

Lp.	Nazwa jednostki/komórki kontrolowanej	Okres prowadzenia kontroli	Temat kontroli	Ustalenia i wnioski z kontroli	Zalecenia pokontrolne
1	Gmina Miejska Kraków pl. Wszystkich Świętych 3-4, 31-004 Kraków	17.01 - 24.02.2023 r.	Prawidłowość realizacji przedsięwzięć związanych z organizacją III Igrzysk Europejskich w 2023 r.	1. Realizacja dotowanych przez Ministra Infrastruktury, przedsięwzięć infrastrukturalnych związanych z przygotowaniem III Igrzysk Europejskich w 2023 roku powierzona została wyodrębnionym w strukturze Gminy Miejskiej Kraków (dalej GMK) jednostkom organizacyjnym, tj. Zarządowi Dróg Miasta Krakowa oraz Zarządowi Inwestycji Miejskich. W jednostkach powołane zostały zespoły zadaniowe do realizacji spraw związanych z przygotowaniem Igrzysk. 2. GMK co do zasady w sposób prawidłowy realizowała obowiązki postanowień umowy o dofinansowanie zawartej z Ministrem Infrastruktury, a przedsięwzięcia realizowane były na podstawie założeń określonych w uzgodnionych programach inwestycji. Stwierdzone uchybienia dotyczyły niedotrzymywania terminów przekazywania kwartalnych sprawozdań z realizacji przedsięwzięć oraz terminu przekazania rozliczenia rocznego za 2022 rok. 3. W toku kontroli nie stwierdzono naruszeń przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych, które miały wpływ na wynik tych postępowań. 4. W wyniku pozostałych ustaleń dokonanych na etapie kontroli w obszarze zamówień publicznych udzielanych przez GMK, skierowano do Prezesa UOKiK zawiadomienie o zidentyfikowanych okolicznościach wskazujących na ograniczenie zasady konkurencyjności. UOKiK w odpowiedzi poinformował, że złożone zawiadomienie nie dostarcza przesłanek uprawdzających, że w przedmiotowej sprawie miało miejsce naruszenie przepisów ww. ustawy.	1. Na podstawie art. 46 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej zaleca się, podjęcie wszelkich możliwych działań w celu wyeliminowania uchybień oraz opóźnień i zrealizowania zadań zgodnie z założeniami określonymi w umowie o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów realizacji przedsięwzięć związanych z organizacją III Igrzysk Europejskich w 2023 r.
2	Transportowy Dozór Techniczny ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa	13.02 - 24.03.2023 r.	Wydawanie przez Dyrektora TDT decyzji administracyjnych w zakresie odstępstw od warunków technicznych pojazdów	1. Transportowy Dozór Techniczny prowadził postępowania zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego w zakresie: - ustalenia stron postępowania i ich działania przez pełnomocników, - zapewnienia stronom czynnego udziału w postępowaniu, - zachowania zasady pisemnego załatwiania spraw, - doręczeń dokumentów związanych z postępowaniem administracyjnym. 2. Wydane decyzje administracyjne zawierały wszystkie elementy określone w art. 107 § 1 KPA. 3. W wydawanych decyzjach administracyjnych używano sformułowania odmawiam, w przypadku gdy wniosek został złożony poprawnie, a po jego analizie stwierdzone zostało, że wnioskowane parametry techniczne nie zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. W przypadku, gdy po analizie organ stwierdził, że wnioskowany zakres nie został wskazany w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia powinien wydać decyzję umarzającą postępowanie w całości lub części, w której stało się ono bezprzedmiotowe (art. 105 § 1 KPA). Organ zobowiązany jest do umorzenia postępowania w przypadku stwierdzenia jego bezprzedmiotowości. 4. Rozpatrywane wnioski, w momencie wszczęcia postępowania spełniały wymogi formalne wskazane w art. 67 ust. 4 i 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. 5. Średni czas od momentu wpływu wniosku (również niekompletnego) do momentu wydania decyzji administracyjnej wynosił 99 dni, zaś średni czas trwania postępowania administracyjnego 62 dni. Wpływ na to miała wybrana forma komunikacji z Wnioskodawcami tj. wysyłanie wezwań/zawiadomień listem poleconym, z innych form kontaktu z wnioskodawcami, co negatywnie wpłynęło na długość prowadzonych postępowań. Jednakże w II połowie roku podjęto decyzję o dopuszczeniu możliwości kontaktu z wnioskodawcami w formie telefonicznej oraz mailowej. 6. Kontrolowany wprowadził do stosowania procedurę udzielania zezwolenia na odstępstwa od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd. Częścią procedury jest Instrukcja postępowania przy wyznaczaniu dopuszczalnych mas i nacisków osi (grupy osi) pojazdu, której regulacje wskazywały górne parametry techniczne uprawniające do uzyskania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu. Powyższa regulacja stała w sprzeczności z uznaniowym charakterem decyzji administracyjnej w przedmiocie wydawanych zezwoleń na odstępstwa. W lipcu 2022 r. Instrukcja została zmieniona i dopuszczono możliwość wydawania zezwoleń na odstępstwo dla pojazdów, których parametry wykraczają poza granice wskazane w instrukcji. 7. Zadania polegające na wydawaniu decyzji administracyjnych w zakresie odstępstw od warunków technicznych pojazdów, nałożone na Dyrektora TDT ustawą Prawo o ruchu drogowym nie były uwzględnione w Regulaminie wewnętrznym jednostki.	1. Zaleca się bieżącą, niezwłoczną aktualizację wewnętrznych regulacji tak, aby swoim zakresem odpowiadały faktycznie wykonywanym obowiązkom przez jednostkę i jej pracowników. 2. Zaleca się używanie prawidłowych sformułowań w rozstrzygnięciu decyzji administracyjnej w sytuacji bezprzedmiotowości prowadzonego postępowania.
3	Urząd Żeglugs Śródlądowej w Szczecinie pl. Batorego 4, 70-207 Szczecin	23.08 - 04.10.2023 r.	Realizacja wybranych zadań przez Dyrektora Urzędu Żeglugs Śródlądowej w Szczecinie	1. Urząd Żeglugs Śródlądowej w Szczecinie (UZS) prowadził, w systemie teleinformatycznym, bazę informacji o statkach, członkach załóg statków oraz o stanie śródlądowych dróg wodnych (dalej: BDS, baza), o której mowa w art.9 ust. 2g ustawy o żegludze śródlądowej z dnia 21 grudnia 2000 r. 2 (dalej: ustawy o żs). Jednakże, wprowadzanie danych do BDS przez UZS nie było prowadzone na bieżąco. Stwierdzono braki w bazie, w zakresie wydanych zaświadczeń z przeprowadzonych inspekcji technicznych. Powyższe zostały uzupełnione przed zakończeniem czynności kontrolnych w jednostce. BDS częściowo: spełnia minimalne wymagania dla systemów teleinformatycznych, spełnia minimalne wymagania dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej, zapewnia interoperacyjność dla systemów teleinformatycznych. BDS nie zapewniała rozliczalności operacji wydanych informacji z rejestru w drodze wymiany. 2. UZS prowadził rejestr statków właściwy dla portu macierzystego statku, o którym mowa w art. 19 ust. 1 ustawy o żs. Kontrolowane księgi zostały opracowane i przygotowane w sposób wskazany w § 7 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie rejestru administracyjnego polskich statków żeglugs śródlądowej, numer rejestracyjny statku nadawano zgodnie z zasadami określonymi w § 5 ust. 2 – 4 rozporządzenia w sprawie rejestru administracyjnego polskich statków żeglugs śródlądowej. Stwierdzono trzy przypadki dokonania zmian/wykreśleń w księgach rejestrowych niezgodnie z wymogami określonymi w § 7 ust. 4 rozporządzenia, na 21 skontrolowanych, tj. około 14,28% wpisów. 3. UZS prowadził inspekcje techniczne statków, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 2a ustawy o żs zgodnie z obowiązującymi przepisami. 4. UZS wydawał w drodze decyzji administracyjnej (na wniosek organizatora prac podwodnych), zezwolenia na wykonanie prac podwodnych na śródlądowych drogach wodnych o których mowa w ustawie o wykonywaniu prac podwodnych. 5. UZS prowadził dokumentację finansową oraz prowadził wyodrębnioną ewidencję księgową, pozwalającą na identyfikację poszczególnych operacji księgowych stosownie do przepisów art. 152 ust. 1 ustawy o finansach publicznych.	1. Dokonanie przeglądu i korekty wpisów w księgach rejestrowych zgodnie z § 7 ust. 3 i 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie rejestru administracyjnego polskich statków żeglugs śródlądowej. 2. Kontynuowanie działań mających na celu dostosowanie Bazy Danych Statków do obowiązujących przepisów oraz dostosowania jej do wymogów wynikających z wprowadzenia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r.
4	1. Dolnośląski Urząd Wojewódzki we Wrocławiu we Wrocławiu pl. Powstańców Warszawy 1, 50-153 Wrocław 2. Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach ul. Jagiellońska 25, 40-032 Katowice 3. Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk 4. Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie ul. Grunwaldzka 15, 35-959 Rzeszów 5. Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie ul. Basztowa 22, 31-156 Kraków 6. Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa	20.02 - 28.04.2023 r.	Wybrane elementy sprawowania nadzoru na poziomie wojewódzkim, nad wykonywaniem zadań finansowanych z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg	Dolnośląski Urząd Wojewódzki we Wrocławiu: 1. Nie prowadzono właściwego nadzoru nad przebiegiem zadań dofinansowanych z RFRD lub nie dokonywano rzetelnej analizy dokumentów składanych przez beneficjentów (w szczególności zawartych umów z wykonawcami), co spowodowało wypłatę środków w ramach zadań, które nie spełniły warunków wynikających z ustawy o RFRD, a umowy o ich dofinansowanie powinny wygasnąć z mocy prawa. 2. Dopuszczono do sytuacji, w której kilkanaście zadań było realizowanych bez właściwej podstawy prawnej, a ich beneficjenci nienależnie dysponowali środkami funduszu przez blisko rok. 3. Urząd w sposób nierzetelny nadzorował terminowość zakończenia zadań z RFRD. 4. Stwierdzono brak bieżącego monitoringu terminowości przebiegu dofinansowanych zadań oraz braki ostatecznych dokumentów m.in. dotyczących weryfikacji i zatwierdzenia rozliczeń końcowych zadań. 5. Urząd w 2022 r. nie realizował kontroli zadań dofinansowanych w ramach RFRD. Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach: 1. Urząd prawidłowo dokonywał czynności weryfikacyjnych w zakresie nadzoru nad prowadzonymi zadaniami dofinansowanymi z RFRD. Weryfikacja przekazanych sprawozdań odbywała się poprzez zastosowanie mechanizmów kontrolnych w postaci list sprawdzających. 2. Urząd wdrożył mechanizm weryfikacji, dokonywał komisyjnie oceny wniosków o dofinansowanie, zadań gminnych i powiatowych w ramach RFRD w terminie 30 dni od daty złożenia wniosków. 3. Zawarte umowy o dofinansowanie spełniały wymogi ustawy o RFRD. Umowy o dofinansowanie zawierały postanowienia zobowiązujące Beneficjentów do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej otrzymanych środków Funduszu oraz wydatków dokonywanych z tych środków. 4. Urząd realizował czynności kontrolne zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie uregulowaniami prawnymi, w 2022 r. zrealizował w 100% Plan Kontroli. Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku: 1. Urząd w sposób niewystarczający weryfikował wykonywanie przez Beneficjentów postanowień zawartych umów o dofinansowanie z RFRD, w szczególności w zakresie posiadania wyodrębnionej ewidencji księgowej, wkładu własnego, terminu rozpoczęcia robót budowlanych. 2. Urząd nie planował kontroli zadań objętych dofinansowaniem ze środków RFRD w latach 2019- 2022 oraz nie zaplanował zadań kontrolnych w tym zakresie na rok 2023, co wobec niewystarczającego bieżącego monitoringu nad realizacją zadań dofinansowanych z RFRD, nie zapewnia właściwego nadzoru nad prawidłowością realizacji zadań realizowanych z RFRD. 3. Zastosowanie zbiorczych kart oceny merytorycznej nie pozwala na potwierdzenie dokonania przez komisje oceny wniosków o dofinansowanie, zadań gminnych i powiatowych w ramach RFRD, w terminie 30 dni od daty złożenia wniosków. Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie: 1. Urząd prawidłowo dokonywał czynności weryfikacyjnych w zakresie nadzoru nad prowadzonymi zadaniami dofinansowanymi z RFRD. 2. Urząd dokonywał weryfikacji przekazanych sprawozdań poprzez zastosowanie mechanizmów kontrolnych w postaci list sprawdzających. 3. Urząd realizował czynności kontrolne zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie uregulowaniami prawnymi. Wszystkie zaplanowane kontrole zostały zrealizowane. Kontrole dotyczyły zadań z lat 2019 -2021, natomiast kontrolami nie objęto zadań realizowanych z naboru w 2022 r. Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie: 1. Urząd prawidłowo dokonywał czynności weryfikacyjnych w zakresie nadzoru nad prowadzonymi zadaniami dofinansowanymi z RFRD. 2. Urząd dokonywał weryfikacji przekazanych sprawozdań poprzez zastosowanie mechanizmów kontrolnych w postaci list sprawdzających. 3. Urząd realizował czynności kontrolne zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie uregulowaniami prawnymi. W 2022 r. Kontrolowany zrealizował w 100% Plan Kontroli. 4. Urząd monitorował zadania powiatowe i gminne w zakresie przestrzegania terminów wynikających z przepisów art. 28 ust. 7 i 8 ustawy o RFRD poprzez gromadzenie i analizę danych dotyczących prowadzonych postępowań o udzielenie zamówienia pozyskiwanych od Wnioskodawców zadań. Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie: 1. Urząd prawidłowo dokonywał czynności weryfikacyjnych w zakresie nadzoru nad prowadzonymi zadaniami dofinansowanymi z RFRD. 2. Od momentu pozyskania wniosku do podpisania umowy z Beneficjentami, Urząd dokonywał weryfikacji dokumentacji poprzez zastosowanie mechanizmów kontrolnych w postaci list sprawdzających oraz w sposób transparentny dokonywał oceny formalnej i merytorycznej dokumentacji w toku prowadzonych czynności. 3. Urząd realizował czynności kontrolne zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie uregulowaniami prawnymi. Niemniej jednak, z uwagi na niski odsetek kontrolowanych umów, na które udzielono dofinansowania, oraz fakt, że: - trzy realizowane planowo przez MUW w 2022 r. kontrole, do dnia zakończenia czynności kontrolnych nie zostały zakończone, - zaplanowane w I kwartale 2023 r. czynności kontrolne nie zostały rozpoczęte, działania polegające na kontroli wykonania umów, na które udzielono dofinansowania w ramach RFRD, oceniono jako nieskuteczne.	Dolnośląski Urząd Wojewódzki we Wrocławiu: 1. Zaleca się kontynuację wdrażania podjętych zmian oraz wzmocnienie weryfikacji wypełniania, przez pracowników Urzędu, powierzonych zadań. 2. Zintensyfikowanie działań kontrolnych, prowadzonych na podstawie art. 31 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg na miejscu realizacji zadań. Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach: Nie sformulowano zaleceń lub wniosków dotyczących usunięcia nieprawidłowości lub usprawnienia funkcjonowania jednostki kontrolowanej. Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku: 1. Rozważenie wprowadzenia narzędzi pozwalających na szczegółową weryfikację przebiegu realizacji dofinansowywanych zadań. 2. Zintensyfikowanie działań kontrolnych, prowadzonych zgodnie z wymogami art. 31 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg na miejscu realizacji zadań. Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie: Nie sformulowano zaleceń lub wniosków dotyczących usunięcia nieprawidłowości lub usprawnienia funkcjonowania jednostki kontrolowanej. Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie: Nie sformulowano zaleceń lub wniosków dotyczących usunięcia nieprawidłowości lub usprawnienia funkcjonowania jednostki kontrolowanej. Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie: 1. Zintensyfikowanie działań kontrolnych, prowadzonych zgodnie z wymogami art. 31 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg, na miejscu realizacji zadań.

9	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa	30.11.2023 r. - 10.01.2024 r.	Prawidłowość i efektywność wdrażania programu wieloletniego pn. Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej +.	<p>1. Przygotowania do realizacji Programu oraz nabór wniosków PKP PLK S.A. prowadziła zgodnie z wymogami określonymi w Umowie i Wytycznymi w sposób i w terminach wskazanych w ww. dokumentach, stosując dokumenty wzorcowe w nich określone.</p> <p>2. W 5 z 19 inwestycji, dla których podpisano umowy z wykonawcami w Szczegółowym planie realizacji, nastąpił wzrost wartości inwestycji o ponad 100 % w stosunku do kosztu deklarowanego w zgłoszeniach wnioskodawców.</p> <p>3. W ramach kryterium „Preferowanie Projektów przynoszących korzyści ekonomiczne przy zachowaniu najniższego kosztu” prognozy dotyczące średniego rocznego przyrostu liczby pasażerów były znacznie przeszacowane. Świadczy to o braku wypracowania odpowiedniej metodologii oceny kryterium korzyści ekonomicznych na etapie przygotowania programu.</p> <p>4. PKP PLK S.A. realizując postępowania o udzielenie zamówienia, przeprowadziła je zgodnie z przepisami ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych oraz na podstawie funkcjonujących w kontrolowanej jednostce regulacji wewnętrznych.</p> <p>Nie stwierdzono nieprawidłowości przy udzielaniu zamówień publicznych.</p> <p>5. Spółka przekazywała ministrowi właściwemu ds. transportu Sprawozdania roczne z realizacji Programu Kolej+. Zawierały one wszystkie istotne elementy i przekazywane były do ministra właściwego ds. transportu terminowo.</p> <p>6. Sprawozdania roczne sporządzone przez Kontrolowanego przekazywane były do ministra właściwego ds. transportu terminowo, niemniej jednak PKP PLK S.A. nie dochowała należytej staranności, o czym świadczy m.in.:</p> <p>a) niewykazanie w zestawieniu umów wszystkich zawartych umów;</p> <p>b) wykazywanie w sposób niejednolity (w arkuszu sprawozdawczym w zakładce „umowy w realizacji”) wartości projektów (nie wykazując wszystkich elementów zobowiązań wynikających z zawartych umów co zniekształca sprawozdane i nie obrazuje faktycznej kwoty wydatków zaplanowanych do poniesienia zgodnie z zawartymi umowami), co skutkowało przekazywaniem ministrowi właściwemu ds. transportu nieprawidłowych informacji.</p>	<p>1. Sporządzanie sprawozdań przekazywanych ministrowi ds. transportu z zachowaniem szczególnej staranności i wzmożenie nadzoru nad realizacją tych dokumentów.</p> <p>2. Rzetelne prowadzenie analiz w ramach Programu Kolej+.</p>
10	Urząd Lotnictwa Cywilnego ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa	28.06 - 31.08.2023 r.	Sprawowanie nadzoru nad prawidłowością rozliczania opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej.	<p>1. Pobieranie i rozliczanie przychodów z tytułu opłat nawigacyjnych nie zostało jednoznacznie uregulowane w przepisach krajowych.</p> <p>2. Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Prezes ULC sprawuje nadzór nad realizacją zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej. ULC w ramach nadzoru bieżącego regularnie prowadzi kontrole w instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej.</p> <p>3. ULC nie posiada procedur wewnętrznych dotyczących nadzoru nad rozliczaniem opłat nawigacyjnych.</p> <p>4. Wobec braku procedur dotyczących nadzoru nad rozliczaniem opłat nawigacyjnych, ULC podjął działania w tym zakresie. Pomimo wydania Wytycznych nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie stosowania Zasad systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w ramach systemu skuteczności działania obowiązującego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, służby nadal nie są rozliczane zgodnie z przepisami Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiającego system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 391/2013.</p> <p>5. ULC nie egzekwował od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej realizacji postanowień Wytycznych nr 11 Prezesa ULC.</p> <p>6. Z uwagi na brak zgody wszystkich służb na przystąpienie do zasad rozliczania określonych w Wytycznych nr 11 Prezesa ULC, nie zawarto porozumień/umów na pełnienie służb żeglugi powietrznej.</p> <p>7. ULC podejmował działania w zakresie nowelizacji ustawy prawo lotnicze oraz rozporządzeń wykonawczych, pod kątem dostosowania ich do Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiającego system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013.</p> <p>8. ULC zgodnie z obowiązującymi przepisami, po konsultacjach z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej we współpracy z Komisją Europejską, przygotował Plan Skuteczności Działania na lata 2020-2024 oraz dokonywał jego aktualizacji.</p>	<p>1. Współpraca z Departamentem Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury w celu sfinalizowania nowelizacji ustawy Prawo lotnicze.</p> <p>2. Niezwłocznie wyegzekwować od PAŻP rozliczenie kosztów z instytucjami zapewniającymi służbę AFIS i AFIS/COM w związku z opublikowaniem Wytycznych nr 4/2024 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w sprawie stosowania Zasad systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego lub służby łączności świadczące na rzecz lotniskowej służby informacji powietrznej (...).</p> <p>3. Zintensyfikować prace związane z opracowaniem wytycznych w sprawie stosowania rozliczeń opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego, w odniesieniu do instytucji zapewniających służbę MET.</p> <p>4. Rozważyć możliwość pogłębienia nadzoru ULC pod kątem finansowym nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz zintensyfikowania kontroli w instytucjach ANSP, aby uniknąć występowania ewentualnych nierozliczonych należności w przyszłości.</p>
11	Centrum Unijnych Projektów Transportowych pl. Europejski 2, 00-844 Warszawa	11.07 - 04.08.2023 r.	Zawieranie i realizacja umów przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych	<p>1. CUPT, co do zasady, prowadził postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na podstawie przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych;</p> <p>2. CUPT udzielał zamówień, których wartość nie przekraczała 130 000,00 zgodnie z przepisami wewnętrznymi;</p> <p>3. CUPT realizował postępowania o zamówienia publiczne w sposób transparentny i obiektywny;</p> <p>4. CUPT realizował postępowania w sposób zasadny i gospodarny a umowy realizowane były zgodnie z celem na jaki zostały zawarte;</p> <p>5. W przypadku jednego zamówienia realizowanego na podstawie przepisów wewnętrznych wykonawców potwierdzania posiadanego doświadczenia;</p> <p>6. W przypadku realizacji jednej z umów, na podstawie losowo wybranych dowodów księgowych, stwierdzono wydatkowanie środków o wyższej wartości niż gdyby tego rodzaju usługi świadczył drugi oferent. Jednakże wybór wykonawcy wynikał z zastosowanych kryteriów oceny ofert.</p> <p>7. W przypadku uczestnictwa pracowników w jednym ze szkoleń rozliczenie nastąpiło bez uwzględnienia faktycznej liczby uczestników. Jednakże umowa przewidywała rozliczenie za udział pracowników w szkoleniu z określeniem maksymalnej liczby uczestników.</p>	<p>1. W prowadzonych postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego dokonywać analizy określonych kryteriów oceny ofert i ich wagi aby w każdym przypadku zapewnić wybór najkorzystniejszej oferty.</p> <p>2. Wymaganie od potencjalnych wykonawców potwierdzania posiadanego doświadczenia w przypadku zawierania umów dotyczących wsparcia eksperckiego.</p> <p>3. Rozważenie zawierania umów szkoleniowych w sposób pozwalający na ich rozliczanie w zależności od liczby uczestników.</p>
12	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa	13.09 - 31.10.2023 r.	Prawidłowość rozliczania opłat nawigacyjnych, w szczególności opłat terminalowych, pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a innymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej	<p>1. Brak jednoznacznych regulacji krajowych w kwestii pobierania i rozliczania przychodów z tytułu opłat nawigacyjnych, powoduje istotne wątpliwości co do stosowanego systemu rozliczeń. Niezbędne jest zapewnienie jednolitego podejścia do rozliczeń ze wszystkimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej.</p> <p>2. PAŻP nie reguluje zgłaszanych przez instytucje ANSP należności. Zdaniem Agencji brakuje podstawy prawnej, tj. stosownych przepisów w prawie lotniczym lub wiążących umowach, do realizacji powyższych rozliczeń. PAŻP wskazuje na konieczność wprowadzenia zmian w prawie krajowym lub innych rozwiązań systemowych na potrzeby uregulowania przedmiotowej kwestii.</p> <p>3. W wyniku podjętych w 2020 r. konsultacji wypracowano wstępne rozwiązanie, które zakładało pobieranie opłat nawigacyjnych (trasowych i terminalowych), w wysokości wynikającej z ww. iloczynu stawki jednostkowej i liczby jednostek usługowych, przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej w imieniu wszystkich wyznaczonych instytucji oraz państwowej władzy nadzorującej tj. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przy równoczesnym przekazywaniu instytucjom ANSP wynagrodzenia na podstawie umów/porozumień.</p> <p>4. PAŻP utworzyła rezerwę na potencjalne zobowiązania wobec instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w zakresie AFIS i AFIS/COM oraz w zakresie MET, która podlega corocznej aktualizacji. Wartość rezerwy oszacowana przez Agencję na dzień kontroli przedstawiała wartość wyższą od wartości wyliczonej na podstawie metodologii komponentu i rzeczywistego ruchu ewentualnych rozliczeń ze służbami.</p>	<p>1. Współpraca z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Ministerstwem Infrastruktury w celu niezwłocznej nowelizacji ustawy Prawo lotnicze.</p> <p>2. Wskazać do Departamentu Lotnictwa w MI informację o dokonanych wstępnych rozliczeniach kosztów z instytucjami zapewniającymi służbę AFIS i AFIS/COM, dla których nie zostały dotychczas zawarte porozumienia:</p> <p>a) za pierwszy i drugi okres odniesienia, oraz zakończone lata trzeciego okresu odniesienia;</p> <p>b) za pierwszy kwartał 2024 r.,</p> <p>z pominięciem odsetek za opóźnienia, w związku z opublikowaniem Wytycznych nr 4/2024 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w sprawie stosowania Zasad systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego lub służby łączności świadczące na rzecz lotniskowej służby informacji powietrznej (...).</p>
13	PKP Intercity S.A. Al. Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa	15.09 - 20.10.2023 r.	Realizacja postanowień umów o świadczenie usług publicznych zawartych pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity S.A.	<p>1. Spółka z opóźnieniami realizowała zadania taborowe określone w Strategii inwestycyjnej PKP Intercity SA na lata 2021-2025 z perspektywą do 2030 r. W okresie objętym kontrolą Spółka realizowała 27 projektów, z czego odstąpiono od realizacji jednego projektu a siedem zostało zakończonych.</p> <p>2. 57,1% projektów zakończonych zrealizowano z opóźnieniem, a na dzień zakończenia kontroli 57,8% projektów, w realizacji było opóźnionych w odniesieniu do założeń Strategii.</p> <p>3. W sposób nieprawidłowy zabezpieczono interes zamawiającego w ramach realizacji umowy na dostawę 10 lokomotyw elektrycznych wielosystemowych wraz ze świadczeniem usług utrzymania, w kontekście dokonywania płatności za pojazdy po odbiorze każdego pojazdu bez uzyskania dokumentów uprawniających do eksploatacji na terenie – wskazanych w umowie – państw Unii Europejskiej. Dodatkowo w umowie przewidziano możliwość wnioskowania o przekazanie zaliczek na poczet wykonania przedmiotu umowy, co również budziło zastrzeżenia w kontekście zabezpieczenia interesów zamawiającego (pierwsza zaliczka w wysokości 10% wartości netto 10 pojazdów, druga w wysokości 10% wartości netto 10 pojazdów po podpisaniu protokołu przez strony protokołu wykonania 50% zabudowy pierwszego pojazdu).</p> <p>4. W przypadku umowy na dostawę 20 sztuk lokomotyw elektrycznych o prędkości V=160 km/h, dla 19 pierwszych dostarczonych pojazdów posiadaczem dokumentu dopuszczającego pojazd do eksploatacji na terenie Polski był wykonawca, a Zamawiający będzie ujęty jako posiadacz zezwolenia dla wszystkich pojazdów dostarczonych w ramach umowy dopiero wraz z dostarczeniem przez wykonawcę 20 pojazdów.</p> <p>5. Spółka nie dysponowała wystarczającą rezerwą taborową lokomotyw spalinowych, a każda awaria pojazdu lub jego planowe wyłączenie wpływało na sposób lub opóźnienie wykonywania usługi przewozowej (na dzień 1 września 2023 roku Spółka posiadała 70 lokomotyw spalinowych, z czego 60 było czynnych).</p> <p>6. Opóźnienia pociągów na odejściu (w badanej próbie) były związane z taborem i przyczynami handlowymi (kwalifikowane jako naprawa lub wymiana na skutek awarii, dodatkowo korzystano z pomocy innych lokomotyw), a także wyłączeniem uszkodzonego wagonu oraz awariami w pojeździe elementów systemu przesyłowego i bezpieczeństwa pociągu (np. automatyczna kontrola pociągów, ETCS tj. system sterowania ruchem kolejowym).</p> <p>7. Najczęstszymi powodami nieprawidłowo zestawionych składów był brak dostępności usług gastronomicznych, miejsc do przewozu rowerów, miejsc dla osób z niepełnosprawnością na wózkach, miejsc w 1 klasie.</p> <p>8. W okresie od stycznia do lipca 2023 roku, prawie wszystkie przepełnienia pociągów miały miejsce pomimo zestawienia składu pociągu powyżej rekomendowanej liczby miejsc. Dla badanej próby, w przypadku ośmiu przejazdów (tj. 13,33%), przepełnienia pociągów odnotowano przy zestawieniu składów poniżej rekomendowanej liczby miejsc.</p>	<p>1. Zweryfikowanie założeń określonych w Strategii inwestycyjnej PKP Intercity S.A. w zakresie możliwości realizacji projektów taborowych w celu wyeliminowania opóźnień w jej realizacji.</p> <p>2. W przypadku zawierania umów na dostawę taboru należy właściwie zabezpieczać interes zamawiającego w odniesieniu do wypłaty pełnej kwoty wynagrodzenia przed uzyskaniem dokumentów uprawniających do eksploatacji taboru zgodnie z przewidywanymi założeniami.</p> <p>3. Dokładać należytej staranności w zakresie zapewnienia odpowiedniego poziomu świadczenia usług publicznych, w zakresie bezpieczeństwa i komfortu podróży, zestawiania składów i punktualności, określonego w umowie ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich.</p> <p>4. Zapewnić odpowiednią rezerwę taboru, w dłuższej perspektywie, w celu wyeliminowania wpływu awarii na wyłączenie lub opóźnienia w realizacji usług przewozowych.</p>
14	Transportowy Dozór Techniczny ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa	26.10 - 10.11.2023 r.	Ewidencjonowanie czasu w Transportowym Dozorze Technicznym	<p>1. W TDT nie funkcjonuje system informatyczny służący do monitorowania aktywności pracowników w pracy, ich produktywności oraz zarządzania czasem. Za monitorowanie pracy pracowników (również wykonujących pracę zdalną), ich aktywność oraz produktywność odpowiada bezpośredni przełożony.</p> <p>2. Pracownicy Biur TDT swoją obecność w pracy, w siedzibie pracodawcy, zgłaszają poprzez złożenie podpisu w papierowej liście obecności. Dla pracowników TDT prowadzona jest jedna lista obecności, na każdy miesiąc kalendarzowy w układzie alfabetycznym pracowników, która każdego dnia do godziny 10:00 jest dostępna dla pracowników za bramką wejściową, przez którą można przejść mając kartę dostępu. Lista obecności każdego dnia podlega weryfikacji przez pracownika ds. kadr, a następnie przekazywana jest do zatwierdzenia przez Dyrektora TDT.</p> <p>3. Stwierdzono przypadki uzupełnienia listy obecności z wyprzedzeniem jednodniowym oraz przypadki braku uzupełnienia podpisu lub braku zaznaczenia powodu nieobecności w listach obecności, co może świadczyć o niewystarczającym nadzorze ze strony osób odpowiedzialnych za przestrzeganie przez pracowników obowiązków pracowniczych.</p> <p>4. Stwierdzono brak zarejestrowania 26 pracowników Biur TDT w 86 dniach (na podstawie badanej próby czterech miesięcy 2023 r.) w elektronicznym systemie kontroli dostępu do budynku TDT, zarówno na bramkach wejściowych i wyjściowych do i z budynku, jak i do innych pomieszczeń na terenie TDT, pomimo potwierdzenia podpisem w liście obecności pracy w siedzibie pracodawcy.</p> <p>5. Na podstawie logowań do systemu IT w TDT dokonano weryfikacji ww. grupy pracowników w zidentyfikowanych dniach, stwierdzając, że większość pracowników (23 osoby) dokonywała logowań i aktywności w systemie IT z siedziby TDT, pomimo braku zarejestrowania karty pracownika w elektronicznym systemie kontroli dostępu.</p> <p>6. Jednocześnie ustalono, że 2 pracowników w ciągu 3 dni świadczyło pracę z innego miejsca, niż siedziba TDT, pomimo złożenia podpisów w liście obecności, a więc poświadczania swojej pracy w siedzibie pracodawcy. W przypadku 1 pracownika w ciągu 6 dni pracy stwierdzono brak logowań i aktywności do systemu pracodawcy, pomimo poświadczania swojej obecności w pracy (podpisana lista obecności). Biorąc jednocześnie pod uwagę brak zarejestrowania karty pracownika w elektronicznym systemie kontroli dostępu do siedziby TDT, zachodzi duże prawdopodobieństwo, że pracownik w zidentyfikowanych dniach nie wykonywał żadnych zadań, zarówno w siedzibie, jak i poza siedzibą pracodawcy. W pozostałych przypadkach niezgodność podpisu w liście obecności z faktycznym świadczeniem pracy w siedzibie pracodawcy wynikała ze świadczenia przez pracowników pracy w ramach wyjazdów służbowych (3 pracowników w ciągu 3 dni), tj. pracownicy złożyli podpis w dniach, w których byli na urlopie, delegacji oraz na „okazjonalnej pracy zdalnej”.</p>	<p>1. Podjęcie działań przewidzianych prawem wobec osób, które naruszyły dyscyplinę pracy oraz ustaloną organizację i porządek pracy.</p> <p>2. Wzmocnienie nadzoru nad przestrzeganiem przez pracowników postanowień Regulaminu pracy, w szczególności w zakresie obowiązków pracowniczych oraz właściwego porządku i organizacji pracy.</p> <p>3. Rozważenie nałożenia na pracowników obowiązku rejestrowania się w elektronicznym systemie dostępu do budynku, na bramkach wejściowych i wyjściowych.</p>