje, że niektóre jednostki samorządu terytorialnego stają przed wyzwaniem, które przerasta je pod względem organizacyjnym, zwłaszcza w zakresie zapewnienia jakości. Mamy nadzieję, że... Tu wróć do tematu głównej wizyty naszych gości z Kirgistanu – my postaramy się tę informację odpowiednio rozpowszechnić, dlatego że mamy świadomość, że władze gmin, jednostki samorządu terytorialnego, osoby odpowiedzialne za dysponowanie środkami publicznymi, skarbnicy czytają z uwagą takie właśnie informacje, bo to są informacje dotyczące takiego bardzo konkretnego życia. Mamy nadzieję, że pokazując przykłady tych nieprawidłowości, skłonimy do podjęcia działań zaradczych, zanim jeszcze mleko się rozleje, bo warto, żeby te środki na drogi – choć już jesteśmy czołowym krajem w centrum Europy, jeśli chodzi o efektywność budowy dróg – na każdym szczeblu... I żeby każdy odcinek drogi budowany był dobrze, rzetelnie, oszczędnie i żeby ta droga trwała dłużej niż dwa sezony. Dziękuję bardzo. Czekamy na pytania.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję. Kto pierwszy się zgłasza? Pani poseł Kulpa, bardzo proszę. Pani Bodnar następna.

Poseł Wioletta Maria Kulpa (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, drodzy panowie, ja tak sobie szybciotko przeanalizowałam Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg za lata 2019–2021, to jest 10 mld zł, 13 tys. km dróg. Program Inwestycji Strategicznych tylko w 2021 r. to 23 mld zł i 4 tys. zrealizowanych projektów. Państwo skontrolowaliście wycinek o wartości 108 mln zł z dofinansowaniem z Rządowego Funduszu Polski Ład o wartości 93 mln. Ale nie w tym rzecz, jeszcze więcej powiem. Wszłam sobie na stronę internetową i na portalu Bankier.pl jest tytuł „NIK miażdży inwestycje drogowe powstałe w ramach Polskiego Ładu”. Nie wiem, czy to jest miażdżenie, bo dla mnie to jest jakiś materiał, który państwo sobie obraliście do kontroli. Nie określałabym tego miażdżeniem, ponieważ to są inwestycje, które są bardzo potrzebne w samorządach. Dzięki Polskiemu Ładowi oni mogli zrealizować właśnie w takich gminach jak Miedziana Góra czy Świebodzin, Kielce, Łódź, które państwo skontrolowaliście, takie inwestycje. Podam panu przykład chociażby takiej gminy Nowy Duninów, u mnie w okręgu – otrzymali z Polskiego Ładu kwotę 5 mln zł na budowę przedszkola, a budżet, w ramach którego dysponują co roku środkami na inwestycje, to jest 500 tys. zł. Czyli przeliczcie sobie państwo. A jeszcze muszą 1 mln zł środków zewnętrznych, czyli cała wartość przedsięwzięcia to jest ok. 6 mln zł. Ile lat musieliby zbierać pieniądze, żeby wybudować takie przedszkole? Rzeczywiście taki zastrzyk finansowy był im potrzebny, tak jak wielu innym samorządom, i uważam, że środki, które były wydatkowane w ramach Polskiego Ładu, były najlepszą inwestycją w samorządy.

Natomiast państwo się chwalcie, że zrealizowaliście te kontrole w kilku jednostkach za te 93 mln zrealizowane z Polskiego Ładu. Generalnie są tam jakieś niedociągnięcia. Ja bym się doszukiwała czegoś innego, bo w tym materiale nie widzę żadnych wniosków. Bo jeśli państwo prowadzicie kontrole i przychodzicie na Komisję, to mnie się wydawało, że my powinniśmy mieć jakiś materiał od państwa, który by mówił, że – nie wiem – musimy coś w prawie doszczegółować, zmienić, podciągnąć, może potrzebne są jakieś cele edukacyjne, może poszukać środków na kształcenie tych samorządów, szczególnie osób, które pełnią funkcje w ramach nadzoru inwestycyjnego. To byłby jakiś cel, a nie miażdżenie samorządów za to, że gdzieś są jakieś niedociągnięcia. Jakbyście panowie rzucili kontrole w różnych sferach, czy w kulturze, czy w oświacie, czy gdziekolwiek w innym sektorze, też byście pewnie znaleźli jakieś błędy. Tylko pytanie, czy to w tym rzecz. Czy mamy miażdżyć, czy mamy pomagać? Wyciągać pomocną dłoń i starać się, żeby dalej mogli realizować swoje cele, swoje programy czy to, co zostało stworzone przy pomocy mieszkańców, czego mieszkańcy oczekują w tych gminach.

Jeszcze jest jedna rzecz, która mnie uderzyła w tym materiale. Chciałabym, żebyście panowie mi określili... Bo te kontrole zostały wywołane przez donosy, pisma, mejle. Nie wiem,

ile tego było. Powiedźcie państwo, jaka to jest w ogóle skala kontroli na podstawie tego, że idziecie tam z kontrolą, bo otrzymaliście informacje od kogoś X, że są jakieś nieprawidłowości w danej gminie, przy takiej inwestycji chociażby. To jaka to jest skala? Jeden? Dwa? Nie wiem, jak później to wybieraliście, bo podejrzewam, że jeśli taki był ogrom tych inwestycji w ramach Polskiego Ładu, to podejrzewam, że to były tysiące takich skarg. To jak dokonaliście... Nie wiem. Kula jakaś była? Losowaliście? Jak to przebiegało? W jaki sposób dobraliście państwo akurat te siedem jednostek? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Zanim udzielę głosu pani Bodnar, to pozwolę sobie udzielić głosu. Pani poseł, ja naprawdę nie zauważyłem tu jakiegoś miażdżącego... Zauważyłem tu informacje. Ja wspomniałem, mam nawet na iPadzie zrobione zdjęcia tej drogi wojewódzkiej, która jeżdżę do Warszawy i gdzie od przynajmniej pięciu lat informuję o tym, że dwa kilometry, po jednej i drugiej stronie drogi, od Stanisławowa do Okuniewa, są pięknie zrobione rowy, utwardzone betonem, są zjazdy na działki obłożone kamieniami, tylko ktoś zapomniał w te zjazdy włożyć rury. I drugi przykład z mojej rodzinnej gminy – przyszły pieniądze z Polskiego Ładu, więc trzeba było je przerobić. No i gdzie je przerobiono? Było wiele dróg – że tak powiem – złej jakości, to położono je u mnie, w mojej miejscowości, dwa kilometry drogi, gdzie wcześniej sfrezowano trzy lata wcześniej zbudowaną drogę. Tylko dlatego, że w sąsiedniej wsi jest pani wójt i trzeba było zrobić przyjemność dwóm przedsiębiorcom, którzy tam – że tak powiem – zainwestowali. Mimo że droga była dobra. Bo tak jak mówię – trzyletni asfalt, każdy sobie zdaje sprawę z tego, że to nie jest droga zdewastowana, że to nie jest droga zniszczona. Wszystko ładnie porobione. Wyrzucono. Zrobiono nowe. Nawet wyprowadzono poza wieś na odległość 800 m. Po co te rynsztoki poza wsią? Ja rozumiem, we wsi tak, ale jeszcze poza wsią? Zwracam tylko na to uwagę, że mamy grosz publiczny, mamy tę informację. Ja też o tym mówiłem w gminie, na radzie gminy zwracałem na to uwagę, że mamy na terenie gminy czterdzieści miejscowości – to można było znaleźć inną, bardziej potrzebną drogę. A nie robić asfalt tam, gdzie trzeba było go sfrezować – trzyletnią nawierzchnię – po to, żeby położyć kolejną. No to jest... Czasami jednak te absurdy gdzieś tam w tej Polsce regionalnej, mimo że ja twierdzę, że samorząd nam się udał, to jednak też występują.

Poseł Wioletta Maria Kulpa (PiS):

Może tamta sąsiednia gmina takiego wniosku nie składała.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Ja nie wiem. To moja rodzinna gmina. To moja rodzinna pani wójt i złożyła wniosek, a może nie złożyła wniosku, ale pieniądze dostała, więc chciała je przerobić. No nie wiem, wydaje mi się, że jednak składała ten wniosek.

Bardzo proszę, pani poseł Bodnar. Przepraszam, że sobie udzieliłem głosu, bo rzadko mówię na tej Komisji.

Poseł Izabela Bodnar (Polska2050-TD):

Szanowny panie przewodniczący, szanowni goście, Wysoka Komisjo, nie chcę się tu przerzucać odpowiedzialnościami – kto więcej nieprawidłowości. Bo to nie o to chodzi. Mam dwa pytania. 26 września zeszłego roku na wystąpieniach pokontrolnych NIK sformułowała 59 wniosków pokontrolnych, z czego zrealizowano 36, a 1 jest był w trakcie realizacji. Chciałabym zapytać, co jest dalej z wdrożeniami tych zalecanych działań naprawczych. Jak ta sytuacja wygląda na ten moment?

Moje kolejne pytanie dotyczy tych dróg, których budowa była finansowana z Rządowego Funduszu Polski Ład, a które były – co wykazał raport, który państwo prezentowaliście – wykonane nie do końca zgodnie ze sztuką, czy w jakimś tam czasie nawierzchnia popekała, czy nie zadziałało odwodnienie. Jakie teraz są konsekwencje, narzędzia? Czy rząd przewidział jakieś rozwiązania w tych gminach, żeby te nieprawidłowości jakoś zniwelować, naprawić? Mamy obraz, ale nie wiemy, co dalej z tymi nieprawidłowościami, na przykład z takim rowem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Pan przewodniczący Kostuś. Poseł Witek dziś spóźniony.

Posel Tomasz Kostuś (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu.

Ja w przeciwieństwie do pani poseł Kulpy nie chciałbym tu dokonywać oceny politycznej w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład. To nie ta komisja. To nie to miejsce. To taka pierwsza uwaga.

A wracając do meritum, jestem, pewnie jak wszyscy, zaniepokojony tymi nieprawidłowościami, tymi wnioskami pokontrolnymi, a w szczególności tymi wnioskami do prokuratury – mam tu na myśli możliwość popełnienia przestępstwa. Chciałbym zapytać o losy tych zawiadomień do prokuratury. Tym bardziej że miałem kiedyś okazję, w latach 2008–2015, nadzorować Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu jako członek zarządu i wicemarszałek i nie przypominam sobie takich historii. Tym bardziej chciałbym zapytać nie tylko o te przyczyny, ale właśnie o rekomendacje NIK. Ja to mogę tłumaczyć – ale to jest moja subiektywna ocena sytuacji – nawiązując do słów pana prezesa, który mówił o tym, że duże ryzyka w samorządach, że to je przerasta. Pan prezes użył takich słów, zestawiając to z wysokimi standardami w GDDKiA. OK, to prawda. Natomiast prawdą również jest to, że samorządy województw i ich jednostki wykonawcze w zakresie przebudowy, remontów, realizacji inwestycji drogowych, czyli zarządy dróg wojewódzkich, otrzymały w ostatnim czasie gigantyczne środki, którymi wcześniej nie dysponowały. W przypadku najmniejszego zarządu dróg wojewódzkich – Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu – to jest ponad 400 mln zł. To sporo. To dużo. Teraz pytanie, czy rzeczywiście ta ilość środków, którą samorządy otrzymały, nie spowodowała, że one nie były w pełni przygotowane na tak właściwy, dobry, skuteczny nadzór inwestorski. Ja nie tłumaczę, tylko staram się też spróbować ten stan wytłumaczyć, bo rzeczywiście tam dzienniki – ja tego nie bagatelizuję – czy też zatwierdzenie materiałów, marna jakość tych materiałów, nierzetelny nadzór inwestorski... Ale poświadczenie nieprawdy to już jest naprawdę mocny zarzut. To już świadczy o – nie chcę powiedzieć: patologii – bardzo poważnych nieprawidłowościach.

Teraz do rzeczy, żeby nie przedłużać. W kontekście tych dużych ryzyk i tego przerostu samorządów w kontekście stwierdzonych nieprawidłowości – a przecież mieliśmy tylko niewielki wycinek, pytanie, na ile to jest reprezentatywne dla wszystkich pozostałych zarządów dróg wojewódzkich w Polsce – na ile państwo stwierdzacie te nieprawidłowości czy przekazujecie wnioski pokontrolne, ale również przekazujecie jakieś dobre praktyki czy rekomendacje? Tak jak to jest w przypadku na przykład odniesienia do GDDKiA, tak żeby tym samorządom pomóc, tak żeby nie tylko stwierdzać nieprawidłowości, nie tylko przekazywać sprawy do prokuratury, ale również podpowiadać poprzez zmianę prawa, poprzez pewne standardy, które właśnie w tych drogach krajowych obowiązują, jak można skuteczniej, jak można lepiej, jak można rzetelniej sprawować nadzór inwestorski. Tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Przemysław Witek.

Posel Przemysław Witek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu.

Szanowni państwo, to prawda – nawiązuję do słów mojego przedmówcy. Jak by to było dobrze, gdyby po takiej kontroli powstawał jakiś katalog dobrych praktyk. Choć wydaje się, że wszystko jest sformalizowane i wszyscy powinni wiedzieć, jak postępować, to proszę zważyć, że błędy, o których mówi NIK, nie pojawiają się dzisiaj. Miało być niepolitycznie, więc próbujemy. To, że akurat te drogi zostały zrealizowane w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład, to jakby nic nie oznacza, bo w zasadzie te błędy inwestorzy i wykonawcy popełniają nie od dziś. Ja mam kilka pytań. Pani poseł Kulpa częściowo zahaczyła o ten element i ja bym jednak chciał o to dopytać – w oparciu o co i w jaki sposób użyta była metodologia doboru jednostek do kontroli? Nie mam żalu do państwa i jest to dla mnie absolutnie czytelne, bo ocena ogólna mówi jasno, że w skontrolowanych jednostkach, w tej puli, w tej populacji skontrolowanych jednostek tak a nie inaczej to oceniliśmy. Ja nie mam z tym problemu, jak to czytam. Natomiast w jaki sposób dobieraliśmy? Czy celowo? Czy faktycznie gdzieś się tam pojawia, że skargi? Czy może to jakieś takie rozpoznanie wewnątrz NIK? Dobrze by było o tym wiedzieć, żeby rozwiązać wątpliwości. To po pierwsze.

Po drugie – w rozwinięciu oceny ogólnej NIK-owcy mówią jasno o tym, że przeprowadzali oględziny. Ja chciałem zapytać, dlatego że dotyczy to dość złożonego technicznie problemu oceny tych konkretnych dróg i ich parametrów – czy korzystaliśmy ze wsparcia specjalistów bądź biegłych? Czy bazowaliśmy tylko na doświadczeniu kontrolerów NIK?

O realizacji wniosków pani poseł Bodnar już powiedziała, więc zakładam, że czekamy. Zwykle jednostki odpowiadają, że jeżeli nie potrafią tego zrobić od razu, to zrobią to w przyszłości. To jest niestety taka praktyka u nas.

Jedna rzecz mnie niepokoi. Wiem, że próbowano w NIK już tego kiedyś dokonywać. To się chyba dotychczas nie udało. Bo jeżeli ja czytam, że we wszystkich poddanych kontroli jednostkach prawidłowo dokonano wyboru wykonawców, po czym czytam, że ci wykonawcy spartaczyli robotę, i niekoniecznie to wynika tylko z tego, że źle nadzorowano tę pracę, to ja się pytam, czy element najniższej ceny, który jest przyspawany do Prawa zamówień publicznych, choć już w NIK dobre osiem lat temu próbowano wskazywać jasno, że najniższa cena nie musi być determinantą – czy wy spróbowaliście to podjąć? Bo jeżeli z jednej strony wybieramy wykonawców, bo byli najtańsi, co więcej, wskazujecie tu na różne elementy, także winy po stronie zamawiających, że kosztorysy inwestorskie nie były doskonałe... Ktoś się zgłasza, wybieramy najtańszego, po czym dzielnie kontrolujemy i mówimy – no spieprzyli robotę. Ja jestem oburzony tym nie od dziś. I pytam was, bo jak ja bym chciał przeczytać raport NIK, który mówi – nie wybraliśmy dobrze, nie wybraliście dobrze tych wykonawców, wybraliście najtańszego. Już można było na etapie wyboru zdefiniować ryzyka, cały szereg ryzyk. One się zmaterializowały. Tego tu nie ma. Nie chcę być czepialski, ale to jest... Ja pracując w NIK, zawsze na to wskazywałem, dla mnie najniższa cena to niczego nie gwarantuje. Więc to tak od serca i trochę z rozumu.

Jeszcze mam, bo tak sobie zaznaczałem... Już o zawiadomieniach było, bo mnie faktycznie to ustalenie opolskie... Bo to były dwa zawiadomienia od was. Nie wiem, czy nie czasem Olesna Śląskiego, bo tak gdzieś papużki tam... Zawadzkie. Zawadzkie, niedaleko mnie, faktycznie. Jeszcze jedna rzecz, tu ten element Polskiego Ładu w budownictwie dróg może być zauważalny. To zawiadomienie jest powiązane z tym, że coś zrobiono, wypłacono 28 grudnia danego roku pieniądze. Pani dyrektor, mnie interesuje jedna rzecz. Zobaczcie, 28 grudnia. Jednak zamawiający wpadają – i my to często widzieliśmy w tych kontrolach – w pewien reżim czasowy i pośpiech wydatkowania i rozliczenia środków, bo koniec roku. I umawiali się – ja znam te knify na budowach – często... To nawet nie było intencjonalnie, te roboty gdzieś tam w styczniu zostały dokończzone, ale żeby nie zwrócić pieniędzy, to po prostu dopychali kolanem. Pytanie, czy nie powinien się tu pojawić wniosek... Nie mówię, że de lege ferenda, bo to może nie ten poziom, ale czy gdzieś tam NIK nie spróbowałby pomóc tej administracji samorządowej, żeby unikać tych ryzyk. Bo zobaczcie, kwota nie jest znacząca, piętnaście brutto, ktoś ma przez to wielkie kłopoty, będzie się tłumaczył, prokuratura ma robotę. Mamy większe problemy w tym kraju. Nie chcę tego bagatelizować. Nawet jakby tam było 100 zł, to jest za dużo, ale mam gdzieś taki niedosyt, to mnie zawsze gdzieś tam martwiło.

Czekajcie, już chyba kończę. Czy nic nie wiecie o nowych aktywnościach Krzysztofa Kwiatkowskiego i czy jest on kierownikiem kontrolowanej jednostki w Starostwie Powiatowym w Wałbrzychu? Czy to zbieżność nazwisk? To mnie bardzo interesuje. Bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo, bo pan poseł już jedzie w jakieś takie dziwne skojarzenia.

Pan poseł Bartosz Zawieja.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Panie przewodniczący, dziękuję bardzo.

Mi się wydaje, że taką wartością nadrzędną tej kontroli jest wskazanie pewnego rodzaju braków – nie chciałbym powiedzieć: technologicznych, ale również proceduralnych, polegających na tym, że strona samorządowa nie nadążała za możliwością wykorzystania tego programu. Ja tylko z takim przekazem, ale również z pewnego rodzaju smutkiem muszę stwierdzić, że wprowadzenie Polskiego Ładu dla mojego miasta Poznania spowodowało, że miasto z samego PIT-u i CIT-u w ujęciu rocznym straciło 600 mln zł. Te pieniądze nigdy, nawet w połowie, nie wróciły do miasta. Wszyscy znaliśmy czeki, które, delikatnie mówiąc,

irytowały, delikatnie mówiąc, pewnego rodzaju – nieznane słowo – rozdawnictwo. Sposób przyznawania tych środków – centralny, bardzo centralny – przypominał czasy słusznie minionego PRL-u, bo inaczej tego nazwać nie idzie.

Ale mi się wydaje, że w tej kontroli są aspekty, które z punktu widzenia zamawiającego i wykonawców czy też strony samorządowej są ważne, które być może uda się przerobić na tzw. konspekt dobrych praktyk. Bo jeżeli w tych kilku samorządach, które zostały poddane kontroli, są wskazania, że na przykład zamawiający nie egzekwował od wykonawców realizacji badań właściwości przeciwpoślizgowych warstwy ścieralnej czy też nie uzyskiwał atestów wykonywania podbudowy jezdni czy innej rzeczy – powiedzmy sobie szczerze, takie uwagi nie dotyczą ani dróg krajowych, ani autostrad czy, powiedzmy, jakichś tras europejskich, korytarzy transportowych. To ja powiem szczerze jako były samorządowiec, który w tzw. dotacjach krajowych i europejskich spędził ostatnie dwadzieścia lat życia, że się zastanawiam, co się kryje pod większymi kontraktami, pod większymi dotacjami zewnętrznymi czy chociażby tymi unijnymi, powyżej 50 mln euro, które muszą wymagać notyfikacji Komisji Europejskiej.

Więc, ja dziękuję państwu z NIK za to, że ten konspekt, bardzo szczegółowy, bardzo wyważony, pokazuje, że tzw. centralne rozdawnictwo naszych poprzedników być może realizowało jakieś cele społeczne czy jakieś lokalne marzenia, ale sposób wdrażania, od pojęć proceduralnych, kończąc na chociażby aspekcie technologicznym czy rozliczeniowym, dawał wiele do myślenia. Mi się wydaje, że warto w oparciu o to... Bo ta metodologia, ten aspekt dróg powiatowych czy innych dróg samorządowych dotyczy każdej gminy w kraju, każdego samorządu. Jeżeli można prosić, aby państwo ten raport przekazali do wszystkich zarządców dróg wszystkich szczebli, od GDDKiA po urzędy gmin, to mi się wydaje, że warto, bo zawarte w nim technologiczne syntezы powinny być naprawdę – ja nie chcę mówić, bo tak powinno być – ułatwieniem, ale jeżeli pięć kontroli w ramach tego raportu i w ramach niego aspekt przeciwpoślizgowy, warstwy ścieralnej czy podbudowy jest jasno wskazany, że rzeczywiście budzi rodzące się pytania i niepokoje, to mi się wydaje, że warto takie badania, takie rzeczy rozpowszechniać we wszystkich możliwych środowiskach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

O głos prosiła jeszcze pani Borys-Szopa. Bardzo proszę, pani poseł.

Posel Bożena Borys-Szopa (PiS):

Dziękuję bardzo.

Zacznę od tego powtórzenia, które powiedziała moja koleżanka, zaledwie w trzy lata zbudowano 13 tys. dróg samorządowych, zmodernizowano tory kolejowe, 1100 dworców, stacji, przystanków kolejowych, blisko 1650 km dróg ekspresowych i autostrad oddano do użytku. Zapowiedź pana wiceprezesa na początku – „zapinamy pasy i jedziemy” – spowodowała, że skupiałam się ze znaczną uwagą na tym, co państwo przedstawialiście. No i cóż, balon pękł. Nadmuchał go pan, panie prezesie. Pękł – i nic. Dwa wnioski do prokuratury, siedem punktów, co do których skierowaliście kontrolę. Pewnie za mało, żeby określić całość jako mierną czy mało pozytywną. Ja zapraszam, w odróżnieniu do mojego przedmówcy, do województwa śląskiego, żebyście państwo zobaczyli drogi, których do tej pory nigdy nie było na mapie, a są. Jak pięknie przejeżdża się przez Katowice, miasto wojewódzkie, które naprawdę było bardzo trudne do przejazdu. Jak wyglądają wyremontowane stare drogi, jak wyglądają te nowo wybudowane i jak wyglądają te, które się budują dzięki Polskiemu Ładowi. Ja tylko w cichości ducha mam nadzieję, że nie jest to przygotowanie do tego, że ta tak negatywnie oceniana centralna dystrybucja środków na wszystkie jednostki samorządów terytorialnych... Bo jak państwo widziecie, nie zagłębiając się w to, kto zarządzał tymi jednostkami samorządu terytorialnego, o których państwo mówicie. Staram się unikać jakichś politycznych wywodów. Natomiast pokładam nadzieję, że państwa raport nie będzie powodem, dla którego nowy rząd, nowa koalicja zdecyduje o tym, że jednostki samorządu terytorialnego od tej pory już nie dostaną środków na modernizację i budowę, że jednak przynajmniej podwoicie państwo te wydatki i że nasze województwa, nasze jednostki samorządowe będą się rozwijać przynajmniej w takim tempie jak w minionych trzech latach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pani poseł Koszutska. Proszę bardzo.

Posel Urszula Koszutska (KO):

Dziękuję serdecznie za umożliwienie mi zabrania głosu.

Ja myślę, że nikt z nas nie dyskutuje z tezą, że samorządom należy pomagać. Ludzie w samorządach czekają na wsparcie i to chyba nie jest dzisiejszym przedmiotem dyskusji. My rozmawiamy o efektach wykorzystywania tej pomocy samorządowej. To, na co ja zwróciłam uwagę – to nieprawidłowości systemowe. Ja rozumiem, że każdy, kto wykonuje pewne działania, może czasem się potknąć i dokonać jakiegoś błędu. Natomiast tu usłyszałam wypowiedzi ze strony NIK, które mnie trochę porażają, bo słyszę, że są nieprawidłowości systemowe, słyszę o tym, że właściwie to nieprawidłowości stwierdzono na każdym etapie. Wymieniona nawet została cyfra – 91 nieprawidłowości. To, co mnie przeraża, to też słyszałam, że była fałszowana dokumentacja, nie były prowadzone dzienniki budowy. Myślę, że to są bardzo poważne zarzuty, które państwo nam zaprezentowaliście. Ja dziękuję za ten raport, bo on nam pokazuje, jak wyglądała dystrybucja naszych publicznych środków ze strony Polskiego Ładu. Ale pytanie jest następujące. Bo informację mamy, wiedzę mamy, zostaliśmy uświadomieni, że nieprawidłowości było bardzo dużo, praktycznie na każdym etapie – co z tą wiedzą? Czy osoby, które dokonały takich nieprawidłowości, które fałszowały dokumentację, będą podlegały jakimś konsekwencjom i odpowiedzialności prawnej?

I drugie pytanie, które mnie też nurtuje. W związku z tym, że wiele tych dróg zostało wykonanych niezgodnie z przepisami, niezgodnie z technologią, to czy one nie doprowadzą do jakichś zagrożeń związanych z wypadkami drogowymi? Czy nie należałoby w tym kontekście zwrócić uwagę na te inwestycje? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Więcej zgłoszeń nie widzę. Bardzo proszę, panie prezesie... A nie, jeszcze pan przewodniczący. Bardzo proszę, pan przewodniczący Szarama.

Posel Wojciech Szarama (PiS):

Bardzo dziękuję.

Proszę państwa, tutaj, w tej informacji NIK, są zawarte te podstawowe dane, czego dotyczył Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych i co dzięki temu osiągnięto. Efektywne zaangażowanie sektora publicznego, wsparcie zrównoważonego rozwoju, poprawa warunków życia obywateli, pobudzenie aktywności inwestycyjnej jednostek samorządu terytorialnego, rozwój lokalnej przedsiębiorczości, powstawanie nowych miejsc pracy. Przy tych wszystkich miliardach złotych to się stało, bo przecież jaki był cel tego funduszu i przekazania tych pieniędzy? Była pewna zapaść gospodarcza i żeby z tej zapaści wyjść, trzeba było doprowadzić do takich sytuacji, w których będą inwestycje, w których będą wydawane pieniądze i dzięki tym pieniądzom ludzie będą mieli pracę, ci, którzy w wyniku perturbacji covidowych musieli firmy ograniczać, zamykać, znaleźli dodatkowe prace, możliwości zarobkowania. Tu jest mowa o kilku przykładach nierzetelnego wykonania tej inwestycji. No trudno z tym polemizować, bo państwo byliście tam na miejscu. Widziałem te slajdy. Te rzeczy, które zostały źle zrobione, należy poprawić, a tam, gdzie coś ukradziono, to należy ukarać. Jest to zupełnie oczywiste. Tak że ja tę informację odbieram nie jako totalną ogólną krytykę tego pomysłu, tylko po prostu wskazanie tych miejsc, gdzie w sposób wadliwy wykonano prace budowlane, bo sam proces inwestycyjny, wybór wykonawcy, jak tutaj podkreślono, przebiegał prawidłowo. A wszystkim samorządowcom życzę, żeby teraz, w tej nowej sytuacji, kiedy nie będzie tych dotacji, tylko będą zwiększone środki własne z podatków CIT i PIT – oczywiście te zwiększone środki będą wtedy, kiedy będą zwiększone wpływy z podatków CIT i PIT – żeby mieli możliwość wykonywania tych lokalnych inwestycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Ja tylko gwoli przypomnienia drogiej opozycji informuję, że jest fundusz dróg lokalnych i z tego funduszu będą budowane drogi, także spokojnie.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Piotr Miklis:

Zacznę od uwag, w jaki sposób metodą clickbaitu redaktorzy zwabiają czytelników na strony internetowe. Na pociechę mogę powiedzieć, że pod tym krzykliwym tytułem, który

nie odpowiada charakterowi naszej oceny zawartej w informacji, w miarę rzetelnie zreferowano wyniki kontroli, więc tu jest to wyskok... Tak jak mówię, nie nasza odpowiedzialność. To jest już rzetelność mediów, która podlega tutaj ocenie.

Zasady doboru jednostek do kontroli zreferowane są na stronie ósmej informacji. Inwestycja miała być zakończona, co rzeczywiście przyniosło szczególne efekty w przypadku badania inwestycji na drodze krajowej nr 901, odcinek Żędowice–Zawadzkie, gdyż miała być ukończona, a została zapłacona... I tu polemicznie zaraz będzie z тезami pana posła Witka. Natomiast okazało się, że nie jest tak proste znalezienie odcinków dróg, które odpowiadałyby tym podstawowym wymogom, dlatego padło na te konkretne. Jeżeli chodzi o udział jednostek w tej kontroli, powiem tak – moim zdaniem rozkład geograficzny pozwala na zapewnienie minimalnej, ale wymaganej reprezentatywności tej próbki, bo mamy tu drogi z różnych szczebli samorządu terytorialnego i drogi leżące w regionach o różnej gęstości zaludnienia, co generuje różne natężenie ruchu.

Czy my zamierzamy wprowadzić katalog dobrych praktyk? Dawno przetoczyła się dyskusja, czy my powinniśmy prowadzić instruktarze. Moim zdaniem, jeżeli chodzi o takie szczegółowe, techniczne raporty, to najlepszym sposobem na przedstawienie katalogu czy na dobre praktyki są, jak słusznie pan poseł Witek wspomniał, sformalizowane materiały, specyfikacje, od rozporządzenia i ustawy po specyfikacje techniczne, które są dostępne i mogą być stosowane. Natomiast my pokazujemy skutki stosowania złych praktyk. Z rozmów z samorządowcami wynika, że ten przykład bywa mocno skuteczny, bo wiedzą, czego unikać.

Jeżeli chodzi o ten przykład inwestycji na drodze nr 901, to szczęście czy pech – a mieszkam przy tej drodze. Wprawdzie w województwie śląskim, ale to jest droga najbliższej mnie, która wiedzie do cywilizacji. Tu panie pośle, gdyby tam się coś działo przez ten pierwszy rok realizacji tej inwestycji, to może nie trzeba by było tych dokumentów podrabiać, bo taka była istota tych operacji, które się działy.

Od razu przejdę do tego, jak realizowane są efekty tej naszej kontroli. To powiem tak, że śledztwo trwa. Dlatego że ono jest rozwojowe, dotyczy obydwu stron procesu inwestycyjnego. I tyle na razie możemy powiedzieć, bo też niewiele więcej dowiadujemy się jako NIK, bo tu akurat sprawa jest rozwojowa, jak sygnalizowały nam służby prowadzące, dlatego że nie jest to jedyne przedsięwzięcie realizowane przez zarząd dróg wojewódzkich. Wyraży ubolewania, panie pośle, bo ja pamiętam wspaniałe inwestycje na terenie województwa opolskiego realizowane przez ZDW. Droga przez Jemielnicę – to są takie rzeczy, które służą mieszkańcom do dzisiaj i służą doskonale. Natomiast tak, nie robimy katalogu dobrych praktyk. O tym warto pomyśleć. Myślę, że szersza próba będzie do tego okazją.

Szanowni państwo, wracamy do kontroli dróg. Za moment będziemy prezentowali kontrolę o podobnym charakterze – budowy obwodnic. Tam jest podobna stratyfikacja nieprawidłowości. Ja absolutnie nie wyczytałem z tego raportu krytyki źródła finansowania. Tę krytykę niewątpliwie wyczytałem z analizy wykonania budżetu państwa, dlatego że musimy pamiętać, że ten fundusz był elementem czerpiącym finansowanie z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19. To jest cały czas przedmiotem oceny – finansowanie w ten sposób zadań publicznych – gdyż musimy pamiętać, że Fundusz Przeciwdziałania COVID-19 to jest kwota, którą pożyczaliśmy i którą będą zwracać nasze dzieci. Oby na nich się skończyło. Ale to podlega ocenie przez NIK w ramach zupełnie innych kontroli i my tu właśnie po to, by nie stygmatyzować samorządów, które podjęły ten wysiłek, oddzieliśmy wyraźnie stronę realizacyjną od strony finansowania. Dlatego tutaj na krytykę tego, że te samorzady dostały pieniądze... Panie pośle, to wycofam się jednak z tego, że to przerosło. To się okazało zadaniem bardzo wymagającym, biorąc pod uwagę, że niektóre z samorządów, które realizowały te zadania – tymi zadaniami w urzędzie gminy dotychczas zajmowały się dwie, trzy osoby i nagle w gminie sąsiadującej z Lublińcem, w którym mieszka pan poseł Witek, pojawia się 8 mln zł w formie dofinansowania, czyli jedna trzecia budżetu. Można czasami odczytywać, że to jest jakby problem z urodzajem.

Szanowni państwo, panie przewodniczący, panie posłanki i panowie posłowie, na pytania, na które nie odpowiedzieliśmy, wszystkie... Jeżeli chodzi o realizację wniosków – to jest pieczołowicie monitorowane. Pozwolimy sobie przekazać odpowiedź na piśmie, jaki jest obecnie stan, bo... Pan dyrektor uzupełniając przekaze to, co na dziś wiemy o realizacji wniosków, bo cały czas prowadzona jest korespondencja. Tam, gdzie napotykamy na szczególny opór, to już co do zasady idziemy na kontrole sprawdzające, ale tu chwilę trzeba będzie poczekać,

przede wszystkim żeby ocenić trwałość projektu i trwałość tych rozwiązań technicznych, bo rzeczywiście niektóre z tych slajdów są – nie powiem: porażające, ale one pokazują, że jakość wykonania była słaba, bo nie ma co epatować.

Też odwołując się do słów pana przewodniczącego Sawickiego – nie wybieraliśmy złośliwie, bo gdybyśmy wybierali złośliwie, to podejrzewam, że trafilibyśmy tam, gdzie wskazuje pan przewodniczący, i znaleźlibyśmy jeszcze ciekawsze znaleziska. Ale jak mówię, nie było to absolutnie celem, pewne parametry zostały zobiektywizowane, przyjęte przy doborze próby. Na moment rozpoczynania kontroli niewiele – bo te procesy inwestycyjne trwają – więcej niż to, co tu znaleźliśmy w województwach obsługiwanych przez delegatury biorące udział w tej kontroli. Wobec czego te konkretne przedsięwzięcia zostały wzięte. Sądzę, że – i to będzie głos taki pesymistyczny trochę – ciekawe znaleziska okrylibyśmy też gdzie indziej, dlatego że to jest duża dostępność środków przy ciągle... Czy sektor budowlany był w stanie odpowiedzieć? Tu było parcie czasu, więc czasem jakość była niewielka. Czy parametr ceny jest parametrem, który powinien decydować? Szanowni państwo, m.in. takie kontrole jak ta powinny ustawodawcy dostarczyć materiału do rozważań w tym zakresie. Wiemy, jak w poprzednim łańdzu nadużywano innych parametrów niż cena, wobec czego sprawa wyważenia tych czynników dokumentacji, która jest sporządzana przed przetargiem i która jest potem egzekwowana, jest rzeczą ważną.

Wreszcie wniosek – szkoleń dla budownictwa drogowego nie będziemy organizować. My wystrzegamy się podjęcia roli, jaką wzięły na siebie regionalne izby obrachunkowe. Dla nas nie jest do połączenia funkcja szkoleniowa i funkcja egzekwowania. Arthur Andersen – była kiedyś taka firma, ona też to próbowała robić i to się nie kończy dobrze. Naszym zdaniem ta separacja jest wymagana.

Wniosek kierunkowy, który został zawarty na stronie 13, wbrew oczekiwaniom jest bardzo uważnie czytany przez włodarzy samorządu. Poprzez odpowiednią politykę w upowszechnieniu tej informacji zamierzamy sprawić, że ona dotrze... A przez przykłady, takie, które są tutaj podane, myślę, że możemy wpłynąć na unikanie podobnych problemów w przyszłości, bo Polska jest różnorodna, to jest 2800 gmin, które dostały naprawdę duże pieniądze i w różnym stopniu sobie poradziły z tym zagrożeniem.

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, na resztę pytań odpowiemy na piśmie, bo z całą pieczołowitością traktujemy wasze wątpliwości i problemy, które poruszacie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan dyrektor chciał zabrać głos.

Pełniący obowiązki wicedyrektor departamentu NIK Maciej Brzsko:

Dziękuję bardzo.

Ja postaram się odpowiedzieć na te pytania, na które odpowiedź jeszcze nie padła. Jeżeli chodzi o pytanie pani poseł Bodnar o to, co dalej – pani poseł, tutaj tak naprawdę teraz kluczowa rola, kluczowe zadanie leży po stronie kontrolowanych. Te inwestycje mają okres gwarancyjny, więc zarządcy dróg mają obowiązek przeprowadzania rocznych, pięcioletnich przeglądów dróg, które są w ich zarządzie. Liczymy na to, że samorządy staną na wysokości zadania i konsekwentnie będą dążyły do tego, by wykonawcy tych prac naprawiali to, co zepsuli bądź czego nie wykonali. Choćby właśnie na bazie gwarancji. Później, po tym okresie gwarancyjnym, to już podejrzewam ścieżka sądowa, wykazywanie, że wykonawca działał w złej wierze, ale to jest już późniejszy etap.

My oczywiście jako NIK monitorujemy na bieżąco sposób realizacji wniosków pokontrolnych. Tak jak wcześniej wspominaliśmy, było tych wniosków sformułowanych w wystąpieniach pokontrolnych 59. Aktualny stan realizacji tych wniosków, na wczoraj, to jest 38 zrealizowanych z tych 59, 9 jest w trakcie realizacji, 12 do tej pory nie zostało zrealizowanych. Natomiast tu chciałbym zastrzec, że to, że 12 wniosków nie zrealizowano, nie wynika z tego, że jednostki kontrolowane odmówiły realizacji tych wniosków, tylko są to wnioski na przyszłość, które będziemy w stanie zweryfikować i ocenić dopiero w przyszłości przy ewentualnych kolejnych kontrolach, jeżeli takie kontrole w tym obszarze działalności samorządów będziemy realizowali. Natomiast czy to będzie za rok, czy to będzie za pięć lat, to już czas pokaże.

Jeżeli chodzi o doprecyzowanie kwestii dotyczącej doboru kontrolowanych jednostek i inwestycji – tu nam zależało, żeby kontrolą objąć wszystkie szczeble samorządu terytorialnego, czyli zarządców dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich. I to się nam udało.

Odpowiadając na pytania posła Witka, jeżeli chodzi o specjalistów i biegłych w toku kontroli – nie korzystaliśmy z pomocy specjalistów i biegłych. Tutaj mogę się pochwalić kompetencjami koordynatora kontroli, pana Rafała Ziętala, który jest inżynierem budownictwa z uprawnieniami w branży drogowej bez ograniczeń, dodatkowo jest audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pan Rafał opracował szczegółową metodykę, jeżeli chodzi o prowadzenie oględzin, i również te ustalenia, wyniki tych oględzin były szczegółowo konsultowane z panem Rafałem. Strzegł on swoim fachowym okiem tego, by wyniki tych oględzin były zgodne ze stanem faktycznym i odzwierciedlały faktyczny stan zastany w toku tych oględzin. I to chyba tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze.

Jeszcze głos zamykający w dyskusji będzie miał pan przewodniczący Kostuś.

Poseł Tomasz Kostuś (KO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo krótko, ja już nie mam pytań, nie chcę przedłużać. Natomiast dwie takie dygresje. Dygresja pierwsza – NIK stwierdziła problem systemowy w kontekście marnego nadzoru, dużych ryzyk, przerostu. Ja jednak upieram się, żeby tego terminu używać w tym przypadku. Wydaje się, że stwierdzony problem systemowy wymaga rozwiązania systemowego. Do tych rozwiązań systemowych chciałbym wrócić w kontekście dyskusji, może nie dzisiaj. To jest sprawa pierwsza.

I sprawa druga – chciałbym wrócić nie tylko do kwestii parametru cenowego ustawy o zamówieniach publicznych, o tym moje koleżanki i koledzy dziś powiedzieli, to jest bardzo ważne, ale również do kwestii ustawek wykonawców, tych wszystkich kwestii związanych ze zmowami cenowymi, z praktykami monopolistycznymi. To wszystko się dzieje, o tym wiemy. To są sprawy naprawdę ważne w kontekście bardzo dużych kwot, bardzo dużych pieniędzy, którymi samorządy szczebla gminnego, powiatowego i w szczególności wojewódzkiego dysponują. I tutaj ta troska o grosz publiczny, ten nadzór powinien być szczególnie na wysokim poziomie. Tyle, dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Dziękuję bardzo.

Zamykam dyskusję. Stwierdzam, że wobec niezgłoszenia wniosku o odrzucenie informacji Komisja przyjęła informację NIK do wiadomości.

Wobec wyczerpania porządku dziennego posiedzenia zamykam posiedzenie. Dziękuję gościom, dziękuję paniom posłankom i panom posłom.