

Oświadczenie o stanie kontroli zarządczej
Ministra Infrastruktury
za rok 2022

Dział I

Jako osoba odpowiedzialna za zapewnienie funkcjonowania adekwatnej, skutecznej i efektywnej kontroli zarządczej, tj. działań podejmowanych dla zapewnienia realizacji celów i zadań w sposób zgodny z prawem, efektywny, oszczędny i terminowy, a w szczególności dla zapewnienia:

- zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi,
- skuteczności i efektywności działania,
- wiarygodności sprawozdań,
- ochrony zasobów,
- przestrzegania i promowania zasad etycznego postępowania,
- efektywności i skuteczności przepływu informacji,
- zarządzania ryzykiem,

oświadczam, że w kierowanych przeze mnie działach administracji rządowej: transport, gospodarka morska, gospodarka wodna, żegluga śródlądowa

Część A²⁾

w wystarczającym stopniu funkcjonowała adekwatna, skuteczna i efektywna kontrola zarządcza.

Część B³⁾

X w ograniczonym stopniu funkcjonowała adekwatna, skuteczna i efektywna kontrola zarządcza.

Zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania kontroli zarządczej wraz z planowanymi działaniami, które zostaną podjęte w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej, zostały opisane w dziale II oświadczenia.

Część C⁴⁾

nie funkcjonowała adekwatna, skuteczna i efektywna kontrola zarządcza.

Zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania kontroli zarządczej wraz z planowanymi działaniami, które zostaną podjęte w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej, zostały opisane w dziale II oświadczenia.

Część D

Niniejsze oświadczenie opiera się na mojej ocenie i informacjach dostępnych w czasie sporządzania niniejszego oświadczenia pochodzących z:⁵⁾

- X monitorowania realizacji celów i zadań,
- X samooceny,
- X procesu zarządzania ryzykiem,
- X audytu wewnętrznego,
- X kontroli wewnętrznych,
- X kontroli zewnętrznych,
- X innych źródeł informacji, tj.
 - Sprawozdania z wykonania Planu działalności Ministra Infrastruktury za rok 2022;
 - Oświadczeń o stanie kontroli zarządczej złożonych przez:

- sekretarzy stanu i podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz dyrektora generalnego w Ministerstwie Infrastruktury,
- dyrektorów komórek organizacyjnych Ministerstwa Infrastruktury,
- kierowników jednostek i organów w działach administracji rządowej, które podlegają nadzorowi Ministra Infrastruktury;
- Wyników samooceny przeprowadzonej w Ministerstwie Infrastruktury;
- Opinii Komitetu Audytu w Ministerstwie Infrastruktury w zakresie oceny stanu kontroli zarządczej za 2022 rok.

Jednocześnie oświadczam, że nie są mi znane inne fakty lub okoliczności, które mogłyby wpłynąć na treść niniejszego oświadczenia.

.....
(miejsowość, data)

.....
(podpis ministra)

Dział II⁶⁾

1. Zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania kontroli zarządczej w roku ubiegłym.

1) Zastrzeżenia w ramach kontroli zarządczej w Ministerstwie Infrastruktury.

- Ryzyka i słabości kontroli zarządczej zidentyfikowane przez audytorów wewnętrznych MI w wyniku przeprowadzonych zadań audytowych dotyczyły w szczególności:
 - *Środowisko wewnętrzne*: istniejący system kontroli zarządczej w zakresie ustalenia zadań i odpowiedzialności jest co do zasady zaprojektowany prawidłowo, jednakże wymaga przeglądu i wdrożenia działań korygujących w zakresie m. in. Nadawania i zarządzania uprawnieniami w systemach teleinformatycznych, a także aktualizacji opisów stanowisk pracy w części badanych obszarów działania MI.
 - *Cele i zarządzanie ryzykiem*: stwierdzono potrzebę usprawnienia procesu identyfikacji, analizy i oceny ryzyka; zdefiniowano uwagi w zakresie obszaru planowania działalności i zarządzania ryzykiem; w przypadku realizacji zadań dotyczących opracowania i nadzoru nad wybranymi programami rozwoju infrastruktury kolejowej, zaobserwowano nieprawidłowości przy obliczaniu mierników służących określeniu stopnia realizacji celów oraz ich monitorowania; ustalono, że realizowany proces określania celów i zarządzania ryzykiem w badanych obszarach co do zasady jest realizowany prawidłowo, jednakże wymaga przeglądu i wdrożenia działań korygujących.
 - *Mechanizmy kontroli*: w przypadku realizacji zadań w zakresie opracowania i nadzoru nad wybranymi programami z zakresu rozwoju infrastruktury kolejowej, stwierdzono braki dotyczące wprowadzania mechanizmów kontrolnych, w tym konieczność wprowadzenia wzmocnionych mechanizmów m. in. w przypadku realizacji zadań nadzorczych w systemie nadzoru nad realizacją ww. projektów; w przypadku realizacji zadań dotyczących Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r, stwierdzono potrzebę aktualizacji obowiązujących przepisów, w tym ich uszczegółowienia.
 - *Informacja i komunikacja*: stwierdzono konieczność udoskonalenia przepływu informacji, w tym w zakresie systemu bezpieczeństwa informacji, a w szczególności wewnętrznego udostępniania i ogłaszania procedur zarządzania uprawnieniami użytkowników.
 - *Monitorowanie i ocena*: zidentyfikowano słabości kontroli zarządczej z uwagi na stwierdzone nieterminowe przekazywanie informacji dotyczących kontroli zarządczej, w tym monitoringu operacyjnego i strategicznego w przypadku realizacji zadań dotyczących Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.
- W Departamencie Lotnictwa:
Identyfikuje się trudną sytuację kadrową w Departamencie Lotnictwa. Najtrudniejsza sytuacja jest w obszarze Wydziału Prawnego w zakresie realizacji zadań związanych z tworzeniem i opiniowaniem aktów normatywnych i innych dokumentów rządowych. Rynek pracy cechuje niedobór kandydatów

kwalifikujących się do podjęcia pracy w obszarze legislacji w zakresie dotyczącym lotnictwa cywilnego. Istotną barierą utrudniającą pozyskanie i utrzymanie stosownego pracownika jest poziom wynagrodzenia oferowany przez Ministerstwo. Powyższe skutkuje dużą rotacją pracowników, którzy po zdobyciu nawet krótkiego doświadczenia (pozyskanego w znacznej mierze dzięki zaangażowaniu obecnych kadr w ich szkolenie) odchodzą do innych instytucji. Udało się ustabilizować sytuację kadrową w Wydziale Spraw Międzynarodowych, choć Wydział nie jest jeszcze w pełni obsadzony. W pozostałych wydziałach również było konieczne przeprowadzanie ponownych rekrutacji.

- W Departamencie Orzecznictwa i Kontroli Gospodarowania Wodami:
Departament Orzecznictwa i Kontroli Gospodarowania Wodami nie w pełni efektywnie realizował zadania, pomimo prowadzonych procesów rekrutacyjnych nie udało się pozyskać pełnej obsady kadrowej, ponadto pracownicy często rezygnują z pracy w Departamencie.
 - W Departamencie Edukacji Morskiej
W związku z niedoborami kadrowymi, pomimo wielokrotnie powtarzanego procesu rekrutacji, występowały sporadyczne trudności w zapewnieniu ciągłości realizacji zadań. Ponadto wystąpiły incydentalne przypadki niewłaściwego wykonywania obowiązków informacyjnych w ramach realizacji procesu włączenia kwalifikacji do ZSK.
 - W Departamencie Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej:
 - wskazano potrzebę zwiększenia ilości pracowników w niektórych wydziałach Departamentu;
 - w kilku przypadkach osiągnięto mniejszą niż zakładano wartość mierników określających stopień realizacji wyznaczonych celów.
- 2) Zastrzeżenia w ramach kontroli zarządczej w podległych lub nadzorowanych jednostkach lub organach.
- Ryzyka i słabości kontroli zarządczej zidentyfikowane przez audytorów wewnętrznych jednostek w działach w wyniku przeprowadzonych zadań audytowych dotyczyły w szczególności:
 - *Środowisko wewnętrzne:*
 - ✓ w przypadku obszaru bezpieczeństwa systemów teleinformatycznych stwierdzono brak rozwiązania organizacyjnego umożliwiającego zarządzanie uprawnieniami; wskazywano na brak systemowego szkolenia w zakresie obiegu dokumentów m. in. EZD w przypadku nowych pracowników;
 - ✓ wskazywano na konieczność prowadzenia działań ograniczających fluktuację kadr i promowanie form podnoszenia kwalifikacji pracowników oferując pakiet szkoleń, warsztatów;
 - ✓ wprowadzono zalecenia dotyczące wzmocnienia i udoskonalenia systemu nadzoru nad merytorycznymi szkoleniami specjalistycznymi inspektorów, aktualizacji polityki szkoleniowej w ww. zakresie;
 - ✓ w przypadku obszaru gospodarowania drukami ścisłego zarachowania wskazywano na konieczność uczestnictwa w szkoleniach pracowników realizujących zadania, potrzebę zmian w zakresie delegowania uprawnień, aby wzmocnić rozdzielnie kluczowych obowiązków, a także wprowadzenie formalnego systemu zastępstw.
 - *Cele i zarządzanie ryzykiem:*
 - ✓ zaobserwowano, że cele/zadania do realizacji dla audytowanych komórek zostały określone w formie pisemnej, jednak nie do wszystkich zadań określono mierniki; zostały przypisane tylko do celu określonego w części C Planu działalności Ministra Infrastruktury na 2023 r.
 - ✓ stwierdzono nieokreślenie celów do realizowanych przez jednostkę istotnych zadań, a tym samym nie zostały określone wskaźniki stopnia realizacji celów, co utrudniło analizę efektywności realizowanych zadań;
 - ✓ w przypadku systemów teleinformatycznych w jednej z jednostek zaobserwowano niepełną realizację wymogu przeprowadzania okresowych analiz ryzyka utraty integralności, dostępności lub poufności informacji z uwagi na brak analizy ryzyka w niektórych obszarach zadań.
 - *Mechanizmy kontroli:*
 - ✓ wykazano brak wystarczających mechanizmów zapewniających skuteczność nadzoru kierownika projektu w toku realizacji inwestycji, w tym podejmowania bezzwłocznych działań w związku z negatywnymi wynikami badań asortymentu robót zanikających i ulegających zakryciu,

- o ograniczających w uzasadnionych przypadkach kontynuację prac na inwestycji w sytuacji negatywnych wyników badań dla tego asortymentu;
 - ✓ w obszarze systemów informatycznych wykazywano potrzebę wdrożenia procedury zawierającej sposób postępowania w zakresie aktywacji, modyfikacji oraz blokowania konta, jak również określającej zasady cyklicznych weryfikacji (zasadności utrzymywania) przyznanym pracownikom licencji;
 - ✓ w przypadku zadania zapewniającego dotyczącego realizacji procesów certyfikacji i oceny zgodności sformułowano zastrzeżenia odnoszące się do niewystarczającego nadzoru kierownika w zakresie terminowego przekazywania dokumentów z auditów certyfikacyjnych oraz realizacji zasad dotyczących poprawnego wnoszenia opłat z tytułu certyfikacji przez klientów;
 - ✓ wskazywano na konieczność aktualizacji obowiązujących w jednostkach procedur wewnętrznych dotyczących badanych obszarów działania;
 - ✓ obserwowano słabości kontroli zarządczej w zakresie zapewnienia ciągłości działania w badanych obszarach, m. in. w zakresie systemów teleinformatycznych.
- *Informacja i komunikacja:*
 - ✓ stwierdzono, że w związku z brakiem bezzwłocznych działań zarówno w przypadku osób, które zakończyły pracę, jak i pracowników w stosunku do których konieczne jest odebranie uprawnień do SAP w związku ze zmianą zadań przez nich realizowanych, należy zapewnić odpowiednią komunikację komórek kadrowych z pracownikami koordynującymi system SAP w zakresie bieżącego informowania o wszystkich zmianach kadrowych;
 - ✓ dostrzeżono potrzebę wzmocnienia komunikacji wewnętrznej w jednej z jednostek, przyjęto działania naprawcze;
 - ✓ zidentyfikowano nieprawidłowości dotyczące opóźnień w przekazywaniu dokumentacji pomiędzy komórkami organizacyjnymi, co miało wpływ na terminy załatwiania spraw w zakresie certyfikacji systemów zarządzania realizowanej na rzecz podmiotów zewnętrznych.
- W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego:

Prezes ULC wskazał na niezadowalające tempo załatwiania spraw z zakresu ochrony praw pasażerów prowadzonych w ramach pozasądowego rozstrzygnięcia sporów pasażerskich (sprawy prowadzone przez Zespół Rzecznika Praw Pasażerów) oraz postępowań administracyjnych, prowadzonych w trybie ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego (sprawy prowadzone przez Komisję Ochrony Praw Pasażerów).

W przypadku spraw prowadzonych w ramach pozasądowego rozstrzygnięcia sporów pasażerskich spowodowane to było bardzo dużą liczbą wniosków składanych do Rzecznika Praw Pasażerów (w 2022 r. było to około 3540 wniosków) przy nadal zbyt małej liczbie etatów dedykowanych prowadzeniu pozasądowego rozwiązywania sporów konsumenckich (postępowania ADR).

W zakresie postępowań prowadzonych w trybie ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego, niezadowalające tempo prowadzenia spraw wynikało z rodzaju prowadzonych spraw i problemów z zapewnieniem odpowiedniej obsady etatowej w Komisji Ochrony Praw Pasażerów. W 2022 r. 80 % prowadzonych spraw były to złożone sprawy w II instancji. Powodem niewystarczającego postępu prac była również wysoka rotacja pracowników spowodowana niskimi zarobkami (z pracy zrezygnowało trzech doświadczonych prawników).
- W Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej:

Prezes PAŻP wskazał zastrzeżenia w następującym zakresie:

 - brak w pełni usystematyzowanych procedur w zakresie zapewnienia ciągłości działania;
 - niewdrożenie wszystkich wymogów Ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa przewidzianych dla operatorów usług kluczowych;
 - stan zatrudnienia kontrolerów ruchu lotniczego nieadekwatny do zapotrzebowania wynikającego z prognoz ruchu;
 - niedoskonałości w stosowaniu przepisów prawa pracy;
 - brak usystematyzowania systemu obsługi prawnej w zakresie obsługi zewnętrznej oraz jednolitego podejścia do weryfikacji bilansu korzyści z rozwiązań polubownych.
- W Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad:

W GDDKiA zidentyfikowano niżej wymienione słabości funkcjonowania kontroli zarządczej w szczególności w obszarach: zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami

wewnętrzny; skuteczności i efektywności działania; wiarygodności sprawozdań; efektywności i skuteczności przepływu informacji.

1) Gwarancja jakości

Słabością funkcjonowania kontroli zarządczej zidentyfikowaną w obszarze gwarancji jakości są przede wszystkim problemy w monitoringu biegu terminów gwarancji jakości dla poszczególnych wykonanych asortymentów robót. Co do zasady zapisy umowne wynikające z gwarancji jakości dla wykonanych elementów infrastruktury drogowej są stosowane, niemniej jednak biorąc pod uwagę to, że dla jednego zadania inwestycyjnego zwyczajowo wydawanych jest kilka składowych świadectw przejęcia, na które składają się dodatkowo duże ilości odebranych pozycji asortymentowych, dochodzi do sytuacji, w której dla jednej inwestycji monitoringowi musi podlegać kilkaset do kilku tysięcy pozycji z indywidualnie przypisanymi im terminami rozpoczęcia i upływu okresu gwarancyjnego. Dodatkowo zgodnie z zapisami gwarancji jakości terminy te mogą ulegać indywidualnym przesunięciom. Duża ilość realizowanych zadań inwestycyjnych, w zakresie których występują bardzo duże ilości indywidualnych terminów gwarancyjnych powoduje zagrożenie przeoczenia upływu biegu terminu gwarancyjnego, co może nieść za sobą dalsze skutki. Kolejnym problemem funkcjonowania kontroli zarządczej w obszarze gwarancji jakości jest brak standaryzacji wymaganych okresów gwarancyjnych w mniejszych zadaniach inwestycyjnych oraz w umowach utrzymaniowych prowadzonych przez Oddziały GDDKiA. Skutkiem tego może dochodzić do sytuacji, w których Oddziały GDDKiA przyjmują różne wymagane okresy gwarancyjne dla takich samych asortymentów robót.

2) Poprawa jakości pracy Inżynierów Kontraktu

W obszarze realizacji inwestycji nie osiągnięto pełnej skuteczności i efektywności działania w zakresie świadczenia przez Konsultantów usług zarządzania projektami i sprawowania nadzoru nad robotami. Jakość pracy Konsultantów bywała niezadowolająca. Główne problemy dotyczyły terminowości realizacji obowiązków, jakości wytwarzanych dokumentów i opracowań oraz skrupulatności w wykonywaniu nadzoru robót w terenie. Ponadto długie procedowanie Poleceń Zmian i Roszczeń na realizowanych kontraktach mogące mieć wpływ na właściwą realizację kontraktu.

3) Repozytorium danych o sieci drogowej

Zidentyfikowano rozproszenie danych dot. planowanych i istniejących dróg krajowych w różnych bazach/systemach i w różnych formatach, które nie są ze sobą kompatybilne. Poszczególne bazy zawierają błędy merytoryczne lub braki. Brak jednego wspólnego (lub kilku kompatybilnych) repozytorium zawierającego wszystkie niezbędne informacje o sieci dróg krajowych od etapu przygotowania, poprzez realizację do zarządzania drogami. Zidentyfikowany w 2021 problem dotyczący jakości danych w Banku Danych Drogowych, pomimo kontroli na wybranych odcinkach dróg krajowych, nadal występuje.

4) Wzorcowe dokumenty kontraktowe

W roku 2021 dla systemu Projektuj i Buduj GDDKiA opracowała nowe, wzorcowe, Szczególne Warunki Kontraktu (SWK) w oparciu o Warunki Kontraktu na Urządzenia i Budowę z Projektowaniem, wydanie polskie 2019 (tłumaczenie 2 wydania 2017, dalej zwane FIDIC2017). Podyktowane to było niedostępnością (zaprzestanie publikacji) wzorca opartego o FIDIC1999 oraz odwołaniem Wykonawcy do Krajowej Izby Odwoławczej w tym zakresie. Dla systemu Buduj wzorcowe Szczególne Warunki Kontraktu w 2022 roku oparte były nadal o FIDIC 1999, który również nie jest już publikowany, jednak ilość postępowań przetargowych prowadzonych przez GDDKiA w tym systemie jest znacznie niższa niż w systemie Projektuj i Buduj (w ramach PBDK i PBO100).

Zidentyfikowano niespójność działania w tym zakresie oraz uzyskano informacje, że warunki kontraktu dla systemu Buduj na bazie tłumaczenia FIDIC 1999 również nie są już publikowane. W konsekwencji podjęte zostały decyzje kierunkowe mające na celu ujednoczenie stosowanych wzorców, a w konsekwencji opracowanie SWK dla systemu Buduj w oparciu o tłumaczenie FIDIC z 2017 r.

W związku z aktualizacją wymagań kontraktowych GDDKiA oraz zmianami przepisów prawa, w szczególności w zakresie przepisów dot. budowy dróg publicznych, zidentyfikowano konieczność wprowadzenia nowej zaktualizowanej wersji Programu Funkcjonalno-Użytkowego.

Zidentyfikowano, że brak wzorcowego dokumentu umowy na dokumentację projektową powoduje, że zawierane umowy przez Oddziały GDDKiA nie są jednolite. Z uwagi na rozproszoną strukturę organizacyjną GDDKiA (16 Oddziałów) za konieczne i uzasadnione uznano wypracowanie i wprowadzenie wzorcowego dokumentu przedmiotowej umowy.

5) Wzrost cen towarów i usług

W konsekwencji agresji Federacji Rosyjskiej na Ukrainę nastąpiły istotne zmiany gospodarcze jak zachwianie łańcuchów dostaw materiałów, odpływ siły roboczej, wzrost inflacji a tym samym kosztów realizacji inwestycji. Sytuacja ta spowodowała znaczące przyspieszenie wykorzystywania przez Wykonawców limitu waloryzacji określonego przez GDDKiA na 5% ZKK. Po części analogiczna sytuacja ma miejsce w odniesieniu do świadczonych na rzecz GDDKiA usług związanych z pracami

projektowymi. W znacznej części dotychczas zawartych umów na prace projektowe brak jest zapisów dot. waloryzacji (oraz jej limitu). Zgłaszane przez branżę projektową postulaty dot. wprowadzenia zapisów waloryzacyjnych wynikają ze wzrostu kosztów realizacji umów. W przypadku zawartych umów dotyczących utrzymania dróg oraz inwestycji realizowanych na sieci dróg zidentyfikowano różne postanowienia dotyczące waloryzacji wynagrodzenia wypłacanego Wykonawcy. Ze względu na powyższą kwestię wyodrębniono 4 typy umów utrzymaniowych tj. umowy zagregowane z koszykiem utrzymaniowym, umowy z koszykiem jak dla umów zawieranych w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych oraz Programu Budowy 100 Obwodnic lub koszyka utrzymaniowego, umowy bez klauzul waloryzacyjnych, umowy z waloryzacją CPI lub inną. Zgłaszane przez branżę utrzymaniową postulaty dotyczące wprowadzenia dodatkowej waloryzacji dotyczyły umów, które zarówno posiadały zapisy dotyczące waloryzacji jak i umów, które ich nie posiadały. Przedmiotowe postulaty wynikają ze wzrostu cen w istotnych asortymentach, w tym energii, gazu, ropy naftowej, paliw i stali, w tym również zmniejszenia na polskim rynku liczby pracowników z branży budowlanej w związku z odpływem obywateli Ukrainy z Polski.

6) Wysokie koszty energii elektrycznej

Wzrost cen towarów i usług miał wpływ także na odnotowany przez GDDKiA znaczny wzrost kosztów związanych z poborem energii elektrycznej. Koszty energii elektrycznej w GDDKiA w 2021 roku wyniosły 95 904 249,00 zł, natomiast w roku 2022 wyniosły 139 152 609,00 zł. Biorąc pod uwagę powyższe wzrost kosztów energii elektrycznej porównując rok 2022 do roku 2021 odnotowano na poziomie 43 248 359,00 zł. Należy zaznaczyć, iż duża część dotychczasowych płatności dotyczy okresu, kiedy obowiązywały niższe stawki jednostkowe cen energii elektrycznej. W okresie przed rozstrzygnięciem postępowań prowadzonych przez Centralnego Zamawiającego - COAR stawki za zużycie energii elektrycznej (1 Mwh) w Oddziałach GDDKiA oscylowały na poziomie od 299,40 zł netto do 878,00 (średnio 476,34 zł netto). Po rozstrzygnięciu postępowań COAR, najkorzystniejsza stawka dla Jednostek Administracji Publicznej wynosi 1 248,00 zł netto. Biorąc pod uwagę kilkukrotny wzrost cen jednostkowych energii elektrycznej, szacunkowe koszty jej zużycia mogą wynieść ponad 360 mln. zł w 2023 roku. Wzrost cen energii ma również wpływ na zwiększone koszty z tytułu bieżącego utrzymania sieci drogowej co wpływa na zmniejszenie limitu środków przyznanych na prace utrzymaniowe. Zapotrzebowanie na energię elektryczną rośnie w szczególności w zakresie realizacji Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024, którego trzon stanowią doświetlenia przejść dla pieszych. W ciągu ostatnich kilku lat GDDKiA zauważyła znaczny wzrost cen energii elektrycznej na sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA w tym także na Miejscach Obsługi Podróżnych (MOP) o funkcji podstawowej. W związku ze wzrostem cen energii elektrycznej wzrosły także koszty administracyjne w budynkach zarządzanych przez GDDKiA. Z tego samego powodu wartość umów zawieranych na dostawy energii elektrycznej w postępowaniach realizowanych przez Centralnego Zamawiającego - COAR znacznie wzrosła, a co za tym idzie prowizja pobierana przez COAR za przeprowadzenie postępowań uległa znaczącemu wzrostowi.

7) Przepisy techniczne dotyczące ochrony dróg

Od 21 września 2022 r. obowiązuje nowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518). W dniu, w którym rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych weszło w życie (tj. 21 września 2022 r.), straciło moc rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.). Nowe rozporządzenie techniczne wprowadziło zupełnie nowe rozwiązania techniczne, które mają bezpośredni wpływ na wydawane przez GDDKiA rozstrzygnięcia w zakresie lokalizacji/przebudowy zjazdów, uzgadniania projektów decyzji o warunkach zabudowy czy lokalizacji urządzeń obcych w pasie drogowym dróg zarządzanych przez GDDKiA. W związku z powyższym pojawiły się problemy interpretacyjne przepisów rozporządzenia tj. § 54, § 55, § 56, § 97, w zakresie nowego podziału zjazdów i lokalizacji urządzeń obcych w pasie drogowym. Stosowane pojęcia wjazdów i wyjazdów mają inne znaczenie niż wynikające z obowiązujących przed zmianą przepisów. Nowe rozporządzenie techniczne odnosi się bardzo ogólnie do kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego i pozostawia pewien rodzaj swobody. Jednocześnie, z uwagi na zbyt krótki okres obowiązywania nowych przepisów, nie ukształtowała się nowa linia orzecznicza, a ta dotychczas stosowana wydaje się być w wielu miejscach już nieadekwatna do nowej sytuacji prawnej.

8) Zarządzanie i utrzymanie sieci dróg

Zidentyfikowany problem dotyczący przygotowania i realizacji umów utrzymaniowych nadal występował w 2022 roku. Ze względu na fakt, że 2022 roku nadal trwały prace nad wprowadzeniem do wzorcowych dokumentów wypracowanych dla umów zagregowanych oraz umów „rozproszonych, wywołaniowych”

zmian wynikających z wyroków KIO i wyroków Sądów w zakresie podwykonawców, nie wprowadzono do stosowania jednolitych, wzorcowych dokumentów dla umów "rozproszonych". Ponadto, w związku z obowiązkiem uzyskania opinii prawnej PGRP co wynika z art. 18 ust.1 oraz w zw. z ust. 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2016 r. o Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2021 r., poz. 2180 z późn. zm.), GDDKiA wystąpiła z wnioskiem o opinię przekazując istotne dla stron postanowienia umów utrzymaniowych tj, umowy "zagregowanej" oraz umów "rozproszonych, wywołaniowych". Prace nad umową zagregowaną oraz „wywołaniową, rozproszoną” trwały w 2022 roku (i będą trwały w 2023 roku). Planowane jest zakończenie prac nad Umowami zagregowanymi” i „Umowami rozproszonymi, wywołaniowymi” co ułatwi jednolite i spójne zarządzanie całym procesem umów w GDDKiA oraz wpłynie na utrzymanie właściwego standardu.

9) Działania remontowe

Wobec ograniczonych oraz podobnie jak w latach wcześniejszych, niższych niż faktyczne zapotrzebowanie środków finansowych przyznanych na bieżące działania utrzymaniowe na istniejącej sieci drogowej (BUSD) na 2022 r., w trakcie roku budżetowego zaistniała konieczność przesunięcia części środków finansowych zaplanowanych na działania remontowe na BUSD. Mając na uwadze powyższe w 2022 r. ukończone zostały zadania remontowe o mniejszej łącznej długości niż pierwotnie zaplanowano. Zbyt niskie finansowanie bieżących wydatków na infrastrukturę drogową, przekłada się na przyspieszenie degradacji nawierzchni, której stan techniczny ma wpływ na bezpieczeństwo, komfort oraz koszty ponoszone przez użytkowników dróg. Biorąc pod uwagę wzrost kosztów utrzymania infrastruktury drogowej oraz poziom środków finansowych przyznany na 2023 r., możliwy jest dalszy spadek odsetka dróg krajowych, których stan techniczny określa się jako dobry.

10) Miejsca Obsługi Podróżnych

W ostatnim czasie GDDKiA przeprowadziła liczne postępowania przetargowe na dzierżawę i budowę Miejsc Obsługi Podróżnych o funkcji komercyjnej (daw. kat II lub III). W 2022 roku GDDKiA ogłosiła postępowania przetargowe na 53 lokalizacje MOP w wyniku ich rozstrzygnięcia udało się wydzierżawić 14 lokalizacji. Jednym z czynników braku zainteresowania dzierżawców było wprowadzenie obowiązku budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych zgodnie z obecnie procedowanym Projektem Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR). Z uwagi na niski popyt na elektromobilność, dzierżawcy nie są obecnie zainteresowani inwestowaniem w paliwa alternatywne.

11) Identyfikacja/monitoring zagrożeń związanych z realizacją podstawowych zadań inwestycyjnych

Monitoring zadań podstawowych w głównej mierze opierał się na danych przekazywanych przez Oddziały GDDKiA za pośrednictwem Centralnego Zasobu Danych (CZD). Zidentyfikowano nieprawidłowości w zakresie aktualności i rzetelności wprowadzanych danych. Określono również, że zasób zawarty w CZD nie wyczerpuje zakresu informacji pożądanego do analizy.

W ostatnich 2 latach mając na uwadze uchwalony dnia 23 lutego 2021 r. Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024 liczba zadań uległa znacznemu zwiększeniu. Dodatkowo zadania związane m.in. z kompleksową rozbudową istniejącej drogi wchodzi w etap realizacji (wykonywania robót) co przekłada się na konieczność bieżącego monitoringu, identyfikacji zagrożeń jak i jednolitego podejścia w kluczowych spraw do zadań realizowanych przez Oddziały. Dodatkowo dnia 04.10.2022 r. został uchwalony przez Radę Ministrów program wieloletni pod nazwą „Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku” dedykowany m.in. inwestycją związanym z rozbudowami istniejącej sieci drogowej, która nakłada na GDDKiA konieczność monitorowania realizacji i ocenę osiągnięcia celów.

12) Przygotowanie Inwestycji – programy inwestycji

Realizacja Programu Bezpiecznej Infrastruktury w latach 2021-2024 (PBID) spowodowała konieczność przygotowania i przedłożenia w krótkim czasie bardzo dużej ilości szczegółowych Programów Inwestycji. W związku z jednoczesnym procedowaniem tak znaczącej ilości dokumentów zidentyfikowano problem w zakresie utrzymania właściwej jakości przekazywanych do uzgodnienia dokumentów. Występowanie powielających się błędów w przekazywanych do uzgodnienia dokumentach wpływa na wydłużenie czasu ich procedowania.

Niezależnie od presji związanej z realizacją PBID, niewystarczającą staranność dot. przygotowania dokumentów określających zakres rzeczowy inwestycji identyfikowana jest w odniesieniu do wszystkich zadań podstawowych.

Zakres rzeczowy inwestycji określony w PI jest rozbieżny z zakresem wskazanym w rozliczeniu. Przyczyna rozbieżności to zazwyczaj niewłaściwe rozeznaczenie terenowe bądź brak komunikacji pomiędzy poszczególnymi komórkami w Oddziałach GDDKiA.

13) Utrzymanie infrastruktury oświetleniowej

Mając na uwadze realizowany Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 - 2024, którego trzon stanowią doświetlenia przejść dla pieszych zidentyfikowano niejednolite podejście w poszczególnych

Oddziałach w zakresie szeroko rozumianego utrzymania infrastruktury oświetleniowej w oparciu o art. 18 ustawy Prawo energetyczne. Proces przekazania infrastruktury oświetleniowej w utrzymanie gminy oraz zakres utrzymania rozumiany jako finansowanie oświetlenia (stanowiące zadanie własne gminy) wymagają wypracowania jednolitego podejścia w skali całego kraju. GDDKiA identyfikuje brak precyzyjnych wytycznych dotyczących odpowiedzialności finansowej poszczególnych podmiotów.

14) Polityka kadrowa

W obszarze kadrowym kolejny rok z rządu zauważalna jest fluktuacja doświadczonych pracowników o wysokich kwalifikacjach, w tym pracowników posiadających wiedzę specjalistyczną z obszarów ściśle związanych z głównymi zadaniami realizowanymi przez GDDKiA. Innym negatywnym procesem, charakterystycznym dla wszystkich jednostek administracji rządowej, jest sukcesywny spadek liczby kandydatów aplikujących do pracy na stanowiskach należących do korpusu służby cywilnej, zaś same nabory powtarzane są kilkakrotnie. Wskazane zjawisko powoduje znaczące utrudnienia związane z zatrudnianiem pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje i predyspozycje, pozwalające na zapewnienie optymalnej realizacji zadań. W konsekwencji stale obniżane są wymagania niezbędne na stanowiskach pracy, co z kolei powoduje konieczność zatrudniania kandydatów bez doświadczenia w branży drogownictwa czy budownictwa lub też z wykształceniem innym niż techniczne.

15) Prawne przeszkody inwestycyjne

A. Monitorowano kwestię zobowiązań Skarbu Państwa – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, jako inwestora, w zakresie udzielania gwarancji zapłaty za roboty budowlane (art. 649(1) kc i nast.). Ponawiano wnioski do Ministra Sprawiedliwości, celem wszczęcia postępowania, mającego na celu wprowadzenie odpowiednich zmian w przepisach w zakresie SP-GDDKiA.

B. Zidentyfikowano, iż w sporach sądowych z gwarantami wystawiającymi gwarancje stanowiące zabezpieczenie należytego wykonania umowy, bądź gwarancje zabezpieczające zwrot zaliczki, podnoszone są argumenty, dotyczące nienależytego umocowania przedstawicieli GDDKiA (Dyrektor Oddziału i Zastępcy Dyrektora Oddziału GDDKiA) do wystąpienia z żądaniem zapłaty z gwarancji.

Wyrażono w tych postępowaniach pogląd, że winni oni dysponować pełnomocnictwem szczególnym albo przynajmniej rodzajowym we wskazanym zakresie. Argumenty te powielane są z opinii prof. Marka Wierzbowskiego, która została przedstawiona w jednym ze sporów, a także opublikowana w czasopiśmie *Iustitia*. W opinii tej przedstawiono pogląd o braku możliwości udzielania przez Generalnego Dyrektora DKiA pełnomocnictw ogólnych (w sferze dominum) Dyrektorom Oddziałów GDDKiA i ich Zastępcom. Pogląd ten został, co do zasady, zaaprobowany przez sąd w jednym z postępowań sądowych. W celu uniknięcia wątpliwości co do interpretacji obowiązujących norm prawnych, szczególnie w kontekście nowelizacji ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym¹, na początku 2022 r. GDDKiA wspólnie z Prokuratorem Generalnym Rzeczypospolitej Polskiej wypracowała propozycję zmiany legislacyjnej w ustawie o drogach publicznych². Propozycja ta polegająca na doprecyzowaniu przepisu art. 18a ust. 5 tej ustawy została przedstawiona, wraz z szerokim uzasadnieniem i prośbą o podjęcie działań, w piśmie³ skierowanym do Ministra Infrastruktury, a następnie podtrzymana w dalszej korespondencji⁴.

C. Monitorowano kwestię wprowadzanych sankcji w związku z agresją Federacji Rosyjskiej w Ukrainie. Podjęto działania mające na celu ustalenie zakresu obowiązków wynikających z przepisów na poziomie unijnym i krajowym. Zidentyfikowano wątpliwości w tym zakresie, które także były podnoszone przez wykonawców zadań inwestycyjnych, w imieniu których dział PZPB.

D. Znacznym ułatwieniem i przyspieszeniem procedur administracyjnych byłoby wyłączenie pewnych grup materiałów do budowy dróg z ustawy o odpadach (np. ziemia, gruz betonowy, kruszywo z rozbiórki, destrukta asfaltowy). Centralne (ustawowe bądź poprzez właściwe rozporządzenia) regulacje wyłączające te grupy materiałów z obowiązków UoO przyczyni się do sprawniejszej realizacji inwestycji.

16) System zarządzania

Sektor publiczny poddawany jest w ostatnich latach presji, która prowadzi do redefinicji relacji tych instytucji z użytkownikami i klientami ich produktów i usług. To właśnie orientacja na realizację potrzeb klienta staje się jednym z podstawowych czynników, które stanowią o właściwej wydajności instytucji publicznych oraz o osiąganiu oczekiwanych rezultatów. W GDDKiA zidentyfikowano rezerwy związane z możliwością doskonalenia systemu zarządzania organizacją opartego o cele.

- W Centrum Unijnych Projektów Transportowych:

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1933).

² Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693, z późn. zm.).

³ Pismo Generalnego Dyrektora DKiA z 15 kwietnia 2022 r., znak: DPZ.DPZ2.025.11.2022.TT.

⁴ Pismo Generalnego Dyrektora DKiA z 13 lutego 2023 r., znak: DPZ.DPZ2.025.11.2022.JK

Stwierdzono problemy w zakresie realizacji celów kontroli zarządczej w CUPT w ramach Departamentu Projektów Kolejowych (DPK) oraz Departamentu Projektów Miejskich (DPM), tj. w wyniku spadku wydatków nie udało się uzyskać 100% planowanej wartości miernika dla sumy wydatków kwalifikowalnych we wnioskach o płatność ujętych w zatwierdzonych przez Instytucję Zarządzającą deklaracjach wydatków: POliŚ (V oś priorytetowa, działanie 5.1 i 5.2 oraz VI oś priorytetowa, działanie 6.1). Niewykonanie miernika w V osi priorytetowej wynikało ze złożenia wniosków o płatność na mniejsze kwoty niż planowano na etapie aktualizacji prognozy, trwające kontrole zamówień publicznych, a także nieprzedłożenie prawidłowych dokumentów pozwalających potwierdzić kwalifikowalność wydatków. Dodatkowo wystąpiły opóźnienia w odbiorach taboru i w konsekwencji niezłożenie wniosków rozliczających zaliczkę. Najważniejsze przyczyny, które wpłynęły na niezrealizowanie celów w VI osi priorytetowej to: opóźnienia w realizacji robót związane z wojną w Ukrainie i przerwaniem łańcuchów dostaw a także brakami w zasobach ludzkich po stronie wykonawców; luka transpozycyjna dotycząca niezgodności polskiego prawa z unijnymi dyrektywami w zakresie ochrony środowiska, fazowanie projektów, i wszczęcie postępowania prokuratorskiego.

Niedobór powstały w DPK i DPM w ramach POliŚ został skompensowany nadwyżką zrealizowaną głównie przez Departament Projektów Drogowych. Ostatecznie dla POliŚ – wykonanie uzyskano na poziomie 103%.

Ponadto w ramach samooceny kontroli zarządczej (ankiety wśród pracowników CUPT) zidentyfikowano m.in. następujące uwagi:

- w dalszym ciągu zgłaszane są przez pracowników (22 osoby) problemy z nagromadzeniem zadań do wykonania oraz przekraczające możliwości ich zrealizowania w terminie a także problemy z dostępnością przełożonych,
- odnośnie możliwości skorzystania ze szkoleń w szczególności przez 7 pracowników departamentów projektowych, ze względu na nadmiar pracy,
- w dalszym ciągu pojawia się problem z przepływem informacji w CUPT (według opinii 48 pracowników) oraz trudności ze znalezieniem informacji w Intranecie.

- W Państwowym Gospodarstwie Wodnym – Wody Polskie:

Zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania kontroli zarządczej w roku ubiegłym:

- a) niedopasowanie zasobów kadrowych do zadań realizowanych w PGW WP, odpływ wykwalifikowanej kadry specjalistów, trudności w pozyskaniu pracowników ze specjalistycznymi uprawnieniami, brak wystarczających kompetencji pracowników komórek, w których wymagana jest wysoce wyspecjalizowana wiedza;
- b) problem z realizacją zadań inwestycyjnych i utrzymaniowych – rok 2022 charakteryzował się znacznym wzrostem cen materiałów i usług, w tym w sektorze budowlanym. Wzrost inflacji pogłębił się po agresji Federacji Rosyjskiej na Ukrainę powodując wystąpienie nadzwyczajnego wzrostu cen, odpływ pracowników z sektora budowlanego oraz ograniczenie dostępności surowców, w związku z czym firmy rezygnowały z udziału w postępowaniach przetargowych;
- c) sytuacja z zanieczyszczeniem i pomorem ryb na Odrze w sierpniu 2022 r. – PGW Wody Polskie w związku ze skalą sytuacji zostało zobowiązane do prowadzenia monitoringu w zakresie występowania śniętych ryb oraz zanieczyszczeń wody. Sytuację zaobserwowania zanieczyszczeń w ramach monitorowania sytuacji hydrologicznej w terenie oraz eksploatacji urządzeń wodnych, są zgłaszane do właściwych służb i inspekcji (WIOŚ, PSP, WCZK).
PGW Wody Polskie w swojej właściwości nie zajmuje się monitoringiem jakości wód. Z uwagi na sprawne działanie operacyjne podczas przejścia wezbrań na rzekach, pracownicy PGW Wody Polskie zostali zaangażowani w przygotowanie dedykowanych raportów w sprawie zanieczyszczenia Odry, udział w posiedzeniach Zarządzania Kryzysowego szczebli wojewódzkich i powiatowych, przekazywanie i zbieranie wszelkich informacji i materiałów dotyczących zanieczyszczeń. Z uwagi na wystąpienie sytuacji kryzysowej masowego pomoru ryb na Odrze, PGW Wody Polskie zostało zobowiązane do prowadzenia raportowania codziennie od dnia 13.08.2022 r., do przygotowania informacji o podejmowanych działaniach przez PGW Wody Polskie w sprawie oraz raportów o zaobserwowaniu śniętych ryb.
Prowadzenie tej dodatkowej działalności w drugiej połowie roku 2022 r. prowadziło do zmniejszenia efektywności i terminowości wykonywania obowiązków pionu ochrony przed powodzią i suszą, co również było podyktowane rozpoczętą w listopadzie kontrolą NIK w tej sprawie;
- d) sytuacja kryzysowa na Odrze pokazała potrzebę wypracowania spójnego sposobu komunikacji kryzysowej w Wodach Polskich, w celu ułatwienia przepływu informacji wewnątrz oraz na zewnątrz organizacji;

- e) brak narzędzia umożliwiającego skuteczne pozyskanie najbardziej aktualnych informacji na temat postępu w realizacji zadań inwestycyjnych;
 - f) brak właściwej wymiany informacji pomiędzy jednostkami w strukturze organizacyjnej, w szczególności w zakresie zadań inwestycyjnych;
 - g) skomplikowany, czasochłonny i kosztowny system opłat za usługi wodne;
 - h) brak nowoczesnego systemu informatycznego do obsługi naliczania, rozliczania oraz procedowania spraw z zakresu opłat za usługi wodne;
 - i) incydenty nieprzestrzegania procedur wewnętrznych regulujących obszar zamówień publicznych (udzielenie zamówień o niewielkiej wartości bez dochowania procedur wewnętrznych wprowadzonych w PGW Wody Polskie);
 - j) słabości w zakresie mechanizmów kontroli zarządczej w obszarze finansowo-księgowym;
 - k) nie zakończono wdrożenia programu zapewnienia i poprawy jakości w komórce audytu wewnętrznego;
 - l) niespójna interpretacja zapisów procedury dotyczącej systemu kontroli zarządczej;
 - m) nieprzestrzeganie przez pracowników komórek zajmujących się gospodarką rybacką procedur i regulacji wewnętrznych;
 - n) niepełny nadzór nad użytkownikami rybackimi w zakresie realizacji obowiązków wynikających z umów na użytkowanie obwodów rybackich oraz nad prowadzeniem i weryfikacją dokumentacji zarybieniowej;
 - o) zbyt długi czas reakcji na zgłaszane sygnały o zanieczyszczeniach wód lub o innych niekorzystnych zmianach mogących mieć negatywny wpływ na dobrostan wód.
- W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie:
Przyczyną złożenia zastrzeżeń są m.in. wystąpienie różnic pomiędzy planowanymi do osiągnięcia wartościami mierników a osiągniętymi wartościami (Liczba statków, w których stwierdzono uchybienia w stosunku do ogólnej liczby przeprowadzonych inspekcji statków), trwający proces aktualizacji procedur wewnętrznych regulujących zadania nałożone na Urząd oraz dostosowanie tych procedur do dynamicznie zmieniających się obowiązujących aktów prawnych. Zastrzeżenia dotyczące ochrony zasobów ludzkich spowodowane niskim poziomem oferowanych wynagrodzeń, a w konsekwencji problemami z obsadzeniem stanowisk, m.in. inspektorów nadzoru nad żeglugą.
 - W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu:
 - brak wykonania miernika pn. „Liczba statków, w których stwierdzono uchybienia w stosunku do ogólnej liczby przeprowadzonych inspekcji statków (szt./szt.) – wykazano 143 uchybienia z zakładanych w planie działalności 186 sztuk. Mimo podjętej przez każdy z urzędów większej ilości inspekcji niż były zakładane planem działalności, nie udało się wykazać zakładanej ilości uchybień. Na rok 2023 r. Urząd zakwalifikował powyższy miernik jako ewentualne ryzyko. Jednakże, co warto nakreślić, brak realizacji tego miernika w 100% jest niezależny od Urzędu. Jeżeli stan jednostek i załoga nie upoważnia do nakładania mandatów inspektorzy nie mogą tego dokonywać. Tym samym jest to miernik niezależny od woli inspektorów. Co więcej, zmniejszoną ilość wykazanych uchybień można uznać za pozytywne zjawisko, ponieważ oznacza ono poprawę stanu jednostek i bezpieczeństwa na wodzie. Jest to jasny dowód na skuteczną i efektywną działalność urzędu.
 - UŻŚ z siedzibą we Wrocławiu wykonał weryfikację drogi wodnej w ilości 380,4 km, zamiast zakładanych 361,1 km. 12 listopada 2020 r. weszło w życie Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 października 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, zgodnie z którym do katalogu śródlądowych dróg wodnych dopisano dodatkowe odcinki rz. Odry, zawarte w § 1 pkt 9) tiret od 2 do 6, co daje łącznie 7,6 km drogi wodnej. Podsumowując: suma odcinków drogi wodnej dla UŻŚ Wrocław wynosi 380,4 km.
 - W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy:
Ogólna liczba przeprowadzonych inspekcji statków została wykonana nieco poniżej planu. Planowana ilość km do przepłynięcia na rok 2022 wynosiła 2.457,1 km, przepłynięto 1.634,4 km. Główne czynniki, które wpłynęły na negatywne odchylenie to:
 - niskie stany wód na rzekach Wisła, Bug, Narew, Noteć, Warta (niski stan wody na Wiśle praktycznie uniemożliwił żeglugę na większości odcinków będących pod nadzorem Delegatury w Warszawie),
 - zamknięcie wybranych odcinków dróg wodnych spowodowanych awariami urządzeń wodnych (np. most na Szkarpiawie, remonty śluz na kanale Elbląskim i Nogacie),

- czasowy zakaz przebywania w określonym obszarze w strefie nadgranicznej przyległej do granicy państwowej z Białorusią,
- wyłączenie na dłuższe okresy dwóch jednostek pływających: Inspektor 22 i Inspektor 73 z uwagi na awarie i prace konserwacyjne.

2. Planowane działania, które zostaną podjęte w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej.

1) W ramach Ministerstwa Infrastruktury zaplanowano:

- w Departamencie Lotnictwa:

W związku z wakacjami będą kontynuowane postępowania rekrutacyjne celem pozyskania pracowników o odpowiednich kompetencjach.

- w Departamencie Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej:

- prowadzenie działań mających na celu zatrudnienia w DGWiŻŚ, w szczególności prowadzenie naborów w zakresie wolnych etatów oraz usprawnienie mechanizmu awansowania doświadczonych pracowników.
- stały monitoring realizacji zadań w ramach przyjętych celów i mierników w planie działalności.

- W Departamencie Edukacji Morskiej

Bieżąca organizacja i prowadzenie postępowań rekrutacyjnych celem obsadzenia wolnych wakacji, ponadto ustalanie systemu zastępstw tak, aby zachować ciągłość i skuteczność realizacji zadań Departamentu. Opracowanie jednolitych klauzul informacyjnych w ramach realizacji procesu włączenia kwalifikacji do ZSK.

- W Departamencie Orzecznictwa i Kontroli Gospodarowania Wodami:

Przeprowadzenie naborów dla uzyskania pełnej obsady kadrowej Departamentu (uzupełnienie zasobów kadrowych Departamentu). Stałe podnoszenie kwalifikacji przez pracowników Departamentu w obszarach potrzebnych do realizacji również w trybie zdalnym.

2) W ramach podległych lub nadzorowanych jednostek zaplanowano:

- W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego:

W 2023 r. Komisja Ochrony Praw Pasażerów zostanie wzmocniona dwoma umowami zlecenia (pierwsza z umów została zawarta 1 marca 2023 r.)

Natomiast Biuro Rzecznika Praw Pasażerów od 1 lutego br. zostało wzmocnione jednym pracownikiem, a od 15 marca zostanie wzmocnione kolejnym pracownikiem. Sukcesywnie, w miarę usuwania zaległości w rozpatrywaniu spraw prowadzonych przez Komisję Ochrony Praw Pasażerów, do Biura Rzecznika Praw Pasażerów będą przesuwani pracownicy z Komisji Ochrony Praw Pasażerów w celu wzmocnienia obsady etatowej Biura Rzecznika Praw Pasażerów.

- W Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej:

- kontynuacja Projektu PR-154 – usługa polegająca na opracowaniu i wdrożeniu w PAŻP Systemu Zarządzania Ciągłością Działania (SZCD) w oparciu o wymagania normy ISO 22301:2020, w ramach którego opracowane zostaną procedury w zakresie zapewnienia ciągłości działania – zakończenie zaplanowane jest na 2024 rok;
- określenie w aktualizowanej Strategii PAŻP celów związanych z utrzymaniem ciągłości działania służb PAŻP, z uwzględnieniem planów dot. CPK;
- kontynuowanie działań zmierzających do zebrania informacji niezbędnych do szacowania ryzyka w zakresie infrastruktury IT, w tym powiązaniach i zależnościach pomiędzy poszczególnymi elementami IT/OT, przepływie danych operacyjnych pomiędzy systemami w celu oszacowania skutków incydentu w danym systemie na pozostałe elementy łańcucha przepływu danych;
- kontynuowanie działań związanych z formalnym wdrożeniem polityk dziedzinowych IT w PAŻP;

- zaadresowanie w ramach zewnętrznej usługi audytu (przeгляdu) organizacyjnego PAŻP zagadnień zasad zarządzania, funkcjonowania systemów zarządczych oraz zapewniania zgodności (compliance) w formie propozycji usprawnień i zmian zarządczych;
 - aktualizacja planów szkoleń dla kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego w liczbie adekwatnej do realizacji zapotrzebowania wynikającego z prognoz ruchu. W trybie doraźnym, wprowadzono zmiany do Pięcioletniego Planu Szkoleń OSPA na lata 2022 – 2026 z uwzględnieniem prognoz natężenia ruchu lotniczego organizacji Eurocontrol oraz innych istotnych zmiennych wynikających z uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych;
 - zwiększenie nadzoru w zakresie przestrzegania przepisów prawa pracy;
 - wdrożenie nowego Zarządzania dotyczącego obsługi prawnej regulującego korzystanie z zewnętrznej obsługi prawnej oraz ujednolicającego standard weryfikacji bilansu korzyści z rozwiązań polubownych w sprawach spornych.
- W Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad:

1) Gwarancja jakości

W celu zagwarantowania prawidłowo funkcjonującego monitoringu biegu terminów gwarancji jakości dla poszczególnych asortymentów wykonanych robót w I kwartale roku 2023, w Centrali GDDKiA – Departamencie Technologii Budowy Dróg utworzony zostanie Zespół, który wraz z właściwymi komórkami organizacyjnymi Oddziałów GDDKiA ustandaryzuje sposób prowadzenia monitoringu a następnie do końca roku 2023 opracuje i wdroży systemowe narzędzie wspomagające prawidłowy monitoring biegu terminów gwarancyjnych.

Do końca III kwartału 2023 roku utworzony w Centrali GDDKiA Zespół w porozumieniu z właściwymi komórkami organizacyjnymi Oddziałów GDDKiA dokona przeglądu oraz zaproponuje i wdroży wzorce okresów gwarancyjnych dla mniejszych zadań inwestycyjnych oraz umów utrzymaniowych.

2) Poprawa jakości pracy Inżynierów Kontraktu

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu świadczonych usług przez Inżynierów Kontraktu GDDKiA nadal monitorować będzie to zagadnienie. W 2022 roku przeprowadzono wewnętrzne analizy treści wzorcowej umowy na Nadzór Inwestorski oraz stanowiącej integralny załącznik do przedmiotowej umowy Karty Oceny Jakości Pracy Konsultanta (KOJKP). Dokonano zmiany w treści zapisów umowy oraz KOJKP. W szczególności zmiany w KOJKP powinny przełożyć się na podniesienie jakości świadczonych usług, wprowadzono korekty w przyznawanej Konsultantowi punktacji za poszczególne jego działania na Kontrakcie. Zmieniono wagi dla niektórych działań, tak aby działaniom Konsultanta o największej istotności kontraktowej były przypisane odpowiednio wyższe wagi np. dotyczy to rozpatrywania roszczeń, jakości prowadzonych robót czy przeprowadzanych badań. Zmiany te zostały ponadto skonsultowane z Oddziałami GDDKiA jako jednostkami prowadzącymi bezpośrednią współpracę z Konsultantami. Planowane jest wejście w życie zmodyfikowanej umowy wzorcowej oraz KOJKP w I lub II kwartale 2023r.

3) Repozytorium danych o sieci drogowej

Ujednolicenie formatu danych i ulokowanie ich w jednej bazie lub zapewnienie kompatybilności poszczególnych baz/systemów.

Planowana jest kontynuacja prac nad stworzeniem nowego systemu ewidencyjnego, który jest budowany w ramach KSZR i będzie funkcjonował w module o nazwie Zarządzanie Infrastrukturą Drogową. W 2023r. nastąpi testowa i być może docelowa migracja danych z BDD do nowego systemu. Nowy system zwizualizuje dane z BDD na mapie. Takie działanie pozwoli w oparciu o dostępne podkłady mapowe i zdjęcia lotnicze/satelitarne ocenić stan danych w BDD. W II kwartale 2023 r. planowane jest przeprowadzenie punktowej weryfikacji jakości danych.

4) Wzorcowe dokumenty kontraktowe

Podjęto decyzje o rozpoczęciu prac nad opracowaniem wzorca na bazie FIDIC 2017. Prace w tym zakresie są już w toku. Planowany termin zakończenia prac to czerwiec 2023 r.

Pierwsze postępowania przetargowe na podstawie wersji dokumentu aktualnej na dzień 30.11.2022r. zostały pilotażowo ogłoszone w grudniu 2022r. Pilotażowa wersja PFU będzie weryfikowana z uwzględnieniem pytań oferentów, zmian do SWZ i ewentualnych wyroków KIO. Dokument wzorcowy zostanie wprowadzony do stosowania we wszystkich Oddziałach GDDKiA w drugiej połowie 2023 r.

Trwają finalne prace nad stworzeniem wzorcowej umowy na dokumentację projektową, której wdrożenie do stosowania we wszystkich Oddziałach GDDKiA planowane jest do końca czerwca 2023 r.

5) Wzrost cen towarów i usług

Dokonano analiz potwierdzających spełnienie ustawowych (art. 144/art. 455 ustawy prawo zamówień publicznych) przesłanek umożliwiających wprowadzenie zmian w umowach. Przygotowano projekty

aneksów oraz wystąpiono o opinię Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej. Finalnie podjęte zostały działania mające na celu pozyskanie środków finansowych oraz zwiększenie limitów waloryzacji. W konsekwencji zawarto do chwili obecnej 117 aneksów waloryzacyjnych dla zadań realizowanych w ramach Programów: Budowy Dróg Krajowych oraz Budowy 100 Obwodnic. Obecnie sytuacja związana z osiągnięciem przez Wykonawców limitu poziomu waloryzacji podlega ciągłemu monitoringowi. W razie potrzeby podejmowane będą w tym zakresie kolejne inicjatywy i działania.

Od momentu wejścia w życie ustawy z dnia 7 października 2022 r. o zmianie niektórych ustaw w celu uproszczenia procedur administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców, jako dodatkową podstawę zmian wskazywano w aneksach także art. 48 ww. ustawy.

W związku z brakiem zapisów w części umów na projektowanie zapisów dotyczący waloryzacji podjęto działania mające na celu wypracowanie wzorcowej umowy na projektowanie, w której zawarto zapisy dotyczące waloryzacji (m.in. opracowano wzór waloryzacyjny, określono limit waloryzacji).

Z uwagi na bardzo dużą różnorodność kontraktów utrzymaniowych, GDDKiA nie opracowała jednolitych wzorów aneksów waloryzacyjnych do tych umów lecz sporządziła Wytyczne dla Oddziałów GDDKiA w zakresie wprowadzenia do kontraktów utrzymaniowych dodatkowej waloryzacji. Przedmiotowe Wytyczne zawierają minimalne wymagania co do umów utrzymaniowych, podlegających „dodatkowej waloryzacji”, metodologię postępowania w odniesieniu do każdego z 4 typów umów, sposób zmiany postanowień związanych z waloryzacją wynagrodzenia (ustalając, że limit waloryzacji zostanie zwiększony do 10% wartości umowy lub 10% wartości pozostałych prac do wykonania po 24 lutym 2022 r.), a także kolejność działań, podejmowanych przez dany Oddział w celu przygotowania i zawarcia aneksu waloryzacyjnego, dostosowanego do postanowień danej umowy, przyjmując m.in., że aneks jest zawierany na wniosek danego wykonawcy. Dodatkowo w Departamencie Zarządzania Siecią Dróg w Centrali GDDKiA monitorowany jest proces zawierania aneksów waloryzacyjnych przez Oddziały GDDKiA w ramach swoich kompetencji.

6) Wysokie koszty energii elektrycznej

Aby zredukować wysokie koszty energii elektrycznej na sieci dróg krajowych:

A. GDDKiA zamierza wdrożyć pilotażowy program, np. na MOP-ach w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku, w zakresie Odnawialnych Źródeł Energii (OZE). Wykonanie projektu pilotażowego w zakresie OZE dla zasilania infrastruktury drogowej na MOP planuje się wykonać z instalacją urządzeń hybrydowych połączonych z magazynami energii, tj. ograniczeniem tzw. Zjawiska wyspy ciepłej na MOP-ach. Instalacja OZE byłaby wykorzystywana na nasze potrzeby i redukowalaby duże koszty związane z utrzymaniem MOP o funkcji podstawowej. Mając na uwadze powyższe planowane jest opracowanie koncepcji, która umożliwiłaby podmiotom zewnętrznym dzierżawę terenu MOP w celu montażu OZE, zaspokajającej potrzeby energetyczne GDDKiA na MOP-ach.

B. Wyłączono iluminacje na obiektach mostowych,

C. Wyregulowano zegary astronomiczne dla oświetlenia ulicznego,

D. Rozpoczęto prace zmierzające do przygotowania założeń dotyczących modernizacji i wymiany oświetlenia drogowego.

W zakresie administracyjnym planuje się działania mające na celu obniżenie kosztów związanych z poborem energii elektrycznej w budynkach użytkowanych przez GDDKiA. Zakres tych działań obejmował będzie m.in.:

1. skrócenie czasu ogrzewania pomieszczeń biurowych i zmniejszenie temperatury ogrzewania;
2. obniżenie maksymalnej temperatury ciepłej wody użytkowej;
3. odinstalowanie części punktów świetlnych w pomieszczeniach pomocniczych oraz na korytarzach;
4. sukcesywną wymianę żarówek/opraw świetlnych na oświetlenie led;
5. poinformowanie wszystkich pracowników GDDKiA o konieczności wprowadzenia działań mających na celu oszczędzanie energii elektrycznej i ciepłej;
6. prowadzenie inwestycji w zakresie OZE mających na celu ograniczenie zużycia energii elektrycznej oraz poprawę efektywności energetycznej budynków administrowanych przez GDDKiA.

W lipcu 2022 r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zwrócił się do Szefa KPRM z prośbą o obniżenie wynagrodzenia dla COAR za przeprowadzenie postępowania dot. dostawy energii elektrycznej do kwoty wynagrodzenia pierwotnie oszacowanej przez GDDKiA. W odpowiedzi uzyskanej od Szefa KPRM GDDKiA otrzymała informację, że stawka wynagrodzenia za przeprowadzenie postępowania zmniejszona zostaje z poziomu 1,1 % do 0,9%. W następstwie otrzymanej odpowiedzi GDDKiA przekazała ponowną prośbę do KPRM w sprawie uzyskania zgody na obniżenie wynagrodzenia za przeprowadzenie postępowania do progu szacowanej przez siebie wysokości, w tym jednak przypadku w swej odpowiedzi KPRM utrzymał wcześniej ustaloną stawkę na poziomie 0,9%.

7) Przepisy techniczne dotyczące ochrony dróg

Wraz z wejściem w życie nowych przepisów technicznych wprowadzono bieżący monitoring spraw z zakresu ochrony dróg w celu identyfikacji i możliwości szybkiej reakcji na nowe orzecznictwo sądowno-administracyjne.

Jednocześnie, pod koniec roku zebrano – i jest to nadal kontynuowane – doświadczenia, pytania i wątpliwości, jakie pojawiają się w związku ze stosowaniem nowych regulacji, w tym planowana jest ogólnopolska narada komórek GDDKiA odpowiedzialnych za ochronę dróg w celu wymiany stosowanych obecnie praktyk. W efekcie powyższych działań planowane jest opracowanie wewnętrznych wytycznych dotyczących ochrony dróg, które w dalszej kolejności skutkować będą jednolitym orzecznictwem GDDKiA w tym zakresie.

8) Zarządzanie i utrzymanie sieci dróg

W 2023 roku planowane jest zakończenie prac zespołu powołanego do opracowania nowych, jednolitych wzorców. Umowy „zagregowane, kompleksowe”. W 2023 roku do wzorcowego PPU zostaną wprowadzone zapisy wynikające m.in. z prawa opcji, które pozwolą na uniknięcie sytuacji zakończenia umowy w sezonie zimowym, co byłoby nieracjonalne i powodowałoby konieczność poniesienia dodatkowych kosztów przygotowania kolejnego Wykonawcy do zimowego utrzymania dróg. Ponadto, zostaną wprowadzone zmiany wynikające z opinii Prokuratury Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej, wyroków KIO i wyroków Sądów w zakresie podwykonawców.

Do wypracowanych wzorów umów „wywołaniowych, rozproszonych” zostaną wprowadzone uwagi wynikające z opinii Prokuratury Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej a następnie zostaną przekazane do bezwzględnej stosowania w GDDKiA.

W 2023 roku planowane jest dalsze prowadzenie cyklicznego, miesięcznego monitoringu umów „wywołaniowych, rozproszonych” i „zagregowanych, kompleksowych” w celu zwiększenia nadzoru nad realizowanymi umowami.

W celu wypracowania optymalnych rozwiązań wynikających z doświadczeń branży z dotychczasowego stosowania nowych wzorców umów utrzymaniowych utworzony został zespół składający się z przedstawicieli OIGD oraz GDDKiA.

9) Działania remontowe

Na 2023 r. GDDKiA na bieżące utrzymanie sieci drogowej (BUSD) otrzymała środki finansowe na poziomie niespełnia 70% faktycznego zapotrzebowania. Biorąc pod uwagę powyższe, a także wzrost cen energii elektrycznej, materiałów budowlanych oraz robocizny, istnieje duże prawdopodobieństwo zaistnienia konieczności analogicznej do lat poprzednich, tj. przeznaczenia części środków finansowych zaplanowanych na działania remontowe na BUSD. Niezbędne jest zatem podjęcie prób pozyskania dodatkowych środków na wydatki bieżące.

10) Miejsca Obsługi Podróżnych

Brak zapewnienia dzierżawcy MOP może powodować nienależyty standard w zakresie jego utrzymania a także braku zapewnienia odpowiedniej infrastruktury dla podróżnych (np. stacje paliw), co może skutkować zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego jego uczestników. Aby zapobiec ww. sytuacjom, GDDKiA planuje dokonać analizy w zakresie modyfikacji obecnie funkcjonującego modelu dzierżawy MOP. Powyższe działania będą miały na celu uatrakcyjnienie formy dzierżawy i pozyskania nowych dzierżawców przez GDDKiA.

11) Identyfikacja/monitoring zagrożeń związanych z realizacją podstawowych zadań inwestycyjnych

Celem usprawnienia monitoringu planowane są cykliczne (kwartalne) spotkania z Oddziałami GDDKiA, w trakcie których szczegółowo omawiane będą wszystkie podstawowe zadania inwestycyjne. Spotkania te umożliwią szczegółową identyfikację zagrożeń oraz wymianę doświadczeń, możliwych rozwiązań analogicznych problemów w poszczególnych Oddziałach GDDKiA jak i ocenę osiągnięcia poszczególnych celów.

12) Przygotowanie Inwestycji – programy inwestycji

Celem usprawnienia procesu uzgadniania Programów Inwestycji dla zadań podstawowych zostanie wprowadzona lista sprawdzająca stwierdzająca poprawność informacji zawartych w uzgadnianym dokumencie z danymi źródłowymi (m.in. GPR/liczba wypadków/nośność/drogi do utraty statusu DK, itp.). Przedmiotowa lista będzie zawierać szczegółowe pytania utworzone na bazie najistotniejszych zagadnień zawartych w przekazywanych dokumentach. Treść pytań będzie wynikać z najczęściej powtarzających się dotychczas błędów, tak aby zidentyfikować je i skorygować już na pierwszym poziomie weryfikacji w Centrali GDDKiA. Dodatkowo, przeprowadzone zostaną szkolenia dla pracowników rejonów/oddziałów dot. finansowania procesu inwestycji mające na celu wskazanie jak bardzo istotne jest przekazanie prawidłowych danych oraz ich bieżąca aktualizacja.

Niezależnie od powyższego, oraz mając na uwadze trudności związane z prawidłowym określeniem wartości poszczególnych asortymentów na tak wczesnym etapie jak etap tworzenia PI, podjęta zostanie

współpraca z dysponentem w zakresie ujednoczenia i uproszczenia poszczególnych druków wchodzących w skład PI.

13) Utrzymanie infrastruktury oświetleniowej

Celem ujednoczenia podejścia w zakresie utrzymania infrastruktury oświetleniowej (art. 18 Prawo energetyczne) planuje się opracowanie wzorcowego Porozumienia zawieranego z gminami celem określenia szczegółowego zakresu utrzymania (m.in. konserwacja, wymiana elementów, kontrola stanu technicznego) jak i właściwości w zakresie własności.

Dodatkowo planuje się dokonać modernizacji oświetlenia drogowego między innymi poprzez wymianę lamp sodowych na ledowe.

14) Polityka kadrowa

W celu zapewnienia optymalnego funkcjonowania GDDKiA i przeciwdziałania negatywnym zjawiskom w obszarze związanym z zatrudnianiem kandydatów planowane są działania zmierzające zarówno ograniczeniu fluktuacji pracowniczej, jak też możliwie najbardziej optymalnego wykorzystaniu posiadanych zasobów kadrowych. W związku z tym przewiduje się kontynuację prowadzenia analiz stanu i rzeczywistych potrzeb kadrowych w poszczególnych oddziałach GDDKiA w wyniku składanych wniosków o wszczęcie procedury naboru. Informacje uzyskiwane dzięki stosowanym narzędziom będą stanowić podstawę do podejmowania decyzji zapewniających optymalną obsadę i finansowanie kadry w newralgicznych obszarach działalności GDDKiA. Dodatkowo, w celu zwiększenia kompetencji zarządczych i utrzymania w organizacji doświadczonych pracowników, kontynuowane będą rozpoczęte w 2022 roku dedykowane działania rozwojowe, przeznaczone dla osób bezpośrednio kierujących pracownikami GDDKiA. Planowana jest także dalsza realizacja, ujednoczonych dla całej organizacji szkoleń specjalistycznych oraz dedykowanych programów, umożliwiających pracownikom utrzymanie lub uzyskanie specjalistycznych kompetencji lub uprawnień związanych z obszarem działania GDDKiA. Przewidziane są między innymi: kontynuacja programu kursów dla Audytorów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, realizacja programu studiów podyplomowych z zakresu ochrony środowiska przed hałasem i drganiami czy studiów podyplomowych z obszaru drogowych obiektów inżynierskich. Ponadto przewidziana jest kontynuacja programu „Angielski dla inżyniera” – dedykowanego dla pracowników współpracujących z zagranicznymi wykonawcami zadań zleconych przez GDDKiA. W celu zwiększenia możliwości rekrutacji nowych pracowników kontynuowane będą działania rozszerzające możliwość dotarcia do potencjalnych kandydatów o odpowiednich kompetencjach, takie jak np. publikacja ogłoszeń w portalach internetowych oraz mediach społecznościowych.

15) Prawne przeszkody inwestycyjne

A. Skarb Państwa – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad planuje ponowić wystąpienia celem podjęcia prac legislacyjnych zmierzających do wyłączenia Skarbu Państwa, działającego jako inwestora, z obowiązku udzielania gwarancji zapłaty umowy o roboty budowlane. Do czasu wprowadzenia zmian SP-GDDKiA będzie udzielać gwarancji zapłaty, jeżeli otrzyma w tym zakresie wnioski ze strony wykonawcy.

B. W związku z prywatną opinią prof. Marka Wierzbowskiego wykorzystywaną przeciwko GDDKiA w postępowaniach sądowych, w celu uniknięcia wątpliwości co do interpretacji obowiązujących norm prawnych, SP – GDDKiA planuje ponowić wnioski zawierające propozycję zmiany legislacyjnej w ustawie o drogach publicznych⁵. Propozycja ta, jak dotychczas, polegać będzie na doprecyzowaniu przepisu art. 18a ust. 5 ww. ustawy.

Niezależnie od powyższego, celem zabezpieczenia interesów SP – GDDKiA analizuje możliwość udzielenia pełnomocnictw rodzajowych dla dyrektorów oddziałów oraz ich zastępców. Pełnomocnictwa rodzajowe obejmowałyby jedynie czynności prawne jednostronne.

C. Pomimo wątpliwości interpretacyjnych, w celu zabezpieczenia interesów SP-GDDKiA, mając na uwadze zmianę rozporządzenia Rady (UE) 833/2014 dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Federacji Rosyjskiej destabilizującymi sytuację w Ukrainie oraz ustanowienie ogólnounijnego zakaz udziału rosyjskich wykonawców w zamówieniach publicznych i koncesjach udzielanych w państwach członkowskich Unii Europejskiej, zobowiązano Oddziały GDDKiA do uzyskania od wykonawców realizujących obowiązujące umowy zawarte na podstawie przepisów dotyczących zamówień o wartości równej lub przekraczającej progi unijne, a także zamówień poniżej ww. progów, a finansowanych lub współfinansowanych ze środków unijnych, udzielanych zgodnie z przepisami ustawy – Prawo zamówień publicznych, wypełnionego oświadczenia dotyczącego przepisów sankcyjnych związanych z wojną w Ukrainie. Niemniej, wprowadzone rozwiązania nadal budzą wątpliwości branży i nadal trwa korespondencja w tym zakresie.

16) System zarządzania

⁵ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693, z późn. zm.).

Zakłada się analizę kompletności zadań regulaminowych komórek centrali wobec zadań ustawowych Generalnego Dyrektora, w tym w szczególności w zakresie wszystkich niezbędnych procesów zarządczych, tj.: planowania (interwencji na sieci drogowej), realizacji zaplanowanych programów i projektów, monitoringu, ewaluacji osiągniętych rezultatów, oceny przyczyn rozbieżności i definiowania koniecznych usprawnień.

Istotności celów i mierników komórek Centrali dla oczekiwań wobec Generalnego Dyrektora i wobec celów dla GDDKiA określonych w Planie Działalności na rok 2023. Na tej podstawie możliwe będzie zaproponowanie propozycji podziału odpowiedzialności pomiędzy komórkami Centrali, z uwzględnieniem celów z Planu Działalności oraz ról komórek centrali w procesach zarządczych (na bazie analizy kompletności i uzupełnienia zadań regulaminowych o konkretne propozycje zadań i/lub celów dla poszczególnych komórek). To działanie powinno zakończyć się racjonalnym podziałem ról i odpowiedzialności pomiędzy: Komórkami Centrali, Centralą a Oddziałami.

Ostatecznie, kiedy uzgodnione zostaną oczekiwania i odpowiedzialności (szczególnie w obszarze rezultatów) wobec Centrali i Oddziałów planuje się przygotowanie zweryfikowanego systemu celów i mierników dla obu poziomów organizacyjnych GDDKiA.

Przygotowany, zweryfikowany system celów i mierników powinien mieć także przełożenie na weryfikację regulaminu wewnętrznego GDDKiA, w tym w szczególności na:

- weryfikację celów poszczególnych komórek organizacyjnych Centrali
- weryfikację listy zadań komórek Centrali pod kątem ich kompletności oraz zasadności przyporządkowania poszczególnych zadań do poszczególnych komórek.

- W Centrum Unijnym Projektów Transportowych:

By osiągnąć zakładane cele kontroli zarządczej, przewiduje się kontynuację ścisłego monitorowania realizacji projektów, co bezpośrednio przekłada się na poziom składanych przez beneficjentów wniosków o płatność. W ramach tych działań planowane jest zintensyfikowanie organizacji spotkań z poszczególnymi beneficjentami, w tym z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury (MI) oraz Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej (MFiPR).

W 2023 r. wszedł w życie też nowy Regulamin organizacyjny CUPT, który w dłuższej perspektywie czasu przemodeluje zadania poszczególnych komórek w celu usprawnienia działania Instytucji.

Ponadto, w ramach działań wewnątrz instytucji planuje się kontynuowanie prac nad poprawą komunikacji wewnętrznej. Zaplanowane jest wdrożenie przyjętej uprzednio strategii komunikacji oraz rewitalizacja Intranetu, w celu ułatwienia użytkownikom efektywnego korzystania z tego narzędzia i dostępu np. do wyników audytu wewnętrznego.

Jednocześnie zaplanowano również reorganizację Zespołu wspierającej realizację zadań kluczowych CUPT celem umożliwienia skutecznego wykonywania zadań przez Zespół.

Przewidziano również przeprowadzenie analizy porównawczej dotyczącej faktycznego udziału w szkoleniach przez pracowników departamentów projektowych i innych komórek organizacyjnych CUPT. W CUPT powstała też nowa komórka organizacyjna, której zadaniem będzie m.in. też wsparcie w zakresie kontroli zarządczej i usprawnienie procesów związanych ze sposobem określania celów oraz identyfikacją ryzyka i zarządzanie nim.

- W Państwowym Gospodarstwie Wodnym – Wody Polskie:

a) Kontynuacja procesu związanego z optymalizacją zatrudnienia w PGW Wody Polskie oraz podejmowanie działań usprawniających podział zadań i kompetencji poszczególnych komórek organizacyjnych.

b) W związku z zaistniałą sytuacją geopolityczną i zgodnie z zaleceniem ministerstwa nadzorującego będą kontynuowane działania mitygujące negatywny wpływ na realizację zadań inwestycyjnych, m.in. analizowana będzie zasadność kontynuowania waloryzacji realizowanych zadań inwestycyjnych w oparciu o bieżącą sytuację geopolityczną.

c) Zaobserwowane zanieczyszczenia w ramach monitorowania sytuacji hydrologicznej w terenie oraz eksploatacji urządzeń wodnych będą jak dotychczas zgłaszane do właściwych służb i inspekcji (WIOŚ, PSP, WCZK).

d) Opracowanie strategii zarządzania informacją w sytuacjach kryzysowych. Planowany termin realizacji zadania: IV kwartał 2023 roku.

e) W 2023 r. będzie zakończony zakup informatycznego narzędzia zarządczego, pozwalającego na generowanie sprawozdań na podstawie danych źródłowych wprowadzonych do innych systemów (np. EDEN). Planuje się, iż okres produkcyjny narzędzia rozpocznie się w II kw. 2023 r.

- f) Wzmocnienie kontaktów roboczych poprzez komunikację bezpośrednią z jednostkami terenowymi, pozwalającą na uzyskanie najbardziej aktualnych informacji na temat postępu w realizacji zadań inwestycyjnych.
 - g) Kontynuacja prac mających na celu reformę systemu opłat za usługi wodne i znowelizowanie ustawy Prawo wodne, w tym zapewnienie udziału w pracach legislacyjnych. Organizowanie cyklicznych bezpośrednich spotkań z pracownikami jednostek terenowych poświęconych wybranym aspektom realizowanych zadań w obszarze kontroli gospodarowania wodami, gospodarowania mieniem Skarbu Państwa oraz zgód wodnoprawnych.
 - h) Kontynuacja działań na rzecz utworzenia systemu informatycznego zapewniającego obsługę modułu opłat za usługi wodne.
 - i) Weryfikacja poprawności przeprowadzenia postępowań o udzielenie zamówień publicznych, prowadzona w formie wewnętrznej weryfikacji losowych postępowań o udzielenie zamówień publicznych realizowanych przez PGW Wody Polskie. Przeprowadzenie szkoleń i dystrybucja do komórek organizacyjnych zaangażowanych w udzielanie zamówień publicznych materiałów zawierających opinie i wytyczne z zakresu prawa zamówień publicznych oraz informacji przypominających o obowiązkach wynikających z przepisów wewnętrznych i zewnętrznych regulujących obszar zamówień publicznych.
 - j) Stałe wzmacnianie mechanizmów kontroli zarządczej nad działaniami w obszarze finansowo - księgowym.
 - k) Kontynuacja wdrażania programu zapewnienia i poprawy jakości w komórce audytu wewnętrznego.
 - l) Aktualizacja i wdrożenie procedury dot. systemu kontroli zarządczej w PGW Wody Polskie.
 - m) Zwiększenie nadzoru w zakresie przestrzegania regulacji wewnętrznych w zakresie gospodarki rybackiej.
 - n) Zwiększenie nadzoru nad użytkownikami rybackimi w zakresie realizacji obowiązków wynikających z umów na użytkowanie obwodów rybackich oraz nad prowadzeniem i weryfikacją dokumentacji zarybieniowej.
 - o) Powołanie Zespołu Zarządzania Kryzysowego, którego celem jest natychmiastowe podejmowanie działań adekwatnych do konkretnego zdarzenia kryzysowego leżącego we właściwości PGW Wody Polskie. Wdrożenie zasad i procedur wykonywania zadań z zakresu zarządzania kryzysowego w PGW Wody Polskie dot. m.in. konieczności przekazywania codziennych raportów o stanie wód oraz o ewentualnych zaistniałych zagrożeniach.
- W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie:
Analiza oraz aktualizacja wskazanych wartości mierników oraz aktualizacja procedur wewnętrznych regulujących pracę Urzędu.
 - W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu:
Bieżące uaktualnianie procedur funkcjonujących w Urzędzie oraz monitorowanie przewidywanych zagrożeń i ryzyk, które mogłyby wpłynąć na realizację celów.
 - Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy:
W Urzędzie stosowane są comiesięczne okresy przekazywania sprawozdań z wykonania mierników wraz z uzasadnieniem, celem skutecznego bieżącego monitorowania rozwoju sytuacji i podjęcia działań naprawczych w przypadku odchylenia negatywnego na obszarze właściwości miejscowej jednostki macierzystej Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy oraz jego Delegatur w Gdańsku, Giżycku i Warszawie.
 - Urząd Morski w Szczecinie
Urząd Morski w Szczecinie w 2023 r. planuje wystąpić do Ministerstwa Infrastruktury w sprawie przyznania dodatkowych środków z przeznaczeniem na podwyższenie wynagrodzeń pracowników Urzędu. Spadek realnej wartości wynagrodzeń, który nie jest dostatecznie rekompensowany przez regulację wynikającą z ustawy budżetowej na 2023 r., prowadzi do znacznych trudności w obsadzeniu stanowisk oraz zwiększonej liczby odejść pracowników. Czynniki te mogą wpłynąć negatywnie na realizację celów i zadań Urzędu w 2023 r.
 - Uniwersytet Morski w Gdyni

Wprowadzenie nowego regulaminu kontroli zarządczej i zarządzania ryzykiem, analiza nowych rozwiązań technicznych dla badania ankietowego prowadzonego w ramach procesu samooceny kontroli zarządczej. W ramach zadań realizowanych przez Audytora Wewnętrznego UMG planowana jest realizacja następujących działań: weryfikacja sposobu finansowania i rozliczania zajęć prowadzonych w ramach programu Erasmus+ dla mobilności przyjeżdżających, polityka bezpieczeństwa danych w UMG, proces tworzenia, realizacji i rozliczenia planu rzeczowo-finansowego.

Dział III⁷⁾

Działania, które zostały podjęte w ubiegłym roku w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej.

1. Działania, które zostały zaplanowane na rok, którego dotyczy oświadczenie:

W ramach Ministerstwa Infrastruktury:

- w zakresie zadań Departamentu Lotnictwa:
W 2022 r. przeprowadzono kilkanaście postępowań rekrutacyjnych. Nie udało się uzupełnić składu Wydziału Prawnego i nadal utrzymuje się trudna sytuacja kadrowa. W 2023 r. planowana jest kontynuacja postępowań rekrutacyjnych celem pozyskiwania nowych pracowników.
- w zakresie Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej:
 - współpraca z jednostkami podległymi/nadzorowanymi w zakresie monitoringu wykonania mierników,
 - prowadzenie działań mających na celu zwiększenie zatrudnienia w DGWiŻŚ, w szczególności prowadzenie naborów w zakresie wolnych etatów oraz bieżąca współpraca z Biurem Dyrektora Generalnego Ministerstwa Infrastruktury.
- w zakresie Departamentu Orzecznictwa i Kontroli Gospodarowania Wodami:
Przeprowadzenie naborów w celu uzyskania pełnej obsady kadrowej Departamentu. Udział pracowników w szkoleniach podnoszących kwalifikacje, ze szczególnym uwzględnieniem osób nowo zatrudnionych.

W ramach podległych jednostek:

- W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego:
W oświadczeniu o stanie kontroli zarządczej w 2021 r. zaplanowano na 2022 r. działania mające na celu szybsze załatwianie spraw z zakresu ochrony praw pasażerów prowadzonych w ramach pozasądowego rozstrzygnięcia sporów pasażerskich oraz postępowań administracyjnych, prowadzonych w trybie ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego. Niestety nie udało się osiągnąć tego celu. Przyczyną tego było:
 - w przypadku spraw prowadzonych w ramach pozasądowego rozstrzygnięcia sporów pasażerskich - zakończenie w roku 2021 większości zaległych spraw, które dotyczyły wniosków spełniających przesłanki z art. 205a ust. 13 ustawy Prawo lotnicze tj. kończonych odmowami rozpatrzenia sporów lub pozostawianiem wniosków bez rozpoznania, co było mało pracochłonnym sposobem kończenia spraw. Natomiast w 2022 r. zdecydowana większość spraw prowadzona była w ramach pracochłonnej i czasochłonnej procedury postępowania ws. pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich (tzw. postępowania ADR). Od 1.08.2022 r. udało się wzmocnić Zespół Rzecznika Praw Pasażerów o 1 etat przeniesiony z Komisji Ochrony Praw Pasażerów.
 - w zakresie postępowań administracyjnych - zakończenie w poprzednich latach większości spraw, które wymagały mniejszego nakładu pracy tj. kończonych postanowieniami o odmowie wszczęcia postępowania lub przekazaniem sprawy do rozpatrzenia przez inny właściwy organ. W roku 2022 zdecydowana większość spraw prowadzona była w II instancji i dotyczyła jednorazowo dużej liczby pasażerów (50 lub więcej). Dodatkowo, wielokrotnie były to sprawy ze spornymi stanami faktycznymi. Uwarunkowania te sprawiały, że były to sprawy bardzo trudne, wymagające dużych nakładów pracy i czasu do ich zakończenia. Zwiększeniu tempa załatwiania spraw nie sprzyjały również kwestie związane z zasobami ludzkimi prowadzącymi przedmiotowe sprawy.
- W Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej:

1. Proces aktualizacji Strategii PAŻP, określenie w aktualizowanej Strategii PAŻP celów związanych z utrzymaniem ciągłości działania służb PAŻP z uwzględnieniem planów dot. CPK.
 2. Rozpoczęcie w styczniu 2022 r. w PAŻP Projektu PR-154 – usługa polegająca na opracowaniu i wdrożeniu w PAŻP Systemu Zarządzania Ciągłością Działania (SZCD) w oparciu o wymagania normy ISO 22301:2020.
 3. W ramach Projektu PR-154 została przeprowadzona analiza wpływu biznesowego (BIA) oraz analiza ryzyka wraz z planem postępowania z ryzykiem, wraz ze wskaźnikami dotyczącymi docelowego czasu odtworzenia procesu i zasobów.
 4. W związku z prowadzonymi pracami nad zmianami treści odświeżających kursów szkoleniowych dla kontrolerów ruchu lotniczego (REF ACTO) oraz sugestiami uczestników szkoleń wyrażonymi w Ankietach oceny szkolenia – rozpoczęto analizę praktycznej możliwości zasymulowania sytuacji wynikających z planów awaryjnych ujętych CS-OPS.
 5. Kontynuowano prace systemowe dotyczące wykorzystania stanowisk operacyjnych Senior Kontrolera (SC) i Traffic Managera w poszczególnych jednostkach ATS w zakresie:
 - a) Analizy zapotrzebowania na Senior Kontrolera i Traffic Managera w jednostkach ATC – zakończenie prac przewidziane w 2023 r.
 - b) Opracowania planu strategicznego rozwoju służb ATS, w którym kwestie Senior Kontrolera i Traffic Managera zostaną zawarte.
 6. W obszarze cyberbezpieczeństwa wykonano niżej wymienione zadania:
 - a) kontynuacja prowadzenia testów bezpieczeństwa wybranych systemów teleinformatycznych PAŻP i wdrażanie zaleceń bezpieczeństwa wynikających z kontroli wykonanej przez organ nadzorujący. Testy systemów kluczowych wykonywane są wewnętrznie przez komórkę ds. cyberbezpieczeństwa z wykorzystaniem wdrożonego w 2022 r. oprogramowania Nessus. W 2023 r. testy systemów nowo wdrażanych wykonywane będą przez firmę zewnętrzną na podstawie umowy body leasingowej,
 - b) rozbudowa systemu monitorowania bezpieczeństwa systemów kluczowych PAŻP (SIEM),
 - c) wdrożono system monitorowania bezpieczeństwa IT klasy SIEM dla usług chmurowych – Sentinel oraz zintegrowano go z systemem SecureVisio,
 - d) udoskonalono usługę monitorowania bezpieczeństwa z podziałem na pierwszą, drugą oraz trzecią linię wsparcia,
 - e) opracowano i wdrożono proces zarządzania podatnościami, w tym procedura, narzędzie do wykonywania skanów podatności bezpieczeństwa oraz wykonanie skanu,
 - f) komórki utrzymaniowe przygotowały dokumentację cyberbezpieczeństwa dla systemów kluczowych, wymaganą ustawą o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa,
 - g) opracowano zestaw wymagań bezpieczeństwa dla nowopowstających obiektów CNS,
 - h) kontynuacja prac koncepcyjnych oraz testowych w celu wdrożenia nowego zintegrowanego systemu monitoringu CNS/DP oraz usług IT,
 - i) wdrożono i zintegrowano z systemem SIEM narzędzia bezpieczeństwa, takie jak:
 - AD Audit Plus – narzędzie do monitorowania pracy administratorów Active Directory,
 - Nessus Professional – narzędzie do skanowania systemów teleinformatycznych,
 - Panorama – narzędzie do monitorowania i zarządzania zaporami sieciowymi.
 - j) dokonano wdrożenia systemu typu PAM – Fudo oraz wykonano migrację użytkowników z systemu Wallix do Fudo.
 7. Dokonano przeglądu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji (SZBI).
 8. Opracowano projekt procedury systemowej, która będzie regulowała sposób monitorowania o nadzoru wyników kontroli ULC przeprowadzanych w ramach nadzoru bieżącego. Wdrożenie procedury zostało wstrzymane z uwagi na zmiany w organizacji i zaplanowane jest na koniec I półrocza 2023 r.
- W Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad:
 - 1) Prawo zamówień publicznych – kryteria oceny ofert
Z racji wejścia w życie od 1 stycznia 2021 r. nowelizacji uPzp, a tym samym zmiany przepisów w zakresie możliwości szerszego stosowania ceny jako jedyne kryterium wyboru oferty, w GDDKiA analizowane będą uwarunkowania formalno-prawne stosowania tylko kryterium ceny w zadaniach realizowanych w formule „Projektuj i Buduj”.
Planowane jest przeprowadzenie wewnętrznych analiz GDDKiA mających na celu uzyskanie informacji, czy w obecnych ramach prawnych wyrażonych w art. 246 ust. 2 ustawy Pzp, możliwe jest zastosowanie przez GDDKiA jednego kryterium wyboru oferty najkorzystniejszej w postępowaniach na roboty budowlane w formule „Projektuj i Buduj” tj. kryterium ceny, biorąc pod uwagę wzorcowy opis przedmiotu zamówienia wraz z załącznikami. Analizy wymaga określenie czy opis przedmiotu zamówienia,

tj. wzorcowy Program Funkcjonalno-Użytkowy oraz wzorcowe Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych określają wymagania jakościowe odnoszące się co najmniej do głównych elementów składających się na przedmiot zamówienia. Planowany termin - do końca czerwca 2022 r.

Zidentyfikowano, że brak wzorcowych warunków udziału i kryteriów poza-cenowych w ramach postępowań przetargowych na dokumentację projektową wpływa na brak jednolitych wymagań przy ogłaszaniu przetargów. Z uwagi na rozproszoną strukturę organizacyjną (16 Oddziałów) za konieczne i uzasadnione uznano wypracowanie i wprowadzenie wzorcowych wymagań. Wewnętrzne prace nad wzorcowymi warunkami udziału i kryteriami poza-cenowymi w ramach postępowań przetargowych na dokumentację projektową zostały zakończone.

Wprowadzenie wzorcowych wymagań planowane jest do końca czerwca 2023 r.

2) Przeglądy gwarancyjne

Obszar dotyczący procedur wykonywania przeglądów gwarancyjnych w szerokim zakresie, możliwym do uregulowania w krótkim czasie został zrealizowany jeszcze w 2021 roku (wydanie Zarządzenia nr 20 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 22 lipca 2021 r. w sprawie wprowadzenia „Procedury przeglądów gwarancyjnych i procesu realizacji gwarancji jakości lub odpowiedzialności z tytułu rękojmi za wady w zakresie inwestycji drogowych”), z jednoczesnym przyjęciem założenia, że w przypadku gdyby przyjęta zarządzeniem procedura wymagała uzupełnienia bądź aktualizacji do obowiązującej w danym stanie prawnym/faktycznym uwarunkowań realizacji tych obszarów, to będzie to następowało sukcesywnie. Planowany termin do końca 2022 r.

W odniesieniu do zastrzeżeń dotyczących funkcjonowania kontroli zarządczej wykazanych za rok 2021 należy wskazać, że trwają prace nad wdrożeniem zaleceń poaudytowych wynikłych w ramach przeprowadzonego audytu pn. „Odbiory obiektów inżynierskich”. W związku z wyznaczeniem terminu realizacji zaleceń na czerwiec 2023 r. prace nad wprowadzeniem przedmiotowych zaleceń są w toku.

Wśród przedmiotowych czynników można wskazać:

- wspólnie zaadresowane zalecenia poaudytowe wymagają wewnętrznych konsultacji w celu wprowadzenia zapisów, które będą obowiązywać i poprawnie wypełniać nieścisłości wynikię w trakcie przedmiotowej audytu;
- trwają prace w zakresie procesu wykorzystania Gwarancji Jakości;
- wynikły spostrzeżenia i uwagi do Gwarancji Jakości, które mogłyby mieć wpływ na zapisy zarządzenia w sprawie wprowadzenia Procedury przeglądów gwarancyjnych i procesu realizacji gwarancji jakości lub odpowiedzialności z tytułu rękojmi za wady w zakresie inwestycji drogowych co za tym idzie owe zarządzenie byłoby zmieniane.

3) Zarządzanie majątkiem drogowym

Ujednoczenie formatu danych i ulokowanie ich w jednej bazie lub zapewnienie kompatybilności poszczególnych baz/systemów. Przypisanie kompetencji poszczególnym komórkom w zakresie odpowiedzialności i nadzoru merytorycznego nad prawidłowością i kompletnością baz/systemów.

Planowana jest kontynuacja prowadzenia weryfikacji poprawności danych zgromadzonych w Banku Danych Drogowych (BDD), względem stanu faktycznego w terenie, co sukcesywnie powinno poprawiać jakość przedmiotowych danych, które docelowo wykorzystane zostaną do nowych systemów ewidencji drogowej.

Jednocześnie, kontynuowane powinny być prace nad stworzeniem nowych systemów ewidencyjnych, co jest zaplanowane w ramach projektu KSZR. Nowi pracownicy zajmujący się BDD w rejonach GDDKiA, powinni być nadal szkoleni przez doświadczonych administratorów zajmujących się BDD w Oddziałach GDDKiA.

W ramach prac zespołu do spraw opracowania mapy procesów związanych z optymalnym planowaniem, programowaniem i realizacją projektów i zadań w obszarze utrzymania okresowego dróg (Zespół OPT), powołanego zarządzeniem nr 17 GDDKiA z dnia 26 lipca 2022 r. w sprawie systemu kontroli zarządczej w GDDKiA, podejmowano działania zmierzające m.in. do wykorzystania Hurtowni Danych, do której zostały migrowane dane z różnych istniejących baz/systemów. Obecnie wymagają aktualizacji.

Głównym tematem związanym z BDD było uczestnictwo w pracach nad nowym systemem realizowanym w ramach KSZR, a mianowicie nad przygotowaniem danych migracyjnych, testowaniem nowego oprogramowania i uczestniczeniem w spotkaniach roboczych. Ze względu na bardzo dużą liczbę obiektów w BDD (setki tysięcy obiektów) oraz brak możliwości wizualizacji danych w systemie BDD na mapach oraz udział pracowników w pracach związanych z nowym systemem, nie była możliwa weryfikacja jakości danych na całej sieci drogowej.

4) Wzorcowe umowy dla zadań o wartości do 100 mln zł.

Planowanie jest wypracowanie i wdrożenie do stosowania przez Oddziały wzorcowych zapisów w umowach na roboty o wartości do 100 mln zł dotyczących m.in. waloryzacji, podwykonawców, kar umownych. Powyższe wprowadzi jednolitość podejścia w GDDKiA w zakresie kluczowych zapisów w umowach na roboty.

W roku ubiegłym podjęto działania związane z opracowaniem jednolitych wytycznych w zakresie podstawowych zadań inwestycyjnych. Wypracowano klauzule waloryzacyjne związane z umowami na roboty oraz ustalono zasady stosowania funkcjonujących w organizacji wzorcowych dokumentów kontraktowych. W I kwartale 2023 r. przewiduje się przekazanie powyższych danych do Oddziałów celem stosowania.

5) VAT w umowach utrzymaniowych

W 2022 r. po uzyskaniu z Krajowej Informacji Skarbowej (KIS) Wiążącej Informacji Stawkowej (WIS) dotyczącej świadczenia kompleksowego polegającego na całorocznym utrzymaniu dróg, GDDKiA uzyska gwarancję zastosowania właściwej stawki podatku VAT w umowach zagregowanych, kompleksowych. Dodatkowo, WIS będzie stanowił ochronę dla podatnika w trakcie kontroli podatkowej, w sytuacji gdy organ kontrolujący zakwestionuje stawkę podatku VAT. Jeśli uzyskana informacja WIS wskaże na zastosowaną przez podatnika stawkę podatku VAT, organ podatkowy nie będzie mógł jej podważyć, a tym samym wynik kontroli nie wniesie negatywnych skutków dla podatnika. Jeżeli na podstawie WIS konieczne będzie wprowadzenie zmian do wypracowanych dokumentów wzorcowych, zmiany zostaną wprowadzone w wypracowanej dokumentacji wzorcowej, a jeżeli nie będzie konieczności wprowadzenia zmian, informacja o uzyskaniu WIS zostanie przekazana do Oddziałów GDDKiA. W ocenie GDDKiA, uzyskanie Wiążącej Informacji Stawkowej pozwoli na uniknięcie w przyszłości sytuacji, w której przyjęta stawka podatku VAT zostanie zakwestionowana przez organy podatkowe.

W celu potwierdzenia zastosowania w ramach umów na całoroczne utrzymanie dróg prawidłowej stawki podatku VAT, po zakończeniu prac nad nowymi wzorcowymi dokumentami, GDDKiA, w dniu 19 listopada 2021 roku, wystąpiła do Krajowej Informacji Skarbowej z wnioskiem o wydanie wiążącej informacji stawkowej dotyczącej świadczenia kompleksowego polegającego na całorocznym utrzymaniu dróg.

Dyrektor Krajowej Informacji Skarbowej z dnia 23 czerwca 2022 r. utrzymał w mocy decyzję Organu pierwszej instancji, tj. decyzję Dyrektora Krajowej Informacji Skarbowej z dnia 23 marca 2022 r. o odmowie wydania wiążącej informacji stawkowej. GDDKiA wniosła skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego na ww. decyzję.

W związku z sytuacją jaka już miała miejsce w latach ubiegłych, a która dotyczyła zastosowania nieprawidłowej stawki podatku VAT w umowach utrzymaniowych, dla uzyskania całkowitej pewności co do prawidłowości działań, podjęto decyzję o przeprowadzeniu pełnej ścieżki sądowo-administracyjnej, tj. złożenia skargi kasacyjnej do NSA w celu uzyskania prawomocnego rozstrzygnięcia w sprawie. Do chwili uzyskania ostatecznego rozstrzygnięcia w zakresie stosowania prawidłowej stawki podatku VAT umowach utrzymaniowych, stosowana będzie podstawowa stawka podatku VAT tj. 23%.

6) Zarządzanie i utrzymanie siecią dróg

W 2022 roku planowane jest zakończenie prac zespołu powołanego do opracowania nowych, jednolitych wzorcowych dokumentów dla umów "wywołaniowych, rozproszonych". Wypracowane wzorcowe dokumenty dla umów „wywołaniowych, rozproszonych” zostaną przekazane do zaopiniowania przez Prokuraturę Generalną Rzeczypospolitej Polskiej a następnie po wprowadzeniu ewentualnych uwag zostaną przekazane do bezwzględnego stosowania w GDDKiA.

W 2022 roku do wzorcowego PPU zostaną wprowadzone zapisy wynikające m.in. z prawa opcji, które pozwolą na uniknięcie sytuacji zakończenia umowy w sezonie zimowym, co byłoby nieracjonalne i powodowałoby konieczność poniesienia dodatkowych kosztów przygotowania kolejnego Wykonawcy do zimowego utrzymania dróg. Wypracowane wzorcowe dokumenty dla umów „wywołaniowych, rozproszonych” i „zagregowanych, kompleksowych” zostaną przekazane do zaopiniowania przez Prokuraturę Generalną Rzeczypospolitej Polskiej (PGRP) a następnie po wprowadzeniu ewentualnych uwag zostaną przekazane do bezwzględnego stosowania w GDDKiA. W 2022 roku planowane jest prowadzenie dalszego cyklicznego, miesięcznego monitoringu umów „wywołaniowych, rozproszonych” i „zagregowanych, kompleksowych” w celu zwiększenia nadzoru nad realizowanymi umowami.

Zarządzeniem nr 1 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 20 stycznia 2022 roku wprowadzono do stosowania wzorcowe, jednolite dokumenty dla umów dotyczących „Całorocznego utrzymania dróg krajowych”.

Ponadto, w 2022 roku trwały prace nad wprowadzeniem do wzorcowych dokumentów wypracowanych dla umów zagregowanych oraz umów „rozproszonych, wywołaniowych” zmian wynikających z wyroków KIO i wyroków Sądów w zakresie podwykonawców. W związku z obowiązkiem uzyskania opinii prawnej PGRP, GDDKiA wystąpiła z wnioskiem o opinię przekazując istotne dla stron postanowienia umów

utrzymaniowych. Co więcej, w 2022 roku zostały również przekazane do zaopiniowania przez PGRP wypracowane wzorcowe dokumenty dla umów „wywołaniowych, rozproszonych”. Po uzyskaniu opinii PGRP i wprowadzeniu stosownych uwag, dokumenty zostaną wprowadzone do stosowania.

7) Mapa oznakowania kierunkowego

Kontynuacja prowadzonych prac powołanego zespołu do opracowania nowelizacji zarządzenia w zakresie mapy oznakowania kierunkowego. W 2022 r. zaplanowano zakończenie prac nad nowelizacją mapy oznakowania kierunkowego.

W 2022 roku wystąpiono do Ministerstwa Infrastruktury z prośbą o interpretację zapisów rozporządzenia w kontekście zdiagnozowanych w toku prowadzonych prac obszarów, które są niejednoznacznie, w ocenie zespołu, określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Niestety uzyskana odpowiedź nie rozwiązała powstałych wątpliwości, dlatego to zagadnienie skierowane zostało do prac Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

8) Wytyczne projektowania i stosowania drogowych barier ochronnych o niskich poziomach powstrzymywania dla czasowych organizacji ruchu.

Planuje się prowadzenie dalszych prac nad wypracowaniem wytycznych. W roku 2021 prowadzono analizę zaproponowanych wytycznych i kierowano liczne uwagi do ich autorów. Z inicjatywy GDDKiA powołano Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego celem jest zaproponowanie modyfikacji przepisów prawa również w zakresie stosowania barier w czasowych organizacjach ruchu. Ze względu na bardzo duże prawdopodobieństwo, że zaproponowane zmiany przez Forum w przepisach prawa uporządkują wszystkie kwestie dotyczące stosowania barier o niskich poziomach powstrzymywania zasadnym jest skorelowanie prac nad wytycznymi z pracami prowadzonymi w ramach Forum.

Prace nad wytycznymi, z uwagi na duży stopień złożoności zostały przeniesione na grunt Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Część kwestii z tego obszaru została przez szerokie grono ekspertów rozwiązana. Przyjęte w materiale Forum zapisy częściowo regulują problem stosowania barier ochronnych w czasowych organizacjach ruchu.

9) Bezpieczeństwo osób wykonujących prace w pasie drogowym

Planuje się szczegółową analizę przyczyn występujących wypadków drogowych z udziałem firm realizujących prace w pasie drogowym oraz wdrożenie działań prowadzących do minimalizacji takich wypadków oraz skutków takich wypadków. W tym celu GDDKiA zainicjowała uzupełnienie prac Porozumienia Dla Bezpieczeństwa w Budownictwie o dedykowane działania na rzecz poprawienia bezpieczeństwa w drogownictwie. W ramach prac Porozumienia, we współpracy z branżą planuje się następujące działania:

- Identyfikacja przyczyn wypadków i wdrażanie skutecznych rozwiązań,
- Szeroka kampania edukacyjna i informacyjna wśród pracowników firm współpracujących z GDDKiA oraz pracowników GDDKiA,
- Szkolenia dla pracowników ukierunkowane pod zapewnienie bezpieczeństwa w toku realizowanych prac,
- Wspólne omawianie wypadków i wyciąganie wniosków na przyszłość.

Dodatkowo GDDKiA analizuje wzorcowe dokumenty kontraktowe oraz zarządzenia GDDKiA pod kątem możliwości zwiększenia lub doprecyzowania wymagań w zakresie bezpieczeństwa.

W celu zapewnienia możliwie najwyższego poziomu bezpieczeństwa pracownikom wykonującym prace na drogach, a także uczestnikom ruchu drogowego, w 2022 r. opracowano zarządzenie w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym zastępujące dotychczasowe Zarządzenie nr 52/2020. W wyniku prac zastosowano uzupełnienia schematów oraz uszczegółowiono zapisy dotyczące lokalizacji mobilnych poduszek zderzeniowych jak również zawarto zapis mówiący, że na czas rozkładania oznakowania i urządzeń brd należy stosować pojazdy zabezpieczające wyposażone w mobilne poduszki zderzeniowe. Dodatkowo wprowadzono szczegółowe zmiany porządkujące lokalizację znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

10) Działania remontowe

Na 2022 r. GDDKiA na bieżące utrzymanie sieci drogowej (BUSD) otrzymała środki finansowe na poziomie zaledwie ok. 70% faktycznego zapotrzebowania. Wobec tego, istnieje duże prawdopodobieństwo zaistnienia konieczności analogicznej jak w 2021 r., tj. przeznaczenia części środków finansowych zaplanowanych na działania remontowe na BUSD. Mając na uwadze powyższe, GDDKiA wystąpi do Ministra Infrastruktury o zwiększenie środków na wydatki bieżące.

Dodatkowo GDDKiA opracowuje plan remontów dróg klasy A i S, których pewna część ma powyżej 10 lat

użytkowania i będzie wymagała wymiany warstwy ścieralnej w najbliższym czasie, co będzie stanowiło dodatkowe, wysokie koszty.

Wobec zbyt niskich limitów środków finansowych na bieżące utrzymanie sieci drogowej, zaistniała konieczność rezygnacji z części zaplanowanych zadań remontowych, na rzecz niezbędnych do wykonania prac utrzymaniowych. Ponadto, konieczne było kierowanie środków finansowych w obszary, których realizacja była priorytetowa lub wynikała z zaciągniętych zobowiązań (m.in. zimowe utrzymanie dróg, energia elektryczna), co odbywało się kosztem asortymentów prac bezpośrednio przekładających się na stan techniczny nawierzchni.

Sytuacja taka skutkuje przyspieszoną degradacją nawierzchni, co może przyczynić się do wyższych kosztów utrzymania infrastruktury drogowej w przyszłości.

11) Nabywanie nieruchomości

W kwestii przygotowywania prawidłowych szacunkowych kosztów nabycia nieruchomości opracowano i przygotowano do wdrożenia Wytyczne w zakresie sporządzania szacunkowych kosztów nabycia nieruchomości, a także aplikację „elektroniczny kalkulator” służący do obliczania kosztów nabycia nieruchomości (co powinno zminimalizować błędy o charakterze rachunkowym, a jednocześnie wymóc wskazywanie niezbędnych zakresów danych). W uzupełnieniu do powyższego planuje się również stworzenie wewnętrznego portalu dostępnego dla osób zajmujących się szacowaniem nieruchomości, na którym udostępniane będą wszystkie dotychczas opracowane dokumenty związane z szacowaniem nieruchomości.

Opracowane zostaną działania mające na celu wdrożenie zaleceń sformułowanych w ramach audytu w przedmiocie procedury nabycia nieruchomości resztujących, a w szczególności uzupełniona zostanie procedura ich nabycia o wskazanie jednolitego dla całego kraju sposobu klasyfikacji nieruchomości w ujęciu księgowym oraz wzorcowy projekt zarządzenia powołujący zespoły/komisje oceniające składane wnioski.

Opracowany zostanie również jednolity dla całej organizacji rejestr wniosków o wykup nieruchomości resztujących.

Opracowano i wdrożono zmiany w Wytycznych Szacowania Kosztów Nabycia Nieruchomości, w tym doprecyzowano zasady uwzględniania przeznaczenia nieruchomości w wycenie na potrzeby ustalenia odszkodowania, a także dokonano stosownych zmian w arkuszu kalkulacyjnym szacunkowego kosztu nabycia nieruchomości, co pozwoliło znacząco ograniczyć błędy o charakterze rachunkowym. Na skutek zgłoszonych postulatów legislacyjnych przez GDDKiA, uzyskano możliwość pozyskiwania, drogą elektroniczną, operatów szacunkowych sporządzanych na potrzeby postępowań, w których GDDKiA jest stroną – co pozwoliło, wraz z utworzeniem Centralnego Repozytorium Operatów Szacunkowych – na systematyczne i uporządkowane gromadzenie danych o odszkodowaniach, które będą stanowiły jedno z cennych źródeł danych na potrzeby szacowania kosztów nabycia nieruchomości na nowych inwestycjach. Dokonano analizy oraz opracowano, celem ulepszenia, rozwiązania dotyczące nabycia nieruchomości resztujących, w tym w szczególności wdrożono ustandaryzowany wzór wniosku o nabycie resztówki, zmodyfikowano arkusz oceny wniosku oraz procedurę nabycia nieruchomości resztujących (N-19), opracowano jednolity dla całej organizacji wzór zarządzenia Dyrektora Oddziału o powołaniu Komisji Nieruchomości Resztujących oraz przygotowano Centralny Rejestr Nieruchomości Resztujących. Wprowadzono także zmiany w Polityce Rachunkowości, których efektem jest ujednoczenie kategoryzacji nieruchomości resztujących w ujęciu księgowym.

12) Polityka kadrowa

W celu zapewnienia optymalnego funkcjonowania GDDKiA i przeciwdziałania negatywnym zjawiskom kadrowym planowane są działania z obszaru polityki kadrowej i finansowej służące zarówno ograniczeniu fluktuacji pracowniczej, jak też optymalnemu wykorzystaniu posiadanych zasobów kadrowych. W związku z tym prowadzona będzie analiza stanu i rzeczywistych potrzeb kadrowych (w tym analiza obciążenia pracą, fotografia dnia pracy). Informacje uzyskiwane dzięki stosowanym narzędziom będą stanowiły podstawę do podejmowania decyzji zapewniających optymalną obsadę i finansowanie kadry w newralgicznych obszarach działalności GDDKiA. Dodatkowo, w celu zwiększenia kompetencji zarządczych i utrzymania w organizacji doświadczonych pracowników, planowane są dedykowane działania rozwojowe, przeznaczone dla kadry kierowniczej GDDKiA (kontynuacja kompleksowych szkoleń z zakresu rozwoju kompetencji kierowniczych oraz szkolenia z obszaru zarządzania stresem), a także przeprowadzenie pilotażowego programu Development Center dla menadżerów średniego szczebla zarządzania.

Planowana jest także realizacja, ujednoczonych dla całej organizacji, szkoleń specjalistycznych z obszarów technologicznych oraz realizacja dedykowanych programów, umożliwiających pracownikom utrzymanie lub uzyskanie specjalistycznych kompetencji lub uprawnień związanych z obszarem działania

GDDKiA. Przewidziane są między innymi: kontynuacja programu kursów dla Audytorów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz realizacja programu studiów podyplomowych z zakresu ochrony środowiska przed hałasem i drganiami. Udział w programach będzie się wiązać z podpisaniem przez uczestników umów lojalnościowych z pracodawcą. Ponadto przewidziana jest kontynuacja programu „Angielski dla inżyniera” – dedykowanego dla pracowników współpracujących z zagranicznymi wykonawcami zadań zleconych przez GDDKiA. W celu zwiększenia możliwości rekrutacji nowych pracowników kontynuowane będą działania rozszerzające możliwość dotarcia do potencjalnych kandydatów o odpowiednich kompetencjach, takie jak np. publikacja ogłoszeń w portalach internetowych oraz mediach społecznościowych.

Dodatkowo, w celu zapewnienia promocji GDDKiA jako atrakcyjnego pracodawcy, planuje się udział w targach pracy organizowanych przez uczelnie techniczne. Ponadto planowane jest utrzymanie i uatrakcyjnianie już wprowadzonych i narzędzi „work life balance”, pozwalających pracownikom na utrzymanie równowagi pomiędzy życiem prywatnym a pracą zawodową, co z kolei zwiększa motywację pracowników i zapewnia ich odpowiednią efektywność.

W celu zapewnienia optymalnego funkcjonowania GDDKiA i przeciwdziałania negatywnym zjawiskom kadrowym, w trakcie ubiegłego roku podjęto działania z obszaru polityki kadrowej i finansowej służące zarówno ograniczeniu fluktuacji pracowniczej, jak też optymalnemu wykorzystaniu posiadanych zasobów kadrowych. W związku z tym była prowadzona analiza stanu i rzeczywistych potrzeb kadrowych (w tym analiza obciążenia pracą, fotografia dnia pracy). Informacje uzyskiwane dzięki stosowanym narzędziom wspomagały podejmowanie decyzji zapewniających optymalną obsadę i finansowanie kadry w newralgicznych obszarach działalności GDDKiA.

W celu zapewnienia optymalnych zasobów finansowych GDDKiA otrzymała zgodę na wykorzystanie dodatkowych środków finansowych dla pionu utrzymania oraz obsługi pionu utrzymania na podwyższenie wynagrodzenia.

Przedmiotowe środki zostały przeznaczone na etaty zajmujące się szeroko pojętym utrzymaniem infrastruktury drogowej, dla pracowników zajmujących stanowiska specjalistyczne, koordynujące, samodzielne, wspomagające oraz administracyjne (w zakresie obsługi Pionu Utrzymania), które są zaangażowane na każdym poziomie struktury systemu utrzymania – począwszy od pracowników Obwodów i Rejonów Drogowych, po Oddziały i Centralę GDDKiA. Dodatkowo, w celu utrzymania w organizacji doświadczonych pracowników przeprowadzono między innymi: dedykowane, kompleksowe działania rozwojowe z zakresu kompetencji menadżerskich dla kadry kierowniczej GDDKiA, jak również szereg ujednoliconych szkoleń specjalistycznych, w tym dedykowane programy mające na celu zdobywanie kwalifikacji i uprawnień przez pracowników GDDKiA (szkolenia Inspektorów Mostowych, kursy dla Audytorów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego). Udział w programach powiązany był z koniecznością podpisania przez uczestników umów lojalnościowych, aby zapewnić utrzymanie wykwalifikowanej kadry i wykorzystanie zdobytych uprawnień do realizacji zadań GDDKiA. Ponadto kontynuowano program szkoleń „Angielski dla inżyniera” w celu podnoszenia kwalifikacji językowych przez pracowników współpracujących z zagranicznymi wykonawcami zadań zleconych przez GDDKiA. Ponadto, dla utrzymania motywacji pracowników i zapewnienia ich optymalnej efektywności uatrakcyjniano już wprowadzone oraz wprowadzono dodatkowe narzędzia z obszaru „work life balance”, pozwalające pracownikom na utrzymanie równowagi pomiędzy życiem prywatnym a pracą zawodową. W celu zwiększenia możliwości rekrutacji nowych pracowników zapewniono działania rozszerzające możliwość dotarcia do potencjalnych kandydatów o odpowiednich kompetencjach, w tym kontynuowano możliwość publikacji ogłoszeń na kluczowe stanowiska w portalu Pracuj.pl. Informacje o prowadzonych rekrutacjach zamieszczane były także w mediach społecznościowych.

13) Zmiana Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

Szczegółowa analiza sytuacji formalno-prawnej danej inwestycji w celu identyfikacji ryzyk mogących mieć wpływ na możliwość opóźnienia jej realizacji.

Organizowanie cyklicznych spotkań z GDOŚ mających celu monitorowanie procesu uzyskiwania decyzji środowiskowych oraz ograniczenie skutków jakie mogą mieć odwołania od decyzji środowiskowych na opóźnienie procesu realizacji inwestycji.

- Monitoring toczących się postępowań administracyjnych wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pozwoleń wodnoprawnych i procedur ponownej oceny oddziaływania na środowisko w celu minimalizacji ryzyka opóźnień w wydawaniu decyzji administracyjnych;

- Cykliczne spotkania z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska oraz Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie w celu omówienia bieżących problemów i wypracowania rozwiązań dla konkretnych inwestycji drogowych;

- Przesłanie do Ministra Infrastruktury posumowania zmian prawnych w zakresie oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny. Pismo Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 24.10.2022 r.;
- Cykliczny monitoring zadań archeologicznych (badania rozpoznawcze, wykopaliskowe) realizowanych i planowanych do realizacji na inwestycjach w celu minimalizacji ryzyka opóźnień podczas realizacji robót budowlanych. Pismo Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 18.11.2022r. podkreślające możliwość przeprowadzania poszczególnych rodzajów badań archeologicznych na jak najwcześniejszym etapie w związku ze zmianami ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

14) Wzrost inflacji w 2021 r.

W 2022 roku GDDKiA nadal będzie monitorować zarówno prognozy wzrostu inflacji publikowane przez Narodowy Bank Polski jak i jej faktyczne wartości na przestrzeni całego roku. W razie wystąpienia takiej konieczności podejmowane będą kolejne działania wewnętrzne jak i zewnętrzne np. w zakresie dopuszczalnych limitów waloryzacji umów.

Monitorowano prognozy wzrostu inflacji i w razie konieczności podejmowano działania, w szczególności w zakresie dopuszczalnych limitów waloryzacji umów.

15) Brak jednolitych i aktualnych zapisów w umowach na prace projektowe

W związku z potrzebą wprowadzenia kluczowych zmian i regulacji wynikających z potrzeb rynkowych oraz koniecznością aktualizacji dotychczas stosowanych zapisów GDDKiA podejmuje w 2022 r. działania celem opracowania i wdrożenia wzorcowej umowy na prace projektowe. Obecnie trwają prace nad wypracowaniem jednolitych zapisów umowy poprzez stworzenie wzorcowego dokumentu stosowanego przez wszystkie Oddziały GDDKiA.

Trwają finalne prace nad stworzeniem wzorcowej umowy na dokumentację projektową, której wdrożenie do stosowania we wszystkich Oddziałach GDDKiA planowane jest do końca czerwca 2023 r.

- W Centrum Unijnych Projektów Transportowych:
 - Przygotowano strategię komunikacji, której wdrożenie zaplanowano od 2023 r. Usprawniono też sposób przekazywania informacji o zaistniałych kluczowych zdarzeniach np. zmieniono sposób dystrybucji informacji z kierownictwa CUPT. Dokumenty te są umieszczane w Intranecie. Poszerzono również zakres procesów, do których używane jest narzędzie informatyczne Teams.
 - Uruchomiono Bazę Wiedzy z dostępem do jej zasobów dla wszystkich pracowników CUPT, w której zamieszcza się wszystkie Zarządzenia Dyrektora CUPT oraz opinie prawne i pisma o charakterze horyzontalnym. Jednocześnie, w 2022 r. przeszkolono pracowników wszystkich komórek organizacyjnych CUPT z korzystania z Bazy Wiedzy.
 - Publikowano wszystkie materiały dotyczące kontroli zarządczej (plany, sprawozdania) w Intranecie. DM - komórka organizacyjna koordynująca proces - wysyłał wiadomości email do wszystkich pracowników CUPT po zaistnieniu kluczowych wydarzeń w tym procesie.
 - Bieżący monitoring ryzyk związanych z osiągnięciem celów kontroli zarządczej oraz podejmowanie działań zapobiegających (m.in. spotkania z beneficjentami).
- W Państwowym Gospodarstwie Wodnym – Wody Polskie:
 - 1) Kontynuowano proces wzmacniania kadry poprzez nowe zatrudnienia.
 - 2) Przeprowadzono szereg szkoleń wewnętrznych i szkoleń zewnętrznych w zakresie zamówień publicznych, usług wodnych, finansowo-księgowym oraz etyki.
 - 3) W ramach prac nad reformą systemu opłat za usługi wodne zgłoszono kolejne propozycje legislacyjne do ustawy Prawo Wodne, w szczególności polegające na rozszerzeniu katalogu usług wodnych podlegających opłacie za usługi wodne. Propozycja dotyczyła objęcia opłatą korzystania z wód na cele energetyki wodnej bez dokonywania klasycznego poboru wód.
 - 4) Z uwagi na unieważnienie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na „Budowę i wdrożenie Zintegrowanego Systemu Informatycznego klasy ERP dla PGW Wody Polskie wraz ze świadczeniem Serwisu Utrzymawczego i Usług Rozwoju” (którego część miał stanowić moduł opłat) podjęto kroki zmierzające do skorzystania z budowanej przez Ministerstwo Cyfryzacji (KPRM) Rządowej Chmury Obliczeniowej.
 - 5) Podjęto działania zmierzające do aktualizacji przepisów wewnętrznych, m.in. w zakresie oceny celowości zaciągania zobowiązań finansowych i kontroli dokonywania wydatków ze środków publicznych w kontekście nowelizacji ustawy Prawo zamówień publicznych.
 - 6) Podjęto działania zmierzające do przygotowania postępowania przetargowego na informatyczny system zarządczy pozwalający na generowanie sprawozdań na podstawie danych źródłowych wprowadzonych do innych systemów.

- 7) Do końca 2022 r. w 9 z 12 jednostek organizacyjnych PGW Wody Polskie wprowadzono na poziomie produkcyjnym system elektronicznego obiegu dokumentów na potrzeby elektronicznego obiegu faktur kosztowych w PGW Wody Polskie (Trimtab). System elektroniczny poprzez stosowanie jednolitych kroków postępowania, słowników nazewnictwa, matryc stanowisk z przypisaniem ról w procesie - bez możliwości ingerencji z poziomu użytkownika - zapewnia powtarzalność stosowanych procedur obiegu dowodów księgowych w PGW Wody Polskie.
- W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie:
 - 1) Zaktualizowano znaczną ilość wewnętrznych procedur, w tym odnoszących się bezpośrednio do zasad kontroli zarządczej ustanowionych przez właściwe Ministerstwo.
 - 2) Przeprowadzono prace mające na celu powiązanie struktury organizacyjnej Urzędu oraz zakresów czynności pracowników z aktualnymi zadaniami przypisanymi terenowemu organowi administracji żeglugi śródlądowej – zaktualizowano regulamin organizacyjny i dostosowano go do zadań przypisanych terenowemu organowi administracji żeglugi śródlądowej.
 - 3) Wzmocniono nadzór nad pracownikami w zakresie powierzonych im zadań – zreorganizowano strukturę wewnętrzną Urzędu oraz wprowadzono elektroniczny obieg dokumentów. Dodatkowo zobowiązano kierowników do bieżącego monitorowaniu czasu realizacji spraw w podległych komórkach organizacyjnych.
 - W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu:
 - 1) Kontrola planów inspekcji oraz sprawozdań z ich wykonania. W planach, w miarę możliwości zostały uwzględnione bieżące i planowane remonty, modernizacje infrastruktury hydrotechnicznej.
 - 2) Opracowanie systemu szkoleń, opartego na potrzebach pracowników Urzędu. Przeszkolenie pracowników m.in. z zakresu etyki w służbie cywilnej, przeciwdziałania mobbingowi i dyskryminacji w pracy.
 - 3) Usprawnienie wewnętrznego systemu obiegu informacji. Planowano wprowadzić w miarę możliwości na stałe działania identyfikujące i eliminujące problemy w wewnętrznym systemie obiegu informacji. Niezbędne było i wciąż jest wprowadzenie nowych procedur i dobrych praktyk, integrujących Delegatury w Kędzierzynie – Koźlu i w Krakowie z Urzędem we Wrocławiu.
 - 4) Opracowanie i wdrożenie nowych procedur zespalających jednostki organizacyjne Urzędu, w tym nowego zarządzenia dotyczącego wprowadzenia w Urzędzie Regulaminu planowania i wykonywania zadań inspekcyjnych w żegludze śródlądowej.
 - 5) Prowadzenie zbiorczego rejestru ryzyk i dokonywanie analizy ryzyka.
 - 6) Powołanie w Urzędzie Komisji Dyscyplinarnej i Rzecznika dyscyplinarnego.
 - W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy:

Planowana i realizowana jest poprawa mobilności zaplecza transportowego dla osób realizujących zadania mające wpływ na poziom wykonania mierników w warunkach suszy hydrologicznej.
 - Na Uniwersytecie Morskim w Gdyni:

Wprowadzenie nowej treści pytań w ramach przeprowadzanego badania ankietowego w ramach procesu samooceny kontroli zarządczej, weryfikacja przepisów wewnętrznych dotyczących funkcjonowania kontroli zarządczej na uczelni, weryfikacja metodologii szacowania ryzyk i szans związanych z ich realizacją, określenie działań mających na celu ograniczenie ryzyka i zwiększenie wykorzystania szansy, wdrożenie rekomendacji wynikających z zadań audytowych, wydanych przez Audytora Wewnętrznego w roku 2021, wdrożenie obserwacji przekazanych przez instytucję certyfikującą – Polski Rejestr Statków S.A. ujętych w raporcie z auditu Systemu Zarządzania Jakością zgodnie z normą ISO 9001:2015 w 2021 r.

2. Pozostałe działania:

- Departament Lotnictwa:
 - zadania z zakresu zwierzchności Ministra Infrastruktury nad Polską Agencją Żeglugi Powietrznej (PAŻP/Agencja) prowadzono m.in. poprzez:
 - ✓ weryfikację planów działalności Agencji (Planu rocznego na 2022 rok i zaktualizowanego Planu pięcioletniego na lata 2020-2024) przed ich zatwierdzeniem przez Ministra,

- ✓ weryfikację sprawozdań finansowych i z działalności PAŻP za 2021 rok przed ich zatwierdzeniem przez Ministra,
 - ✓ monitoring kwartalnych sprawozdań F01 Agencji,
 - ✓ rozpatrywanie wniosków o zgodę Ministra w trybie art. 4 ust. 5 ustawy o PAŻP oraz rozpatrywanie wniosków o zgodę Ministra w trybie art. 6 ust. 2 pkt 2 ustawy o PAŻP,
 - ✓ weryfikację doniesień związków zawodowych PAŻP o sytuacji w Agencji i pozyskanie stosownych wyjaśnień od Agencji,
 - ✓ zatwierdzenie Aneksu nr 1 do Regulaminu Wynagradzania PAŻP,
 - ✓ udzielanie informacji dotyczących PAŻP w ramach dostępu do informacji publicznej,
 - ✓ udzielanie odpowiedzi na interpelacje poselskie dot. Agencji,
 - ✓ ustalono cele zarządcze do wynagrodzenia zmiennego dla członków organu zarządzającego PAŻP na 2022 r.,
 - ✓ zlecono ULC przeprowadzenie kontroli doraźnej w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz realizowania wewnętrznych zaleceń bezpieczeństwa w PAŻP,
 - ✓ monitorowano realizację zaleceń po kontroli MI w zakresie *Wybrane elementy polityki kadrowej w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej*,
 - ✓ monitorowano realizację zaleceń po kontroli MI w zakresie *Zawieranie i realizacja umów na usługi i dostawy oraz sformułowano zalecenia w przedmiotowej sprawie*;
- w zakresie nadzoru nad Prezesem Lotnictwa Cywilnego w 2022 r. monitorowano realizację przez Prezesa działań ustawowych, w szczególności stopień realizacji planów kontroli ULC w podmiotach nadzorowanych przez ten organ;
 - pomimo pierwszych oznak wychodzenia branży lotniczej z kryzysu wywołanego pandemią COVID-19, branża ta zmaga się z kolejnym kryzysem związanym z wojną w Ukrainie. Podejmowane działania ukierunkowane są na umożliwienie zarządzającym portami lotniczymi dostępu do środków unijnych i krajowych na niezbędne inwestycje. Pierwszym pozytywnym efektem tych działań jest przyznanie 6 projektom inwestycyjnym zgłoszonym przez porty lotnicze środków z CEF Military Mobility (pierwszy nabór – 2 projekty Portu Lotniczego Rzeszów oraz po 1 projekcie PL Wrocław i PL Szczecin, drugi nabór – po 1 projekcie PL Katowice i PL Warszawa-Chopina), a także rozpoczęcie prac nad wdrożeniem programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (FEnIKS), który będzie wspierał regionalne porty lotnicze.
- Departament Gospodarki Morskiej:
Zmiana regulaminu Departamentu w celu dostosowania do zadań Departamentu i struktury Ministerstwa Infrastruktury.
 - Departament Edukacji Morskiej:
W 2022 r. podjęto działania zmierzające do przeniesienia siedziby Technikum Żeglugi Śródlądowej do nowego budynku. Na podstawie umowy użyczenia zawartej w dniu 28 czerwca 2022 r. z Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowym Instytutem Badawczym w Warszawie, z dniem 1 stycznia 2023 r. Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu będzie użytkowało nieruchomości położoną we Wrocławiu przy ul. Parkowej 30. Przedmiotowa nieruchomość wymaga remontu i adaptacji budynku na cele prowadzenia szkoły, wobec czego rozpoczęto działania zmierzające do dostosowania obiektu do planowanej działalności, tj. na potrzeby prowadzenia szkoły.
 - Transportowy Dozór Techniczny:
W ramach standardu kontroli zarządczej środowisko wewnętrzne:
 - uszczegółowiono zasady pracy zdalnej.
 W ramach standardu kontroli zarządczej mechanizmy kontroli:
 - wprowadzono nową politykę rachunkowości,
 - zmieniono regulamin zamówień publicznych,
 - wprowadzono nowy regulamin określający zasady gospodarki finansowej i kontroli finansowej oraz obiegu dokumentów finansowo-księgowych,
 - wprowadzono zmiany w procedurze gospodarowania majątkiem trwałym TDT, inwentaryzacji tego majątku i odpowiedzialności pracowników za powierzone mienie,
 - określono zasady opracowania, redagowania oraz uzgadniania wewnętrznych aktów normatywnych w TDT.

W celu zapewnienia ciągłości działania i ochrony zasobów:

- wprowadzono elektroniczny wykaz zarządzeń Dyrektora TDT,
- określono nowe zasady dostępu do zasobów jednostki dotyczące postępowania z kluczami i kartami dostępu do biur TDT.

W ramach standardu kontroli zarządczej informacja i komunikacja:

- powołano zespół do kontaktów z klientem zewnętrznym,
- ustalono zasady udzielania klientom informacji na temat sposobu prowadzenia i załatwiania spraw przez TDT.

- **Urząd Lotnictwa Cywilnego:**

W 2022 r. rozbudowany został Zintegrowany System Informatyczny o dodatkowe funkcjonalności w zakresie komponentu elektronicznego zarządzania dokumentacją oraz wniosków zakupowych, dzięki którym zwiększono efektywność funkcjonowania Urzędu w zakresie obsługi procesów wewnętrznych i korespondencji przychodzącej do Urzędu.

- **Polska Agencja Żeglugi Powietrznej:**

- 1) Realizowano zapisy porozumienia z NASK w ramach Projektu S-46 mającego na celu wsparcie podmiotów infrastruktury krytycznej w zakresie monitorowania bezpieczeństwa teleinformatycznego oraz reakcji na incydenty bezpieczeństwa.
- 2) Uruchomiono proces aktualizacji lub utworzenia nowych dokumentów Zintegrowanego Systemu Zarządzania, w szczególności w zakresie procedur postępowania w obszarze cyberbezpieczeństwa.
- 3) Kontynuowano działania służące optymalizacji realizacji inwestycji i minimalizowania ryzyk opóźnień, w tym prowadzono, m.in.:
 - a) cotygodniowy szczegółowy monitoring zarządczy realizacji zadań ze szczególnym uwzględnieniem zaawansowania procedur zakupowych;
 - b) wzmocniony nadzór nad realizacją zadań w ramach cyklicznych (co 2 tygodnie) spotkań projektowych z kluczowymi osobami (dyrektorzy biur, kierownicy projektów, opiekunowie projektów); głównym przedmiotem tych spotkań było omawianie postępu prac oraz identyfikacja potencjalnych zagrożeń;
 - c) szczegółową ewidencję niewykonanych nakładów/oszczędności, które wykorzystywane były do zastępczego finansowania zadań niedoszacowanych lub zadań realizowanych w zastępstwie zadań zaniechanych i zadań znacząco przesuniętych w czasie.

- **Uniwersytet Morski w Gdyni:**

Organizacja szkoleń aktualizujących wiedzę pracowników uczelni z zakresu kontroli zarządczej, cykliczne spotkania szkoleniowe dla kadry kierowniczej z zakresu Systemu Kontroli Zarządczej oraz dyscypliny finansów publicznych z wykorzystaniem zasobów wiedzy m.in. Audytora Wewnętrznego.

- **Państwowe Gospodarstwo Wodne – Wody Polskie:**

- 1) Przeprowadzono spotkania robocze w celu omówienia pilnych i bieżących spraw m.in. spotkania w celu omówienia i przygotowania rozwiązań dotyczących bieżących zagadnień z obszaru udzielenia zamówień publicznych w RZGW, spotkania poświęcone wybranym zagadnieniom z obszaru kontroli gospodarowania wodami oraz gospodarowania mieniem Skarbu Państwa, cykliczna komunikacja zespołów odpowiedzialnych za obszar IT w PGW Wody Polskie.
- 2) W związku z zaistniałą sytuacją geopolityczną i zgodnie z zaleceniem ministerstwa nadzorującego zostały podjęte działania mitygujące negatywny wpływ na realizację zadań inwestycyjnych – terminowe zakończenie prac. Podjęto działania zmierzające do procesu waloryzacji, w tym m.in. opracowania metodyki PGW Wody Polskie dot. sposobu i zakresu waloryzacji wynagrodzeń, przeprowadzenia spotkań z jednostkami realizującymi zadania oraz Wykonawcami zadań inwestycyjnych celem przeprowadzenia negocjacji warunków aneksów waloryzacyjnych.
- 3) Prowadzono stały kwartalny monitoring stanu realizacji działań związanych z regulowaniem stanów prawnych nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa w stosunku do których PGW Wody Polskie wykonują prawa właścicielskie i reprezentację Skarbu Państwa.
- 4) Prowadzono stały miesięczny monitoring dotyczący realizacji planu kontroli gospodarowania wodami.
- 5) Podjęto działania dotyczące aktualizacji procedury oraz wytycznych w zakresie kontroli zarządczej w PGW Wody Polskie.

- 6) Powołano zespół ds. zarządzania kryzysowego w związku z sytuacją nadzwyczajną na rzece Odrze w PGW Wody Polskie.
 - 7) Prowadzono stały miesięczny monitoring w zakresie zgód wodnoprawnych - postępowań administracyjnych dotyczących pozwoleń wodnoprawnych, zgłoszeń wodnoprawnych oraz legalizacji.
 - 8) W ramach ustanowienia skutecznych mechanizmów kontroli zarządczej, w celu zapewnienia wzmocnienia nadzoru nad przestrzeganiem wewnętrznych regulacji w tym procedury obiegu umów, instrukcji obiegu dokumentów księgowych oraz kontroli przy zawieraniu i rozliczaniu umów zleceń uściślono obowiązki i odpowiedzialność osób dokonujących kontroli merytorycznej dowodu księgowego, a także doprecyzowano zasady obiegu dowodów księgowych z wykorzystaniem elektronicznego obiegu dokumentów.
 - 9) W celu zapewnienia wzmocnienia kontroli i nadzoru nad działaniami z zakresu dochodzenia windykacji i egzekucji należności wzmocniono kontrolę zarządczą poprzez wprowadzenie w regulacjach wewnętrznych zapisów dotyczących obowiązku sporządzania comiesięcznego monitoringu należności przeterminowanych oraz monitoringu należności przedawnionych, w tym nieściągalnych.
 - 10) Wprowadzono jednolite zasady ewidencji księgowej.
 - 11) Przed złożeniem Wniosku o uruchomienie środków umów dotacji wprowadzono obowiązek składania oświadczeń przez kierowników jednostek organizacyjnych realizujących daną Umowę dotacji zapewniających i potwierdzających, że środki na wnioskowane zadania są zgodne z planem dotacji, a samo zadanie jest realizowane.
 - 12) W odniesieniu do działań związanych z wdrożeniem systemu ERP jednym z rozwiązań jakie zostało zaproponowane PGW Wody Polskie, to skorzystanie z budowanej przez Ministerstwo Cyfryzacji (KPRM) Rządowej Chmury Obliczeniowej. W drugiej połowie roku Wody Polskie podjęły rozmowy w tej sprawie z KPRM. Poinformowano Wody Polskie, iż uruchomienie chmury rządowej planowane jest w drugim kwartale 2023 roku, jednak będzie ona oparta o rozwiązania opensource, co w przypadku systemów ERP, które oparte są o komercyjne rozwiązania bazodanowe, wykorzystanie chmury rządowej w tym terminie nie będzie możliwe. KPRM poinformował także, że pod koniec 2023 roku takie możliwości będą już przez nich realizowane. Jednocześnie rozpoczęto działania w celu zatrudnienia eksperta, który będzie odpowiadał za koordynację prac związanych z przygotowaniem postępowania przetargowego na system ERP.
 - 13) Kontynuacja działań związanych z monitoringiem przedsięwzięć informatycznych.
 - 14) Zweryfikowano poprawność przeprowadzenia postępowań o udzielenie zamówień publicznych, prowadzoną w formie wewnętrznej weryfikacji losowych postępowań o udzielenie zamówień publicznych realizowanych przez PGW Wody Polskie wraz z przekazaniem informacji o wykonaniu weryfikacji zawierającej zalecenia.
 - 15) Stworzono skrzynkę pocztową służącą do zgłaszania istotnych problemów i próśb o porady prawne z zakresu prawa zamówień publicznych (przetargi-pomoc@wody.gov.pl).
- Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy:

Z powodu suszy hydrologicznej na obszarze właściwości miejscowej Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy nie było możliwe wykonanie planu działalności w zaplanowanej wartości kilka lat wcześniej, w wieloletnim planie finansowym wykonania Budżetu Państwa w układzie zadaniowym oraz planowanych mierników jego wykonania w poszczególnych latach. Nadzorowane jednostki intensywnie wykonywały punktowo zadania ustawowe na drogach wodnych, również objętych suszą hydrologiczną, jednakże tylko w miejscach funkcjonowania stałej infrastruktury przewozowej oraz realizacji inwestycji z użyciem sprzętu pływającego, a także na innych akwenach poza śródlądowymi drogami wodnymi, czego powyższy miernik nie przewiduje.

Objaśnienia:

- 1) W dziale I, w zależności od wyników oceny stanu kontroli zarządczej, wypełnia się tylko jedną część z części A albo B, albo C przez zaznaczenie znakiem „X” odpowiedniego wiersza. Pozostałe dwie części wykreśla się. Część D wypełnia się niezależnie od wyników oceny stanu kontroli zarządczej.
- 2) Część A wypełnia się w przypadku, gdy kontrola zarządcza w wystarczającym stopniu zapewniła łącznie wszystkie następujące elementy: zgodność działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi, skuteczność i efektywność działania, wiarygodność sprawozdań, ochronę zasobów, przestrzeganie i promowanie zasad etycznego postępowania, efektywność i skuteczność przepływu informacji oraz zarządzanie ryzykiem.

- 3) Część B wypełnia się w przypadku, gdy kontrola zarządcza nie zapewniła w wystarczającym stopniu jednego lub więcej z wymienionych elementów: zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi, skuteczności i efektywności działania, wiarygodności sprawozdań, ochrony zasobów, przestrzegania i promowania zasad etycznego postępowania, efektywności i skuteczności przepływu informacji lub zarządzania ryzykiem, z zastrzeżeniem przypisu 4.
- 4) Część C wypełnia się w przypadku, gdy kontrola zarządcza nie zapewniła w wystarczającym stopniu żadnego z wymienionych elementów: zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi, skuteczności i efektywności działania, wiarygodności sprawozdań, ochrony zasobów, przestrzegania i promowania zasad etycznego postępowania, efektywności i skuteczności przepływu informacji oraz zarządzania ryzykiem.
- 5) Znakiem „X” zaznaczyć odpowiednie wiersze. W przypadku zaznaczenia punktu „innych źródeł informacji” należy je wymienić.
- 6) Dział II sporządzany jest w przypadku, gdy w dziale I niniejszego oświadczenia zaznaczono część B albo C.
- 7) Dział III sporządza się w przypadku, gdy w dziale I oświadczenia za rok poprzedzający rok, którego dotyczy niniejsze oświadczenie, była zaznaczona część B albo C lub gdy w roku, którego dotyczy niniejsze oświadczenie, były podejmowane inne niezaplanowane działania mające na celu poprawę funkcjonowania kontroli zarządczej.

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	1052294.5321635.3789352
Nazwa dokumentu	DO PODPISU - Oświadczenie o stanie kontroli zarządczej MAA za 2022.pdf
Tytuł dokumentu	DO PODPISU - Oświadczenie o stanie kontroli zarządczej MAA za 2022
Sygnatura dokumentu	BM-2.083.9.2023
Data dokumentu	2023-04-26 10:26:57
Skrót dokumentu	74CBF6B292D23AE16BC4B31C6273D9083C46F7B9
Wersja dokumentu	1.2
Data podpisu	2023-04-26
Podpisane przez	Andrzej Mieczysław Adamczyk Minister
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.110.1.1.
Data wydruku:	2023-04-26 13:20:20
Autor wydruku:	Jaworska Edyta