

**Oświadczenie o stanie kontroli zarządczej**  
Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad<sup>1)</sup>  
**za rok 2020**

**Dział I<sup>2)</sup>**

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 kierowanej przeze mnie jednostce sektora finansów publicznych  
**Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad**

**Część A<sup>4)</sup>**

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

**Część B<sup>5)</sup>**

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 C<sup>6)</sup>**

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 sporządzenia niniejszego oświadczenia pochodzących z:<sup>7)</sup>

- x monitoringu realizacji celów i zadań,
- x samooceny kontroli zarządczej przeprowadzonej z uwzględnieniem standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych<sup>8)</sup>,
- x procesu zarządzania ryzykiem,
- x audytu wewnętrznego,
- x kontroli wewnętrznych,
- x kontroli zewnętrznych,
- x innych źródeł informacji: oświadczeń o stanie kontroli zarządczej złożonych przez kierowników komórek organizacyjnych centrali GDDKiA, dyrektorów oddziałów GDDKiA.

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

Warszawa 08.03.2021.  
(miejscowość, data)

p.o. GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Tomasz Zuchowski  
(podpis kierownika jednostki)

**Dział II<sup>9)</sup>**

## 1. Zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania kontroli zarządczej w roku ubiegłym.

*Należy opisać przyczyny złożenia zastrzeżeń w zakresie funkcjonowania kontroli zarządczej, np. istotną słabość kontroli zarządczej, istotną nieprawidłowość w funkcjonowaniu jednostki sektora finansów publicznych albo działu administracji rządowej, istotny cel lub zadanie, które nie zostały zrealizowane, niewystarczający monitoring kontroli zarządczej, wraz z podaniem, jeżeli to możliwe, elementu, którego zastrzeżenia dotyczą, w szczególności: 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.*

**W GDDKiA zidentyfikowano niżej wymienione słabości funkcjonowania kontroli zarządczej w szczególności w obszarach: zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi; skuteczności i efektywności działania; wiarygodności sprawozdań; efektywności i skuteczności przepływu informacji.**

### 1) Opóźnienia organów zewnętrznych w procesie wydawania uzgodnień i decyzji administracyjnych

Przedłużające się procedury uzyskiwania uzgodnień od organów biorących udział w procesie inwestycyjnym generują trudności w zarządzaniu inwestycjami wpływając na opóźnienia w terminowej realizacji celów i zadań GDDKiA oraz na zwiększenie kosztów przedmiotowych inwestycji. Identyfikujemy opóźnienia dotyczące wydawania decyzji / uzgodnień / rozstrzygnięć wydawanych przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskiej, Regionalne Dyrekcje Ochrony Środowiska, Generalną Dyrekcję Ochrony Środowiska, Urzędy Wojewódzkie, Marszałków Województw. Przykładowo na chwilę obecną GDDKiA identyfikuje faktyczne lub spodziewane wkrótce wystąpienie wydłużenia kontraktowych terminów realizacyjnych dotyczących tylko pozwoleń wodno-prawnych na sześciu zadaniach inwestycyjnych a średnia ilość dni opóźnienia dla tych zadań wynosi 53 dni (od 30 do nawet 106 dni). W zakresie wydawania decyzji ZRID przykładowo dla 18 zadań gdzie wnioski o ZRID złożono w 2019 lub 2020 roku a ZRID wydano w 2020 roku, średni czas wydania decyzji wyniósł 348 dni. Z kolei dla 7 zadań dla których wnioski o wydanie decyzji ZRID złożono w 2020 r. i w tym samym roku wydano decyzje średni czas wydania decyzji wyniósł 189 dni. W najbardziej skrajnym przypadku czas uzyskiwania decyzji wyniósł 473 dni.

Niezwykle istotne opóźnienia w zakresie możliwości wszczęcia postępowań przetargowych stanowią odwołania do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w zakresie wydanych Decyzji Środowiskowych. W tym przypadku najdłużej procedowane odwołania sięgają odwołań złożonych w 2017 czy 2018 r.

Na skutek opóźnień w wydawaniu decyzji ZRID Wykonawcy robót składają roszczenia powodujące wydłużenie terminów realizacji inwestycji.

W dniu 31.07.2020 r. weszła w życie ustawa o zmianie ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne i niektórych innych ustaw. Ustawa wprowadziła istotne zmiany w udziale geodezji w prowadzeniu procesu budowlanego zmieniając zapisy ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne, jak i zapisy ustawy Prawo budowlane. Szczególnie istotna jest zmiana zapisu art. 34b ustawy Prawo budowlane, która określa, że mapy do celów projektowych wykorzystywane w procesie budowlanym powinny być opatrzone klauzulą urzędową określoną w przepisach ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne. Zgodnie z wyjaśnieniem Głównego Geodety Kraju, nowe regulacje stanowią m.in., że mapa geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej musi zostać opatrzona klauzulą urzędową (art. 12b, ust 5) przez organ Służby Geodezyjnej i Kartograficznej w chwili przyjęcia operatu technicznego do zasobu albo zawierać oświadczenie o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji (art. 12b, ust. 5a), które składa Wykonawca prac geodezyjnych pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Powyższe oznacza, że zmiana prawa rzutuje na dokumentację, jaką Wykonawca musi dołączyć do wniosku o PnU, co oznacza wydłużenie tej procedury. Powyższe regulacje w wielu przypadkach skutkowały złożeniem przez wykonawców robót powiadomień o roszczeniach, co w konsekwencji może rodzić również ryzyko związane z roszczeniami Wykonawców o przedłużenie czasu na ukończenie inwestycji oraz dodatkowego kosztu.

Ponadto nastąpiła zmiana w przepisach Prawa Budowlanego wprowadzająca podział na 3 projekty. Możliwym są zatem wzrosty kosztów inwestycji procedowanych w ramach roszczeń,

gdyż koniecznym będzie rozpatrywanie również zakresu zmian przepisów Prawa budowlanego dotyczących wprowadzenia do obiegu prawnego dodatkowego zakresu, tzw. projektu technicznego(pt). Zmiana przepisów wskazuje, że projekt techniczny nie jest tożsamy z projektem wykonawczym, należy sporządzić go przed rozpoczęciem robót, a zatem stanowić będzie on dodatkowe, konieczne opracowanie.

## **2) Proces właściwej wyceny Poleczeń Zmian i aneksów do umów**

W trakcie kontroli wewnętrznej przeprowadzonej w jednym z Oddziałów GDDKiA ustalono, że sprawowanie nadzoru wewnętrznego GDDKiA jak i nadzoru Inżyniera Kontraktu w zakresie wyceny Poleczeń Zmian oraz aneksów nie było wystarczające. Na inwestycji zaistniała konieczność wydania Poleczenia Zmiany, Wykonawca przedłożył projekty koncepcyjne stanowiące podstawę sporządzenia wyceny. Jednakże w toku kontroli ujawniły się różnice w długości obiektów (różnica pomiędzy długością wskazaną w projektach koncepcyjnych (obiekty dłuższe) a projektami wykonawczymi (obiekty krótsze). Przedmiotowa kwestia miała bezpośredni wpływ na wartość wyceny Poleczenia Zmiany i zawartych aneksów oraz faktyczne koszty robót zrealizowanych przez Wykonawcę.

## **3) Jakość pracy nadzoru inwestorskiego (Konsultanta)**

GDDKiA identyfikuje problemy z jakością pracy Konsultantów świadczących na rzecz GDDKiA usługi zarządzania i nadzoru. Jednym z takich przykładów może być wskazany powyżej w punkcie 2 brak właściwego nadzoru Konsultanta nad procesem wyceny, zawarcia aneksu, sporządzenia projektów wykonawczych i realizacji robót. GDDKiA identyfikuje więcej sytuacji niewystarczającej jakości pracy Konsultanta, jednak o mniejszym stopniu istotności niż wskazany powyżej. Identyfikowane są sytuacje braku należytego nadzoru Konsultanta nad robotami podlegającymi zakryciu, co z kolei powoduje konieczność wprowadzania programów naprawczych w dalszej perspektywie.

## **4) Rozliczanie umów utrzymaniowych GDDKiA**

Zlecenie realizacji zadań inwestycyjnych w ramach umów utrzymaniowych, z pominięciem przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych. Powyższe powodowało, że wartość umów utrzymaniowych (wydatkowanych z bieżących środków budżetowych) każdorazowo pomniejszana była o równowartość kwot zaangażowanych w realizację inwestycji (finansowanych ze środków majątkowych lub z KFD). Przeprowadzona w GDDKiA kontrola wykazała, że w ramach realizowanych umów utrzymaniowych wykonywane są zakresy prac o charakterze inwestycyjnym, co nie powinno mieć miejsca.

## **5) Objazdy dróg krajowych**

Usprawnienia wymaga proces prowadzenia dzienników objazdów dróg. Zidentyfikowano rozbieżności i dysproporcje pomiędzy Oddziałami GDDKiA w zakresie wyposażenia pracowników patrolujących drogi w dodatkowe narzędzia rejestrujące.

## **6) Repozytoria danych dotyczących sieci drogowej**

Niewystarczający system kontroli nad procesem prowadzenia repozytoriów danych dotyczących sieci drogowej w systemie Bank Danych Drogowych (BDD). Procedury funkcjonujące w tym zakresie nie zawierały mechanizmów kontrolnych minimalizujących ryzyko wprowadzania błędnych danych oraz ich bieżącej aktualizacji względem stanu faktycznego w terenie. Ponadto problematyczny był też często brak ujęcia w opisach stanowisk oraz zakresach czynności pracowników zajmujących się BDD, stosownych zapisów dot. prowadzenia nadzoru nad gromadzonymi danymi, weryfikowania ich poprawności, czy pełnienia funkcji administratora BDD.

## **7) VAT w umowach utrzymaniowych**

W 2019 r. zintensyfikował się problem związany z nieprawidłową stawką podatku VAT określoną w tzw. „umowach utrzymaniowych” (w roku 2020 problem ten nadal występował). Do roku 2014 organy podatkowe stały na stanowisku, wyrażanym w indywidualnych interpretacjach podatkowych, że VAT w umowach utrzymaniowych powinien być określony dla każdej usługi oddzielnie realizowanej w ramach danej umowy. Powodowało to, że w umowach GDDKiA

określała stawki podatku VAT w wysokości 8% i 23%. Interpretacja ta została zmieniona w 2014 r., kiedy to Minister Finansów w zmienionej interpretacji wskazał, że niezależnie od tego, że w umowie określone są różne rodzaje usług, stawka podatku VAT powinna być określona na poziomie 23%. Następnie w kolejnych latach, podczas prowadzonych kontroli, organy podatkowe kwestionowały prawidłowość rozliczeń podatku VAT przez Wykonawców realizujących na zlecenie GDDKiA prace utrzymaniowe i w konsekwencji nakładały decyzje obowiązujące do zapłaty zaległego podatku. Coraz więcej Wykonawców zwracało się do GDDKiA z wezwaniem do zapłaty kwot będących różnicą pomiędzy stawką VAT w wysokości 8% i 23%, które były zawierane w tamtym okresie.

#### **8) Zarządzanie i utrzymanie sieci dróg**

W 2019 roku zidentyfikowano problemy dotyczące przygotowania i realizacji umów utrzymaniowych (w roku 2020 problem ten nadal występował). W pierwszym rządzie brak jest jednolitego i spójnego podejścia w całej organizacji w tym zakresie. Skutkuje to współistnieniem (nawet w ramach jednego Oddziału) kontraktów, które znacząco różnią się od siebie, co utrudnia proces zarządzania nimi. Jednocześnie w ramach umów funkcjonują zapisy, które są niedookreślone, co utrudnia wywiedzenie właściwych standardów, których dochować powinni Wykonawcy. W konsekwencji może dochodzić do prób generowania wyższych zysków przez Wykonawców, niż poziom który kalkulowany był w ofercie kontraktowej. Ponadto, Wykonawcy mają problem z zapewnieniem wystarczającego potencjału kadrowego oraz terminowej realizacji poszczególnych asortymentów wynikających z OPZ. Zauważalne jest celowe opóźnianie realizacji obowiązków, łącznie z szacowaniem strat przy naliczaniu kar umownych. Wykonawcy świadomie podejmują decyzje o ponoszeniu kosztów wynikających z naliczania kar umownych, nie realizując zapisów umowy zgodnie z OPZ. W konsekwencji nadzór nad kontraktami jest znacząco utrudniony, a podejmowanie decyzji dyscyplinujących Wykonawców prowadzi do sporów. Istnieje potrzeba rozwiązań analogicznych jak w PBDK, w obszarze utrzymania dróg oraz rozwiązań BRD i sprawnego zarządzania majątkiem SP (kilometry oddawanych rocznie nowych dróg, obiektów inżynierskich), które po upływie okresu gwarancji i napraw pogwarancyjnych będą generowały znaczące środki z budżetu Państwa.

#### **9) Realizacja projektu Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T - Etap 1**

Wysoki stopień złożoności oraz skomplikowania realizacji projektu KSZR jako całości, powoduje, że w ogłaszanych (ponawianych) postępowaniach na poszczególne projekty wdrożeniowe wciąż pojawia się mnóstwo pytań Wykonawców, co znacznie wydłuża trwające postępowania. GDDKiA podejmuje działania zaradcze, wypytuje rynek o bariery, ryzyka, koszty i optymalizuje działania w przedmiotowym zakresie, aby przesunięcia w realizacji projektu jako całości były jak najmniejsze. Dodatkowo w związku z ograniczeniami wprowadzonymi w związku z pandemią koronawirusa SARS-CoV- 2 zawieszona była działalność KIO, co wydłużyło rozstrzygnięcie złożonych w toku poszczególnych postępowania odwołań. Termin projektu zatwierdzony przez INEA, Aneksem do GA to koniec 2022 r. zaznaczyć jednak należy, że już w chwili obecnej realizacja wykroczy poza wskazaną datę, w szczególności ze względu na przesunięcie realizacji w zakresie RPW Łódź (lipiec 2023 r.), po unieważnieniu przedmiotowego postępowania i ponownym jego ogłoszeniu w grudniu 2020 r. GDDKiA jest w bieżącym kontakcie z INEA w przedmiotowej kwestii. Dodatkowo zaznaczyć należy, że ze względu na pandemię koronawirusa SARS-CoV- 2, Komisja Europejska wydała decyzję o wydłużeniu okresu kwalifikowalności kosztów do końca 2024 r., co mityguje wskazane ryzyko.

#### **10) Zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych**

Przepisy regulujące proces wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych zawierają szereg zagadnień, które utrudniają realizację zadań GDDKiA nałożonych ustawą Prawo o ruchu drogowym i aktów wykonawczych rangi rozporządzeń. Należą do nich m.in.:

- a. rozproszenie przepisów prawa dotyczących zezwoleń w 4 aktach rangi ustawowej oraz pięciu aktach rangi rozporządzenia wykonawczego;
- b. wymóg stosowania blankietów (druków ścisłego zarachowania) nie odpowiadających przepisom prawa (np. treści pouczenia wynikającego z nowelizacji KPA) oraz elektronicznej usługi publicznych;
- c. brak możliwości kontrolnych nad przejazdami wykonywanymi w ramach udzielonego zezwolenia jak również wykonywanych niezgodnie z zezwoleniem lub z jego brakiem;

- d. stosowanie przepisów KPA, które wydłużają proces wydania zezwolenia oraz kolidują z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym;
- e. brak jednolitej terminologii dotyczącej procesu wydawania zezwoleń;
- f. brak możliwości przewozu pojazdami nienormatywnymi ładunków podzielnych;
- g. odbiegające od sytuacji gospodarczej opłaty za przejazd pojazdów nienormatywnego;
- h. brak dokonywania opłaty w momencie składania wniosku o wydanie zezwolenia kategorii VII;
- i. brak uregulowań dotyczących pojazdów specjalnych w zakresie odnoszącym się do nienormatywnych parametrów;
- j. brak systemu elektronicznego umożliwiającego samodzielne wypełnienie danych i uzyskanie stosownego zezwolenia – jak system holenderski lub niemiecki.

### **11) Zarządzanie organizacją**

Usprawnienia wymaga obszar związany kaskadowaniem zdefiniowanych celów strategicznych oraz operacyjnych GDDKiA w obrębie organizacji jak również obszar definiowania adekwatnych punktów kontrolnych umożliwiających ewaluację zamierzeń GDDKiA.

### **12) Polityka kadrowa**

W obszarze kadrowym 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 zjawiskiem, charakterystycznym dla administracji rządowej, jest sukcesywny spadek liczby kandydatów chętnych do pracy na stanowiskach należących do korpusu służby cywilnej. Zjawisko to powoduje utrudnienia związane z zatrudnianiem nowych pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje i predyspozycje pozwalające na zapewnienie optymalnego rozwoju organizacji.

Słabością jaką zidentyfikowano w tym obszarze był także budżet na wynagrodzenia. W ubiegłym roku ograniczono wydatki budżetowe na wynagrodzenia (wstrzymane zostały wypłaty nagród dla pracowników GDDKiA). Na rok 2021 budżet na wynagrodzenia został ograniczony o ok 3 %, przy jednoczesnym zwiększaniu zadań do realizacji przez GDDKiA po uruchamianiu nowych programów:

- *Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030 na sieci dróg krajowych;*
- *Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024.*

W żadnym z ww. programów nie przewidziano środków na sfinansowanie wynagrodzeń dla osób realizujących te programy.

Dodatkowo, w związku z pandemią wirusa SARS-Cov-2 zaistniały utrudnienia w obszarze kadrowym wynikające z konieczności zmiany modelu pracy GDDKiA, a także czasowego wstrzymania rekrutacji oraz szkoleń pracowników.

### **13) Ochrona środowiska naturalnego**

Konieczność zmiany i ujednoczenia przepisów prawa w zakresie akustyki – proponowana zmiana dotyczy rezygnacji z konieczności ochrony akustycznej terenów faktycznie zagospodarowanych na rzecz ochrony akustycznej budynków.

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

*Należy opisać kluczowe działania, które zostaną podjęte w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej w odniesieniu do złożonych zastrzeżeń, wraz z podaniem terminu ich realizacji.*

### 1) **Opóźnienia organów zewnętrznych w procesie wydawania uzgodnień i decyzji administracyjnych**

Planowana jest kontynuacja bieżącego monitoringu w przedmiotowym zakresie, a w razie konieczności dalsza współpraca i wspomaganie wykonawców robót poprzez spotkania Zamawiającego z jednostkami zewnętrznymi np. Wojewodami wydającymi decyzję ZRID, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie w zakresie uzgodnień wodno-prawnych, Starostami, PKP i innymi jednostkami/gestorami dokonującymi uzgodnień rozwiązań projektowych na poszczególnych zadaniach inwestycyjnych.

Ponadto planowana jest kontynuacja bieżącego monitoringu w zakresie zagrożeń związanych z wydawaniem rozstrzygnięć i decyzji administracyjnych, który podlega sprawozdawczości do Kierownictwa GDDKiA, a w razie zaistnienia takiej konieczności podejmowane będą działania mające na celu usprawnienie przedmiotowego procesu np. poprzez spotkania GDDKiA z jednostkami zewnętrznymi oraz zarządcami i gestorami sieci.

Jednocześnie planowana jest kontynuacja spotkań z PKP PLK w ramach zawartego Porozumienia Ramowego w zakresie podejmowanych przez strony czynności zmierzające do realizacji inwestycji, zadań drogowych i kolejowych lub z nimi związanych na ich przecięciu, styku, we wspólnym korytarzu lub bezpośrednim sąsiedztwie. Kontynuacja współpracy z PKP PLK nad wypracowaniem i wdrożeniem „jednolitego wzorca umowy”, celem uniknięcia ewentualnych problemów i trudności związanych z realizacją zawieranych umów przez Oddziały GDDKiA w ramach poszczególnych zadań inwestycyjnych.

W ramach działań zapobiegawczych, planowana jest kontynuacja bieżącego monitoringu w przedmiotowym zakresie. Dotyczy to w szczególności: monitorowania z odpowiednim wyprzedzeniem działań wykonawcy w zakresie planowanego terminu składania wniosków o PnU oraz kompletności dokumentów gwarantujących uzyskanie PnU w terminie urzędowym (poprzez udział w Radach Budowy i bieżący kontakt z KP), ścisłego monitorowania harmonogramu przedkładania wniosków o PnU, w razie konieczności podejmowanie działań mających na celu bezpośredni kontakt z Organem, w celu minimalizacji opóźnień w wydawaniu decyzji PnU.

W zakresie zmian przepisów prawa planowana i realizowana jest stała aktualizacja wymagań (np. dotyczących projektu technicznego) zawartych w Programie Funkcjonalno-Użytkowym, Szczególnych Warunkach Kontraktu, Specyfikacjach na projektowanie – w powiązaniu z innymi dokumentami projektowymi.

Planowane są również bieżące analizy obowiązujących przepisów i przygotowywanie rozwiązań legislacyjnych usprawniających proces inwestycyjny. Propozycje te będą przekazywane Ministrowi Infrastruktury, a także innym podmiotom.

### 2) **Proces właściwej wyceny Poleceń Zmian i aneksów do umów**

Kwestie wyceny, aneksowania umów są zagadnieniami wysoko „wrażliwymi”, wymagającymi szerokiej wiedzy specjalistycznej - technicznej i prawnej, znajomości zasad kwalifikowalności wydatków oraz dobrego i sprawnego przepływu informacji między Zamawiającym i Inżynierem Kontraktu. Biorąc pod uwagę istotę sprawy, GDDKiA będzie nadal monitorować te procesy ze szczególną uwagą.

### 3) **Jakość pracy nadzoru inwestorskiego (Konsultanta)**

W dłuższej perspektywie czasowej GDDKiA rozważa sprawowanie zarządzania kontraktami za pośrednictwem własnej kadry, z wykorzystaniem zewnętrznych inspektorów w zakresie wymaganym przepisami Prawa budowlanego (nadzór). Wymaga to jednak zarówno pewnych zmian organizacyjnych, podniesienia atrakcyjności zatrudnienia inżynierów w GDDKiA oraz istotnych zmian w zakresie możliwości finansowania takiego rozwiązania.

#### **4) Rozliczanie umów utrzymaniowych GDDKiA**

W celu wyeliminowania nieprawidłowości zidentyfikowanych w toku przeprowadzonych kontroli, w dniu 29 kwietnia 2020 roku przekazano do Oddziałów GDDKiA do bezwzględnego stosowania, wytyczne nakładające obowiązek finansowania zadań inwestycyjnych ze środków majątkowych lub KFD, natomiast umów utrzymaniowych ze środków bieżących.

#### **5) Objazdy dróg krajowych**

GDDKiA będzie podejmowała aktywności związane z rozpoczęciem procesu wdrażania innowacyjnych rozwiązań usprawniających kontrolowanie stanu dróg przez pracowników GDDKiA, w tym rozwijanie sieci punktów stałego monitoringu dróg jako narzędzia pozytywnie wpływającego na bezpieczeństwo i prawidłowe utrzymanie dróg. Oddziały GDDKiA zostały zobowiązane do przeprowadzenia analizy i przekazania informacji w zakresie dostępu i wykorzystania przez Oddziały nowoczesnych narzędzi i technologii, w ramach szeroko rozumianego zarządzania siecią dróg w naszym kraju. Ponadto, analizę w tym zakresie przeprowadziła komórka merytoryczna w Centrali GDDKiA, a odzwierciedlenie wniosków płynących z ww. analizy znajdzie się częściowo w procedowanych obecnie dokumentach wzorcowych w zakresie umów utrzymaniowych zagregowanych i rozproszonych.

#### **6) Repozytoria danych dotyczących sieci drogowej**

Planowana jest kontynuacja prowadzenia weryfikacji poprawności danych zgromadzonych w BDD, względem stanu faktycznego w terenie, co sukcesywnie powinno poprawiać jakość przedmiotowych danych, które docelowo wykorzystane zostaną do nowych systemów ewidencji drogowej. Jednocześnie, ze względu na przestarzałą architekturę obecnie funkcjonującego systemu BDD, kontynuowane powinny być prace nad stworzeniem nowych systemów ewidencyjnych, co zaplanowane jest w ramach projektu KSZR.

Biorąc pod uwagę konieczność szkolenia nowych pracowników zajmujących się BDD w rejonach GDDKiA, uwzględniając przy tym fakt braku autorskiego nadzoru nad obecnym systemem oraz obecną sytuację epidemiczną, planowane jest wydanie zalecenia, aby byli oni szkoleni przez doświadczonych administratorów zajmujących się BDD w oddziałach GDDKiA.

#### **7) VAT w umowach utrzymaniowych**

W 2021 r. planowane jest ostateczne doprecyzowanie przy współpracy z przedstawicielami Ministerstwa Finansów oraz Ministerstwa Infrastruktury problematyki kwalifikacji kontraktów w zakresie sposobu opodatkowania podatkiem od towarów i usług, wykonywanych w ramach kontraktów drogowych, dotyczących utrzymania dróg publicznych. W dniu 23 grudnia 2020 r. Ministerstwo Finansów przekazało do GDDKiA projekt objaśnień podatkowych dotyczących opodatkowania podatkiem od towarów i usług kontraktów drogowych typu utrzymaj standard oraz wywołaniowego. Celem przedmiotowych objaśnień podatkowych będzie wskazanie kierunkowych przesłanek, które umożliwią prawidłowe zakwalifikowanie kontraktu drogowego jako składającego się z jednej złożonej usługi tzw. kompleksowej opodatkowanej podstawową stawką podatku VAT tj. 23% lub zbioru odrębnych usług, które nie tworzą jednej kompleksowej usługi i są opodatkowane stawką VAT właściwą dla każdego ze świadczeń. Ponadto w MF wypracowane zostały objaśnienia podatkowe, które w opinii GDDKiA oraz organizacji branżowych nie wyjaśniły w pełni tematów spornych pomiędzy podatnikami a organami podatkowymi. Po dalszych konsultacjach z MF, jako jednostka mogąca wydać wiążącą decyzję w przedmiotowej sprawie w formi Wiążącej Informacji Skarbowej (WIS), wskazana została Krajowa Informacja Skarbowa (KIS). Planowane jest spotkanie z KIS przy udziale i wsparciu ze strony MF, podczas którego ustalony zostać ma ostateczny sposób postępowania w przedmiotowej sprawie.

Po zakończeniu prowadzonych prac nad nowymi wzorcowymi dokumentami kontraktowymi (o których mowa poniżej), GDDKiA planuje przesłać do je do MF oraz KIS, w celu potwierdzenia zastosowania w ramach tej umowy prawidłowej stawki podatku VAT. W ocenie GDDKiA tylko taki sposób procedowania pozwoli na uniknięcie w przyszłości sytuacji, w której przyjęta stawka podatku VAT zostanie zakwestionowana przez organy podatkowe.

#### **8) Zarządzanie i utrzymanie siecią dróg**

W 2021 roku planowane jest zakończenie prac zespołów powołanych do opracowania nowych, jednolitych wzorców umów utrzymaniowych w podziale na umowy „rozproszone” i „zagregowane”. Przedmiotowy podział umów odzwierciedla różny poziom ryzyka dla użytkowników dróg wynikający np. z różnic dopuszczalnych prędkości, ilości i wartości

infrastruktury, która musi być utrzymywana, wartości tej infrastruktury czy akceptowalności występowania i czasu trwania utrudnień itd.

Wypracowane wzorcowe dokumenty dla umów „rozproszonych” i „zagregowanych,” zostaną przekazane do zaopiniowania przez Prokuratorię Generalną Rzeczypospolitej Polskiej, a następnie po wprowadzeniu ewentualnych uwag zostaną przekazane do bezwzględnego stosowania w GDDKiA.

W 2021 roku planowane jest prowadzenie dalsze pogłębianie monitoringu umów „rozproszonych” i „zagregowanych, w celu zwiększenia nadzoru nad realizowanymi umowami.

#### **9) Realizacja projektu Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T - Etap 1**

W 2021 r. planowane jest zakończenie i podpisanie wszystkich umów na projekty wdrożeniowe (RPW Gdańsk, Katowice oraz Łódź) oraz właściwy nadzór nad realizacją poszczególnych projektów w ramach KSZR w celu zapewnienia spójności przyjętych rozwiązań. Dodatkowo podejmowane będą kroki w zakresie finansowania realizacji KSZR – wystąpienie do Ministra Finansów o korektę decyzji w celu zwiększenia środków przeznaczonych na KSZR w limitach ustalonych w ustawach budżetowych, zgodnie z najbardziej realnym na chwilę obecną harmonogramem realizacji poszczególnych projektów w ramach KSZR, a także z wnioskiem o uruchomienie rezerwy celowej w celu zapewnienia środków finansowych na zaplanowane płatności.

#### **10)Zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych**

W 2021 r. planowana jest zmiana oprogramowania wspierającego wydawanie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych z uwagi na planowane na I kwartał zmiany w przepisach prawa oraz wykonanie dodatkowych funkcjonalności umożliwiających zwiększenie usprawnienia wykonywanych zadań. Powyższe wyjdzie na przeciw zwiększającej się liczby wniosków i skomplikowania transportu nienormatywnego.

Dodatkowo GDDKiA planuje ponowne wystąpienia do Ministerstwa Infrastruktury w sprawie elektroniczacji procesu wydawania zezwoleń. Planowane są również szkolenia dla pracowników merytorycznych. Centrala GDDKiA, mając na względzie jednolitość postępowania administracyjnego, będzie również, na bieżąco, weryfikowała potrzebę przekazywania Oddziałom GDDKiA jednolitych i wiążących stanowisk w sprawach problemowych. GDDKiA analizuje i będzie analizować konieczność zmian w rozdysponowywaniu wniosków, aby ich liczba była podobna w każdym z Oddziałów.

#### **11)Zarządzanie organizacją**

Planowana jest zainicjowanie usprawnienia procesu oceny stopnia osiągania celów i otrzymanych na tej podstawie wyników, tak aby były one ściśle skorelowane z możliwością stosowania środków mobilizujących lub dyscyplinujących oraz działań zaradczych. Dodatkowo planuje się wprowadzenie systemowych rozwiązań dających informację zarządczą o możliwości wprowadzenia wypracowanych w danej jednostce rozwiązań systemowo w obrębie całej organizacji. Taki system i uzyskane na jego podstawie wyniki stanowią nowoczesne narzędzie do zarządzania zasobami ludzkim na poziomie kadry kierującej oddziałami GDDKiA oraz kierującymi komórkami w centrali GDDKiA.

#### **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 stanowić podstawę do podejmowania decyzji zapewniających optymalną obsadę i finansowanie kadry w newralgicznych obszarach działalności GDDKiA.

Dodatkowo, w celu utrzymania w organizacji doświadczonych pracowników planowane są między innymi: prowadzenie dedykowanych działań rozwojowych z zakresu kompetencji menadżerskich (przeznaczonych dla kadry kierowniczej GDDKiA), przeprowadzenie pilotażowego programu Development Center dla menadżerów średniego szczebla zarządzania, prowadzenie ujednoliconych szkoleń specjalistycznych przeznaczonych dla pracowników GDDKiA oraz utrzymanie i uatrakcyjnianie już wprowadzonych 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 zwiększenia możliwości rekrutacji nowych pracowników planowane są działania rozszerzające możliwość dotarcia do potencjalnych kandydatów o odpowiednich kompetencjach, takie jak np. publikacja ogłoszeń w portalach branżowych oraz mediach społecznościowych.

W zakresie zapewnienia optymalnych zasobów finansowych na realizację rządowych programów tj: *Programu Budowy Dróg*, *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030 na sieci dróg krajowych*, GDDKiA wystąpiła do Ministra Infrastruktury o wypracowanie mechanizmu możliwości dodatkowego źródła finansowania etatów z Krajowego Funduszu Drogowego. Planowane jest równoległe wystąpienie do Ministra Infrastruktury o zabezpieczenie środków na wynagrodzenia na poczet nowych programów, takich jak *Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024*.

### **13) Ochrona środowiska naturalnego**

Kontynuacja współpracy i spotkań z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska w celu omówienia bieżących problemów i wypracowania rozwiązań dla konkretnych inwestycji drogowych.

## Dział III<sup>10)</sup>

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

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

### **Skuteczność i efektywność działania**

#### **1) Zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych.**

*Proces wydawania zezwoleń wymaga kompleksowych zmian w obowiązujących przepisach prawa i wprowadzenie tzw. e-zezwoleń. W związku z powyższym pismem z dnia 19 lutego 2020 r. GDDKiA wystąpiła ponownie do Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Cyfryzacji wskazując na problemy w procesie wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych wraz propozycją ich rozwiązania poprzez: ujednoczenie przepisów prawa, wprowadzenie tzw. e-zezwoleń, powiązanie pojazdu nienormatywnego z wydanym zezwoleniem, wyłączenie zezwoleń spod przepisów KPA, wprowadzenie jednolitej terminologii, umożliwienie przewozu pojazdami nienormatywnymi ładunków podzielnych, wprowadzenie obowiązku uiszczania opłaty za zezwolenie kategorii VII wraz ze złożeniem wniosku, wprowadzenie zezwoleń dla pojazdów specjalnych oraz wprowadzenie wyższych opłat za wydanie zezwolenia mających na celu utrzymanie sieci dróg krajowych w dobrym stanie w ramach wykorzystywania jej przez pojazdy nienormatywne.*

*W bieżącym roku kontynuowane będą działania zmierzające do wprowadzenia zmian w powyższym zakresie, tak aby wyeliminować zdiagnozowane słabości systemowe.*

Proces wydawania zezwoleń wymaga kompleksowych zmian w obowiązujących przepisach prawa i wprowadzenie tzw. e-zezwoleń. W związku z powyższym pismem z dnia 19 lutego 2020 r. GDDKiA wystąpiła ponownie do Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Cyfryzacji wskazując na problemy w procesie wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych wraz propozycją ich rozwiązania poprzez: ujednoczenie przepisów prawa, wprowadzenie tzw. e-zezwoleń, powiązanie pojazdu nienormatywnego z wydanym zezwoleniem, wyłączenie zezwoleń spod przepisów KPA, wprowadzenie jednolitej terminologii, umożliwienie przewozu pojazdami nienormatywnymi ładunków podzielnych, wprowadzenie obowiązku uiszczania opłaty za zezwolenie kategorii VII wraz ze złożeniem wniosku, wprowadzenie zezwoleń dla pojazdów specjalnych oraz wprowadzenie wyższych opłat za wydanie zezwolenia mających na celu utrzymanie sieci dróg krajowych w dobrym stanie w ramach wykorzystywania jej przez pojazdy nienormatywne. Prośbę w tym zakresie ponowiono pismami z dnia 22 maja i 30 września 2020 r. Jednocześnie pismem z dnia 6 listopada 2020r. skierowano pismo do Wiceprezesa Rady Ministrów, Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii oraz do wiadomości Ministrowi Infrastruktury przedstawiające aktualny stan procedury wydawania zezwoleń, w którym wniesiono o zmiany o których mowa w ww. pismach.

W grudniu 2020 r. skierowano do Ministerstwa Infrastruktury propozycje zmian legislacyjnych w powyższym zakresie oraz zaproponowano zmiany do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych i niektórych innych ustaw oraz do projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu usprawnienia procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego. W bieżącym roku kontynuowane będą działania zmierzające do wprowadzenia zmian w powyższym zakresie, tak aby wyeliminować zdiagnozowane słabości systemowe.

We wrześniu 2019 r. zakończono I etap umowy z firmą Evertop, na opracowanie i wdrożenie nowego narzędzia informatycznego wspierającego wydawanie zezwoleń dla przejazdów nienormatywnych. Oprogramowanie zostało wdrożone w GDDKiA i zastąpiło dotychczasowe oprogramowanie PPNSQL, które nie miało już wsparcia producenta i nie było możliwości jego aktualizowania. Dodatkowo w 2020 r. zakończono etap II (ostatni) w zakresie rozwoju oprogramowania wynikającego z postępowania się nim i konieczności, w ramach kwoty ujętej w Umowie, dostosowania do potrzeb zwiększających sprawności wykonywanych ustawowych zadań GDDKiA.

#### **2) Programy inwestycji.**

*W związku z ustaleniami audytu wewnętrznego w przedmiotowym zakresie w GDDKiA prowadzone są przez Zespół ds. Programów Inwestycji (PI) czynności związane z ujednoczeniem i usprawnieniem procesu opracowywania i uzgadniania PI, w tym m.in. z przygotowaniem: jednego wzoru PI dla wszystkich grup inwestycji, karty uzgodnień PI, systemu obiegu dokumentów występujących w procesie, wspólnej procedury uzgadniania i opiniowania PI wraz z zarządzeniem wprowadzającym. Z uwagi na konieczność wprowadzenia usprawnień w przedmiotowym procesie zasadnym jest, aby podjęte działania zostały zrealizowane bez zbędnej zwłoki. Celem przedmiotowych prac jest optymalizacja procesu, tak aby od momentu zatwierdzenia PI Oddziały GDDKiA miały więcej czasu na podpisanie umów i na realizację zadań w cyklu rocznym. Zespół ds. PI*

przygotował:

- a) sześć wzorów Programów Inwestycji/Aneksów do Programów Inwestycji, które są ujednolicone w formie oraz wyglądzie
- b) procedurę
- c) schemat procesu uzgadniania PI.
- d) kartę opinii.
- e) instrukcję wypełniania.
- f) wzór wniosku o ustalenie wartości kosztorysowej inwestycji.

Przeprowadzono testy projektów PI, które przekazano do pięciu Oddziałów GDDKiA dla zadań na proces przygotowawczy, utrzymaniowych, ochrony środowiska oraz kubaturowych. Po testach opinie Oddziałów są następujące: projekty dokumentów przygotowano w sposób czytelny, dzięki czemu w praktyce, uzupełnienie wzorów nie stwarza trudności. Nowy wzór PI/Aneksów do PI jasno wskazuje elementy do wypełnienia jednocześnie wyjaśniając jakich informacji się oczekuje. Ponadto nowy wzór PI stanowi znaczne ułatwienie dla osób opracowujących te dokumenty.

W dniu 25 lutego 2020 r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazał do Ministra Infrastruktury w celu uzgodnienia sześć nowych wzorów Programów Inwestycji, które zostały przygotowane dla:

- dla zadań inwestycyjnych ujętych w projekcie lub przyjętym programie wieloletnim budowy dróg krajowych, a także innych zadań inwestycyjnych w zakresie dróg ekspresowych i autostrad, na proces przygotowawczy, na proces przygotowawczy i realizację w podziale dla zadań jednoodcinkowych i wieloodcinkowych - 3 wzory;
- zadań inwestycyjnych, nie ujętych w projekcie lub przyjętym programie wieloletnim budowy dróg krajowych - 1 wzór;
- zadań inwestycyjnych, nie ujętych w projekcie lub przyjętym programie wieloletnim budowy dróg krajowych, z zakresu urzędzeń ochrony środowiska - 1 wzór;
- zadań inwestycyjnych o charakterze kubaturowym - 1 wzór.

Dodatkowo została przekazana „Instrukcja sporządzania Programów Inwestycji (PI)/Aneksów do PI”.

Do sierpnia 2020 r. Departament Dróg Publicznych MI w trakcie spotkań roboczych, a także w formie pisemnej zgłosił wiele uwag do nowych wzorów Programów Inwestycji (PI), które sukcesywnie były uwzględniane przez Zespół ds. Programów Inwestycji w GDDKiA.

Przedłużający się proces uzgodnień w zakresie wypracowania ostatecznych wzorów PI negatywnie wpływał na zakres rzeczowy i kosztowy prowadzonego w GDDKiA projektu informatycznego „Przebudowa systemu informatycznego Centralny Zasób Danych”, który zakłada uwzględnienie nowych wzorów PI w procesie ich automatyzacji.

W sierpniu 2020 r. ustalono w GDDKiA, że do Ministerstwa Infrastruktury będą przekazywane Programy Inwestycji w wersji papierowej z rozbudowaną częścią opisową jak we wzorach Programów Inwestycji przekazanych do Ministerstwa w dniu 9 lipca 2020 r. GDDKiA deklaruje, iż będzie równolegle pracowała na ich elektronicznych odpowiednikach.

### **3) Realizacja projektu Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T – Etap 1.**

W 2020 r. planowane jest zakończenie postępowań przetargowych dla wszystkich zamówień wdrożeniowych. Wg stanu na początek 2020 r. wybrane zostały najkorzystniejsze oferty dla 3 z 5 zadań wdrożeniowych (Centralny Projekt Wdrożeniowy, 2 Regionalne Projekty Wdrożeniowe) Dla 2 zadań RPW konieczne będzie ponowne ogłoszenie postępowania przetargowego. W celu uzyskania ofert nieprzekraczających istotnie wartości szacunkowych, dokonana zostanie optymalizacja SIWZ ze względu na oczekiwany ich koszt.

Po potwierdzeniu dostępności finansowania zawarte zostaną umowy z wykonawcami. W tym kontekście ważne jest otrzymanie formalnej zgody od INEA na wydłużenie okresu kwalifikowalności projektu z 2020 r. do 2022 r. GDDKiA spodziewa się otrzymania takiej decyzji do końca I kwartału 2020 r. Z uwagi, że istnieje możliwość opóźnienia w otrzymaniu tej decyzji analizowane będą scenariusze pozwalające na zawarcie umów lub wybranych umów przed otrzymaniem decyzji INEA (co pozwoliłoby zmniejszyć ryzyko dalszych opóźnień w harmonogramie.)

Podjęmowane będą działania dotyczące zapewnienia właściwego nadzoru nad projektem. Dostosowana będzie struktura zarządzania projektem, realizowane będą szkolenia zwiększające kompetencje zespołu projektowego.

W kwietniu 2020 r. został podpisany Aneks nr 2 do GA w zakresie wydłużenia okresu kwalifikowalności wydatków i przedłużenia terminu zakończenia projektu do końca 2022 roku. Był to warunek niezbędny, potwierdzający dostępność finansowania dla projektu KSZRD, który umożliwił podpisanie Umowy na Centralny Projekt Wdrożeniowy (CPW) w dniu 05.05.2020 r.

W zakresie pozostałych projektów wdrożeniowych, w 2020 r. została zawarta Umowa na Regionalny Projekt Wdrożeniowy we Wrocławiu (01.09.2020 r.). W przypadku trzech pozostałych RPW – Umowy nie zostały jeszcze podpisane. W 2020 r., zgodnie z zaplanowanymi działaniami, po raz kolejny zostało ogłoszone postępowanie na RPW Gdańsk oraz RPW Katowice. Dokumentacja przetargowa w tym zakresie

została zoptymalizowana pod kątem:

- a) treści merytorycznych/wymagań i warunków postępowania – na bazie dotychczasowych doświadczeń, a także informacji uzyskanych z rynku (w styczniu 2020 r. zostało wysłane do Wykonawców zainteresowanych projektem zapytanie w zakresie potencjalnych barier, a także ryzyk kontraktowych w odniesieniu do poszczególnych elementów dokumentacji przetargowej, które w konsekwencji prowadzą również do zwiększenia kosztów i finalnej ceny zawartej w ofercie);
- b) szacunku kosztów, ze względu na fakt, że otrzymywane w poprzednich postępowaniach przetargowych oferty, często były dużo wyższe niż wartości szacunków.

Niestety w 2020 r. nie udało się podpisać dwóch ww. Umów (RPW Gdańsk i Katowice) ze względu na fakt odwołania do KIO w zakresie RPW Gdańsk po wyborze najkorzystniejszej oferty i tym samym uniemożliwienie wyboru oferty najkorzystniejszej w RPW Katowice do momentu rozstrzygnięcia postępowania odwoławczego (zamówienie dotyczy dwóch części i przewiduje ograniczenie liczby części zamówień, którą można udzielić jednemu Wykonawcy, tzn. maksymalnie jedna część zamówienia może zostać udzielona temu samemu Wykonawcy). Umowa na RPW w Łodzi również nie została podpisana ze względu na fakt dwukrotnego odwołania do KIO po ogłoszeniu wyboru oferty najkorzystniejszej w lutym 2020 r. Po ostatecznym wyroku KIO we wrześniu 2020 r., dokumentacja przetargowa w zakresie RPW została zoptymalizowana i w grudniu 2020 r. postępowanie zostało ogłoszone po raz kolejny.

W 2020 r. została podpisana również Umowa na świadczenie usługi nadzoru nad RPW we Wrocławiu, Umowy na świadczenie usługi nadzoru dla RPW w Katowicach oraz RPW w Gdańsku również są gotowe do podpisania. Termin ich podpisania uzależniony jest jednak od zakończenia postępowania na RPW w Katowicach i Gdańsku. Ogromny wpływ na działania podejmowane w zakresie realizacji projektu miały ograniczenia związane z pandemią wirusa SARS-Cov-2, które ograniczały realizację zaplanowanych działań, w szczególności wydłużały się postępowania w KIO, rozprawy były odwoływane i odraczane, z uwagi na zagrożenie epidemiczne.

Zaznaczyć należy, że mimo przesunięć terminów, które nie do końca są zależne od GDDKiA, działania w zakresie KSZRD, były w 2020 r. sukcesywnie realizowane, zarówno w zakresie zapewnienia finansowania, jak i wyłaniania Wykonawców poszczególnych projektów wdrożeniowych.

#### 4) **Polityka kadrowa.**

*Rozpoczęto prace nad związaniem zasobów kadrowych GDDKiA, która ma na celu utrzymanie oraz zapewnienie wykwalifikowanej kadry dla poszczególnych projektów drogowych, zarówno tych realizowanych jak i tych będących w fazie przygotowania, ale także zapewnienie ciągłości działania dla równie istotnych procesów wspomagających.*

*W trakcie opracowywania jest nowa polityka transportowa, która wymaga dostosowania do zmieniającego się otoczenia (możliwość używania samochodów służbowych do celów prywatnych przez pracowników, których specyfika pracy wiąże się z koniecznością przjazdów służbowych) oraz nad dodatkowym ubezpieczeniem pracowników GDDKiA podejmujących kluczowe decyzje od odpowiedzialności cywilnej. Powyższe działania powinny przynieść wartość dodaną w zakresie wzrostu motywacji kadry jak i usprawnić mechanizmy kontroli zapewnienia ciągłości działania Urzędu.*

1) W celu zapewnienia poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej podjęto działania zwiększające możliwość aktywnego i elastycznego podejmowania decyzji kadrowych oraz efektywnego wykorzystania posiadanych zasobów kadrowych i finansowych. Podjęcie tych działań było szczególnie istotne w kontekście pandemii wirusa SARS-Cov-2, która spowodowała konieczność modyfikacji procesów kadrowych w GDDKiA.

W tym celu wprowadzone zostały dodatkowe działania takie jak, np. pilotażowa analiza obciążenia pracą w wybranych oddziałach GDDKiA (przy wykorzystaniu danych uzyskanych w wyniku fotografii dnia pracy czy analizy opisów stanowisk pracy). Zintensyfikowano współpracę z dyrektorami Oddziałów w celu zapewnienia pogłębionej analizy potrzeb kadrowych, w szczególności w procesie wnioskowania o nabór. Do zapewnienia ciągłości realizacji zadań w obszarze naboru oraz szkoleń pracowników wykorzystano możliwości narzędzi komunikacji zdalnej. Działania te miały na celu przede wszystkim zapewnienie efektywnego wykorzystania dostępnych środków do prowadzenia polityki kadrowej dążącej do utrzymania oraz wykorzystania potencjału wykwalifikowanej kadry pracowniczej.

2) W ramach utrzymania oraz zapewnienia wykwalifikowanej kadry dla realizowanych obecnie oraz przyszłych projektów drogowych podjęte zostały działania skutkujące nowelizacją Polityki zarządzania flotą samochodową w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, zwiększającą tym samym efektywność wykorzystania posiadanej floty oraz usprawniającą proces wnioskowania o przydział samochodów służbowych.

3) W roku 2020 podjęto także działania, w wyniku których została zawarta umowa z towarzystwem ubezpieczeniowym. Celem umowy jest zapewnienie ochrony prawnej i reprezentacji interesów prawnych pracowników GDDKiA. Po zawarciu umowy z towarzystwem ubezpieczeniowym poinformowano pracowników o przysługujących im uprawnieniach i warunkach ubiegania się o ochronę z nowego ubezpieczenia. Program ochrony prawnej spotkał się z zainteresowaniem i w IV kwartale 2020 r. przystąpili do niego pierwsi pracownicy.

4) W konsultacji z brokerem ubezpieczeniowym wdrożono zmianę procedury postępowania zapewniającą zwiększenie skuteczności ustalania sprawców szkód w mieniu GDDKiA i w następstwie tego uzyskiwanie odszkodowań.

#### 5) VAT w umowach utrzymaniowych.

*Prowadzony jest bieżący monitoring wniosków o zwrot środków z tytułu nieprawidłowo określonej w umowie stawki podatku VAT. Dodatkowo prowadzone są rozmowy z Ministerstwem Infrastruktury i Ministerstwem Finansów mające na celu doprowadzenie do sytuacji, w której organy podatkowe nie będą nakładać na wykonawców decyzji określających konieczność dopłaty podatku, lub będą wstrzymywać się z jej egzekucją do czasu rozstrzygnięcia prawomocnie sprawy przez Sąd Administracyjny.*

GDDKiA na przełomie II i III kwartału 2020 roku zakończyła analizę wszystkich zawartych umów utrzymaniowych, w których zastosowane zostały różne stawki podatku VAT. W wyniku przedmiotowej analizy stwierdzono, że po dacie wydania polecenia przez Zastępcę Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Panią Iwonę Stępień-Kotlarek pismem nr Dz.WZD.4202.08.2018.es z dnia 23 stycznia 2018 w zakresie konieczności stosowania w zawieranych umowach utrzymaniowych podstawowej stawki podatku VAT tj. 23% incydentalnie zdarzyło się, że Oddziały GDDKiA, (po 23 stycznia 2018 r.), zawarły umowy utrzymaniowe z zastosowaniem dwóch stawek podatku VAT. Miało to jednak charakter wyjątku mającego indywidualne uzasadnienie. W umowach utrzymaniowych, obszarowych stosowana jest podstawowa stawka podatku VAT tj. 23%. Ponadto, GDDKiA prowadziła roboczą wymianę korespondencji z przedstawicielami Ministerstwa Finansów w zakresie określenia w umowach utrzymaniowych prawidłowej stawki podatku VAT.

#### 6) Ochrona środowiska naturalnego.

*Zakończenie prac i odbiór opracowania wytycznych „Zasady projektowania, budowy i utrzymania przejść dla zwierząt”. Planowany termin zakończenia prac – 8.05.2020 r.*

*Z uwagi na sytuację związaną z rozwojem sytuacji epidemiologicznej, GDDKiA dopuszcza możliwość wydłużenia trwania umowy wdrożenia kwestii związanych z projektowaniem przejść dla zwierząt w zakresie ich lokalizacji i parametrów. Obecnie wniosek o wydłużenie trwania Umowy jest w trakcie analizy merytorycznej.*

*Dodatkowo w zakresie wymogów PFU wprowadzono ograniczenie zakresu dopuszczalnych działań optymalizacyjnych w odniesieniu do obiektów ekologicznych w stosunku do ich parametrów określonych w decyzji środowiskowej. Przedmiotowe zmiany spowodują spójne podejście organów ochrony środowiska i Zamawiającego do kwestii wiążących warunków decyzji środowiskowej, ograniczenie skarg wnoszonych do Komisji Europejskiej oraz możliwość uzyskania dofinansowania ze środków UE. Prowadzona jest weryfikacja zapisów w PFU i nadzór nad realizacją zadań w kwestiach dotyczących zakresu możliwej optymalizacji.*

1) Aneksowanie, z uwagi na panującą sytuację epidemiczną, Umowy zawartej z Politechniką Lubelską na opracowania wytycznych „Zasady projektowania, budowy i utrzymania przejść dla zwierząt”.

2) Przekazanie Politechnice Lubelskiej wykonanych monitoringów przejść dla zwierząt w celu wykorzystania ich wyników do przyszłego opracowania „Zasad projektowania, budowy i utrzymania przejść dla zwierząt”.

3) Spotkania z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska w celu omówienia bieżących problemów i wypracowania rozwiązań dla konkretnych inwestycji drogowych.

4) Przygotowanie we współpracy z PKP S.A. i przekazanie w dniu 17.09.2020 r., Zastępcy Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska propozycji zmian w Rozporządzeniach Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem.

5) Wprowadzenie zapisów, do wzorca Programu Funkcjonalno Użytkowego, ograniczających możliwość nadmiernej i nieuzasadnionej optymalizacji rozwiązań chroniących środowisko. Weryfikacja PFU dla poszczególnych zadań w kontekście ograniczania możliwości nieuzasadnionej rezygnacji z urządzeń chroniących środowisko zapisanych w decyzjach środowiskowych.

#### 8) Zarządzanie i utrzymanie siecią dróg

*Konieczne jest wypracowanie spójnego i jednolitego systemu udzielania zamówień publicznych w zakresie umów odnoszących się do zarządzania i utrzymania sieci dróg krajowych. W tym zakresie przede wszystkim należy wyeliminować zapisy niejednoznaczne, rodzące istotne problemy interpretacyjne.*

*Osoby odpowiedzialne za nadzór nad kontraktami utrzymaniowymi powinny zostać zobowiązane do wnikliwej weryfikacji oświadczeń wykonawców w zakresie w jakim odnoszą się one do wypełnienia stosownych obowiązków umowy. Należy również przeprowadzać cykliczne spotkania z wykonawcami w celu reagowania na problemy kontraktowe pojawiające się przy ich realizacji, co usprawnia i ujednolica protokół komunikacji pomiędzy wykonawcą a zamawiającym.*

W 2020 roku zostały powołane dwa zespoły do opracowania nowych, jednolitych wzorców umów utrzymaniowych w podziale na umowy „wywołaniowe, rozproszone” i „zagregowane, kompleksowe”. Na przełomie listopada i grudnia 2020 r. wypracowane wzorcowe dokumenty dla umów zagregowanych zostały przesłane do zaopiniowania przez wszystkie Oddziały GDDKiA. Zgłoszone uwagi zostały omówione i zasadna ich część została wprowadzona do wzorcowej dokumentacji. Został opracowany projekt Istotnych Postanowień Umowy, który zostanie zaktualizowany w związku z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2021 r. nowej ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r., poz. 2019). Wypracowanie wzorcowych, jednolitych dokumentów dla umów „wywołaniowych, rozproszonych” i „zagregowanych, kompleksowych” pozwoli na wprowadzenie jednolitego i spójnego podejścia w całej organizacji w tym zakresie.

W 2020 roku zostały również wypracowane dokumenty dla umów „wywołaniowych, rozproszonych” za wyjątkiem Istotnych Postanowień Umowy (IPU), które są w trakcie opracowania (Departament Prawny i Zamówień Publicznych). Po zakończeniu prac nad opracowaniem IPU, dokumenty zostaną przekazane do wszystkich Oddziałów GDDKiA celem zaopiniowania.

W 2020 roku, Oddziały GDDKiA zostały zobowiązane do prowadzenia cyklicznego monitoringu umów zagregowanych oraz rozproszonych.

#### **9) Repozytoria danych dotyczących sieci drogowej**

*Należy podjąć działania porządkujące prowadzenie repozytoriów danych odnoszących się do sieci drogowej. W tym zakresie konieczne jest stworzenie nowych baz danych, które zapewnią funkcjonalności i interoperacyjność na poziomie obecnych odcinków. Na etapie odbioru nowych systemów ewidencji wprowadzone zostaną zarządzenia GDDKiA, które określą zakres, formę oraz częstotliwość aktualizacji danych i zasady dokumentowania czynności wprowadzania danych. Przeprowadzona zostanie dodatkowa weryfikacja danych zawartych w systemach informatycznych GDDKiA w celu określenia, czy istnieją tożsame zbiory danych, które byłyby zbierane w ramach różnych systemów. W ramach budowy nowych systemów przewidziane zostały funkcjonalności pozwalające na udostępnianie danych do innych systemów. Niezależnie od powyższego, zasadnym jest wzmocnienie mechanizmów kontroli w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania repozytoriów danych o sieci drogowej, w tym zapewnienia rzetelności danych gromadzonych i generowanych z obecnych systemów do czasu wdrożenia i osiągnięcia pełnej funkcjonalności przez nowe narzędzia.*

Mając na uwadze zidentyfikowane problemy, w 2020 r. przygotowane zostały wytyczne dot. organizacji procesu obsługi Banku Danych Drogowych (BDD) oraz wprowadzania do opisów stanowisk pracy zadań związanych z prowadzeniem systemu. Zobligowano oddziały GDDKiA do dokonania przeglądu, czy opisy stanowisk pracy uwzględniają, tam, gdzie powinno mieć to miejsce, informacje dotyczące obsługi BDD. Ponadto opracowany został zbiór zasad określający kontrolę gromadzonych w BDD danych, uwzględniającą ich weryfikację względem stanu faktycznego w terenie. Rozpoczęto również prowadzenie przedmiotowej weryfikacji.

Działania remontowe.

W ramach zidentyfikowanego problemu Departament Zarządzania Siecią Dróg przygotował projekt procedury monitoringu zabiegów remontowo-utrzymaniowych prowadzonych na sieci dróg krajowych przez właściwe terenowo Oddziały GDDKiA. Na przełomie roku 2020 i 2021 projekt procedury został przekazany do konsultacji wewnętrznych w ramach organizacji.

#### **10) Stan prawny nieruchomości zajętych pod drogi będące w zarządzie GDDKiA**

*Obecnie GDDKiA podejmuje działania w przedmiocie opracowania założeń do programu elektronicznej ewidencji nieruchomości, w zakresie którego przygotowane zostały już procedury nieruchomościowe obejmujące swoim*

zakresem m.in. ustandaryzowanie zasad regulacji stanu prawnego nieruchomości w różnych trybach przewidzianych przepisami prawa, we wszystkich Oddziałach GDDKiA. Jednocześnie, planowane są do przeprowadzenia takie czynności jak: aktualizacja zbiorczych informacji dotyczących nieruchomości nabywanych pod inwestycje drogowe i dotychczas niezainwestowanych, a także uszczegółowienie ww. danych o informacji dotyczące: ponoszonych kosztów jednostkowych; zawartych umów cywilnoprawnych; Programów Inwestycji (obecnych i archiwalnych) dot. ww. nieruchomości; aktualnego stanu zagospodarowania tych nieruchomości. Ponadto planuje się opracowanie zasad przeprowadzania dorocznego przeglądu nieruchomości. Wskazane wyżej działania będą podejmowane przy udziale właściwych komórek GDDKiA, w tym w szczególności Oddziałów GDDKiA.

Dodatkowo przewiduje się podjęcie działań o charakterze indywidualnym w poszczególnych przypadkach braku uregulowania stanu prawnego nieruchomości, w skontrolowanych Oddziałach GDDKiA, oraz w zakresie stwierdzonych nieprawidłowości dotyczących gospodarowania nieruchomościami nabytymi na cele realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, na których inwestycja nie została zrealizowana.

Przygotowano do wprowadzenia regulacje wewnętrzne dotyczące procedur nieruchomościowych, obejmujących swym zakresem również kwestię regulacji stanów prawnych nieruchomości będących w zarządzie GDDKiA. W celu ustandaryzowania danych o nieruchomościach przygotowano do wdrożenia zarządzenia w sprawie Centralnej Bazy o Nieruchomościach oraz opracowano i wdrożono 4 specyfikacje na projektowanie wykorzystywane w ramach procedur przetargowych. Wprowadzono monitoring nieruchomości przejmowanych pod inwestycje drogowe od dotychczasowych właścicieli.

W celu zmniejszenia obciążeń biurokratycznych, zaproponowano rozwiązania legislacyjne (przekazane do resortu infrastruktury) mające na celu m.in. „automatyczne” przechodzenie tzw. resztówek do zasobu starosty, brak konieczności wydawania przez wojewodę decyzji potwierdzających ustanowienie trwałego zarządu na rzecz GDDKiA, elektroniczną operatów szacunkowych na potrzeby postępowań odszkodowawczych.

W celu zapewnienia przewidywalności zamierzeń inwestycyjnych zaproponowano rozwiązania legislacyjne, których celem jest „zamrożenie” terenów pod przyszłe inwestycje drogowe, by nie stawały się polem działań spekulacyjnych.

Przeprowadzono aktualizację danych o nieruchomościach nabytych pod inwestycje drogowe, które z różnych względów nie zostały dotychczas zainwestowane i stworzono na podstawie aktualizacji bazę takich nieruchomości – w celach zarządczych dla ścisłego kierownictwa. W ramach aktualizacji danych planowano również uszczegółowienie danych poprzez m.in. przeprowadzenie objazdów terenowych nieruchomości, jednakże z uwagi na zagrożenie COVID-19 działania te odłożono na rok 2021.

## **12) Monitorowanie stanu infrastruktury drogowej**

*Wprowadzono zmianę uregulowań wewnętrznych, na mocy których Dyrektorom Oddziałów przyznano większe uprawnienia w zakresie możliwości indywidualnego określenia minimalnej niezbędnej dla danej drogi częstotliwości objazdów.*

W marcu 2020 r. zmieniono regulacje wewnętrzne, na podstawie których, Dyrektorzy Oddziałów wydali Zarządzenia określające częstotliwość objazdów na poszczególnych drogach, w zależności od uwarunkowań technicznych, ruchowych i bezpieczeństwa. Zagadnienie będzie stale monitorowane (cykliczne analizy przeprowadzane przez Dyrektorów Oddziałów w przedmiotowym zakresie), w celu podjęcia ewentualnych działań mających na celu dalszą poprawę kontroli nad stanem dróg zarządzanych przez GDDKiA (m.in. w celu dopracowania zakresu monitoringu drogi podczas objazdu).

## **13) Niewystarczające zasoby branżowe.**

*W 2019 r. podjęto działania dla weryfikacji obciążeń 3 kluczowych biur projektowych. Analiza wskazała że istnieją firmy które na 1 osobie realizują równolegle zadania na 250 km dróg. Zapewne analogiczna sytuacja jest w innych asortymentach, w wąskiej specjalizacji procesu inwestycyjnego. Planuje się rozwinąć bazę danych i objęcie analizą wszystkich zadań z obowiązującego PBDK zleconych i zleczanych przez GDDKiA. W celu poprawy jakości materiałów do odstępstw od Wymagań Technicznych wprowadzono obowiązek uzgadniania zakresu wystąpienia o odstępstwo z Centralą, działania prowadzone wskazują na delikatną poprawę jakości materiałów i eliminują braki formalne i techniczne.*

*Jednocześnie GDDKiA podejmuje działania mające na celu poprawę jakości nadzoru inwestorskiego nad realizowanymi zadaniami. Przedmiotowe wprowadzane realizowane jest poprzez wprowadzenie na wybranym kontrakcie programu pilotażowego, którego celem jest wykorzystanie własnych zasobów kadrowych do pełnienia nadzoru inwestorskiego.*

*GDDKiA w celu umożliwienia przyszłym wykonawcom wcześniejszego przygotowania się do udziału*

*w postępowaniach przetargowych oraz konkurencyjności ofert przekazała dla branży harmonogram planowanych postępowań przetargowych, co w latach ubiegłych nie miało miejsca. GDDKiA widzi także potrzebę podjęcia działań systemowych będących poza strefą kompetencji GDDKiA, rozwiązań o charakterze makroekonomicznym, które w dalszej perspektywie uwolnią wykwalifikowaną kadrę branżową poczynając od podstawowej kadry technicznej (zawodowej) kończąc na zasobach kadrowych o wysokiej specjalizacji.*

Prowadzono działania zmierzające do: zatrudnienia w 2020 r. doświadczonego eksperta w zakresie projektowania dróg oraz zatrudnienia w 2021 r. specjalisty branżowego związanego z odwodnieniem dróg. Ponadto z uwagi na zaobserwowane znaczne obciążenie biur projektowych związane z obłożeniem pracami projektowymi zwiększono zakres monitoringu ostatecznych terminów zakończenia prac projektowych oraz postuluje się zwiększenie monitoringu przez komórki współpracujące z DPR w zakresie cząstkowych działań (uzgodnienia dokumentów, założeń podczas projektowania tj. prognozy ruchu, projekty robót geologicznych, KIP/ROOŚ). W celu poprawy jakości dokumentów projektowych wzmożono nadzór nad zadaniami – rozpoczęto zgłaszanie uwag już na etapie ZOPI.

#### **14) Koordynacja międzyresortowa.**

*W kwestii braku systemowego uregulowania spraw międzyresortowych związanych z projektowaniem, budową i zarządzaniem Parkingami Buforowymi podjęto starania w drodze korespondencji z Ministerstwem Infrastruktury.*

Podjęto działania zmierzające do opracowania jednoznacznych reguł pozwalających na skoordynowanie działań podejmowanych przez różne instytucje i organa Skarbu Państwa w celu zapewnienia sprawnego działania służb na drogach i przejściach granicznych z Państwami poza strefą Schengen. Przeprowadzono spotkania ze służbami Wojewody Lubelskiego, służb mundurowych i ministerstw odpowiedzialnych za właściwe ich działania oraz omawiano i pisemnie zgłaszano potrzeby legislacyjne, formalne i techniczne dotyczące parkingów buforowych do resortu infrastruktury.

#### **15) Opóźnienia organów zewnętrznych w procesie wydawanych uzgodnień i decyzji administracyjnych.**

*GDDKiA ściśle współpracuje i wspomaga wykonawców robót poprzez spotkania z jednostkami zewnętrznymi np. z Wojewodami wydającymi decyzje ZRID, Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie w zakresie uzgodnień wodno-prawnych, Starostami/Wojewodami, PKP i innymi jednostkami/gestorami sieci dokonującymi uzgodnień rozwiązań projektowych na poszczególnych zadaniach inwestycyjnych.*

*GDDKiA na bieżąco monitoruje zagrożenia związane z wydawaniem rozstrzygnięć administracyjnych i dostrzega braki kadrowe oraz braki w finansowaniu poszczególnych organów administracji publicznej co nie pozostaje bez znaczenia dla przedmiotowego procesu.*

Bieżący monitoring zagrożeń związanych z wydawaniem rozstrzygnięć i decyzji administracyjnych, który podlega sprawozdawczości do kierownictwa, a w razie zaistnienia takiej konieczności podejmowane były działania mające na celu usprawnienie przedmiotowego procesu np. poprzez spotkania GDDKiA z jednostkami zewnętrznymi oraz zarządcami i gestorami sieci.

Prowadzone były również działania mające na celu wypracowanie porozumienia o wzajemnej współpracy z PKP PLK, których wynikiem było zawarcie w dniu 02.03.2020 r. stosownego Porozumienia Ramowego. Efektem Porozumienia jest współpraca w szczególności w zakresie podejmowanych przez strony czynności zmierzających do realizacji inwestycji, zadań drogowych i kolejowych lub z nimi związanych na ich przecięciu, styku, we wspólnym korytarzu lub bezpośrednim sąsiedztwie. Zobowiązaniem podjętym przez strony było również wypracowanie „jednolitego wzorca umowy” regulującej rodzaj i zakres działań wchodzących w zakres poszczególnych inwestycji lub zadań, w tym prawa i obowiązki stron przy ich planowaniu, przygotowaniu i realizacji, a także zasady ponoszenia nakładów finansowych z tym związanych.

W związku z koniecznością uregulowania i ujednoczenia przez GDDKiA spraw wynikających z ww. Porozumienia dokonano rewizji porozumień/umów z zakresu współpracy jakie zawierały Oddziały GDDKiA na realizowanych inwestycjach z PKP wraz z opisem istotnych problemów i trudności związanych z realizacją założeń ww. porozumień/umów i sposobie ich rozwiązywania. Opracowano „jednolity wzorzec umowy” - regulujący zasady dotyczące realizacji inwestycji, zadań drogowych i kolejowych na ich przecięciu, styku, we wspólnym korytarzu lub bezpośrednim sąsiedztwie.



W dalszym toku uzgodnień, wzór umowy zostanie przekazany do PKP PLK, celem uzgodnienia jego zapisów. Ostateczna wersja zatwierdzonej przez strony wzorcowej umowy zostanie przesłana do Oddziałów do stosowania, celem uniknięcia ewentualnych problemów i trudności związanych z realizacją zawieranych umów.

GDDKiA dokonała analizy obowiązujących przepisów i przygotowała pakiet zmian legislacyjnych zawierający rozwiązania usprawniające procedury administracyjne w procesie inwestycyjnym. Propozycje te dotyczyły m.in. uzgodnień z gestorami sieci, terminów i kar dla organów ochrony środowiska. Pakiet zmian został przekazany zarówno do Ministra Infrastruktury, jak i Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii (a wcześniej również Ministra Rozwoju) – brak jest informacji o dalszych losach przedstawionych propozycji.

#### **16) Podwykonawcy.**

*Prowadzony jest monitoring w przedmiotowym zakresie, a w razie konieczności dalsze uszczelnianie procedur/wytycznych/dokumentów wzorcowych pod kątem zabezpieczenia interesów wszystkich stron procesu inwestycyjnego, ze szczególnym naciskiem na Podwykonawców. Ponadto w Oddziałach GDDKiA organizowane są comiesięczne spotkania dla podwykonawców. Celem tych spotkań jest udzielanie podwykonawcom wszelkich informacji w zakresie podwykonawstwa w tym ich ochrony prawnej, praw i obowiązków stron umowy oraz zbieranie informacji o ewentualnych nieprawidłowościach (opóźnieniach) związanych z płatnościami na rzecz tych podmiotów.*

W ramach działań komórki organizacyjnej, prowadzony jest bieżący monitoring w przedmiotowym zakresie, a w razie konieczności dalsze uszczelnianie procedur/wytycznych i dokumentów wzorcowych pod kątem zabezpieczenia interesów wszystkich stron procesu inwestycyjnego, ze szczególnym naciskiem na podwykonawców.

#### **2. Pozostałe działania:**

##### **Skuteczność i efektywność działania**

Prowadzony był dalszy monitoring mający na celu sprawne funkcjonowanie mechanizmu waloryzacji wynagrodzeń na kontraktach, a w razie konieczności podejmowane były i są na bieżąco stosowne działania. Jednym z takich działań było prowadzenie konsultacji z GUS nad możliwością rozwoju aplikacji o funkcjonalność w postaci prezentacji graficznej (wykresów), mających na celu usprawnienie monitoringu poszczególnych elementów „Koszyka waloryzacji” jak i wskaźnika Wn dla nawierzchni bitumicznej i betonowej. Ostatecznie, przedmiotowa analiza graficzna pozwalająca monitorować zmiany przedmiotowych wskaźników jest wykonywana we współpracy z Oddziałem GDDKiA w Warszawie oraz przekazywana do Kierownictwa GDDKiA.

W związku z tym, że w umowach z Wykonawcami Robót, GDDKiA stosuje klauzule waloryzacyjne dla oddania wzrostów lub spadków cen elementów robót znacząco wpływających na ceny zawieranych Kontraktów, podjęto dalszą ścisłą współpracę z CBIES GUS w zakresie opracowania badania - modelowania ekonometrycznego wskaźników klauzuli waloryzacyjnej dla bitumu oraz betonu oraz projekcji przedmiotowych wskaźników począwszy od stycznia 2021 r. Badanie to pozwoli na oszacowanie zmienności przedmiotowych wskaźników w przyszłości, a w dalszej kolejności pozwoli na określenie wydatków jakie GDDKiA będzie ponosiła na realizację przyszłych Kontraktów, biorąc pod uwagę dynamikę zmienności wskaźników cen takich elementów robót jak: brykiet, brykietki i podobne paliwa stałe z węgla i torfu oraz produkty rafinacji ropy naftowej, cement, wapno i gips, żeliwo, stal i żelazostopy, kamień, piasek i glina, CPI jako wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych oraz wskaźnik przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego brutto w sektorze przedsiębiorstw - budowa

obiektów inżynierii lądowej i wodnej. W związku z powyższym, 22.12.2020 r. zawarto Umowę z Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS, której przedmiotem jest wyżej opisana analiza.

*Należy opisać najistotniejsze działania, niezaplanowane w oświadczeniu za rok poprzedzający rok, którego dotyczy niniejsze oświadczenie, jeżeli takie działania zostały podjęte.*

**Objaśnienia:**

- 1) Należy podać nazwę ministra, ustaloną przez Prezesa Rady Ministrów na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Radzie Ministrów (Dz. U. z 2003 r. Nr 24, poz. 199 i Nr 80, poz. 717, z 2004 r. Nr 238, poz. 2390 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 169, poz. 1414 i Nr 249, poz. 2104, z 2006 r. Nr 45, poz. 319, Nr 170, poz. 1217 i Nr 220, poz. 1600, z 2008 r. Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 42, poz. 337, Nr 98, poz. 817, Nr 157, poz. 1241 i Nr 161, poz. 1277 oraz z 2010 r. Nr 57, poz. 354), a w przypadku gdy oświadczenie sporządzane jest przez kierownika jednostki, nazwę pełnionej przez niego funkcji.
- 2) 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.
- 3) Minister kierujący więcej niż jednym działem administracji rządowej składa jedno oświadczenie o stanie kontroli zarządczej w zakresie wszystkich kierowanych przez niego działów, obejmujące również urząd obsługujący ministra. Oświadczenie nie obejmuje jednostek, które nie są jednostkami sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 146, Nr 96, poz. 620, Nr 123, poz. 835, Nr 152, poz. 1020 i Nr 238, poz. 1578).
- 4) 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.
- 5) 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, przestrzeganie i promowanie zasad etycznego postępowania, efektywności i skuteczności przepływu informacji lub zarządzania ryzykiem, z zastrzeżeniem przypisu 6.
- 6) 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, przestrzeganie i promowanie zasad etycznego postępowania, efektywności i skuteczności przepływu informacji oraz zarządzania ryzykiem.
- 7) Znakiem "X" zaznaczyć odpowiednie wiersze. W przypadku zaznaczenia punktu "innych źródeł informacji" należy je wymienić.
- 8) Standardy kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych ogłoszone przez Ministra Finansów na podstawie art. 69 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.
- 9) Dział II sporządzany jest w przypadku, gdy w dziale I niniejszego oświadczenia zaznaczono część B albo C.
- 10) 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.