

Lp.	Nazwa jednostki/komórki kontrolowanej	Okres prowadzenia kontroli	Temat kontroli	Ustalenia i wnioski z kontroli	Zalecenia pokontrolne
1	1. Politechnika Rzeszowska im. Ignacego Łukasiewicza al. Powstańców Warszawy 12, 35-959 Rzeszów. 2. Politechnika Poznańska pl. Marii Skłodowskiej-Curie 5, 60-965 Poznań. 3. Lotnicza Akademia Wojskowa ul. Dywizjonu 303 nr 35, 08-521 Dęblin	18.02 - 31.03.2022 r.	Prawidłowość wydatkowania dotacji podmiotowej dla uczelni publicznych kształcących personel lotniczy dla lotnictwa cywilnego	<p><u>Politechnika Rzeszowska:</u></p> <p>1. Politechnika Rzeszowska w okresie objętym kontrolą:</p> <p>a) wykorzystała w roku 2021 zgodnie z przeznaczeniem środki finansowe pochodzące z dotacji przyznanej przez ministra właściwego ds. transportu,</p> <p>b) prowadziła wyodrębniony rachunek bankowy dla obsługi dotacji oraz wyodrębnioną ewidencję księgową otrzymanych i wydatkowanych środków pochodzących z dotacji,</p> <p>c) w formie określonej w Umowie składała:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zapotrzebowania na środki budżetowe z tytułu dotacji, - rozliczenia transz dotacji za dany miesiąc, - sprawozdanie półroczne i roczne rozliczenia dotacji, <p>d) nieterminowo złożyła zapotrzebowanie na miesiąc czerwiec,</p> <p>e) terminowo złożyła rozliczenia wszystkich transz dotacji,</p> <p>f) złożyła dodatkowe zapotrzebowania w miesiącach styczeń, kwiecień i maj;</p> <p>2. Prowadzona dokumentacja operacji gospodarczych nie zawierała uchybień. W czterech przypadkach sprawozdania przekazywane do Ministerstwa były poddane korekcie, z czego w trzech przypadkach korekty dotyczyły kwoty podanej do rozliczenia dotacji, a składane korekty były efektem bieżącej działalności kontrolno-zarządczej Kwestora;</p> <p>3. Płatności za zadania objęte finansowaniem środkami z dotacji dokonywane były z rachunku przeznaczonego do obsługi środków pochodzących z dotacji. Uczelnia określiła sformalizowane zasady podziału kosztów wspólnych dla zadań objętych finansowaniem środkami z dotacji i pozostałych zadań realizowanych przez Ośrodek Kształcenia Lotniczego. Powyższe oraz bieżąca działalność Kwestora świadczy o przejrzystości prowadzonych rozliczeń otrzymanej dotacji oraz wiarygodnością danych sprawozdawczych przekazywanych do Ministerstwa;</p> <p>4. Dane do wyliczenia składnika efektywności szkolenia zostały podane prawidłowo, natomiast wykazano błędy w wyliczeniu liczby studentów podawanych do wyliczenia składnika lotniczego studenckiego. Może to świadczyć o braku należytej staranności oraz braku właściwego nadzoru nad procesami weryfikacji uprawnień studentów do uczestnictwa w szkoleniu lotniczym.</p>	<p><u>Politechnika Rzeszowska:</u></p> <p>1. Zachowywanie należytej staranności przy wskazywaniu liczby studentów podawanych do wyliczenia składnika lotniczego studenckiego;</p> <p>2. Wzmocnienie nadzoru nad procesami weryfikacji uprawnień studentów do uczestnictwa w szkoleniu lotniczym.</p>
				<p><u>Politechnika Poznańska:</u></p> <p>1. Politechnika Poznańska w okresie objętym kontrolą:</p> <p>a) wykorzystała w roku 2021 zgodnie z przeznaczeniem środki finansowe pochodzące z dotacji przyznanej przez ministra właściwego ds. transportu,</p> <p>b) prowadziła wyodrębniony rachunek bankowy dla obsługi dotacji oraz wyodrębnioną ewidencję księgową otrzymanych i wydatkowanych środków pochodzących z dotacji,</p> <p>c) w formie określonej w Umowie składała:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zapotrzebowania na środki budżetowe z tytułu dotacji, - rozliczenia transz dotacji za dany miesiąc, - sprawozdanie półroczne i roczne rozliczenia dotacji, <p>d) nieterminowo składano zapotrzebowania na miesiące kwiecień, maj, czerwiec, lipiec, sierpień,</p> <p>f) nieterminowo złożono rozliczenie transzy dotacji za miesiąc kwiecień, maj, czerwiec, sierpień, październik;</p> <p>2. Prowadzona dokumentacja operacji gospodarczych nie zawierała uchybień;</p> <p>3. Płatności za zadania objęte finansowaniem środkami z dotacji dokonywane były z rachunku przeznaczonego do obsługi środków pochodzących z dotacji. Z rachunku dotacyjnego pokrywane są tylko koszty Centrum Kształcenia Lotniczego. Uczelnia nie dzieli kosztów wspólnych Centrum i innych jednostek organizacyjnych. Powyższe oraz bieżąca działalność kontrolno-zarządcza Kwestora powoduje przejrzystość prowadzonych rozliczeń otrzymanej dotacji oraz dają wiarygodność danych sprawozdawczych przekazywanych do Ministerstwa. Dane do wyliczenia składnika lotniczego studenckiego i składnika efektywności szkolenia zostały podane prawidłowo.</p>	<p><u>Politechnika Poznańska:</u></p> <p>1. Składanie dokumentacji rozliczeniowo-sprawozdawczej do Ministerstwa Infrastruktury w terminach wskazanych w UoD.</p>
				<p><u>Lotnicza Akademia Wojskowa:</u></p> <p>1. Lotnicza Akademia Wojskowa, w okresie objętym kontrolą:</p> <p>a) wykorzystała w roku 2021 zgodnie z przeznaczeniem środki finansowe pochodzące z dotacji przyznanej przez ministra właściwego ds. transportu,</p> <p>b) prowadziła wyodrębniony rachunek bankowy dla obsługi dotacji oraz wyodrębnioną ewidencję księgową otrzymanych i wydatkowanych środków pochodzących z dotacji,</p> <p>c) w formie określonej w Umowie składała:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zapotrzebowania na środki budżetowe z tytułu dotacji, - rozliczenia transz dotacji za dany miesiąc, - sprawozdanie półroczne i roczne rozliczenia dotacji, <p>d) nieterminowo składano zapotrzebowania na miesiące marzec, czerwiec, listopad, grudzień,</p> <p>e) nieterminowo złożono rozliczenie transzy dotacji za miesiąc październik;</p> <p>2. Prowadzona dokumentacja operacji gospodarczych nie zawierała uchybień. W dwóch przypadkach sprawozdania przekazywane do Ministerstwa były poddane korekcie. Poddano korekcie także wszystkie sprawozdania od miesiąca stycznia do listopada. Korekty nie miały wpływu na kwoty uregulowanych zobowiązań, nie skutkowały finansowo;</p> <p>3. Płatności za zadania objęte finansowaniem środkami z dotacji dokonywane były z rachunku przeznaczonego do obsługi środków pochodzących z dotacji oraz z rachunku bieżącego Uczelni. Ustalono, że z rachunku dotacyjnego regulowane są koszty amortyzacji, natomiast pozostałe koszty i wydatki z rachunku bieżącego Uczelni. Uczelnia określiła sformalizowane zasady podziału kosztów wspólnych dla zadań objętych finansowaniem środkami z dotacji i pozostałych zadań realizowanych przez Lotniczą Akademię Wojskową. W dniu dokonywania płatności faktur sporządzana była dokumentacja opisowa dokumentów księgowych oraz dokonywany był podział kosztów według wprowadzonego klucza podziałowego na rozliczenie dotacji MI oraz MON. Następnie wyliczone kwoty przelewane były z rachunku dotacyjnego na rachunek bieżący Uczelni. Powyższe, oraz bieżąca działalność kontrolno-zarządcza świadczy o przejrzystości prowadzonych rozliczeń otrzymanej dotacji oraz daje wiarygodność danych sprawozdawczych przekazywanych do Ministerstwa;</p> <p>4. Dane do wyliczenia składnika lotniczego studenckiego i składnika efektywności szkolenia zostały podane prawidłowo.</p>	<p><u>Lotnicza Akademia Wojskowa:</u></p> <p>1. Dokonywanie, w celu zwiększenia przejrzystości rozliczeń, płatności za zadania objęte finansowaniem środkami z dotacji wyłącznie z rachunku przeznaczonego do obsługi środków pochodzących z dotacji;</p> <p>2. Uzgodnienie z Ministerstwem Infrastruktury sposobu podawania liczby studentów rozpoczynających szkolenie lotnicze do wyliczenia dotacji;</p> <p>3. Składanie dokumentacji rozliczeniowo-sprawozdawczej do Ministerstwa Infrastruktury w terminach wskazanych w UoD.</p>
2	Akademia Morska w Szczecinie ul. Wały Chrobrego 1-2, 70-500 Szczecin	27.01 - 28.02.2022 r.	Prawidłowość wydatkowania dotacji z budżetu państwa i efektywność realizacji inwestycji przez Akademię Morską w Szczecinie	<p>1. Akademia Morska w Szczecinie wydatkowała środki budżetu państwa z przyznanych dotacji oraz subwencji, na podstawie obowiązujących przepisów. Zgodnie z art. 407 ust.1 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, środki finansowe z subwencji i dotacji podmiotowych gromadziła na odrębnych rachunkach bankowych prowadzonych przez Bank Gospodarstwa Krajowego;</p> <p>2. Akademia Morska w Szczecinie prawidłowo i celowo wydatkowała środki publiczne otrzymane w ramach dotacji podmiotowych na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - świadczenia dla studentów tj. stypendium socjalne, stypendium dla osób niepełnosprawnych, zapomogę i stypendium rektora, - zadania związane z zapewnieniem osobom niepełnosprawnym warunków do pełnego udziału w procesie przyjmowania na studia, do szkół doktorskich, kształceniu na studiach i w szkołach doktorskich lub prowadzeniu działalności naukowej, - zadania związane z utrzymaniem statków szkolnych i specjalistycznych ośrodków szkoleniowych kadr morskich; <p>3. Akademia otrzymała dotacje na dofinansowanie zadań inwestycyjnych, z których realizowała n.w. zadania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modernizacja zespołu obiektów dydaktycznych przy ul. Willowej 2-4 w Szczecinie na potrzeby Akademii Morskiej w Szczecinie, - Modernizacja laboratoriów oraz zakup niezbędnego wyposażenia służącego w procesie dydaktyczno-naukowym. <p>W związku z realizacją ww. zadań finansowanych (dofinansowanych) z budżetu państwa Akademia wypełniła obowiązek informacyjny wynikający z art. 35a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Inwestycje realizowane były na podstawie Programu inwestycji przygotowanym zgodnie z wymogami Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa;</p> <p>4. Wypłata środków z dotacji następowała po złożeniu przez Akademię wniosków o płatność spełniających wszystkie wymogi wynikające z zawartych umów o dotację. Przekazane środki zostały przeznaczone na zapłatę za zobowiązania, w żadnym przypadku nie nastąpiła refundacja poniesionych wydatków. Zapłata za faktury nastąpiła z wydzielonego rachunku bankowego do obsługi dotacji. Zobowiązania opłacane były niezwłocznie po otrzymaniu środków budżetowych. Wszystkie środki zostały wykorzystane do 31 grudnia 2021 r.;</p> <p>5. Kontrolowany stosował do realizowanych zamówień na dostawy, usługi i roboty budowlane finansowanych z budżetu państwa przepisy ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych. W poddanych kontroli postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego nie stwierdzono nieprawidłowości.</p>	Nie sformułowano zaleceń lub wniosków dotyczących usunięcia nieprawidłowości lub usprawnienia funkcjonowania jednostki kontrolowanej.

3	<p>1. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław</p> <p>2. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. ul. Morska 350 A, 81-002 Gdynia</p>	22.03 - 29.04.2022 r.	<p>Prawidłowość i efektywność wydatkowania środków w ramach programu wieloletniego pn. Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku</p>	<p><u>Dolnośląska Służba Dróg i Kolei:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Podjęła czynności w celu przejęcia, zgodnie z Umową wieloletnią, linii kolejowych oraz ujawnienia trwałego zarządu w księgach wieczystych; Prowadziła wyodrębnioną ewidencję księgową, w sposób umożliwiający kontrolę wydatkowania środków przyznaných w ramach Umowy; Udzielała i realizowała zamówienie publiczne zgodnie z przepisami ogólnymi oraz obowiązującymi regulacjami wewnętrznymi; Kwoty uzyskane w ramach oszczędności zostały wydatkowane zgodnie z założeniami Umowy o dofinansowanie; Terminowo rozliczała środki otrzymane w ramach Umowy, w tym zwrot niewykorzystanej dotacji; Nie stwierdzono nieprawidłowości przy realizacji zadań finansowanych ze środków dotacji na pokrycie kosztów utrzymania i remontów; Kontrolowany, realizując zadania z dotacji na linii 311 nie wywiązał się z obowiązku informacyjnego zgodnie z wymogami art. 35a ustawy o finansach publicznych. <p><u>PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Zapewniła istnienie i funkcjonowanie wewnętrznych procedur w zakresie udzielania zamówień publicznych; Prowadzona polityka rachunkowości pozwala na identyfikację kosztów poniesionych w związku z realizacją umowy wieloletniej stosownie do przepisów art. 152 ust. 1 ustawy o finansach publicznych, art. 37 ustawy o transporcie kolejowym oraz zgodnie z ustawą o rachunkowości; Środki finansowe, pochodzące z dotacji podmiotowej, na pokrycie kosztów utrzymania i remontów, wydatkowane zgodnie z postanowieniami Umowy; Zamówienia udzielane i realizowane były zgodnie z obowiązującymi regulacjami wewnętrznymi, w szczególności: zakres realizowanych zadań był zgodny z zawartymi umowami lub zamówieniami zewnętrznymi, zadania zrealizowane zostały w terminie, a ich realizacja każdorazowo potwierdzana była protokołarnie; Realizowane były obowiązki informacyjne zgodnie z wymogami art. 35a ustawy o finansach publicznych; Kontrolowany nie wywiązał się z obowiązku zastrzeżenia w umowach z wykonawcami robót prawa wglądu osób uprawnionych do dokumentów wykonawcy i podwykonawcy związanych z realizowanymi zadaniami, co stanowi naruszenie postanowień pkt. 4.1 o) Umowy na realizację programu wieloletniego. 	<p><u>Dolnośląska Służba Dróg i Kolei:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Realizacja obowiązków informacyjnych wynikających z art. 35 a ustawy o finansach publicznych. <p><u>PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Realizacja obowiązku zastrzeżenia w umowach zawieranych z wykonawcami robót prawa wglądu Ministra, Departamentu Budżetu i Departamentu Kolejnictwa do dokumentów wykonawcy i podwykonawcy związanych z realizowanymi zadaniami zgodnie z pkt. 4.1 o) Umowy na realizację programu wieloletniego.
4	<p>1. Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki w Bydgoszczy ul. Jagiellońska 3, 85-950 Bydgoszcz</p> <p>2. Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu Al. Niepodległości 16/18, 61-713 Poznań</p> <p>3. Łódzki Urząd Wojewódzki w Łodzi ul. Piotrkowska 104, 90-926 Łódź</p>	21.03 - 29.04.2022 r.	<p>Prawidłowość wydatkowania na poziomie wojewódzkim środków budżetu państwa przeznaczonych na realizację Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg</p>	<p><u>Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki w Bydgoszczy:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> W ramach badanej w toku kontroli próby stwierdzono m.in., że: <ul style="list-style-type: none"> w zakresie oceny wniosków w ramach naboru na zadania związane z budową (rozbudową), przebudową lub remontem dróg powiatowych i gminnych wszczętego ogłoszeniem nr 1/2020/FDS z dnia 15 lipca 2020 r. tylko w przypadku dwóch wniosków na karcie oceny merytorycznej znajdowała się data dokonania oceny. Na pozostałych kartach brak jest dat dokonania oceny, co nie pozwala jednoznacznie potwierdzić, że 30-dniowy termin na dokonanie oceny złożonych/uzupełnionych wniosków został dotrzymany, w przypadku jednego zadania poddanego kontroli na stronie jest brak jest informacji o jego realizacji i dofinansowaniu ze środków RFRD. Również w sprawozdaniu za IV kwartał 2021 r. brak jest informacji o utworzeniu strony/podstrony z zakładką dedykowaną projektem realizowanym ze środków Funduszu; Kontroli Wojewody podlegały tylko zadania już zakończone, żadne zadanie objęte dofinansowaniem ze środków z roku 2021 nie zostało poddane kontroli w roku 2021. <p><u>Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> W przypadku naboru wszczętego ogłoszeniem z dnia 9 lipca 2020 r. listy zadań powiatowych oraz zadań gminnych rekomendowanych do dofinansowania ze środków Funduszu, zostały przekazane do Ministerstwa Infrastruktury z 3 dniowym opóźnieniem; Przyjęte wnioski spełniały kryteria wynikające z przepisów ustawy o RFRD oraz warunki określone w ogłoszeniach o naborach. Część wnioskodawców została wezwana do uzupełnienia dokumentacji w trybie art. 23 ust. 4 ustawy o RFRD. Wezwania, wystosowane w ramach naboru wszczętego ogłoszeniem z dnia 9 lipca 2020 r., nie zawierały pouczenia wymaganego art. 23 ust. 5 ww. ustawy oraz zostały przekazany z uchybieniem terminu określonego w art. 23 ust. 4. W przypadku pozostałych naborów opisane uchybienia nie wystąpiły; Przyjmowanie przez UW wniosków na zadania związane z przebudową przejść dla pieszych w ramach naboru z 9 marca 2021 r. oraz naboru uzupełniającego, bez kompletnej dokumentacji projektowo – budowlanej stwarzało potencjalne ryzyko wystąpienia problemów z realizacją zadań zarówno pod względem prawidłowości technicznego jak i terminowego wykonania zadania. Niski poziom zaawansowania zadań i mała liczba zadań zakończonych oraz wysoki odsetek aneksów wydłużających może być spowodowany ulgowym podejściem do składanej w ramach naboru dokumentacji; Zawarte umowy o dofinansowanie spełniały wymogi ustawy o RFRD. Wobec nieprzeprowadzenia kontroli zadań, które otrzymały dofinansowanie w 2021 r., brak narzędzi w postaci obowiązkowej cyklicznej sprawozdawczości z realizacji zadań przedkładanych przez beneficjentów, może stanowić zagrożenie dla prawidłowości rozliczenia środków z RFRD. Zobowiązanie Beneficjentów do przedkładania Informacji o rozliczeniu dokonanych płatności i wykonanych robót w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz Rozliczenie końcowego dofinansowania zadania realizowanego w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, może być niewystarczające dla celów nadzoru m.in. nad stanem zaawansowania rzeczowo – finansowego dofinansowanych zadań; Brak kontroli zadań objętych dofinansowaniem ze środków z roku 2021 może potencjalnie doprowadzić do sytuacji, w której po zakończeniu realizacji zadania i jego rozliczeniu, służby kontroli UW lub innych jednostek upoważnionych do kontroli, wykryją nieprawidłowości skutkujące obniżeniem lub odebraniem dofinansowania. Dodatkowo na próbie stwierdzono m.in., że: <ul style="list-style-type: none"> w ramach ocen wniosków o dofinansowanie stwierdzono uchybienia w postaci braków dat wypełnienia kart oceny zarówno formalnych jak i merytorycznych, w przypadku ocen formalnych jedynie kilka kart opatrzonych było datą, w przypadku ocen merytorycznych żadna karta nie posiadała dat, dodatkowo na kartach ocen nie odnotowano daty wpływu wniosków, co utrudnia jednoznaczne potwierdzenie czy ocena wniosków dokonywana była terminowo, znaczną liczbą (około 50%) umów zawartych w 2021 r. w ramach trzech naborów była aneksowana - przedłużono termin zakończenia realizacji zadania, oddania do użytkowania, wystąpiły także przypadki aneksów dotyczących zmiany kwoty dofinansowania (w ramach pierwszego naboru 60,4%, drugiego 35,3 % oraz trzeciego uzupełniającego 52,6 %). <p><u>Łódzki Urząd Wojewódzki w Łodzi:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> W zakresie naboru wszczętego ogłoszeniem z dnia 9 lipca 2020 r. na budowę/przebudowę/remont dróg w województwie łódzkim wątpliwości budzi rozbieżność ocen poszczególnych członków Komisji w odniesieniu do ocenianych wniosków. Może to oznaczać, że zasady oceny poszczególnych kryteriów nie zostały w odpowiedni sposób określone (doprecyzowane). Zawarte umowy o dofinansowanie spełniały wymogi ustawy o RFRD, jednakże wątpliwości budzi brak jednoznacznych postanowień w zawartych umowach w zakresie bieżącej sprawozdawczości. Kontroli Wojewody podlegają tylko zadania już zakończone, żadne zadanie objęte dofinansowaniem ze środków z roku 2021 nie zostało poddane kontroli. Dodatkowo w ramach badanej próby stwierdzono m.in., że: <ul style="list-style-type: none"> Beneficjenci, których zadania znalazły się na liście podstawowej otrzymali zawiadomienia o wpisaniu na listę. Natomiast Beneficjenci, których wnioski trafiły na listy rezerwowe zawiadomienie o wpisaniu na listę otrzymali w chwili przeniesienia zadania z listy rezerwowej na listę podstawową. Powyższe niezgodne jest z art. 24 ust. 9 ustawy o RFRD, 95% poddanych kontroli umów była aneksowana - przedłużono termin zakończenia realizacji zadania lub/również zmianie uległa kwota dofinansowania. <p>W pozostałych obszarach podlegających kontroli w wymienionych Urzędach Wojewódzkich nie stwierdzono uchybień.</p>	<p><u>Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki w Bydgoszczy:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Zachowanie należytej staranności przy wypełnianiu dokumentacji wewnętrznej tj. kart ocen zarówno formalnych jak i merytorycznych w zakresie daty wpływu ocenianego dokumentu oraz dat dokonania ocen, by zapewnić przejrzystość oraz monitorować terminowość dokonywanych ocen; Zintensyfikowanie działań kontrolnych na miejscu realizacji zadań, zgodnie z wymogami art. 31 ust. 1 i 2 ustawy o RFRD tak aby zadania podlegały kontroli w czasie ich realizacji lub niezwłocznie po ich zakończeniu. <p><u>Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Dotrzymanie terminów wynikających z ustawy o RFRD w szczególności w zakresie przekazywania list zadań do dysponenta funduszu oraz wezwań wystosowywanych do beneficjentów; Stosowanie w korespondencji z beneficjentami właściwych pouczeń wynikających z obowiązującej ustawy; Unikanie przyjmowania wniosków o dofinansowanie bez kompletnej dokumentacji projektowo – budowlanej by zminimalizować ryzyko wystąpienia problemów z realizacją zadań zarówno pod względem prawidłowości technicznego jak i terminowego wykonania zadania; Wzmocnienie bieżącego nadzoru nad dofinansowanymi zadaniami w celu zapewnienia prawidłowej ich realizacji oraz terminowego rozliczenia rzeczowo-finansowego dofinansowanych zadań; Zintensyfikowanie działań kontrolnych na miejscu realizacji zadań, zgodnie z wymogami art. 31 ust. 1 i 2 ustawy o RFRD tak aby zadania podlegały kontroli w czasie ich realizacji lub niezwłocznie po ich zakończeniu; Zachowanie należytej staranności przy wypełnianiu dokumentacji wewnętrznej tj. kart ocen zarówno formalnych jak i merytorycznych w zakresie daty wpływu ocenianego dokumentu oraz dat dokonania ocen, by zapewnić przejrzystość oraz monitorować terminowość dokonywanych ocen. <p><u>Łódzki Urząd Wojewódzki w Łodzi:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Przygotowywanie zasad oceny poszczególnych kryteriów oceny wniosków w sposób pozwalający na dokonywanie obiektywnej oceny przez poszczególnych członków Komisji; Informowanie wszystkich Beneficjentów o wpisaniu na listę zgodnie z wymogami art. 24 ust. 9 ustawy o RFRD; Wzmocnienie bieżącego nadzoru nad dofinansowanymi zadaniami w celu zapewnienia prawidłowej ich realizacji oraz terminowego rozliczenia rzeczowo- finansowego dofinansowanych zadań; Zintensyfikowanie działań kontrolnych na miejscu realizacji zadań, zgodnie z wymogami art. 31 ust. 1 i 2 ustawy o RFRD tak aby zadania podlegały kontroli w czasie ich realizacji lub niezwłocznie po ich zakończeniu; Zachowanie należytej staranności przy wypełnianiu dokumentacji wewnętrznej tj. kart ocen zarówno formalnych jak i merytorycznych w zakresie daty wpływu ocenianego dokumentu oraz dat dokonania ocen, by zapewnić przejrzystość oraz monitorować terminowość dokonywanych ocen.
5	<p>Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa ul. Hryniewickiego 10, 81-340 Gdynia</p>	20.06 - 29.07.2022 r.	<p>Prawidłowość udzielania zamówień publicznych finansowanych ze środków budżetu państwa</p>	<ol style="list-style-type: none"> W wyniku kontroli wybranych do próby postępowań realizowanych w trybie przetargów nieograniczonych stwierdzono brak oświadczeń członków komisji przetargowej i Kierownika zamawiającego. Brak ww. oświadczeń o braku lub istnieniu okoliczności powodujących wyłączenie z tego postępowania, stanowi naruszenie dyscypliny finansów publicznych; Unieważnienie postępowania nr ET/610/1/21 na Wykonanie usługi remontu dla odnowienia klasy dwóch statków m/s Orkan i m/s Pasat typu SAR 3000 (...) nastąpiło z naruszeniem przepisów o zamówieniach publicznych, określających przesłanki upoważniające do unieważnienia tego postępowania, co stanowi okoliczności wskazujące na naruszenie dyscypliny finansów publicznych; Dodatkowo zidentyfikowano: <ul style="list-style-type: none"> brak aktualnych procedur wewnętrznych dotyczących udzielania zamówień publicznych oraz sporządzania planów zamówień publicznych, a także nieuregulowanie zleceń „awaryjnych” udzielanych przez SAR - obecnie trwają prace nad aktualizacją zarządzeń, opóźnienia w zamieszczaniu danych o zamówieniach publicznych na stronie MSPiR, brak postanowień dotyczących kar umownych wobec wykonawców usług prawnych, co powoduje brak zabezpieczenia interesów jednostki kontrolowanej na okoliczność nienależytego wykonania zawartych umów, w przypadku tzw. zleceń awaryjnych oraz usług prawnych nie dokonywała rozeznania rynku, co jest wymagane dla zachowania konkurencyjności, przejrzystości i racjonalności gospodarowania środkami publicznymi; W zakresie współpracy MSPiR z Kancelarią zewnętrzną, zajmującą się w imieniu MSPiR udzielaniem zamówień publicznych, stwierdzono: <ul style="list-style-type: none"> brak udokumentowania rozeznania rynku oraz opublikowania ogłoszenia, powodujące, że nie można uznać umowy z dnia 31 grudnia 2020 r. za zawartą w sposób przejrzysty i z poszanowaniem zasad konkurencyjności oraz niezgodnie z zasadą efektywności wobec m.in. znacznego wzrostu kosztów usługi, brak udzielonych pełnomocnictw związanych z zastępstwem prawnym/procesowym, co stanowi okoliczności wskazujące na naruszenie dyscypliny finansów publicznych, z uwagi na zawarcie umowy na usługi społeczne i inne szczególne usługi bez przeprowadzenia postępowania w trybie określonym w przepisach o zamówieniach publicznych, bezpodstawne unieważnienie pierwszego postępowania oraz przewlekłość dalszych czynności w ramach kolejnego zamówienia publicznego na remonty klasowe jednostek m/s Pasat oraz m/s Orkan, spowodowało konieczność poniesienia przez MSPiR wysokich, niezaplanowanych kosztów wobec PRS, na przedłużeniu ważności klasy, brak postanowień o możliwości naliczania kar umownych w ramach obu umów z Kancelarią, co powoduje brak właściwego zabezpieczenia interesów jednostki kontrolowanej, oraz brak możliwości dochodzenia przez MSPiR naprawienia szkody w wyniku nienależytego wykonywania umowy, zatrudnienie pracownika w Dziale Zamówień Publicznych, będącego jednocześnie pracownikiem Kancelarii, z którą MSPiR związany był umową. Działania takie prowadziło nie tylko do konfliktu interesu, ale biorąc pod uwagę tożsamy zakres oraz brak transparentności, co do wykonywanych zadań, w ramach stosunku pracy jak i w ramach umowy cywilnoprawnej, a także liczne zastrzeżenia do wykonywanej pracy sprawia, że jednocześnie opłacanie wynagrodzenia pracownika i zadań wykonywanych przez podmiot zewnętrzny (Kancelarię), stanowi niegospodarne i niecelowe wydatkowanie środków publicznych, brak dokumentacji z postępowań o udzielenie zamówień publicznych realizowanych z udziałem Kancelarii, w szczególności protokołów z przebiegu postępowań oraz oświadczeń Kierownika Zamawiającego i członków komisji przetargowych, co stanowi, naruszenie art. 78 oraz art. 79 nowej ustawy PZP. Dodatkowo powyższe stanowi okoliczności wskazujące na naruszenie dyscypliny finansów publicznych, z uwagi na brak przedmiotowych oświadczeń. <p>W wyniku stwierdzonych nieprawidłowości i naruszeń, poza wydaniem zaleceń pokontrolnych, sformułowane zostały zawiadomienia do Rzecznika Dyscypliny Finansów Publicznych.</p> 	<ol style="list-style-type: none"> Aktualizacja posiadanych procedur wewnętrznych w zakresie zamówień publicznych, w szczególności w zakresie udzielania zamówień bez stosowania ustawy PZP, oraz stosowanych w SAR zleceń „awaryjnych”, a także sporządzania planów zamówień publicznych jednostki; Wzmocnienie nadzoru nad realizacją procesu udzielania zamówień publicznych w jednostce; Zabezpieczenie pełnej dokumentacji zgromadzonej w trakcie postępowania przetargowego, zarówno w ramach zamówień realizowanych „siłami własnymi” jak i zlecanych „na zewnątrz”; Zwrócenie szczególnej uwagi na kwestie zabezpieczania interesów jednostki, w związku z potencjalnym ryzykiem nienależytego wykonywania umów przez wykonawców, poprzez ustanowienie w zawieranych przez SAR umowach postanowień dotyczących kar umownych; Niezwłoczne zamieszczanie danych o zamówieniach publicznych na stronie podmiotowej MSPiR oraz na Platformie E-Zamawiającej.

6	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa	31.05 - 08.07.2022 r.	Realizacja zadań inwestycyjnych i prawidłowość stosowania przez GDDKiA wybranych urządzeń brd na drogach krajowych	<p>1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zawarła 66 umów na wykonanie robót budowlanych w ramach realizowanych zadań inwestycyjnych na obwodnicach, drogach ekspresowych i autostradach, w zakresie których dokonano na mocy łącznie 222 aneksów rozszerzenia zakresu robót budowlanych. W wyniku zmian zwiększono koszt robót o 3,6% w stosunku do kwot pierwotnie zawartych w umowach;</p> <p>2. Programy inwestycji zostały uzgodnione z dysponentem i przygotowane w sposób, wynikający z § 6 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa;</p> <p>3. Zmiany wprowadzone na mocy aneksów opatrzone zostały właściwą podstawą prawną wynikającą z Prawa zamówień publicznych, a zmiany dokonywane Poleceniem zmiany wprowadzone były zgodnie z postanowieniami umownymi określonymi w załącznikach do umowy, tj. Programie Funkcjonalno-Użytkowym lub Szczególnych Warunkach Kontraktu. Do wprowadzanych zmian przedstawiano odpowiednie uzasadnienie;</p> <p>4. Zwiększony koszt robót budowlanych, wynikający z zawartych do umowy aneksów oraz z Poleceń zmiany mieścił się w maksymalnej wartości zobowiązania określonej w umowach;</p> <p>5. Wyższa kwota zwiększenia zakresu robót budowlanych zidentyfikowana została w zakresie inwestycji realizowanych w systemie „buduj”, w stosunku do inwestycji realizowanych w systemie „projektuj i buduj”;</p> <p>6. Dokonywane rozszerzanie zakresu robót budowlanych w ramach inwestycji realizowanych przez kontrolowane Oddziały GDDKiA było uzasadnione i spowodowane dobrem inwestycji, koniecznością wykonania w celu prawidłowej kontynuacji realizacji zadania lub wynikało z przyczyn niezależnych od GDDKiA;</p> <p>7. Zidentyfikowane zostały przypadki zmian, w zakresie których możliwe było ich wcześniejsze zawarcie w dokumentacji projektowej. Zmiany te dotyczyły: konieczności zmiany klasy technicznej drogi na odcinku dk 42 za skrzyżowaniem nr 3 w kierunku m. Rudniki z klasy G na GP oraz zaprojektowanie i budowa ścieżki pieszo-rowerowej od granicy m. Kowale/Sołtysy do połączenia z jezdnią 14L, wykonania początkowo nieprzewidzianych robót w zakresie wzmocnienia podłoża, pomimo odkrycia, przed sporządzeniem projektu, gruntów nienośnych i słabonośnych, nieujęcia części robót budowlanych w dokumentacji projektowej lub ujęcia ich w niepełnym wymiarze, co wskazuje na niewłaściwą ze strony Oddziału GDDKiA weryfikację wykonania przedmiotu umowy na opracowanie projektu budowlanego i sporządzenie dokumentacji na etapie przygotowania zamówienia publicznego;</p> <p>8. W GDDKiA zostały opracowane i funkcjonowały wewnętrzne regulacje w zakresie stosowania urządzeń brd;</p> <p>9. Na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA, na których realizowano zadania inwestycyjne, były stosowane tymczasowe drogowe bariery ochronne, umieszczane zarówno na pasie dzielącym drogi dwujezdniowe (dzielące), jaki i przy krawędzi jezdni (skrajne), a także usytuowane między jezdnią a obiektami lub przeszkodami stałymi znajdującymi się w pobliżu jezdni (osłonowe). Wyniesione tymczasowe bariery drogowe w zdecydowanej większości (96%) były barierami betonowymi (U-14b) oraz metalowymi (U-14a) i w przewadze (77%) posiadały poziom powstrzymywania o wartościach podwyższonych i normalnych;</p> <p>10. W objętych kontrolą Oddziałach GDDKiA, w toku realizowanych zadań inwestycyjnych, wykorzystane tymczasowe bariery drogowe spełniały warunki normy PN-EN 1317 i charakteryzowały się poziomem powstrzymywania o wartościach od T1 do N2, szerokością pracującą od W2 do W5 i wskaźnikiem intensywności zderzenia na poziomie A i B. Tymczasowe bariery drogowe zostały wyniesione na podstawie instrukcji i zaleceń producentów oraz zgodnie z obowiązującymi uregulowaniami wewnętrznymi GDDKiA;</p> <p>11. Zastosowane tymczasowe bariery drogowe, w zależności od rodzaju i typu, zostały dopuszczone do użytkowania na podstawie deklaracji zgodności, oświadczeń o wzajemnym uznawaniu, aprobat technicznych Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, krajowej oceny technicznej IBDIM, raportów z badań zderzeniowych akredytowanych instytutów badawczych, deklaracji właściwości użytkowych lub certyfikatów stałości własności użytkowych.</p>	1. Wzmocnienie nadzoru nad odbiorem przedmiotu umów dotyczących opracowania dokumentacji projektowej, w szczególności poprzez dokonywanie weryfikacji odbieranych od wykonawców projektów budowlanych w celu prawidłowego sporządzenia dokumentacji na etapie przygotowania zamówienia publicznego na roboty budowlane, a w przypadku zidentyfikowania niewłaściwego wykonania przedmiotu umowy, podjęcie działań w celu wyegzekwowania odpowiedniego wykonania lub naliczenia kar umownych.
7	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa	02 - 28.02.2022 r.	Zawieranie i realizacja umów na usługi i dostawy	<p>1. PAŻP co do zasady udzielała zamówień w sposób zgodny z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych. Niemniej jednak częstą praktyką było odstępowanie od procedury zakupowej (co było możliwe na podstawie regulaminu zakupów). Wydawanie zgód na odstąpienie od stosowania pełnej procedury zakupowej w niektórych przypadkach ograniczyło w znaczący sposób krąg potencjalnych wykonawców oraz możliwość wyboru najkorzystniejszej cenowo usługi;</p> <p>2. Nie stwierdzono nieprawidłowości w procesie realizacji i rozliczania umów, niemniej jednak w zakresie 3 umów zidentyfikowane zostały przypadki zawarcia ograniczonych postanowień w zakresie kar umownych, co mogło skutkować niepełnym zabezpieczeniem interesów Agencji;</p> <p>3. W latach 2020-2021 wystąpiły przypadki zawierania umów, które były nieuzasadnione ze względu na zasoby kadrowe posiadane przez PAŻP. Zakres przedmiotu umów pokrywał się z zadaniami pracowników Agencji, co powodowało, że zawarcie niektórych umów było niecelowe i niegospodarne. Umowy te dotyczyły usług związanych z obszarem promocji i komunikacji oraz obsługi finansowo-księgowej.</p>	<p>1. Dokonywanie, przed procesem wszczęcia zamówienia, rzetelnego rozeznania w zakresie możliwych sposobów realizacji działań siłami własnymi PAŻP;</p> <p>2. Dochowywanie należytej staranności przy wypełnianiu obowiązków związanych z udzielaniem zamówień publicznych, w tym w szczególności w zakresie rzetelnego planowania zamówień i szacowania ich wartości a także wypełniania ustawowych obowiązków, w tym w zakresie publikacji planów zamówień publicznych;</p> <p>3. Korzystanie z możliwości odstępowania od pełnej procedury zakupowej w przypadkach faktycznie uzasadnionych;</p> <p>4. Zawieranie w umowach stosownych postanowień w zakresie kar umownych, odpowiednio zabezpieczających interesy Agencji;</p> <p>5. Wzmocnienie nadzoru nad realizacją zawartych umów, w tym m.in. w zakresie dokonywania przez PAŻP terminowej płatności faktur oraz zintensyfikowanie działań mających na celu skuteczne egzekwowanie kar umownych.</p>
8	Zespół Szkół Morskich im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Świnoujściu ul. Jana Sołtana 2, 72-602 Świnoujście	04 - 19.04.2022 r.	Realizacja projektu pt. „Otwieramy drzwi do zatrudnienia” oraz zawieranie i realizacja umów cywilnoprawnych	<p>1. Zespół Szkół Morskich im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Świnoujściu uczestniczył, jako partner, w realizacji projektu pt. „Otwieramy drzwi do zatrudnienia”. W tym celu została zawarta umowa partnerska na rzecz realizacji projektu. Umowa nie przewidywała szczegółowego podziału obowiązków pomiędzy ZSM a Północnym Związkiem Pracodawców w ramach realizacji projektu. Obowiązki zostały sprecyzowane we wniosku o dofinansowanie, niemniej jednak Zespół Szkół Morskich nie przedstawił dokumentów potwierdzających proces uzgadniania z Północnym Związkiem Pracodawców treści/zawartości wniosku. Umowa o dofinansowanie projektu została natomiast podpisana pomiędzy Województwem zachodniopomorskim reprezentowanym przez Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie a Północnym Związkiem Pracodawców. Finalnie Umowa o dofinansowanie została z dniem 17 lipca 2020 r. rozwiązana, czego konsekwencją była konieczność zwrotu przez PZP całości dofinansowania w wysokości 2336554,31 zł wraz należnymi odsetkami;</p> <p>2. Projekt „Otwieramy drzwi do zatrudnienia” realizowany był przez Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu niezgodnie z harmonogramem oraz finalnie w niepełnym zakresie, z uwagi na niewywiązywanie się Lidera projektu z obowiązku dokonywania płatności za realizowane w ramach projektu umów;</p> <p>3. Zawierane przez Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu umowy w ramach realizacji projektu nie zawierały postanowień w zakresie zabezpieczenia interesów Skarbu Państwa na wypadek niewypłacalności płatnika umowy, w tym także ewentualnej konieczności zwrotu środków unijnych;</p> <p>4. Na dzień kontroli prowadzone były postępowania sądowe związane z udziałem ZSM w Projekcie pt. „Otwieramy drzwi do zatrudnienia”;</p> <p>5. Dyrektor ZSM w Świnoujściu posiadała pełnomocnictwa/upoważnienia do reprezentowania szkoły, niemniej jednak z uwagi na zmianę organu prowadzącego szkołę umocowania wygasły wraz ze zniesieniem organu, który ich udzielił tj. z dniem 6 października 2020 r.;</p> <p>6. Negatywnie oceniono proces zawierania umów pomiędzy ZSM a jednym z Wykonawców. ZSM podejmował współpracę z Wykonawcą na podstawie umów, których przedmiot był zróżnicowany, przy jednoczesnym braku weryfikacji kompetencji, kwalifikacji i doświadczenia zawodowego. Z Wykonawcą zawarte zostały m.in. umowy na świadczenie usług outsourcingu, w zakresie których kilkakrotnie stwierdzone zostały przypadki nierzetelnego wyboru potencjalnych wykonawców do zapytań ofertowych w przypadku zamówień na outsourcing procesu inwestycyjnego i usługi projektowe oraz nadzór inwestorski, na co przykładem były zapytania kierowane do podmiotów, których przedmiot działalności nie był związany z zapytaniem ofertowym lub opisywanie tych podmiotów jedynie poprzez adres mailowy, co uniemożliwiało ich pełną identyfikację. Powyższe świadczy o niewłaściwym sprawowaniu nadzoru przez Dyrektora ZSM nad wykonywaniem zadań zleconych wykonawcy umowy outsourcingu. Ponadto stwierdzono oczywisty konflikt interesu w przypadku kiedy w imieniu ZSM zapytanie ofertowe Wykonawca wysłał do własnej firmy. W przypadku umów zawartych z ww. Wykonawcą nie wypełniano w pełni postanowień zawartych w umowach w szczególności w zakresie sporządzania protokołów odbioru, natomiast w przypadku umów na sporządzanie projektów budowlanych i pełnienie nadzoru inwestorskiego - w zakresie zasad płatności określonych w umowach. Niemniej jednak ZSM udokumentował pełne uregulowanie płatności w zakresie zawartych umów;</p> <p>7. W zakresie prowadzonej współpracy z Kancelarią Prawa Zamówień Publicznych stwierdzono przypadki, w których ZSM w Świnoujściu nie stosował uregulowań wewnętrznej procedury udzielania zamówień publicznych wyłączonych z obowiązku stosowania przepisów ustawy Pzp, poprzez: nieprzeprowadzanie rozeznania rynku, nieudokumentowanie procesu wyboru wykonawcy oraz niedokonywanie protokolarnego odbioru prac.</p>	<p>1. Stosowanie przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych a w przypadku postępowań, do których nie stosuje się przepisów ustawy udzielanie zamówień publicznych w sposób zgodny z wewnętrzną procedurą wprowadzoną do stosowania w ZSM;</p> <p>2. Stosowanie w zawieranych umowach odpowiednich postanowień w zakresie zabezpieczenia interesów Skarbu Państwa;</p> <p>3. Podjęcie działań mających na celu aktualizację pełnomocnictw i upoważnień Dyrektora ZSM w Świnoujściu do reprezentowania szkoły ponadpodstawowej z uwagi na zmianę organu prowadzącego szkołę;</p> <p>4. Prowadzenie w sposób przejrzysty i transparentny procesu wyboru wykonawców, zachowując zasadę uczciwej konkurencji i równego traktowania wszystkich oferentów;</p> <p>5. Wzmocnienie nadzoru nad realizacją, odbiorem i rozliczeniem umów z wykonawcami;</p> <p>6. Przechowywanie dowodów księgowych, w tym otrzymanych faktur, w sposób i przez okres wynikający z przepisów ustawy o rachunkowości oraz innych powszechnie obowiązujących przepisów.</p>
9	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Karola Marcinkowskiego 1, 85-056 Bydgoszcz	01 - 30.06.2022 r.	Realizacja wybranych zadań przez Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	<p>1. Dyrektor UŻS w Bydgoszczy zapewnił realizację zadań określonych w art. 9 ust. 2 pkt 2 i 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej, tj. przeprowadzanie inspekcji statków oraz kontrole przestrzegania przepisów dotyczących żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, w portach, przystaniach i zimowiskach;</p> <p>2. W Urzędzie nie wprowadzono wewnętrznych regulacji w zakresie procedur postępowania przy realizacji powyższych zadań, w kontrolowanych Delegaturach realizowano zadania korzystając z własnych druków (protokołów z inspekcji). Brak procedur i regulacji wewnętrznych w zakresie realizacji obowiązków związanych z inspekcją statków i załóg oraz kontrolą przestrzegania przepisów dotyczących żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, w portach, przystaniach i zimowiskach w ramach nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi spowodował brak jednolitości w zakresie realizacji czynności kontrolnych oraz monitorowania wykonania zaleceń i likwidacji stwierdzonych nieprawidłowości;</p> <p>3. Wpisy w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej prowadzonym w Delegaturze w Warszawie nie były kompletne w 13% zbadanych przypadków. Ponadto wpisy oraz korekty wpisów w księgach rejestrowych prowadzonych w Delegaturach w Warszawie oraz w Giżycku nie były dokonywane zgodnie z zasadami ustalonymi w § 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej;</p> <p>4. Wpisy w rejestrach nie zawierały kompletnych danych wymaganych przepisami art. 20 ust. 1 pkt 8 ustawy o żegludzie śródlądowej. Przy oznaczeniu i adresie armatorów nie podawano oznaczeń kodowych adresu przyjętych w krajowym rejestrze urzędowym podziału terytorialnego kraju TERYT oraz nie podawano numeru REGON armatora (PESEL). W księgach prowadzonych przez Delegaturę w Giżycku w przypadku dwóch skontrolowanych zapisów użyto korektora. W księgach prowadzonych przez Delegaturę w Warszawie również w przypadku dwóch skontrolowanych zapisów użyto korektora. Było to niezgodne z § 7 ust. 2 i ust. 3 rozporządzenia w sprawie rejestru;</p> <p>5. Dyrektor powołał w wymaganym składzie Techniczną Komisję Inspekcyjną oraz określił zasady jej działania. Członkowie Komisji (w tym trzech pracowników urzędu) zatrudnieni byli na podstawie umów cywilnoprawnych. Zgodnie z rekomendacjami KPRM zasadą powinno być wykonywanie przez pracowników zadań na podstawie i w ramach stosunku pracy a zawieranie umów cywilnoprawnych z własnymi pracownikami nie powinno mieć miejsca.</p>	<p>1. Podjęcie działań w celu wypracowania wspólnych, obowiązujących także w delegaturach, zasad i procedur (obejmujących także opracowanie jednolitych wzorów dokumentów) w obszarze realizacji czynności kontrolnych oraz monitorowania wykonania zaleceń i likwidacji stwierdzonych nieprawidłowości;</p> <p>2. Prowadzenie rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu w sprawie rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej;</p> <p>3. Wzmocnienie bieżącego nadzoru nad prowadzonymi postępowaniami administracyjnymi oraz skargowymi;</p> <p>4. Podjęcie działań w celu wyeliminowania przypadków zawierania umów cywilno-prawnych z pracownikami;</p> <p>5. Uzupelnienie zawieranych umów cywilno-prawnych o postanowienia zabezpieczające interes Skarbu Państwa, w szczególności w zakresie odbioru przedmiotu umowy.</p>

10	<p>1. Urząd Morski w Szczecinie plac Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin</p> <p>2. Urząd Morski w Gdyni ul. Chrzanowskiego 10 81-338 Gdynia</p>	13.06 - 20.07.2022 r.	<p>Prawidłowość i efektywność realizacji inwestycji i udzielanie zamówień publicznych finansowanych ze środków budżetu państwa przez urzędy morskie</p>	<p><u>Urząd Morski w Szczecinie:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wdrożył do stosowania wewnętrzne procedury udzielania zamówień publicznych i wydatkowania środków publicznych, zgodnie z obowiązującym prawem, w szczególności z przepisami Prawa zamówień publicznych, ustawy o finansach publicznych oraz ustawy o rachunkowości; 2. Realizował postępowania o udzielenie zamówień publicznych, których wartość nie przekraczała 130 000,00 zł, zgodnie z postanowieniami zawartymi w Regulaminie udzielania zamówień publicznych w UM w Szczecinie; 3. Programy wieloletnie oraz inwestycje finansowane prowadzone były w sposób umożliwiający ich wykonanie zgodnie z postanowieniami zawartych umów; 4. W zakresie Wieloletniego Programu Ochrony Brzegów Morskich zrealizował wszystkie 4 zaplanowane na 2021 r. zadania inwestycyjne w zakresie i w terminach określonych w umowach zawartych z wykonawcami robót; 5. Zapewnił odpowiedni poziom środków na finansowanie zadań przed podpisaniem umów z wyłonionymi Wykonawcami i zapewnił finansowanie zadań (środki niewygasające), których rozliczenie do końca 2021 r., z przyczyn niezależnych od Zamawiającego, było niemożliwe; 6. Nie w pełni realizował obowiązki informacyjne wynikające z art. 35a ustawy o finansach publicznych. Tablice informacyjne umieszczone w miejscu realizacji inwestycji nie spełniały wymogów określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 maja 2021 r. w sprawie określenia działań informacyjnych podejmowanych przez podmioty realizujące zadania finansowane lub dofinansowane z budżetu państwa lub z państwowych funduszy celowych w zakresie ich wielkości. <p><u>Urząd Morski w Gdyni:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wdrożył do stosowania wewnętrzne procedury udzielania zamówień publicznych i wydatkowania środków publicznych, zgodnie z obowiązującym prawem, w szczególności z przepisami Prawa zamówień publicznych, Ustawy o finansach publicznych oraz Ustawy o rachunkowości; 2. Realizował postępowania o udzielenie zamówień publicznych, których wartość nie przekraczała 130 000,00 zł zgodnie z postanowieniami zawartymi w Regulaminie udzielania zamówień publicznych w UM w Gdyni; 3. W latach 2021-2022 realizował 14 inwestycji finansowanych/współfinansowanych z budżetu państwa. Realizacja dwóch z nich była opóźniona w sposób uniemożliwiający ich zakończenie w przewidzianych terminach; 4. Przy realizacji Programu Ochrony Brzegów Morskich, w dwóch przypadkach doszło do wydłużenia procesu inwestycyjnego, na skutek konieczności zlecenia wykonania dodatkowych prac czy też aktualizacji posiadanych dokumentacji projektowych do uzyskania decyzji administracyjnych. Spowodowało to przedłużenie okresu realizacji inwestycji o kilka - do kilkudziesięciu miesięcy; 5. Zapewnił odpowiedni poziom środków na finansowanie zadań przed podpisaniem umów z wyłonionymi Wykonawcami; 6. W przypadku sprawozdań dotyczących wydatków w ramach POBM dane zawarte w sprawozdaniach zostały zniekształcone poprzez przypisywanie do wartości zadań różnych wydatków niezwiązanych z danym zadaniem; 7. Nie w pełni realizował obowiązki informacyjne wynikające z art. 35a ustawy o finansach publicznych. Tablice informacyjne umieszczone w miejscu realizacji inwestycji nie spełniały wymogów określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 maja 2021 r. w sprawie określenia działań informacyjnych podejmowanych przez podmioty realizujące zadania finansowane lub dofinansowane z budżetu państwa lub z państwowych funduszy celowych w zakresie ich wielkości. 	<p><u>Urząd Morski w Szczecinie:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prowadzić przygotowanie inwestycji z zachowaniem należytej staranności uwzględniając kolejność oraz współzależność planowanych do wykonania robót; 2. Realizować obowiązki informacyjne wynikające z art. 35a ustawy o finansach publicznych w sposób określony w ustawie i rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie określenia działań informacyjnych podejmowanych przez podmioty realizujące zadania finansowane lub dofinansowane z budżetu państwa lub z państwowych funduszy celowych. <p><u>Urząd Morski w Gdyni:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prowadzić przygotowanie inwestycji z zachowania należytej staranności uwzględniając wszystkie niezbędne ich elementy tak aby realizacja inwestycji możliwa była w założonych terminach; 2. Realizować obowiązki informacyjne wynikające z art. 35a ustawy o finansach publicznych w sposób określony w ustawie i rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie określenia działań informacyjnych podejmowanych przez podmioty realizujące zadania finansowane lub dofinansowane z budżetu państwa lub z państwowych funduszy celowych; 3. Uwzględnić w sprawozdaniach dotyczących realizacji POBM wyłącznie dane dotyczące tego programu.
11	<p>Urząd Lotnictwa Cywilnego ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa</p>	13.07 - 05.08.2022 r.	<p>Prawidłowość funkcjonowania systemu egzaminowania w lotnictwie cywilnym z uwzględnieniem systemu egzaminowania z języka angielskiego oraz systemu licencjonowania</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proces wydawania licencji członkom personelu lotniczego w odniesieniu do licencji, o których mowa w art. 94 ust. 6 pkt 1 lit. c i d ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze odbywa się na podstawie przepisów tejże ustawy oraz na podstawie odpowiednich aktów wykonawczych, z uwzględnieniem rozporządzeń unijnych; 2. 12 egzaminatorów nie podpisało z ULC umów na prowadzenie egzaminów państwowych, z czego 5 egzaminatorów naruszało § 48 ust. 1 rozporządzenia w sprawie egzaminów państwowych. nie zawiadamiając ULC (nie składając notyfikacji) o planowanych do przeprowadzenia egzaminach. Powyższe świadczy o niedoskonałości systemu nadzoru ULC nad egzaminatorem oraz prawidłowym przebiegiem egzaminu, w przypadku kiedy egzaminator nie zawarł umowy z ULC; 3. Dokonano przedłużenia ważności upoważnienia egzaminatora na podstawie niekompletnego wniosku, pomimo negatywnej opinii szefa egzaminatorów praktycznych oraz przewodzącego Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej; 4. Nie opracowano planu nadzoru nad egzaminatorami językowymi mimo obowiązku wynikającego z § 13 pkt 1 rozporządzenia w sprawie egzaminów państwowych, jednakże biorąc pod uwagę system egzaminowania obowiązujący w ULC egzaminatorzy językowi byli nadzorowani na bieżąco przez Krajowego Administratora KSEJ oraz przez siebie nawzajem odsłuchując egzaminy językowe i oceniając pracę i poziom innego egzaminatora; 5. Stwierdzono stosowanie w ULC praktyk, które budzą wątpliwości w odniesieniu do prawidłowej interpretacji i stosowania przepisów krajowych i UE, w tym wystawianie skierowania na egzamin praktyczny po ustaleniu terminu oraz wybraniu egzaminatora; wybiórcze stosowanie wymogu złożenia oceny osobowości i charakteru kandydata na egzaminatora; uzależnianie przekazania upoważnienia od podpisania umowy; 6. Wątpliwości w zakresie nadzoru nad procesem przeprowadzania egzaminów praktycznych na symulatorach FFS, z powodu ograniczonych możliwości nadzoru nad tym procesem. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Podjęcie działań w celu wzmocnienia sprawowanego nadzoru w procesie wydawania licencji członkom personelu lotniczego poprzez zastosowanie rozwiązań usprawniających odnośnie do przedstawionych w ocenie ogólnej wątpliwości; 2. Rozważenie rozszerzenia obowiązku przeprowadzenia Oceny osobowości i charakteru kandydata na egzaminatora praktycznego wykonanej przez Centrum Medycyny Lotniczej na wszystkie osoby składające wniosek o wydanie, przedłużenie, rozszerzenie lub wznowienie upoważnienia egzaminatora; 3. Wzmocnienie nadzoru nad egzaminatorami w zakresie wywiązywania się z obowiązku informowania ULC o prowadzonych egzaminach, wynikającego z § 48 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane; 4. Zintensyfikowanie działań w zakresie zachęcania egzaminatorów do zawierania z ULC umów na prowadzenie egzaminów bez ograniczania swobody korzystania z nabytych uprawnień.
12	<p>PKP Intercity S.A. Aleje Jerozolimskie 142a, 02-305 Warszawa</p>	25.11 - 23.12.2022 r.	<p>Zapewnianie przez PKP Intercity S.A. jakości świadczonych usług w zakresie bezpieczeństwa, punktualności, informacji pasażerskiej i komfortu podróżowania</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Funkcjonujący w PKP IC sposób postępowania w zakresie obsługi wagonów/EZT daje, pomimo podatności pojazdów na awarie, dużą pewność ich bezpiecznej eksploatacji zgodnej z warunkami określonymi w Umowie ramowej1 na lata 2021 - 2030 i Umowie Rocznej; 2. PKP IC wykorzystywała do realizacji przewozów pasażerskich objętych umową o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich wagony i EZT utrzymywane w sposób gwarantujący ich bezpieczną eksploatację i spełniające wymogi bezpieczeństwa wynikające z obowiązującego prawa; 3. We wszystkich kontrolowanych pojazdach kolejowych znajdowały się Książka pojazdu kolejowego (wagon) lub Książka pojazdu kolejowego z napędem (EZT) oraz aktualne Świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego lub Dopuszczenia do użytkowania i Przymócenia do eksploatacji; 4. Pociągi podlegające inspekcji zestawione były w sposób umożliwiający realizację przez PKP IC przewozów pasażerskich zgodnie z wymogami URam i URo, tj. w poszczególnych pociągach znajdowały się wagony/sekcje umożliwiające realizację usług przewidzianych w URo na dany rok dla danego pociągu (miejsca 1. i 2. klasy, wagony z dostępnością do usług gastronomicznych, miejsca dla osób na wózkach inwalidzkich, miejsca do przewozu rowerów i bagażu); 5. Pociągi odprowadzane w drogę były sprawne, a ich wyposażenie było (w rozumieniu URam i URo) kompletne. 6. W 6 pociągach spośród 23 poddanych inspekcji (tj. w 26,09% badanych) wystąpiło w trakcie jazdy łącznie 11 usterek, w tym jedna w jednym członie EZT i 10 w 9 wagonach (w tym wystąpienie jednej z usterek nie zostało potwierdzone w trakcie weryfikacji zgłoszenia); 7. PKP IC utrzymuje wysokość wskaźnika punktualności na odjeździe na poziomie wymaganym w URam (tj. ≥90%), ale wysokość wskaźnika punktualności na przyjeździe (83,33%) jest niższa od zakładanego w URam (≥85%). Opóźnienia badanych pociągów wynikające z przyczyn leżących po stronie PKP IC wyniosły łącznie 709 min. (tj. 28,52% z 2486 min. wszystkich), najczęściej ich przyczyną było późne zgłoszenie gotowości pociągu (277 min. opóźnień, tj. 39,07%); 8. Dane sprawozdawcze dotyczące wielkości opóźnień przekazywane do Ministerstwa Infrastruktury są zgodne z wartościami wynikającymi z materiałów źródłowych; 9. Przyjęty i stosowany przez PKP IC model informacji pasażerskiej spełnia wymogi określone w URam i URo. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Podjęcie działań mających na celu zmniejszenie wielkości opóźnień pociągów, w szczególności w zakresie organizacji przygotowania pociągów, a w tym m.in. zapewnienie na czas obsady drużyn trakcyjnych i zgłaszanie gotowości pociągu umożliwiające terminową realizację połączeń.
13	<p>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa</p>	26.10 - 16.12.2022 r.	<p>Prawidłowość i efektywność przygotowania i realizacji inwestycji w ramach programu wieloletniego pn. Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Na dzień 20 stycznia 2023 r. stan zaawansowania prac dla poszczególnych zadań inwestycyjnych był zróżnicowany: 85% inwestycji było na etapie prac przygotowawczych lub prowadzenia przetargu na realizację robót budowlanych, 13% w trakcie realizacji, natomiast 2% inwestycji zakończono. Zaplanowana łączna długość obwodnic w ramach Programu wynosiła 874,53 km o łącznej wartości 27 550 288 350,07 zł. Przewidziane i zaplanowane przez GDDKiA koszty na realizację 100 inwestycji były mniejsze o 492 061 649,93 zł od limitu finansowego uchwalonego przez Radę Ministrów dla Programu, który wynosi 28 042 350 000 zł; 2. Dla 55% zadań inwestycyjnych termin rozpoczęcia robót budowlanych będzie późniejszy od założonego w Programie, tj. dla 39 obwodnic odnotowano opóźnienie około jednego roku, dla 10 – około 2 lat, zaś dla 6 późniejsze wszczęcie robót budowlanych ma wynieść od 3 do 5 lat; 3. Objęte kontrolą inwestycje posiadały zatwierdzone Programy Inwestycji , które przygotowane zostały zgodnie z § 6 ust. 1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa; 4. Postępowania przetargowe w celu wyłonienia wykonawców na dokumentację projektową i roboty przeprowadzone zostały zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych; 5. Zmiany do umów wprowadzano na podstawie aneksów, które zawierały dostateczne uzasadnienie i opatrzone były właściwą podstawą prawną; 6. Zawarte przez GDDKiA umowy zabezpieczały interesy Skarbu państwa w zakresie ew. niewłaściwej realizacji inwestycji przez Wykonawców; 7. Dla wszystkich kontrolowanych inwestycji GDDKiA zapewniła środki finansowe na ich realizację; 8. Spośród ośmiu inwestycji objętych szczegółową kontrolą, w czterech przypadkach zachodzi ryzyko zakończenia robót z przekroczeniem terminów wskazanych w Programie Budowy 100 Obwodnic; 9. W przypadku dwóch inwestycji, podczas ich przygotowania i realizacji, stwierdzono brak stosowania się do wewnętrznych uregulowań GDDKiA (m.in. brak opracowania Studium Korytarzowego oraz nieprzeprowadzenie posiedzeń Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wzmocnienie nadzoru nad prawidłową i terminową realizacją zadań inwestycyjnych w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 oraz podjęcie działań mających na celu dotrzymanie planowanych terminów rozpoczęcia i zakończenia robót budowlanych wynikających z Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030; 2. Przestrzeżenie obowiązujących w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad regulacji wewnętrznych w zakresie stosowania wzorcowych dokumentów do poszczególnych etapów procesu inwestycyjnego oraz zwoływania posiedzeń Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych w celu przygotowania inwestycji drogowych.
14	<p>Instytut Badawczy Dróg i Mostów ul. Instytutowa 1, 03-302 Warszawa</p>	26.10 - 25.11.2022 r.	<p>Działalność finansowa, organizacja i jakość pracy oraz jakość zarządzania instytutem</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. W projekcie Polityki rachunkowości uwzględniono większość zastrzeżeń opisanych w wystąpieniu pokontrolnym z dnia 28 kwietnia 2022 r. Do wdrożenia pozostają zagadnienia, które wymagają uszczegółowienia, natomiast zdaniem ZK optymalnym momentem na uzupełnienie Polityki rachunkowości będzie okres minimum 3 miesięcy od uruchomienia i funkcjonowania programu enova365. <p>W pozostałych obszarach objętych kontrolą nie stwierdzono uchybień. Potwierdzono, wykonanie zaleceń pokontrolnych wydanych w wyniku kontroli pozaplanowej w Instytucie.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kontynuowanie prac związanych z aktualizacją Polityki rachunkowości Instytutu, w powiązaniu z adaptacją i wdrażaniem nowego systemu księgowego, w tym m.in. zaktualizowanie planu kont, przyjęcie reguł klasyfikacji zdarzeń, a także zasad prowadzenia kont ksiąg pomocniczych, oraz wprowadzenie księgi inwentarzewej.
15	<p>Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie ul. Żelazna 59a, 00-848 Warszawa</p>	10.11.2022 r. - 10.01.2023 r.	<p>Realizacja działalności statutowej przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Czynności w zakresie wydawania decyzji administracyjnych na pozwolenie wodnoprawne realizowane były zgodnie z przepisami powszechnie obowiązującymi, a wydane decyzje zawierały wszystkie elementy wymagane powszechnie obowiązującymi przepisami; 2. PGW WP: <ul style="list-style-type: none"> - nie prowadziło żadnej weryfikacji czy sposób działania instalacji jak również ilość odprowadzanych wód określonych w pozwoleniach wodnoprawnych i pozwoleniach zintegrowanych nie wpłynie znacząco na prawidłowe działanie ekosystemu rzeczny, w szczególności mając na uwadze ochronę przed suszą i zmianami klimatycznym, - nie cofało, ani nie ograniczyło decyzji/pozwoleń wodnoprawnych w związku z katastrofą ekologiczną na Odrze, - nie posiadało systemu/planu, nie tworzyło harmonogramów przeglądów pozwoleń wodnoprawnych, o których mowa w art. 416 ust. 1 ustawy Prawo wodne, - nie posiadało bieżącej informacji o ilości i jakości dokonywanych zrzutów przed podmioty, którym udzielono pozwolenia wodnoprawnego; 3. Przekazanie przez Kontrolowanego informacji o zaistniałej sytuacji kryzysowej na rzece Odrze, organowi nadzorującemu, nastąpiło z opóźnieniem; 4. PGW WP dąży do weryfikacji legalności wszystkich urządzeń służących do odprowadzania wód opadowych i roztopowych, ścieków do wód. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Umożliwienie bieżącego gromadzenia i monitorowania przez PGW WP danych o ilości i jakości dokonywanych zrzutów przez podmioty, którym udzielono pozwolenia wodnoprawnego (w tym pozwoleń zintegrowanych); 2. Zobowiązanie jednostek terenowych PGW WP do niezwłocznego przekazywania informacji do systemu ISOK (moduł SIGW); 3. Zapewnienie tworzenia harmonogramu/planów przeglądów pozwoleń wodnoprawnych, o których mowa w art. 416 ust. 1 ustawy Prawo wodne w celu zwiększenia nadzoru nad wydanymi pozwoleniami; 4. Uszczegółowienie wewnętrznych regulacji w zakresie tworzonych przez jednostkę planów kontroli, w szczególności dokumentowanie analiz prowadzonych w związku z przygotowaniem planów kontroli; 5. Zintensyfikowanie działań w zakresie identyfikacji nielegalnych wylotów; 6. Opracowanie i wdrożenie mechanizmu szybkiego reagowania na sytuacje nietypowe występujące w środowisku wodnym.

16	<p>Departament Transportu Drogowego oraz Komisja ds. weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych Ministerstwa Infrastruktury ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa</p>	25.01 - 18.02.2022 r.	<p>Realizacja przez Departament Transportu Drogowego zadań związanych z organizacją, funkcjonowaniem i obsługą Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych oraz realizacji przez Komisję zadań związanych z weryfikacją pytań</p>	<p>Kontrola dotyczyła organizacji, funkcjonowania i obsługi Komisji ds. weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych oraz realizacji przez Komisję zadań związanych z weryfikacją pytań dołączonych do bazy pytań wykorzystywanych przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zapewnienie skutecznego i efektywnego nadzoru nad pracami Komisji, w tym weryfikowania prawidłowości wykonywania zadań członków Komisji; 2. Podjęcie współpracy z administratorem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 51 ust. 2a pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w celu zapewnienia przeszkolenia i prawidłowego użytkowania systemu przez członków Komisji oraz dokonania przeglądu uprawnień użytkowników.
17	<p>Departament Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa</p>	20.04 - 29.04.2022 r.	<p>Wykonywanie przez pracownika Ministerstwa Infrastruktury dodatkowych zajęć zarobkowych lub dodatkowego zatrudnienia</p>	<p>Kontrola dotyczyła wykonywania przez pracownika Departamentu Transportu Drogowego płatnych szkoleń bez zgody na prowadzenie działalności dodatkowej zarobkowej lub dodatkowego zatrudnienia</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzenie rozmów z podległymi pracownikami w celu uświadomienia obowiązków uzyskiwania zgody na dodatkowe zatrudnienie i dodatkowe zarobkowanie oraz powstrzymywania się od czynności lub zajęć mogących powodować konflikt interesów; 2. Zapewnienie udziału pracowników w szkoleniach w zakresie zasad etyki korpusu służby cywilnej.