

Oświadczenie o stanie kontroli zarządczej
Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad¹⁾
za rok 2019

Dział I²⁾

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 A⁴⁾

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

Część B⁵⁾

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 C⁶⁾

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:⁷⁾

- monitoringu realizacji celów i zadań, samooceny kontroli zarządczej przeprowadzonej z uwzględnieniem standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych⁸⁾,
- procesu zarządzania ryzykiem,
- audytu wewnętrznego,
- kontroli wewnętrznych,
- kontroli zewnętrznych,
- 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, 02.04.2020 r.
(miejsowość, data)

Zudowski Tomasz
(podpis kierownika jednostki)

Dział II⁹⁾

1. Zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania kontroli zarządczej w roku ubiegłym.

Skuteczność i efektywność działania

- 1) W zakresie zastrzeżeń złożonych w oświadczeniu Generalnego Dyrektora za rok 2018 (**wyzwania związane z odrzuceniem oferty z nieuzasadnioną ekonomicznie ceną oraz wykluczeniem nierzetelnych wykonawców z postępowań o udzielenie zamówień publicznych**) wykazano celowość inicjatywy legislacyjnej wskazującej na doprecyzowanie definicji rażąco niskiej ceny. W celu ograniczenia ryzyka nieskuteczności weryfikacji ofert przetargowych wykonawcy, wobec którego oferty podniesiono zarzut rażąco niskiej ceny GDDKiA w toku prac legislacyjnych nad nowym Prawem zamówień publicznych zgłaszała postulaty o zmianę przepisów w tym zakresie. Przedstawiciele GDDKiA uczestniczyli w pracach nad nową ustawą – uwagi nie zostały uwzględnione. Obecnie również otrzymujemy oferty, które zasadniczo kwotowo odbiegają od budżetu Zamawiającego i stanowią dodatkowy aspekt wymagający od Zamawiającego szczególnych działań, celem dokonania weryfikacji złożonych ofert i wyboru oferty, która pozwoli na realizację zadania technicznie i ekonomicznie.
Kolejnym zdiagnozowanym problemem jest brak uregulowań prawnych umożliwiających odrzucenie ofert nierzetelnych wykonawców (prac projektowych, robót i nadzorów), którzy nie zrealizowali poprzedniego zadania, odstąpili od umowy, bądź umowy z Nimi zostały rozwiązane z przyczyn leżących po ich stronie i składają oferty w kolejnych postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego.
- 2) **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. 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 ściślego 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.
 - i) brak uregulowań dotyczących pojazdów specjalnych w zakresie odnoszącym się do nienormatywnych parametrów.
- 3) **Programy inwestycji.** Pomimo podjęcia działań zaradczych przez GDDKiA opisanych w pkt 2 Działu II niniejszego oświadczenia w dalszym ciągu istnieją rezerwy w zakresie finalnego procedowania Programów Inwestycji po stronie organu nadzorczego. Wydłużenie się czasu akceptacji przez organ nadzorczy tego dokumentu powoduje kilkutygodniowe opóźnienia w stosunku do przyjętych harmonogramów i realnie wpływa na realizację harmonogramu Krajowego Funduszu Drogowego. Najbardziej widoczne opóźnienia terminowe występują na zadaniach realizowanych w pionie zarządzania drogami i mostami.
Dalszej optymalizacji wymagają także procedury wewnętrzne, celem uniknięcia problemów ze zrealizowaniem i rozliczeniem zadań w cyklu rocznym, jak również wprowadzenie standaryzacji i elektronicznej tych rozwiązań, zatwierdzeń i monitoringu i weryfikacji zrealizowanych inwestycji. Na szczególną uwagę zasługują rozwiązania BRD, w szczególności doświetlenie i oznakowanie przejść dla pieszych, chodniki przy drogach - prawidłowy dobór i zaplanowanie ich realizacji, standaryzacja wykonania oraz spójna i systemowa weryfikacja zastosowanych rozwiązań.
- 4) **Realizacja projektu Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T – Etap 1.** Trudność w prawidłowej wycenie zamówień publicznych dotyczących całego projektu.

Pomimo zwiększenia wartości projektu otrzymywane w ogłoszonych przetargach oferty były często wyższe niż wartości szacunkowe. W konsekwencji konieczne było powtórne ogłaszanie przetargów, już po dokonaniu modyfikacji ich SIWZ celem zmniejszenia wartości zamówienia. Przetarg na Centralny Projekt Wdrożeniowy unieważniono w lutym 2019 r. a powtórnie ogłoszono w marcu. Przetarg na Regionalne Projekty Wdrożeniowe składał się z 4 części - 2 części unieważniono w czerwcu (ponownie ogłoszone zamówienie - w lipcu), a kolejne dwie części unieważniono w sierpniu (ponownie ogłoszone zamówienie - w sierpniu.). Opisana sytuacja miała wpływ na opóźnienia w harmonogramie realizacji. Brak niezbędnych uzgodnień dotyczących zabezpieczenia finansowania projektu. W sierpniu 2019 r. wybrano najkorzystniejszą ofertę dla zamówienia na Centralny Projekt Wdrożeniowy. Z uwagi na to, że w 2020 r. upływał termin kwalifikowalności wydatków, aby potwierdzić dostępność finansowania dla projektu (i tym samym dla zamówienia na CPW) GDDKiA zwróciła się Ministra Finansów o zapewnienie finansowania z rezerwy celowej. Otrzymano decyzję pozytywną, ale z zastrzeżeniem, że jest ona ważna pod warunkiem formalnego wydłużenia okresu kwalifikowalności projektu. Spowodowało to w konsekwencji potrzebę pilnych ustaleń z agencją INEA dotyczącą przyspieszenia procedury wydłużenia okresu realizacji projektu. INEA potwierdziła taką możliwość, niemniej możliwy termin uzyskania decyzji w tym zakresie został wskazany na luty 2020 r. Z uwagi na wskazaną okoliczność nie została podjęta do końca 2019 r. decyzja o zawarciu umowy, jednocześnie wykonawca sukcesywnie przedłużał termin związania z ofertą.

5) **Polityka kadrowa.**

Zidentyfikowano problem związany z fluktuacją wykwalifikowanej i doświadczonej kadry spowodowany brakiem konkurencyjności wynagrodzeń i narzędzi pracy, które na analogicznych stanowiskach funkcjonują w warunkach rynkowych. Istnieje potrzeba posiadania środków i instrumentów finansowych dostosowanych do obecnych realiów rynkowych aby móc zatrudniać w określonej formie wykwalifikowane osoby do realizacji kontraktów, w systemie zadaniowym jak również nagradzać tych, którzy realizują odpowiedzialne zadania, podejmują odpowiedzialne decyzje.

Istnieje potrzeba prowadzenia elastycznej polityki kadrowej dostosowanej do zmieniających się zadań i nowych wyzwań stawianych przed Urzędem, oraz sprawne dostosowywanie regulacji wewnętrznych do zmieniających się uwarunkowań. Przykładem jest Program budowy obwodnic miast na sieci dróg krajowych, który będzie realizowany przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

- 6) **VAT w umowach utrzymaniowych.** W 2019 r. zintensyfikował się problem związany z nieprawidłową stawką podatku VAT określoną w tzw. „umowach utrzymaniowych”. Do roku 2014 organy podatkowe stały na stanowisku, wyrażonym 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 obowiązuje do zapłaty zaległego podatku. Obecnie coraz więcej wykonawców zwraca się do GDDKiA z wezwaniem do zapłaty kwot będących różnicą pomiędzy stawką VAT w wysokości 8% i 23%, które były zawierane w tamtym okresie.

7) **Ochrona środowiska naturalnego.**

Zidentyfikowano konieczność uregulowania i wdrożenia kwestii związanych z projektowaniem przejść dla zwierząt w zakresie ich lokalizacji i parametrów oraz uregulowania w Programach Funkcjonalno-Użytkowych (PFU) kwestii dotyczących zakresu możliwej do przeprowadzenia optymalizacji projektu w kwestii urządzeń ochrony środowiska.

8) **Zarządzanie i utrzymanie siecią dróg**

Zidentyfikowano problemy dotyczące przygotowania i realizacji umów utrzymaniowych. W pierwszym rzędzie 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 opracowania rozwiązań analogicznych jak w PBDK w obszarze utrzymania dróg oraz rozwiązań BRD i sprawnego zarządzania majątkiem SP (kilometry oddawanych rokrocznie nowych dróg, obiektów inżynierskich), które po upływie okresu gwarancji i napraw pogwarancyjnych będą generowały znaczące środki z budżetu Państwa.

9) Repozytoria danych dotyczących sieci drogowej

Niewystarczający system kontroli nad procesem prowadzenia repozytoriów danych dotyczących sieci drogowej (Centralny Zasób Danych, Bank Danych Drogowych). Obowiązujące procedury GDDKiA w tym zakresie nie zawierają mechanizmów kontrolnych ograniczających ryzyko wprowadzenia do repozytoriów błędnych lub nieaktualnych danych. Ewidencja danych jest niekompletna, często niezaktualizowana bądź aktualizowana z opóźnieniem w stosunku do terminu zaistniałej zmiany/zdarzenia, co powoduje brak zgodności wprowadzanych danych ze stanem faktycznym. Procedury nie zawierają wspólnych i jednolitych wytycznych dla Oddziałów GDDKiA, które wskazywałyby na rodzaj informacji, termin ewidencjonowania tej informacji oraz aktualizowania jej w systemie. Problemem jest także brak w procedurach wskazania zadań i kompetencji pracowników zaangażowanych w proces. Chociaż repozytoria te prowadzone są w wersji elektronicznej ich architektura jest przestarzała, nie zapewniają automatycznej agregacji i walidacji danych.

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

W toku kontroli wewnętrznej stwierdzono nieprawidłowości polegające m.in. na zbyt opieszałym podejmowaniu przez Oddziały działań zmierzających do uregulowania i ujawniania stanu prawnego nieruchomości zajętych pod drogi krajowe, co w konsekwencji skutkowało m.in. brakiem ujawnionego w księgach wieczystych trwałego zarządu na rzecz GDDKiA czy też brakiem założenia ksiąg wieczystych dla nieruchomości, które zostały nabyte przez GDDKiA. Stwierdzono ponadto przypadki bezumownego wykorzystywania przez osoby trzecie nieruchomości nabytych pod drogi, podczas niezrealizowanej inwestycji.

11) Monitorowanie stanu infrastruktury drogowej. Wskazane w Zarządzeniu nr 56 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 17 listopada 2015 r. ws. wytycznych dokonywania objazdów dróg krajowych, konkretne zapisy dotyczące ilości objazdów, jakie powinny być prowadzone na poszczególnych klasach dróg krajowych utrudniają Dyrektorom Oddziałów możliwość indywidualnego dostosowania częstotliwości prowadzenia objazdów w kontekście do bieżących możliwości, oceny ryzyka, czy wiedzy będącej w posiadaniu Oddziału odnośnie tego, jak częste powinny być objazdy danego odcinka drogi krajowej pod kątem zagwarantowania wywiązywania się z zobowiązań zarządcy drogi. Może to powodować sytuacje, w których objazdy prowadzone są w sposób nadmiarowy, co wiązać może się z nieefektywnym wykorzystaniem środków przeznaczanych na szeroko rozumiane zadania utrzymania dróg krajowych.

12) Niewystarczające zasoby branżowe. Zaobserwowano znaczne obciążenie biur projektowych, konsultantów i wykonawców i firm z nimi współpracujących (np. geologów) z uwagi na duży front prac przygotowawczych i realizacyjnych (w systemie Projektuj i Buduj). Powoduje to problemy: w pozyskaniu podwykonawców dla biur projektowych, fluktuacji kadr z biur do wykonawców, w dotrzymaniu terminów prac realizowanych dla GDDKiA (STES/KP).

W związku z niewystarczającymi zasobami branżowymi, GDDKiA identyfikuje również pogorszenie jakości świadczonych usług przez Konsultantów.

- 13) **Koordinacja międzyresortowa.** W GDDKiA zidentyfikowano brak systemowej regulacji kwestii międzyresortowych tj.: przygotowanie, realizacja i zarządzanie Parkingami Buforowymi.
- 14) **Opóźnienia organów zewnętrznych w procesie wydawanych uzgodnień i decyzji administracyjnych.** Przedłużające się procedury uzyskiwania uzgodnień od organów współpracujących w procesie inwestycyjnym (np. Urzędy Wojewódzkie, PG WP, GDOŚ, RDOŚ) generują trudności w zarządzaniu inwestycją, jednym ze zdiagnozowanych powodów jest: brak kadr w tych urzędach, wszczynanie postępowań w ostatnim dniu przewidzianym przepisami (zamiast uznawania za wszczęcie datę złożenia wniosku), konieczność uzyskiwania zgody na odstępstwa dopiero na etapie PB, (pomimo tego że zdiagnozowano odstępstwo kilka lat wcześniej – na etapie STEŚ, KP), a czasami wynika to z obniżenia jakości materiałów projektowych.
- 15) **Podwykonawcy.** Wystąpienia podwykonawców do Inwestora o solidarną odpowiedzialność w wyniku braku regulacji zobowiązań finansowych ze strony generalnych wykonawców, przedkłada się bezpośrednio na terminowość realizowanych zadań inwestycyjnych, a w konsekwencji na funkcjonowanie poszczególnych odcinków sieci dróg krajowych.

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) **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 uiszczenia 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.
- 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 ujednoczone w formacie 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 jednodocińkowych i wielodocińkowych - 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 urządzeń ochrony środowiska - 1 wzór;
- zadań inwestycyjnych o charakterze kubaturowym - 1 wzór.

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

- 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.
- 4) **Polityka kadrowa.** Trwają prace nad rewizją 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 i weryfikacyjno-analitycznych.
- W trakcie opracowywania jest nowa polityka transportowa, która wymaga dostosowania do zmieniającego się otoczenia oraz nad dodatkowym ubezpieczeniem pracowników GDDKiA podejmujących kluczowe decyzje od odpowiedzialności cywilnej. Powyższe działania powinny przynieść wartość dodaną w zakresie wzrostu motywacji kadry, zapewnienia stosownych narzędzi pracy oraz usprawnić mechanizmy kontroli i weryfikacji funkcjonowania Urzędu
- 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 wstrzymać się z jej egzekucją do czasu rozstrzygnięcia prawomocnie sprawy przez Sąd Administracyjny.
- 6) **Ochrona środowiska naturalnego.** Zakończenie prac i odbiór opracowania wytycznych „Zasady projektowania, budowy i utrzymania

przejsć dla zwierząt". Planowany termin zakończenia prac – wrzesień 2020 r.

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. Rozważane jest wprowadzenie rozwiązań bardziej przyjaznych środowisku w zakresie ochrony akustycznej, jak nasypy ziemne, różnego rodzaju roślinność, związane jest to czasami z większą zajętością terenu, ale zapewne wpłynie pozytywnie na ochronę środowiska naturalnego i aspekty wizualno-ekologiczne oraz ekonomię.

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.

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 oczekiwań. 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 udostępnienie 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.

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 przygotowano 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 informacje 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.

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.

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 wybrany kontrakt program 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.

14) **Koordinacja międzyresortowa.** W kwestii braku systemowego uregulowania spraw międzyresortowych związanych z projektowaniem, budową i zarządzaniem Parkingami Buforowymi podjęto starania w drodze korespondencji z Ministerstwem 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 jednostki/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.

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. Jest to proces ciągły, wymagający ciągłego monitoringu i weryfikacji.

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 III¹⁰⁾

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) Problemy z brakiem płatności przez generalnego wykonawcę

W celu ochrony polskich Podwykonawców, którym Wykonawca zalega z płatnościami opracowano wzór oraz wytyczne dla Oddziałów GDDKiA do sporządzenia oświadczenia o przekazie, na podstawie którego realizowane są płatności bezpośrednio na rzecz podwykonawców, usługodawców oraz dostawców.

GDDKiA na bieżąco monitoruje przedmiotowe zagadnienie, a w razie konieczności dokonuje modyfikacji procedur/wytycznych/dokumentów wzorcowych pod kątem zabezpieczenia interesów wszystkich stron procesu inwestycyjnego, ze szczególnym naciskiem na Podwykonawców. W celu dokładniejszego i sprawniejszego monitorowania roszczeń podwykonawców, dostawców i usługodawców oraz skali tego zjawiska – Centrala GDDKiA podjęła decyzję o stworzeniu bazy danych w tym zakresie, w ramach istniejącego w GDDKiA systemu informatycznego jakim jest Centralny Zasób Danych (CZD). Głównym celem prowadzenia w CZD modułu dotyczącego szeroko rozumianych podwykonawców jest opracowanie i aktualizacja bazy danych zawierającej kompletne informacje dot. roszczeń podwykonawców, dostawców i usługodawców. W zawiązku z powyższym w CZD została uruchomiona i skonfigurowana lista pn. „Umowy podwykonawcze” dla kontraktów realizowanych w ramach perspektywy finansowej 2014 – 2020, będących w trakcie realizacji oraz już zakończonych.

Do kontraktów realizowanych w ramach ww. perspektywy finansowej dopisano wszystkie zaakceptowane umowy podwykonawcze oraz zgłoszone umowy dotyczące dostaw i usług. 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.

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

Umowy na wdrożenia

W 2019 r. ogłoszono postępowania na wszystkie prace wdrożeniowe, planowane w ramach pięciu umów: umowy na Centralny Projekt Wdrożeniowy oraz czterech umów dla Regionalnych Projektów Wdrożeniowych.

W 2019 r. wybrane zostały najkorzystniejsze oferty dla 2 umów: dla Centralnego Projektu Wdrożeniowego oraz dla jednego Regionalnego Projektu Wdrożeniowego (obszar woj. dolnośląskiego i opolskiego). Na początku 2020 r. wybrana została najkorzystniejsza oferta dla kolejnego Regionalnego Projektu Wdrożeniowego dla woj. łódzkiego. Unieważnione zostały z kolei postępowania na Regionalne Projekty Wdrożeniowe (z uwagi na zbyt wysokie oferty) : jedno łącznie dla województw pomorskiego i mazursko-warmińskiego oraz jedno dla woj. śląskiego. Planowane jest ich ponowne ogłoszenie, po dokonaniu zmian w SWIZ pozwalających zmniejszyć wysokości ofert.

Pomimo wyłonienia wykonawców dla trzech umów wdrożeniowych nie została żadna z nich dotychczas zawarta. Jest to związane z potrzebą potwierdzenia sposobu finansowania umów.

Projekt KSZR – etap 1 decyzją Ministra Finansów otrzymał zapewnienie finansowania z rezerwy celowej. W decyzji było zawarte zastrzeżenie, że jest ona ważna pod warunkiem wydłużenia okresu kwalifikowalności projektu do roku 2022.

Wydłużenie okresu kwalifikowalności projektu

Prowadzona była komunikacja w zakresie możliwości wydłużenia okresu trwania (kwalifikowalności) projektu z agencją Komisji Europejskiej nadzorującą jego realizację (INEA). Otrzymane zostały informacje potwierdzające taką możliwość. Wstępnie INEA wskazywała, że wniosek w tym zakresie powinien być złożony z końcem 2020 r. (pod koniec obecnie uzgodnionego terminu realizacji projektu). Z uwagi na zawarte zastrzeżenie w decyzji Ministra Finansów, GDDKiA zwróciła się o zgodę na wcześniejsze złożenie wniosku, co nastąpiło z początkiem 2020 r.

3) Problemy z waloryzacją wynagrodzenia Wykonawcy za roboty budowlane wg Subklauzuli 13.8 Warunków Kontraktu

Mając na celu wypracowanie optymalnych rozwiązań, a także chcąc jak najlepiej poznać problemy i oczekiwania wykonawców – do prac nad nowym mechanizmem waloryzacyjnym, w ramach działań komórki organizacyjnej – GDDKiA zaprosiła do konsultacji m.in. przedstawicieli firm branży budowlanej. Współpraca GDDKiA oraz GUS od końca 2018 roku zaowocowała stworzeniem nowego narzędzia pomagającego w wyliczeniach waloryzacji kosztów kontraktów. Aplikacja „Kalkulator” jest mechanizmem (wzorem) waloryzacyjnym do obliczenia realnych zmian kosztów na rynku w określonym czasie dla

kontraktów infrastrukturalnych w Polsce.

Aplikacja umożliwi w szybki i prosty sposób obliczenie wartości mnożnika korygującego za różne okresy, wykorzystywanego dalej do waloryzacji kwot wynikających z realizacji kontraktów drogowych. Daje również możliwość dokonywania symulacji dla potrzeb waloryzacji kontraktów budowlanych według trzech wersji, uzależnionych od przyjętych systemów wagowych wynikających z klauzuli waloryzacyjnej. Pozwala ona przede wszystkim na automatyczne obliczanie wskaźników obrazujących dynamikę zmieniających się cen na rynku w wybranym czasookresie m.in. dla elementów wchodzących w skład „koszyka waloryzacyjnego”, tj.:

- produkcji sprzedanej wybranych wyrobów przemysłowych (według grup PKWiU) stosowanych w budownictwie drogowym - w tym paliwa, cementu, asfaltu, stali, kruszywa;
- cen towarów i usług konsumpcyjnych (CPI) - potocznie zwanego inflacją;
- przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw dla działu 42 sekcji „F – Budownictwo” według Polskiej Klasyfikacji Działalności 2007 „Roboty związane z budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej”.

Wyniki wielokryterialnej analizy zostały uwzględnione w regulacjach obowiązujących na kontraktach GDDKiA. Dzięki temu od stycznia 2019r. we wzorcowych dokumentach GDDKiA dotyczących umów na realizację dróg zarówno w formule „Projektuj i Buduj” oraz „Buduj”, w Subklauzuli 13.8 [Korekty wynikające ze zmian kosztu], wprowadzono do stosowania nowy mechanizm waloryzacyjny. Celem jest zwiększenie płynności i stabilności finansowej firm budowlanych oraz możliwość zmian kosztów oddających realną dynamikę wahań cen elementów podstawowych wpływających na realizację inwestycji drogowej. Nowe zasady waloryzacji obejmują zarówno generalnych wykonawców, jak również podwykonawców wykonujących roboty budowlane i stanowią narzędzie ochrony tych drugich. Wprowadzone zmiany dotyczą umów zawartych zarówno pomiędzy wykonawcą a podwykonawcą, jak również pomiędzy podwykonawcą a dalszymi podwykonawcami.

Ponadto mechanizm waloryzacji wykorzystywany jest do analizy wysokości roszczeń Wykonawców o zwrot poniesionych kosztów z tytułu wzrostu cen materiałów, paliwa i robocizny. Poprzez dostępność odpowiednich wskaźników publikowanych przez GUS, mechanizm pozwala określić realność wysokości przedmiotowych roszczeń.

Prowadzony jest dalszy monitoring mający na celu sprawne funkcjonowanie mechanizmu waloryzacji wynagrodzeń na kontraktach, a w razie konieczności podejmowane są na bieżąco stosowne działania. Jednym z takich działań jest prowadzenie konsultacji z GUS nad możliwością rozwoju aplikacji o funkcjonalność w postaci prezentacji graficznej (wykresów), mających na celu usprawnienie monitoringu poszczególnych elementów „Koszyka” jak i wskaźnika Wn dla nawierzchni bitumicznej i betonowej.

4) Problemy związane z uzyskiwaniem środków z Gwarancji Należytego Wykonania

GDDKiA ujednoliciła postanowienia gwarancji należytego wykonania umowy lub gwarancji zwrotu zaliczki przedkładanych przez wykonawców inwestycji drogowych w systemie Buduj oraz Projektuj i Buduj, jak również usystematyzowała czynności podejmowane w przypadku występowania do Gwaranta z żądaniem zapłaty. Przekazano do Oddziałów GDDKiA do wykorzystania przykładowe wzorcowe dokumenty:

1. Gwarancję Należytego Wykonania Umowy i Należytego Wykonania Zobowiązań z Rękojmi;
2. Gwarancję Należytego Wykonania Umowy oraz
3. Gwarancji Zwrotu Zaliczki dla realizacji inwestycji w systemach „Buduj” oraz „Projektuj i Buduj”, a w przypadku niekorzystania przez Oddział ze wzorca wskazano obligatoryjne postanowienia, które w gwarancji muszą być zawarte.

Wiarygodność sprawozdań

W zakresie zidentyfikowanych słabości w sposobie definiowania długości odcinków dróg ekspresowych i autostrad oddawanych do ruchu stanowiących ryzyko rozbieżność danych wykorzystywanych do wyliczania narastającej wartości miernika budżetu zadaniowego, opracowano zasady wyliczania długości dróg krajowych oddanych do użytkowania przez GDDKiA. Mierniki bazujące na długości oddanych do użytkowania dróg krajowych mają się opierać na danych gromadzonych w CZD.

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:

NIE DOTYCZY

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 wewnętrznymi, 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.

