

**Oświadczenie o stanie kontroli zarządczej**  
**Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad<sup>1)</sup>**  
**za rok 2018**

**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 sporządzania 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 04.04.2019*  
.....  
(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.

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

##### **1) Problemy z brakiem płatności przez generalnego wykonawcę**

Zidentyfikowano problem z niewywiązywaniem się Generalnych Wykonawców ze zobowiązań wynikających z zawieranych umów z Podwykonawcami lub dalszymi Podwykonawcami - polegający na braku płatności za wykonane i odebrane roboty, usługi lub dostawy. Pomimo naliczanych kar umownych, Wykonawcy nadal nie dotrzymują zobowiązań kontraktowych poprzez niezgłaszanie Podwykonawców do zatwierdzenia oraz łamią przepisy obowiązującego prawa poprzez nieregulowanie w terminach płatności dla tych podmiotów.

W wyniku powyższego GDDKiA podejmowała szereg działań mających na celu wyeliminowanie lub znaczne ograniczenie nieprawidłowości w przedmiotowym zakresie poprzez doszczegółowienie i aktualizację wzorcowych zapisów dotyczących m.in. Subklauzuli 4.4 Warunków Kontraktu.

Podejmowano również działania mające na celu podniesienie świadomości oraz praw i obowiązków Podwykonawców tj. firm realizujących roboty/usługi/dostawy na rzecz Generalnych Wykonawców, m.in. poprzez zamieszczanie stosownych informacji na ogólnodostępnej stronie www Urzędu oraz w biurach/zapleczach Konsultanta i Zamawiającego. Okazuje się, że taka forma w niektórych sytuacjach również jest mało skuteczna. Będziemy podejmowali dalsze działania, które pozwolą na skuteczne egzekwowanie praw i obowiązków wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego, ze szczególnym uwzględnieniem podwykonawców, dostawców i usługodawców. Rozważamy wprowadzenie na kontraktach formuły rachunku powierniczego tzw. rachunków ESCROW, prowadzone są w tym zakresie rozmowy z BGK.

Ponadto, GDDKiA prowadziła i prowadzi bezpośrednio spotkania i rozmowy z poszkodowanymi Podwykonawcami, mające na celu jak najszybsze rozliczenie wymagalnych i należnych płatności nieregulowanych przez Generalnego Wykonawcę. Między innymi organizowano spotkania w formie tzw. „dni otwartych” dla Podwykonawców, dając tym samym bezpośrednią możliwość przedłożenia do GDDKiA jako Inwestora wniosków z niezaspokojonymi płatnościami dla tych firm.

Nienależyte wywiązywanie się Generalnych Wykonawców w przedmiotowym zakresie w znacznym stopniu udało się ograniczyć/kontrolować poprzez funkcjonowanie i wprowadzenie mechanizmów kontrolnych w GDDKiA (procedur/wytycznych/dokumentów wzorcowych oraz działań zapobiegawczych), nie mniej jednak całkowicie problemu nie udało się wyeliminować, o czym mogą świadczyć kolejne wystąpienia Podwykonawców realizujących roboty/dostawy/usługi.

Mając powyższe na uwadze, w niektórych przypadkach GDDKiA zawiera z Wykonawcą dodatkowe Umowy Przekazu, które dają możliwość dokonywania bezpośredniej zapłaty wymagalnego wynagrodzenia przysługującego Podwykonawcy lub dalszemu Podwykonawcy, który zawarł zaakceptowaną przez Zamawiającego umowę o podwykonawstwo. Zawieranie takich umów jest problematyczne, gdyż nie zawsze Generalny Wykonawca jest zainteresowany, aby takowe porozumienie podpisywać.

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

Przepisy regulujące proces wydawania zezwoleń dla pojazdów nienormatywnych zawierają szereg zagadnień, które w pewnym stopniu utrudniają realizację zadań GDDKiA w tym zakresie. Należą do nich m.in.:

- a) wymóg stosowania blankietów tj. druków ścisłego zarachowania. Zadrukowane blankiety (zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia) uniemożliwiają w przypadku zezwoleń kategorii VII:
  - wpisywanie pełnych warunków do zezwolenia,
  - wpisanie pełnych danych o pojeździe nienormatywnym i jego budowie (np. wózki modułowe, ilość osi),
  - możliwości wprowadzenia zmian do wydanego zezwolenia (np. zmiana trasy, zmiana numeru rejestracyjnego pojazdu z powodu jego awarii – obecnie trzeba wydać nowe zezwolenie, co jest narażeniem przewoźnika na podwójny koszt).

Ponadto dla wszystkich zezwoleń - na obowiązujących blankietach są nadrukowane nieaktualne podstawy prawne, których nie można zmienić. Dodatkowo treść pouczenia po nowelizacji KPA nie mieści się na druku.

b) stosowanie wszystkich przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego m.in.:

- konieczność wydawania decyzji umarzającej postępowanie w przypadku, w którym wydanie zezwolenia nie nastąpi,
- obowiązek powiadamiania, zgodnie z art. 64 d ust. 6 Prawo o ruchu drogowym, o przedłużeniu terminu wydania decyzji. Zazwyczaj to przewoźnik decyduje o terminie w jakim chce wykonać transport. Jeżeli występuje z wnioskiem na przejazd, który ma się odbyć za 1,5 miesiąca, obowiązek powiadamiania go, po upływie 7 dni, że termin wydania zezwolenia ulegnie przedłużeniu do 30 dni, jest bezzasadny.

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

W projekcie współfinansowanym z środków CEF Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T – Etap 1 nastąpiło zmaterializowanie ryzyk mających wpływ na wartość projektu oraz czas jego realizacji.

Dokonana aktualizacja szacunkowych wartości zamówień wdrożeniowych wykazała wzrost cen w porównaniu do zakładanych kosztów na etapie składania wniosku o dofinansowanie Projektu. W związku z tym niezbędne było przed ogłoszeniem zamówienia w ramach Projektu pn. „Regionalne Projekty Wdrożeniowe” (RPW) uzgodnienie zwiększenia budżetu Projektu. Uzgodnienie w tym zakresie nastąpiło w listopadzie 2018 r.

### **4) Problemy z waloryzacją wynagrodzenia Wykonawcy za roboty budowlane wg Subklauzuli 13.8 Warunków Kontraktu**

Problem z przyjętymi założeniami dotyczącymi mechanizmu waloryzacji wynagrodzenia Wykonawcy za roboty budowlane, opartego o publikowane wskaźniki przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego (dalej GUS).

Wskaźniki cen obiektów drogowych (Wd) oraz wskaźniki cen obiektów mostowych (Wm) wyliczane przez GUS nie odzwierciedlały bieżących wahań (wzrostów lub spadków) cen materiałów budowlanych i robót w obszarze inwestycji drogowych.

Podejmowano działania w postaci wprowadzenia nowych mechanizmów waloryzacyjnych w obowiązujących umowach GDDKiA – poprzez odpowiednie dostosowanie zapisów dokumentów wzorcowych. Przedmiotowe działania były poprzedzone wielostopniowymi analizami oraz spotkaniami z przedstawicielami GUS/branży/PKP/ Ministerstwa. Analizy wykonane przez GDDKiA przy wykorzystaniu nowego mechanizmu waloryzacji, wykazały wzrosty nawet do +5% Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej – gdzie dotychczasowa waloryzacja stosowana w zapisach umownych osiągała ok +1% (dotyczy tendencji wzrostowej).

### **5) Problemy związane z uzyskiwaniem środków z Gwarancji Należytego Wykonania.**

Pomimo stosowania przez GDDKiA jednolitych wymagań co do treści gwarancji należytego wykonania kontraktów, Gwarant odmawia wypłaty na rzecz beneficjenta gwarancji żądanych środków. Treść dokumentu gwarancji zakłada płatność bezwarunkową, na pierwsze żądanie beneficjenta.

Obecnie prowadzone jest osiem sporów sądowych z gwarantami (towarzystwa ubezpieczeniowe oraz instytucje bankowe), którzy kwestionują prawo beneficjenta SP-GDDKiA do żądania wypłaty środków z gwarancji.

### **6) Wyzwania związane z odrzuceniem oferty z nieuzasadnioną ekonomicznie ceną oraz wykluczeniem nierzetelnych wykonawców z postępowań o udzielenie zamówień publicznych.**

Identyfikujemy istotną słabość związaną z ograniczoną możliwością weryfikacji wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia publicznego. Zdefiniowana słabość ogranicza uzyskanie realnych informacji przez zamawiającego o właściwym skalkulowaniu ceny oferenta. Powyższe związane jest z brakami legislacyjnymi w kwestii ustalania tzw. rażąco niskiej ceny.

Wykonawca ubiegający się o udzielenie zamówienia publicznego podlega weryfikacji pod względem podmiotowym w zakresie spełnienia warunków udziału w postępowaniu oraz braku istnienia przesłanek wykluczenia z postępowania. Możliwości jakie dają przepisy ustawy Prawo zamówień publicznych w zakresie wykluczenia wykonawców, którzy w sposób nienależyty wykonali wcześniejsze umowy z zamawiającym są obwarowane udowodnieniem przez zamawiającego łącznego zajścia określonych przesłanek związanych m.in. z poważnym (istotnym) naruszeniem zobowiązań umownych oraz winą wykonawcy. Przepisy te stanowią transpozycję prawa UE. GDDKiA w 2018 r. dokonała czynności wykluczenia z wyżej wymienionych powodów jednego z wykonawców, który złożył ofertę w jednym z prowadzonych postępowań. Powyższa czynność została jednak skutecznie zakwestionowana przez wykluczonego wykonawcę w drodze wniesienia odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej. Doświadczenia GDDKiA z jednej strony pokazały trudności formalno – prawne jakie należy pokonać w celu wykluczenia nierzetelnych wykonawców, z drugiej stanowią bazę dla poprawy skuteczności procedowania w celu dokonania skutecznego wykluczenia.

Podsumowując istnieje pilna potrzeba precyzyjnego zdefiniowania, kiedy mamy do czynienia z rażąco niską ceną. Umożliwiłoby to w wielu przypadkach uniknięcie ryzyka podpisania nierentownego kontraktu, którego w połowie realizacji okazuje się, że z uwagi na brak środków Generalny Wykonawca nie jest w stanie zrealizować, co generuje masę problemów, z możliwością jego dokończenia oraz perturbacji finansowych związanych z brakiem płatności dla podwykonawców i realnej zdolności generalnego Wykonawcy do jego ukończenia.

### **Wiarygodność sprawozdań**

Zidentyfikowano słabości w sposobie definiowania długości odcinków dróg ekspresowych i autostrad oddawanych do ruchu, co może powodować rozbieżność danych wykorzystywanych do wyliczania narastającej wartości miernika budżetu zadaniowego.

*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.*

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

### **Skuteczność i efektywność działania**

#### **1) Problemy z brakiem płatności przez generalnego wykonawcę**

Podjęto działania w celu skrócenia czasu rozpatrywania wniosków o tzw. płatności bezpośrednie dla Podwykonawców. GDDKiA wdrożyła specjalne procedury i zmobilizowała większą liczbę osób w ramach swoich struktur do pomocy w rozpatrywaniu wniosków o bezpośrednie płatności dla Podwykonawców, którzy się z takimi zgłosili.

Prowadzenie monitoringu 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.

GDDKiA zawiera z Generalnymi Wykonawcami umowy przekazania na podstawie których realizowane są płatności bezpośrednio na rzecz podwykonawców, usługodawców oraz dostawców ze skutkiem dla Zamawiającego zwolnienia się względem Generalnego Wykonawcy ze zobowiązania zapłaty na jego rzecz należnego mu wynagrodzenia.

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

Proces wydawania zezwoleń wymaga kompleksowych zmian w obowiązujących przepisach prawa. Nie jest możliwe wyeliminowanie wszystkich trudności zidentyfikowanych przez GDDKiA w ramach wewnętrznych działań. W związku z powyższym w dniu 18 lutego 2019 r. GDDKiA wystąpiła do

Ministerstwa Infrastruktury wskazując trudności w funkcjonowaniu przepisów dotyczących wydawania zezwoleń oraz proponując adekwatne zmiany. Wskazano m.in. na zasadność:

- Wydawania zezwoleń w drodze elektronicznej,
- Włączeń w stosowaniu niektórych przepisów KPA,
- Zwiększenia kontroli przejazdów pojazdów nienormatywnych – zwłaszcza VII kategorii.

Dodatkowo w związku z brakiem możliwości umieszczenia rozszerzonej treści na drukach ścisłego zarachowania, jako tymczasowe rozwiązanie do każdego zezwolenia załączane jest pouczenie, którego treść zamieszczona jest na dodatkowej stronie białego papieru, opatrzonego oznaczeniem organu wydającego decyzję, z podpisem z upoważnienia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, oraz wpisywanie do zezwoleń kategorii VII informacji: „Do zezwolenia wydano rozszerzone pouczenie” w Uwagach do zezwolenia zawartych na blankiecie zezwolenia.

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

W związku z opóźnieniem dotyczącym w szczególności ogłoszenia zamówień na prace wdrożeniowe zmaterializowało się ryzyko niewykorzystania w pełnym zakresie dofinansowania środków z Unii Europejskiej, które jest obecnie przyznane dla prac zakończonych do końca 2020 r. W związku z tym podjęte już zostały i będą kontynuowane w 2019 r. działania wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury oraz Ministerstwem Inwestycji i Rozwoju mające na celu uzgodnienie z Komisją Europejską wydłużenia okresu kwalifikowalności wydatków dla Projektu.

Pomimo podjętych już działań związanych z optymalizacją organizacji prac w ramach dostępnych zasobów obecne przydzielone zasoby do obsługi Projektu są na granicy możliwości zapewnienia sprawnej jego obsługi.

Wg stanu na koniec 2018 r. zawarte były dwie umowy dotyczące Projektu – na doradztwo techniczne oraz doradztwo prawne. W 2019 r. planuje się zawrzeć umowy zasadnicze z punktu realizacji rzeczowej Projektu:

- Centralny Projekt Wdrożeniowy
- Regionalne Projekty Wdrożeniowe (4 umowy) wraz z osobnymi umowami na nadzory.

Ponadto zawarta będzie umowa na:

- Usługi na promocję i informację. (wymóg określony w Grant Agreement).

W związku z postępowaniem realizacji projektu Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T – Etap 1 dokonana zostanie szczegółowa analiza potrzeb w zakresie zadań związanych z obsługą Projektu, na podstawie której będzie możliwe przydzielenie niezbędnych zasobów.

### **4) Problemy z waloryzacją wynagrodzenia Wykonawcy za roboty budowlane wg Subklauzuli 13.8 Warunków Kontraktu**

Prowadzenie monitoringu w przedmiotowym zakresie, a w razie konieczności podejmowanie stosownych działań mających na celu sprawne funkcjonowanie mechanizmu waloryzacji wynagrodzeń poprzez: m.in. spotkania z branżą i zbieranie doświadczeń w zakresie opracowanej procedury waloryzacyjnej, w razie potrzeby bieżąca aktualizacja dokumentów wzorcowych i wytycznych.

### **5) Problemy związane z uzyskiwaniem środków z Gwarancji Należytego Wykonania.**

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad podejmując próbę wyegzekwowania od Gwaranta środków należnych mu tytułem udzielonej, bezwarunkowej i płatnej na pierwsze żądanie gwarancji realizuje swoje uprawnienie wynikające z treści udzielonej gwarancji.

W przypadku odmowy przez Gwaranta realizacji płatności jedyną drogą do skutecznej egzekucji jest wytoczenie powództwa sądowego przeciwko takiemu Gwarantowi.

Podstępowanie sądowe może jednak potrwać kilka lat (terminy rozpraw w sądzie okręgowym w Warszawie wyznaczane są co 4-6 miesięcy), na ogół spór nie kończy się w pierwszej instancji.

W związku z tym GDDKIA narażona jest na ryzyko wypłat na rzecz podwykonawców, usługodawców i dostawców kwot których odzyskanie jest utrudnione a w przypadkach upadłości Generalnego Wykonawcy, nie jest możliwe. Powyższe generuje realną szkodę po stronie Zamawiającego.

Spory na tle odmowy realizacji zadania wypłaty Gwarancji na ogół kończą się uzyskaniem przez GDDKIA tych środków, niemniej jednak dzieje się to z dużym opóźnieniem. W efekcie czego GDDKIA z

budżetu pokrywa szkody, które naprawione powinny być środkami z Gwarancji a środki ostatecznie uzyskane zasilają KFD po kilku, czasem kilkunastu miesiącach od złożenia żądania ich wypłaty.

Działania ograniczające ryzyko odmowy wypłat z Gwarancji Należytego Wykonania.

W celu zabezpieczenia się przed ryzykiem konieczności wypłat ponad wartość ustalona w kontrakcie podjęte zostały rozmowy z Bankiem BGK w celu opracowania umowy rachunku powierniczego poprzez który rozliczne byłyby kontrakty, co w istotny sposób mogłoby zmniejszyć ryzyko nieprzewidzianych wypłat, a więc ograniczy konieczność sięgania po Gwarancje Należytego Wykonania.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad nie ma wpływu na decyzje i działania Gwarantów w zakresie realizowania przez nich ich zobowiązań.

W celu ograniczenia ryzyka braku płatności z tytułu Gwarancji Należytego Wykonania celowa jest inicjatywa legislacyjna wskazująca na możliwość sankcji wobec gwaranta, który bezpodstawnie odmawia wypłat gwarancji lub ograniczenie form gwarancji jedynie do złożenia kwoty zabezpieczenia na rachunek beneficjenta.

### **Wyzwania związane z odrzuceniem oferty z nieuzasadnioną ekonomicznie ceną oraz wykluczaniem nierzetelnych wykonawców z postępowań o udzielenie zamówień publicznych**

W celu ograniczenia ryzyka nieskuteczności weryfikacji ofert przetargowych wykonawcy, wobec którego oferty podniesiono zarzut rażąco niskiej celowa jest inicjatywa legislacyjna wskazująca na doprecyzowanie definicji rażąco niskiej ceny. Potrzeba wypracowania także skutecznych mechanizmów kontrolnych ograniczających odrzucenie oferty z uzasadnioną ekonomicznie ceną ze względu na błędne procedury u zamawiającego, gdy z przyczyn formalnych oferta rzetelnie skalkulowana zostanie wyeliminowana.

Analiza wyroku Krajowej Izby Odwoławczej posłużyła do sporządzenia opracowania zawierającego opis stanu faktycznego w najważniejszych aspektach oraz płynące z niego wnioski zarówno w warstwie formalno-prawnej, jak i organizacyjnej. Materiał został udostępniony Oddziałom GDDKiA w celu wykorzystania w przyszłości, w przypadku zaistnienia konieczności skorzystania z przesłanek wykluczenia nierzetelnego wykonawcy. Wnioski z analizy dotyczą przede wszystkim działań proceduralnych dokonywanych na etapie postępowania o udzielenia zamówienia publicznego, choć mogą również znaleźć odniesienie do działań dokonywanych na etapie realizacji umowy wobec wykonawcy niewypełniającego zobowiązań umownych.

### **Wiarygodność sprawozdań**

Wskazana słabość systemu wymiany informacji oraz różne definicje określające warunki oddania do ruch stosowane przez centralę i poszczególne oddziały wymagają w bieżącym roku wystandaryzowania definicji wyliczania miernika „Długość oddanych do użytkowania autostrad i dróg ekspresowych” dla potrzeb planu - wykonania w ujęciu budżetu zadaniowego oraz Planu działalności GDDKiA i sprawozdania, a także dla innych potrzeb zarządczych.

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

### **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**

W ramach usprawnienia procesu typowania oraz monitorowania zadań inwestycyjnych spoza Programu Budowy Dróg Krajowych (PBDK) w 2018 r. GDDKiA utworzyła podział funkcjonalny sieci drogowej na drogi podstawowe, uzupełniające, drogi szybkiego ruchu oraz drogi pozostałe, które będą zastąpione przez drogi szybkiego ruchu. Następnie na bazie tego opracowania przyjęto kryteria do realizacji zadań

spoza PBDK. GDDKiA przedstawiła Ministerstwu Infrastruktury przyjęte kryteria oraz podział funkcjonalny wraz z propozycją hierarchizacji sieci drogowej do akceptacji. Ponadto, utworzono Centralny Zasób Danych dla zadań realizowanych poza PBDK. Zgodnie z opracowaną procedurą wyznaczone osoby w Oddziałach GDDKiA, cyklicznie aktualizują bazę danych na temat przebudów, rozbudów, obwodnic i małych zadań BRD oraz wprowadzają nowe zadania, jeżeli wchodzi one do realizacji. W ten sposób powstała jedna baza danych zawierająca najaktualniejsze informacje o realizowanych zadaniach na istniejącej sieci drogowej. Dodatkowo w ramach projektu Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T – Etap 1 zrealizowany zostanie moduł zapewniający centralne oprogramowanie dla prowadzenia systemu referencyjnego dróg, ewidencji infrastruktury drogowej oraz mostowej.

Moduł ten powstanie poprzez realizację umowy na zamówienie dotyczące Centralnego Projektu Wdrożeniowego. Ponowne ogłoszenie przetargu na CPW nastąpi z końcem marca 2019 r. (poprzednie postępowanie zostało unieważnione w dniu 27 lutego br. z uwagi na przekroczenie wartości kosztorysowej). Zawarcie umowy przewidziano na listopad 2019 r. Czas realizacji to 16 miesięcy, co oznacza, że nowe oprogramowanie do zarządzania informacją o posiadanym majątku powinno być gotowe w 2021 r.

*Należy opisać najistotniejsze działania, jakie zostały podjęte w roku, którego dotyczy niniejsze oświadczenie w odniesieniu do planowanych działań wskazanych w dziale II oświadczenia za rok poprzedzający rok, którego dotyczy niniejsze oświadczenie.*

## 2. Pozostałe działania:

.....  
.....  
.....

*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, przestrzegania i promowania 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

wewnętrzny, skuteczności i efektywności działania, wiarygodności sprawozdań, ochrony zasobów, przestrzegania i promowania 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.