

państwa zaoszczędzić znaczne środki finansowe⁴⁷, tworzy pole do wprowadzania innowacyjności, gdyż wykonawca nie jest związany poleceniami zarządcy co do wyboru środków czy materiałów służących do osiągnięcia ustalonego celu, czy powoduje w końcu, że standard dróg się poprawia, na co wpływają w szczególności stosunkowo wysokie kary, potrącane wykonawcom z wynagrodzenia, w wypadku nieosiągnięcia określonego w umowie wskaźnika.

Umowy Performance-based cały czas ewoluują i zmieniają swoje oblicze. Tak przykładowo stało się w ostatnich latach w Niemczech, gdzie wprowadzono oryginalny koncept polegający na wybudowaniu lub odnowieniu danego odcinka drogi i oddaniu go w utrzymanie prywatnemu przedsiębiorstwu. Elementem wyróżniającym takie umowy jest ich istota – wykonawca ma wybudować infrastrukturę drogową, następnie utrzymywać ją w konkretnym standardzie przez okres przekraczający 20 lat, żeby na koniec obowiązywania umowy zwrócić ją właścicielowi w zasadniczo dobrym stanie. W Polsce z kolei stworzyliśmy hybrydowy „model gdański”, który zdaje się być uczciwym kompromisem pomiędzy interesami zarządców i wykonawców.

Ewaluacja wdrożeń pierwszych Performance-based Contracts na sieci administrowanej przez GDDKiA daje podstawy do sformułowania rekomendacji dla dalszego ich wprowadzania, nie tylko na drogach krajowych, ale również na pozostałej sieci dróg publicznych. Przyniesie to niewątpliwie korzyści nie tylko w wymiarze ekonomicznym, ale również podniesie poziom utrzymania infrastruktury, a przez to poprawi odczuwany komfort jazdy i bezpieczeństwo podróżnych. Z pewnością przyczyni się również do profesjonalizacji rynku usług utrzymaniowych, umożliwiając wykonawcom wprowadzenia wielorakich innowacji.

Mateusz Kosmol, Karol Markowski

GENESIS AND EVOLUTION OF ROAD MANAGEMENT CONTRACTS – DOMESTIC AND GLOBAL PERSPECTIVE

Performance-based contract (in road sector also called Performance-based Road Management and Maintenance Contract) is an innovative concept concerning road management. By this contract road administrator subcontracts all its maintenance duties to private

⁴⁷ Znaczne oszczędności zauważono praktycznie we wszystkich państwach, w których wprowadzono umowy typu Performance-based, z związku z tym z pewnym dystansem, lecz nie bez refleksji, należy odnieść się do informacji o wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli, *Wykonywanie przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad zadań związanych z utrzymaniem i remontami dróg*, Delegatura w Łodzi, LLO.430.003.2015, Nr ewid. 224/2015/P/15/086/LLO, s. 7–10, <https://www.nik.gov.pl/plik/id,10388,vp,12717.pdf> [dostęp: 30.08.2017].

companies. Such idea seems beneficial not only to State Treasury, since risks are allocated to entities from private sector, but also to road users, because performance-based maintenance means an obligation to keep concrete standard, under pain of liquidated damages that can be deducted directly from contractor's remuneration.

Therefore the genesis and evolution of performance-based contracts is worth presenting in the article. The Authors synthetically present the history and expansion of such contracts from global and domestic perspective. Polish matter is slightly extended and presents a traditional model based on other countries experiences and the original development, so called „Gdansk model”. This hybrid „Gdansk model” seems to be an interesting „third way” because it eliminates the major disadvantage of standard performance-based contracts by making the contract more specific in the matter of distinction between maintenance and rehabilitation services.