

Lp.	Nazwa jednostki/komórki kontrolowanej	Okres prowadzenia kontroli	Temat kontroli	Ustalenia i wnioski z kontroli	Zalecenia pokontrolne
1	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa	23.02 - 05.04.2024 r.	Wybrane aspekty przygotowania i realizacji programu wieloletniego pn. Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025	1. PKP PLK S.A., pomimo stwierdzonych nieprawidłowości i uchybień, podejmowała w większości przypadków właściwe działania w procesie przygotowania i realizacji programu wieloletniego pn. „Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 – 2025”. 2. Przedłożone przez Spółkę zestawienie będące analizą możliwości wykonania inwestycji zawierało jedynie dane o liczbie mieszkańców bez wskazania kryteriów, czy zasad kwalifikacyjnych do Programu. Ponadto w sprawozdaniu rocznym za 2022 r. Spółka wskazała, że na etapie dokonywania zmian pomiędzy listami rezerwową a podstawową, dokonała analizy potencjału demograficznego, uwarunkowań osadniczych wraz ze zbadaniem efektywności społecznoekonomicznej dla każdego z przystanków i uwzględnieniem potrzeb społecznych. Jednak opracowana przez Spółkę analiza nie zawierała kryteriów, ani zasad określających niezbędne wymagania do spełnienia, aby zakwalifikować zadania do przeniesienia z listy rezerwowej do podstawowej. 3. Realizacja jednego z zadań inwestycyjnych (przystanku) odbyła się bez spełnienia podstawowego wymaganego warunku Programu Przystankowego, tj. uzyskania deklaracji właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego o korzystaniu z wybudowanej infrastruktury. 4. Spółka nie w pełni skutecznie sprawowała nadzór nad realizacją Programu – w sześciu przypadkach na 27 objętych badaniem przystanków oddanych do użytkowania (22,2%), organizator publicznego transportu zbiorowego nie wywiązał się z obowiązku realizacji wymaganej Programem minimalnej liczby czterech par pociągów w ciągu doby. 5. Budowa części przystanków kolejowych, o określonych parametrach długości peronów, była niecelowa i została przewymiarowana, a zaprojektowanie i wybudowanie peronów przewyższało potrzeby rodzaju prowadzonych przewozów pasażerskich. W 29,6% przystanków oddanych do użytkowania stwierdzono nieprzystającą długość wybudowanych peronów do zatrzymującego się taboru. W niektórych przypadkach długość peronów przekraczała długość najdłuższego składu zatrzymującego się na przystankach o ponad 200 m. 6. Wyznaczony w Programie Przystankowym na koniec 2023 r. cel główny wynoszący minimum 10 miejscowości, które uzyskały wsparcie w ramach Programu oraz minimum pięć gmin, w których usprawniono dostęp do transportu kolejowego, został osiągnięty wynosząc odpowiednio wskaźniki: 102 miejscowości i 85 gmin. Cele szczegółowe, tj. minimum pięć wybudowanych nowych przystanków kolejowych i minimum pięć zmodernizowanych przystanków kolejowych oraz minimum trzy projekty, które uzyskały dofinansowanie w ramach Programu, również zostały osiągnięte (34 wybudowane przystanki, 70 zmodernizowanych przystanków oraz 104 projekty). 7. Wszystkie kontrolowane umowy zostały zawarte w wyniku rozstrzygnięcia postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, zostały zawarte z zachowaniem formy pisemnej, na czas oznaczony, wskazywały termin wykonania zamówienia zgodny z terminem określonym w zamówieniu oraz terminy realizacji poszczególnych jego etapów oraz zawierały postanowienia dotyczące zasad wprowadzania zmian wysokości wynagrodzenia należnego wykonawcy, w przypadku zmiany ceny materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia. 8. Nieprawidłowym było zawarcie Aneksu nr 2 do umowy nr 63/209/0020/21/Z/I – jako przyczynę jego sporządzenia i zmiany terminu realizacji umowy wskazano opóźnienie w wydaniu przez organ budowlany pozwolenia na budowę, co nie znalazło potwierdzenie w dowodach przedłożonych podczas kontroli. 9. Z 37 kontrolowanych umów, na 31 grudnia 2023 r., realizacja 22 została zakończona w terminie, 14 było w toku realizacji, a jedna została ukończona z 34 dniowym opóźnieniem. 10. Wszystkie sprawdzone dowody księgowe procedowane były zgodne z obowiązującymi w PKP PLK S.A. procedurami wewnętrznymi dotyczącymi obiegu dokumentów finansowo-księgowych.	1. Prowadzenie wszelkich analiz w ramach Programu Przystankowego w sposób rzetelny. 2. Wzmocnienie nadzoru nad realizacją wymagań Programu Przystankowego, w szczególności nad wywiązywaniem się organizatorów publicznego transportu zbiorowego z obowiązku zapewnienia i realizacji minimalnej liczby czterech par pociągów w ciągu doby. 3. Realizowanie zadań inwestycyjnych w ramach Programu Przystankowego polegających na modernizacji i budowie przystanków kolejowych o parametrach odpowiadających potrzebom prowadzonych przewozów pasażerskich. 4. Dokładanie należytej staranności przy wprowadzaniu zmian do umów.
2	Transportowy Dozór Techniczny ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa	01.03 - 05.04.2024 r.	Gospodarowanie majątkiem Transportowego Dozoru Technicznego	Działania związane z gospodarowaniem przez TDT nieruchomością stanowiącą siedzibę jednostki zlokalizowaną przy ul. Puławskiej 125 uznano za niecelowe, niegospodarne i nierzetelne tj.: 1. Część konferencyjna budynku nie była wykorzystywana w sposób efektywny. W okresie użytkowania budynku, tj. od dnia 1 stycznia 2020 r. liczba dni, w których TDT wykorzystywał na potrzeby własne główną część konferencyjną budynku wyniosła 213 dni, a sale konferencyjne były wynajmowane jednemu podmiotowi zewnętrznemu łącznie przez 8 dni. 2. Część zamieszkania zbiorowego – planowane przez TDT działania związane z wynajmowaniem pokoi hotelowych były niecelowe i nie wynikały z głównego przedmiotu działalności statutowej. Liczba pokoi hotelowych znacznie przewyższała potrzeby jednostki w zakresie organizacji i zapewnienia noclegów. Oszacowano, że odsetek wykorzystywanego potencjału pokoi hotelowych, w latach objętych kontrolą, wynosił od 10,8% do 15,5%. Wykorzystanie pomieszczeń części zamieszkania zbiorowego w poszczególnych latach objętych kontrolą charakteryzowała tendencja spadkowa. Liczba złożonych wniosków w związku z pobytami prywatnymi (zarówno pracowników TDT, jak również osób niebędących pracownikami) średnio dwukrotnie przewyższała liczbę wniosków na pobyty służbowe pracowników TDT. Dokumentowanie pobytów w części zamieszkania zbiorowego odbywało się na podstawie wniosków noclegowych i było odnotowywane w prowadzonym elektronicznie harmonogramie pobytów oraz w rejestrze poboru/zwrotu kart. TDT dokumentował potwierdzenia uregulowania opłat przez zakwaterowane osoby. Jednak kontrolowana jednostka w sposób niepełny i niewłaściwy zarządzała i nadzorowała zadania związane z udostępnianiem i rozliczaniem przychodów uzyskiwanych z wynajmu części zamieszkania zbiorowego – co uznano za działanie nierzetelne. TDT w całym okresie objętym kontrolą nie dokonywał weryfikacji merytoryczno-rachunkowej wniosków noclegowych, co skutkowało pobraniem nadpłat lub pobraniem kwot niższych niż faktyczna należność. Ponadto brak weryfikacji tożsamości i potwierdzenia faktu zatrudnienia kwaterowanych osób, skutkował przypadkami wynajmu pokoju osobom, które nie były uprawnione do skorzystania z preferencyjnej stawki. 3. Część gastronomiczna i wypoczynkowa – jako niegospodarne uznano, ponoszenie przez TDT kosztów związanych z wyposażeniem części kuchennej i wypoczynkowej, a także kosztów przeglądów tego sprzętu, którego użytkowania, do czasu zakończenia kontroli nie rozpoczęto, mimo upływającego w dniu 16 grudnia 2024 r. 5-letniego okres gwarancji. 4. Jako nierzetelne i niegospodarne uznano niedokonanie przez jednostkę szacunkowej analizy przychodów i kosztów oraz niewyodrębnienie rzeczywiście ponoszonych kosztów w związku z prowadzoną działalnością wynajmu pokoi mimo, że część zamieszkania zbiorowego stanowi w przybliżeniu jedną trzecią powierzchni budynku. Ogólne szacunki w przedmiotowym zakresie zostały opracowane dopiero w trakcie trwania czynności kontrolnych. Zlecono także opracowanie przez zewnętrzny podmiot operatu szacunkowego. Na podstawie ustaleń dokonanych w trakcie czynności kontrolnych złożono zawiadomienie do prokuratury dotyczące podejrzenia popełnienia przestępstwa polegającego na wyrządzeniu szkody majątkowej znacznej wartości państwowej osobie prawnej TDT przez nadużycie udzielonych uprawnień lub niedopełnienie obowiązków, przez osoby upoważnione do zajmowania się sprawami majątkowymi lub do prowadzenia działalności gospodarczej tego podmiotu. Prokuratura odmówiła wszczęcia śledztwa. Skierowano także zawiadomienie do Rzecznika Dyscypliny Finansów Publicznych w związku z ujawnionymi okolicznościami wskazującymi na naruszenie dyscypliny finansów publicznych w TDT, tj. dokonaniu w czasie realizacji umowy obowiązującej w latach 2016-2019 wydatków na budowę i wyposażenie budynku siedziby TDT w sposób niecelowy i niegospodarny, poprzez wybudowanie i wyposażenie części budynku, których od dnia 16 grudnia 2019 r. użytkowania nie rozpoczęto. Rzecznik Dyscypliny Finansów Publicznych odmówił wszczęcia postępowania.	1. Dokonywanie, przy planowaniu inwestycji, analizy obejmującej weryfikację celowości oraz gospodarności, w celu zapewnienia podejmowania działań w sposób zgodny z przedmiotem działalności ustawowej TDT. 2. Pilne podjęcie działań, w uzgodnieniu z Ministerstwem Infrastruktury, mających na celu efektywne wykorzystanie budynku TDT. 3. Oszacowanie planowanych do poniesienia kosztów i uzyskiwanych przychodów z najmu części zamieszkania zbiorowego oraz części konferencyjnej. 4. Aktualizacja Polityki rachunkowości o wyodrębnienie w Zakładowym Planie Kont, kont służących do ewidencjonowania osiągniętych przychodów i ponoszonych kosztów wynikających z użytkowania i wykorzystywania części zamieszkania zbiorowego i części konferencyjnej. 5. Rzetelna weryfikacja merytoryczno-rachunkowa wniosków noclegowych składanych przez osoby deklarujące pobyt w części zamieszkania zbiorowego TDT. 6. Wzmocnienie nadzoru w zakresie ustalenia i potwierdzania tożsamości kwaterowanych osób i ustalenia prawidłowej wysokości stawki za pobyt. 7. Odnośnie do zidentyfikowanych opłat za pobyty w części zamieszkania zbiorowego pobranych w niewłaściwej wysokości – uregulowanie opłat w kwocie stanowiącej faktyczną należność. 8. Zintensyfikowanie prac mających na celu wyeliminowanie problemu związanego z wadą konstrukcyjną budynku, polegającego na zalewaniu pomieszczeń.
3	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa	26.02 - 10.04.2024 r.	Proces decyzyjny i realizacja projektu Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem	1. Podejmowane działania przez GDDKiA w stosunku do Wykonawcy projektu, w latach 2020-2021, które miały zapewnić terminową realizację Projektu były niewystarczające i nie przyniosły oczekiwanych efektów polegających na terminowym wykonaniu umowy. 2. Program naprawczy w wersji z 2 września 2022 r. przygotowany przez Wykonawcę CPW nie był realizowany zgodnie z oczekiwaniami GDDKiA, a kolejne jego wersje przekazywane w 2023 r. nie dawały gwarancji prawidłowej realizacji umowy. 3. GDDKiA zawarła umowę na finasowanie projektu ze środków europejskich w ramach projektu „Łącząc Europeę” oraz pozyskała finansowanie ze środków krajowych na realizację projektu Krajowy System Zarządzania Ruchem (KSZRD). 4. GDDKiA pomimo, że posiadała wiedzę, że Wykonawca Centralnego Projektu Wdrożeniowego (CPW), nie jest w stanie realizować go terminowo, nie podjęła skutecznych działań w celu zniwelowania narastającego opóźnienia oraz sprawnej realizacji założeń projektu. 5. GDDKiA jako Beneficjent funduszy europejskich umieściła stosowne tablice informacyjne w miejscach realizacji projektu oraz opublikowała na swojej stronie internetowej informacje o projekcie, w tym jego założeniach, etapach prac oraz jego funkcjonalności. 6. GDDKiA podjęła działania w celu dokończenia realizacji projektu w terminie do 31 grudnia 2024 r. oraz zobowiązała Wykonawcę CPW do przygotowania harmonogramu, zgodnie z którym wykonanie Systemu Centralnego i udostępnienie go Regionalnym Projektom Wdrożeniowym umożliwi dokonanie odbioru etapu w ramach umowy i tym samym rozliczenie środków unijnych do końca 2024 roku, ponadto, w związku z opóźnieniami w realizacji projektu, podjęła skuteczne działania w celu zabezpieczenia finansowania projektu po 2024 r.	1. Kontynuowanie podjętych działań w celu wyeliminowania opóźnień oraz terminowego ukończenia projektu. 2. Wzmocnienie komunikacji w zakresie wymiany, między osobami zaangażowanymi w realizację projektu, istotnych informacji mających wpływ na jego realizację. 3. Bieżące informowanie właściwych komórek merytorycznych Ministerstwa Infrastruktury o problemach związanych z realizacją projektu.
4	Instytut Badawczy Dróg i Mostów ul. Instytutowa 1, 03-302 Warszawa	09.04 - 29.05.2024 r.	Działalność finansowa Instytutu, w tym realizacja wybranych umów, projektów oraz gospodarowanie mieniem	1. Negatywnie oceniono działalność finansową Instytutu, m.in. w kontekście sposobu ustalania planu finansowego oraz realizacji poprzednich zaleceń pokontrolnych w tym zakresie. 2. Niewdrożono zasad obiegu dokumentów finansowo-księgowych co skutkowało: nierzetelnym dokonywaniem kontroli merytorycznej, zatwierdzaniem do wypłaty dowodów księgowych przez osoby inne niż kierownik jednostki, dokonaniem płatności za fakturę pomimo nieposiadania dokumentacji potwierdzającej wykonanie usługi, nierzetelnym prowadzeniem rejestru umów i zleceń, brakiem szacowania rentowności wykonywanych usług oraz brakiem uzasadnienia zakupu niektórych usług i towarów. 3. Nieprawidłowo rozliczono pracowników z powierzzonego mienia, po ustaniu stosunku pracy. 4. Negatywnie oceniono działania w zakresie: przyjęcia modelu pozyskiwania prac, korzystania z samochodów służbowych do celów prywatnych, dokonywania niecelowych zakupów i płatności, finansowania ze środków Instytutu kosztów, których sfinansowanie stanowiło konflikt interesów, niezrealizowania zakupu nowej aparatury badawczej w kontekście zgody ministra nadzorującego. 5. Stwierdzono naruszenia w procesie udzielania zamówień publicznych. 6. Stwierdzono naruszenia w procesie prowadzonych postępowań aprocacyjnych.	1. Rzetelne opracowanie planu finansowego przy zaangażowaniu komórek organizacyjnych wraz z uwzględnieniem oszacowanych przez nie przychodów i kosztów. 2. Opracowanie i wdrożenie instrukcji obiegu dokumentów finansowo-księgowych. 3. Rzetelne weryfikowanie dowodów potwierdzających dokonywane wydatki w ramach wyjazdów służbowych. 4. Podjęcie działań w celu odzyskania nienależnie zapłaconych środków na rzecz „GOORAL” Marcin Góral. 5. Dokonywanie zakupów, wynikających z potrzeb realizowanych na rzecz działalności Instytutu. 6. Zaktualizowanie zasad korzystania z samochodów służbowych do celów prywatnych z uwzględnieniem dodatkowych kosztów użytkowania pojazdów wraz z obowiązkiem rzetelnego wypełniania kart drogowych pojazdów. 7. Rzetelne szacowanie kosztów usług i zleceń realizowanych przez zakłady naukowe wraz z udokumentowaniem wykonania realizacji usług. 8. Kontynuowanie działań w celu odzyskania ustalonej wartości za nierozliczony sprzęt od byłego zastępcy Dyrektora (II) Instytutu. 9. Przestrzeganie opracowanych zasad dotyczących rozporządzania mieniem Instytutu. 10. Zawieranie pisemnych umów i zleceń zgodnych z działalnością Instytutu z kontrahentami, wobec których przeprowadzono rozeznanie rynku oraz prowadzenie monitoringu ich realizacji. 11. Składanie każdorazowo oświadczenia przez wszystkie osoby biorące udział w prowadzonych postępowaniach, zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych. 12. Finansowanie prac badawczych zgodnych tematycznie z działalnością statutową Instytutu.
5	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa	19.04 - 15.05.2024 r.	Przestrzeganie przepisów o zasadach wynagradzania Prezesa i Zastępców Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej	1. W ramach realizacji projektu pn. „Usługi cyfrowe dla bezałogowych statków powietrznych” nie stwierdzono nieprawidłowości przy realizacji wersji I i II tzw. założeń mechanizmów motywacyjnych dla członków zespołu projektowego. 2. Wprowadzone w wersji III mechanizmy zmiany skutkowały przekroczeniem maksymalnej wartości świadczeń dodatkowych przyznanych w ciągu roku osobom, o których mowa w art. 2 pkt 1 i 2 ustawy „kominowej”, co spowodowało nieważność decyzji o ich przyznaniu w odniesieniu do tej części, która przewyższa kwotę maksymalną określoną w ustawie i było niezgodne z wytycznymi do kwalifikowalności w szczególności, podrozdziałem 6.2 Ocena kwalifikowalności wydatku, a także podrozdziałem 6.15 - Koszty związane z angażowaniem personelu projektu. 3. Przyznano i wypłacono premie projektowe oraz nagrody Prezesowi PAŻP oraz zastępcom Prezesa, w okresie sierpień - listopad 2023 r., niezgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz ustawy z dnia 3 marca 2000 r. o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi. 4. Stwierdzono niecelowy udział w Radzie Programu Prezesa oraz Zastępcy Prezesa ds. Finansowo – Administracyjnych, w całym okresie trwania Projektu, w kontekście postanowień Studium wykonalności. 5. PAŻP wystosowała do właściwych osób przedsądowe wezwania do zwrotu nienależnie pobranych świadczeń.	1. Kontynuowanie podjętych przez Agencję działań dotyczących dochodzenia roszczeń z tytułu wypłacania byłemu Prezesowi Agencji oraz jego zastępcom nienależnych premii/ nagród. 2. Bieżące informowanie Departamentu Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury o statusie odzyskiwania od byłego kierownictwa PAŻP należności, wskazanych w wezwaniach do zwrotu pobranego świadczenia z dnia 30 kwietnia 2024 r. 3. Przyznawanie nagród i premii za rzeczywiste osiągnięcia w pracy zawodowej.