



KIN-4101-01/2013

Nr ewid. 162/2013/P/13/076/KIN

Informacja o wynikach kontroli

WYKONANIE PLANU FINANSOWEGO KRAJOWEGO FUNDUSZU DROGOWEGO ORAZ FUNDUSZU KOLEJOWEGO W 2012 ROKU

MISJA

Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej

WIZJA

Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

p.o. Dyrektor Departamentu Infrastruktury:
Stanisław Jarosz

Akceptuję:
Wojciech Kutyla

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

Zatwierdzam:
Jacek Jezierski

Prezes Najwyższej Izby Kontroli
dnia 13 sierpnia 2013

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
02-056 Warszawa
T/F +48 22 444 50 00

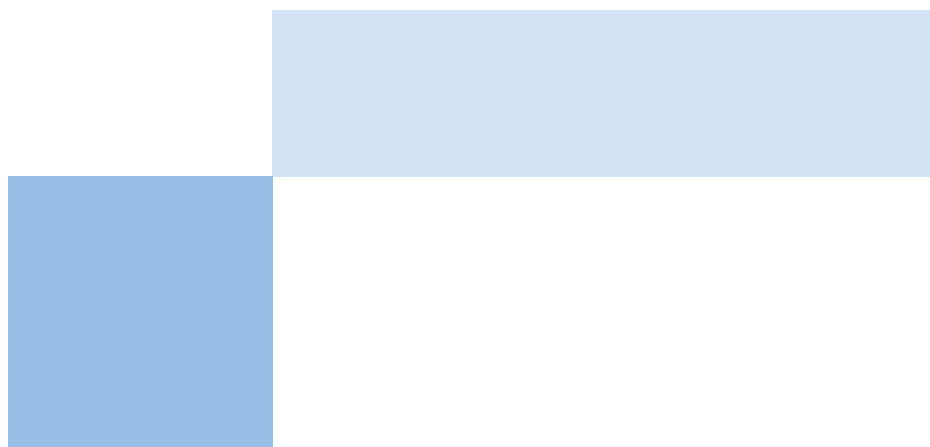
www.nik.gov.pl

1. ZAŁOŻENIA KONTROLI	6
2. PODSUMOWANIE WYNIKÓW KONTROLI	8
2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności i jej uzasadnienie	8
2.2. Uwagi i wnioski	9
3. UWARUNKOWANIA PRAWNE I EKONOMICZNO ORGANIZACYJNE	12
3.1. Krajowy Fundusz Drogowy	12
3.2. Fundusz Kolejowy	15
4. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI	18
4.1. Działalność podmiotów odpowiedzialnych za przygotowanie i wykonanie planu finansowego KFD	18
4.1.1. Przygotowanie i zmiany planu finansowego KFD	18
4.1.2. Wykonanie planu finansowego KFD	21
4.2. Działalność podmiotów odpowiedzialnych za przygotowanie i wykonanie planu finansowego FK	28
4.2.1. Przygotowanie planu finansowego FK	28
4.2.2. Wykonanie planu finansowego FK	30
4.3. Pozostałe ustalenia kontroli	33
5. INFORMACJE DODATKOWE	35
5.1. Przygotowanie kontroli	35
5.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli	35
5.3. Finansowe rezultaty kontroli	36
6. ZAŁĄCZNIKI	37

Wykaz stosowanych skrótów i pojęć

BGK	Bank Gospodarstwa Krajowego
CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
EBI	Europejski Bank Inwestycyjny
ETC	Krajowy System Poboru Opłat. System ETC obejmuje docelowo ok. 2.000 km autostrad, 5.000 km dróg ekspresowych i 600 km dróg krajowych
FK	Fundusz Kolejowy
FS	Fundusz Spójności
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Generalny Dyrektor	Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
KFD	Krajowy Fundusz Drogowy
MF	Ministerstwo Finansów
Minister	minister właściwy do spraw transportu
MTBiGM	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
PBDK	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015
PKP PLK SA	Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe SA
PKP SA	Polskie Koleje Państwowe SA
Plan finansowy KFD	sporządzone w układzie kwartalnym: zestawienie planowanych wpływów i wydatków, zestawienie planowanych wydatków na zadania inwestycyjne w podziale na kategorie zadań, zestawienie planowanych wpływów i wydatków w ramach systemu koncesyjnego, zestawienie zadań na potrzeby Wniosków, prognoza bilansu oraz rachunku zysków i strat, a także plan obciążeń z tytułu wynagrodzenia prowizyjnego BGK
POliŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
PORPW	Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej
Porozumienie	Porozumienie zawarte w dniu 24 lipca 2009 r. pomiędzy Ministrem a Prezesem Zarządu BGK w sprawie obsługi KFD
Program	Program rzeczowo-finansowy wykorzystania środków FK w 2012 r.
SP	Skarb Państwa
Spółki drogowe	spółki, których warunki tworzenia oraz zasady działalności określa ustawa z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia – Dz. U. Nr 23, poz.136 ze zm.

System koncesyjny	partnerstwo publiczno-prawne; inwestorem jest spółka, z którą Minister zawiera umowę o budowę i eksploatację autostrady płatnej na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 931 ze zm.); w systemie tym spółka zapewnia finansowanie budowy takiej autostrady
Uchwała RM	Uchwała Nr 236/2011 z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie zatwierdzenia Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2012 r.
Umowa	umowa w sprawie obsługi FK zawarta w dniu 7 lipca 2006 r. pomiędzy Ministrem a BGK
Ustawa o FK	ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym – Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz.61 ze zm.
Ustawa o KFD	ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym – Dz. U. z 2012 r., poz. 931 ze zm.
Wniosek	wniosek o wypłatę środków KFD, składany w BGK odpowiednio przez Ministra albo Generalnego Dyrektora
WPIK	Wieloletni program inwestycji kolejowych do 2013 roku z perspektywą do roku 2015
Zobowiązania sztywne KFD	zobowiązania z tytułu: spłaty zaciągniętych kredytów i pożyczek wraz z odsetkami i innymi kosztami obsługi tych kredytów i pożyczek; wykupu obligacji oraz spłaty odsetek i innych kosztów z tytułu ich emisji; spłaty udzielonego przez BGK finansowania wraz z kosztami tego finansowania; obsługi roszczeń regresowych Skarbu Państwa, dalej SP z tytułu udzielonych gwarancji i poręczeń za zobowiązania wynikające z wyemitowanych obligacji i zaciągniętych kredytów i pożyczek



Temat kontroli

„Wykonanie planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego oraz Funduszu Kolejowego w 2012 roku”

Nr kontroli

P/13/076

W okresie od dnia 11 stycznia 2013 r. do dnia 5 kwietnia 2013 r. Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła z własnej inicjatywy kontrolę wykonania planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) oraz programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego (FK) w 2012 roku.

Ze względu na fakt, że powyższe fundusze nie zostały włączone do jednostek sektora finansów publicznych, to nie tylko nie są one objęte coroczną kontrolą NIK, dotyczącą wykonania budżetu państwa, ale ich zobowiązania, a zwłaszcza zobowiązania KFD z tytułu zaciągniętych pożyczek, kredytów i wyemitowanych obligacji, są wliczane do długu publicznego liczonego metodą ESA95¹. Zgodnie ze strategią rządową, KFD przejął pełny zakres finansowania inwestycji na drogach krajowych, określonych w „Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015” przyjętego przez Radę Ministrów uchwałą Nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 roku². Należy jednak podkreślić, iż funkcjonowanie KFD umożliwia prefinansowanie tych projektów drogowych, które są współfinansowane ze środków unijnych. Refundacja tych środków stanowi z kolei główne źródło wpływów KFD. FK stanowił dotychczas marginalne źródło środków na finansowanie infrastruktury kolejowej³, m.in. z powodu nieskorzystania z ustawowych możliwości zaciągania zobowiązań. Skutkowało to jednak znacznie mniejszym stopniem – w porównaniu z infrastrukturą drogową – wykorzystania środków unijnych z przeznaczeniem na rozwój infrastruktury kolejowej. Problemy związane z funkcjonowaniem tych funduszy były i są nadal przedmiotem zainteresowania posłów na Sejm RP⁴, co stanowiło inspirację NIK w podjęciu decyzji w sprawie przeprowadzenia niniejszej kontroli.

Głównym celem kontroli było dokonanie oceny działalności podmiotów odpowiedzialnych za przygotowanie i wykonanie planu finansowego KFD oraz planu finansowego FK w 2012 roku. W szczególności ocenie poddano działalność:

- Banku Gospodarstwa Krajowego (BGK) w zakresie obsługi przedmiotowych funduszy, w tym przygotowania planu finansowego KFD i zapewnienia środków na realizację inwestycji drogowych oraz dokonywania płatności i rozliczeń środków finansowych, zgromadzonych na rachunkach KFD i FK;

¹ Według stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. FK nie posiadał zobowiązań.

² Niepublikowana.

³ Na przykład, przeznaczone w 2012 r. środki FK w kwocie 149,9 mln zł na dofinansowanie kolejowych zadań inwestycyjnych stanowiły 3,7% wydatków inwestycyjnych ogółem, poniesionych na ten cel przez PKP PLK SA (ok. 3 996,0 mln zł), natomiast środki na dofinansowanie zadań remontowych w kwocie 61,6 mln zł stanowiły 6,5% ogółu wydatków, poniesionych na ten cel przez PKP PLK SA (ok. 945,8 mln zł).

⁴ Przykładem może być wspólne posiedzenie sejmowych komisji Infrastruktury oraz Finansów Publicznych w dniu 5 lipca 2012 r. (zwołane na podstawie art. 152 ust 2 Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej – Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. M. P. z 2012 r. poz. 32 ze zm.) w sprawie udzielenia informacji dotyczących wpływów i wydatków KFD, planu przepływów finansowych i źródeł finansowania KFD (począwszy od 2012 r.) oraz informacji o stopniu w jakim deficyt KFD podwyższa deficyt finansów publicznych według ESA95.

- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w zakresie przygotowania wymaganych informacji do sporządzenia planu finansowego KFD, stopnia wykonania planu zadań drogowych finansowanych ze środków KFD oraz dokonywania obligatoryjnych wpłat na rachunek tego funduszu;
- PKP Polskich Linii Kolejowych SA (PKP PLK SA) w zakresie wykorzystania limitu środków, przewidzianych na realizację zadań określonych w programie rzeczowo-finansowym FK.

Kontrola została przeprowadzona pod względem legalności, rzetelności, gospodarności i celowości, stosownie do przepisu art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁵, dalej ustawa o NIK.

Jednostką koordynującą kontrolę był Departament Infrastruktury, a jej uczestnikiem była Delegatura NIK w Warszawie.

⁵ Dz. U. z 2012 r., poz. 82, ze zm.

2.1 Ogólna ocena kontrolowanej działalności i jej uzasadnienie

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości⁶ działalność podmiotów odpowiedzialnych za przygotowanie i wykonanie planu finansowego KFD oraz programu rzeczowo – finansowego wykorzystania środków FK w 2012 roku.

Podstawę do sformułowania pozytywnej oceny stanowiły ustalenia wskazujące na prawidłowe wykonywanie zadań przez skontrolowane podmioty, zwłaszcza pod względem:

- 1) zapewnienia przez BGK płynności finansowej KFD. Plan po zmianach wpływów KFD został wykonany w 99,9%, natomiast plan wydatków – w 96,7% [s. 21-24]⁷;
- 2) stopnia wykonania przez GDDKiA planu po zmianach wydatków na zadania inwestycyjne, finansowanych ze środków KFD (98,7%) [s. 22-24];
- 3) rzetelności sporządzania przez GDDKiA wniosków o płatność ze środków KFD [s. 23];
- 4) rzetelności przeprowadzania przez BGK kontroli dokumentacji pozostającej w związku z wnioskami o płatność ze środków KFD oraz FK [s. 23, 31];
- 5) terminowości dokonywania przez BGK wypłat na podstawie wniosków o płatność ze środków KFD i FK [s. 23, 31];
- 6) rzetelnego wykonania planu finansowego FK po stronie wpływów oraz gospodarności dysponowania wolnymi środkami FK [s. 30].

Stwierdzone nieprawidłowości w kontrolowanym zakresie polegały na:

- 1) dokonywaniu – w I kwartale 2012 r. – wypłat ze środków KFD mimo braku planu finansowego tego funduszu, co stanowiło naruszenie przepisu art. 39n ust. 5 ustawy o KFD. Przyczyną tego było długotrwałe uzgadnianie planu finansowego KFD na 2012 r. pomiędzy Ministrem a ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Skutkowało to ponad 3-miesięcznym opóźnieniem zatwierdzenia tego planu przez Zarząd BGK⁸. Należy przy tym podkreślić, iż – zgodnie z treścią przywołanego art. 39n ust. 5 ustawy o KFD – plan finansowy KFD stanowi podstawę nie tylko do dokonywania przez BGK wypłat ze środków funduszu, ale także podstawę do zaciągnięcia kredytów i pożyczek oraz przeprowadzenia emisji obligacji w celu zapewnienia płynności finansowej przedmiotowego funduszu [s. 18-19];
- 2) nieterminowym przekazywaniu przez GDDKiA comiesięcznych informacji o planowanych na poszczególne miesiące 2012 r. oraz szacowanych na następne 3 miesiące łącznych kwotach wypłat ze środków KFD⁹ [s. 24];
- 3) nieterminowym przekazywaniu przez GDDKiA na rachunek KFD środków pochodzących z opłat określonych w art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹⁰. Ustalono,

⁶ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Kryteria ocen stosowane przez NIK zamieszczone są na stronie <http://www.nik.gov.pl/kontrole/standardy-kontroli-nik/>

⁷ Strony w kwadratowych nawiasach oznaczają miejsca, w których szerzej omówiono poszczególne kwestie.

⁸ Ostateczną wersję planu finansowego KFD Zarząd BGK mógł zatwierdzić dopiero w dniu 3 kwietnia 2012 roku. Zgodnie zaś z art. 39n ust. 4 ustawy o KFD, uzgodnienia oraz opiniowanie (przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego) planu finansowego KFD powinny zakończyć się do dnia 31 października roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy funduszu ma obowiązywać.

⁹ Zgodnie z § 4, ust. 5 Porozumienia informacja o łącznej kwocie wypłat powinna być przekazana przed rozpoczęciem danego miesiąca.

¹⁰ Dz. U. z 2012 r., poz. 1265 ze zm. Określone w przywołanym artykule wpływy dotyczą wnoszonych opłat m.in. z tytułu wydania świadectwa kierowcy lub jego zmiany, wydania wtórnika świadectwa kierowcy, wydania formularza jazdy oraz udzielania licencji, wydawania decyzji, zaświadczeń i zezwoleń w międzynarodowym transporcie drogowym.

że wpływy uzyskane z opłat określonych w tym przepisie były przekazywane w kwotach zbiorczych na rachunek KFD 10-go dnia miesiąca następującego po miesiącu ich otrzymania, zamiast w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia w którym wpłynęły. Przyczyną tego był brak dostosowania postanowień Porozumienia do aktualnego stanu prawnego określonego w art. 46 ust. 3 przywołanej ustawy o transporcie drogowym¹¹ [s. 22-23];

- 4) niewykazaniu przez BGK w sprawozdaniu rocznym z wykonania planu finansowego KFD oraz w sprawozdaniu rocznym z realizacji programu rzeczowo – finansowego FK zobowiązań z tytułu wynagrodzenia prowizyjnego Banku za obsługę tych funduszy [s. 33];
- 5) półrocznej zwłoce w zawarciu umowy o finansowanie zadań ze środków FK między Prezesem Zarządu PKP PLK SA a Ministrem, co skutkowało ponoszeniem przez tę spółkę dodatkowych kosztów z tytułu kar umownych, a także stanowiło jedną z przyczyn niepełnego wykorzystania limitu środków FK z przeznaczeniem na przygotowanie, realizację budowy i przebudowy linii kolejowych (wykorzystano 56,1% limitu) oraz remonty i utrzymanie tych linii (wykorzystano 67,2% limitu) [s. 31-32];
- 6) błędach popełnionych przez PKP PLK SA na etapie typowania zadań inwestycyjnych i remontowych do ujęcia w programie rzeczowo-finansowym FK, m.in. przy określaniu ich zakresu rzeczowego, co było jedną z przyczyn niepełnego wykorzystania limitu środków tego funduszu [s. 32];
- 7) uwzględnieniu w części wniosków o płatność w ramach limitu środków FK wartości wykonanych prac dodatkowych, nienależących do zakresu rzeczowego zadań ujętych w programie rzeczowo-finansowym FK [s. 32].

2.2 Uwagi i wnioski

W sytuacji braku środków budżetowych na finansowanie inwestycji drogowych, w tym na prefinansowanie drogowych projektów inwestycyjnych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej, Rząd RP podjął w 2009 r. decyzję w sprawie przeniesienia ciężaru finansowania budowy dróg krajowych z budżetu państwa na KFD¹². W rezultacie tej decyzji nastąpiło usprawnienie i uelastycznienie systemu finansowania inwestycji drogowych, przy jednoczesnym nieobciążaniu wydatkami na ten cel bieżącego deficytu budżetowego oraz stworzeniu możliwości skutecznego wykorzystania unijnych środków pomocowych. O usprawnieniu systemu finansowania inwestycji drogowych świadczy zarówno kilkukrotny wzrost długości dróg krajowych, oddanych do użytkowania w 2012 r. w porównaniu z 2009 r.¹³, jak i nieporównywalnie wyższy stopień wykorzystania środków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ)

¹¹ Uregulowania w Porozumieniu wymaga również – w ocenie NIK – kwestia terminów wnoszenia na rachunek KFD opłat elektronicznych. Opłaty z tego tytułu określają przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260) oraz przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2011 r. w sprawie wnoszenia opłat elektronicznych i ich rozliczania oraz przekazywania opłat elektronicznych i kar pieniężnych na rachunek KFD (Dz. U. z 2011 r., Nr 91, poz. 524).

¹² KFD został utworzony z dniem 1 stycznia 2004 r. w BGK na mocy przywołanej wcześniej ustawy o KFD. Przywołana zmiana finansowania inwestycji drogowych nastąpiła natomiast na mocy ustawy z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 86, poz. 720).

¹³ W 2009 r. oddano do użytkowania m.in. 88,9 km autostrad, 90,2 km dróg ekspresowych oraz wzmocniono konstrukcje sieci drogowej do nacisku 11,5t/oś na długości 444,2 km, natomiast w 2012 r. oddano do eksploatacji 297,7 km autostrad (tj. ponad 3-krotnie więcej), 327,4 dróg ekspresowych (3,6-razy więcej), a 689 km sieci drogowej przystosowano do nacisku 11,5t/oś (1,5-krotnie więcej).

z przeznaczeniem na współfinansowanie budowy przedmiotowych dróg, w porównaniu ze stopniem wykorzystania w ramach POLiŚ środków na współfinansowanie inwestycji kolejowych¹⁴.

Poza pozytywnymi aspektami decyzji o przeniesieniu ciężaru finansowania budowy dróg krajowych z budżetu państwa na KFD wystąpiły także pewne zjawiska negatywne. Skutkiem tej decyzji był bowiem wzrost zadłużenia funduszu, a w konsekwencji wzrost wielkości długu publicznego liczonego metodą ESA95¹⁵. W latach 2010–2012 zadłużenie nominalne (zobowiązania) KFD z tytułu zaciągniętych pożyczek i kredytów oraz wyemitowanych na jego rzecz obligacji wzrosło z 24,9 mld zł do 41,6 mld zł, tj. o 66,5%. W okresie tym, udział zadłużenia KFD w długu publicznym liczonym metodą ESA95 zwiększył się z 3,2% w 2010 r., do prawie 4,7% w 2012 roku. Z roku na rok wzrastają także koszty obsługi zadłużenia KFD¹⁶, co uszczupla środki na inwestycje drogowe. Wobec rosnących kosztów obsługi zadłużenia KFD, a zwłaszcza w latach zapadalności wykupu obligacji, istotne znaczenie ma zmniejszanie pozostałych kosztów funkcjonowania omawianego funduszu i zwiększenie elastyczności w zarządzaniu długiem, np. poprzez mechanizm rolowania zadłużenia.

Z ustaleń kontroli wynika, iż głównie na skutek długotrwałego uzgadniania planu finansowego KFD na 2012 r. pomiędzy Ministrem, a ministrem właściwym do spraw finansów publicznych plan ten nie mógł być zatwierdzony przez Zarząd BGK przed końcem 2011 roku. Stanowiło to zagrożenie dla płynności finansowej KFD (z powodu braku podstawy do zaciągnięcia przez BGK kredytów i pożyczek oraz przeprowadzenia emisji obligacji), bądź narażało ten fundusz na dodatkowe koszty z tytułu przejściowego (pomostowego) finansowania ze środków własnych BGK¹⁷.

Ponadto GDDKiA przekazywała na rachunek KFD wpływy uzyskane z opłat, o których mowa w art. 46 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym zgodnie z § 14 ust. 2 i 4 Porozumienia, lecz niezgodnie z terminami określonymi w art. 46 ust. 3 tej ustawy, gdyż pomimo wprowadzenia od dnia 1 lipca 2011 r. nowych regulacji w ustawie o transporcie drogowym nie dokonano stosownych zmian w Porozumieniu.

PKP PLK SA na etapie przygotowywania danych do projektów Programu wpisywała zadania, które nie powinny być w nim ujęte, jak również nie zawsze właściwie określała zakres rzeczowy tych zadań, co wobec braku nowelizacji Programu uniemożliwiło wykorzystanie całości lub części środków FK przyznanych Spółce w 2012 r. na finansowanie poszczególnych zadań. PKP PLK SA

¹⁴ Według danych CUPT, na koniec 2012 r. GDDKiA podpisała umowy o dofinansowanie projektów drogowych w ramach funduszy UE na kwotę 42,5 mld zł, a złożyła wnioski o płatność na kwotę 33,6 mld zł (płatności zrealizowane bądź poświadczane na rzecz beneficjentów), co stanowiło ok. 79% kwoty dofinansowania. PKP PLK SA podpisały natomiast umowy o dofinansowanie ze środków unijnych projektów kolejowych na kwotę 8,8 mld zł, a złożyły wnioski o płatność na kwotę 1,8 mld zł, co stanowiło ok. 20% kwoty dofinansowania. Ponadto istotnym jest fakt, że dostępna kwota alokacji w przypadku GDDKiA jest ponad dwukrotnie większa niż dla PKP PLK SA. Należy jednak podkreślić, że FK nie spełnia analogicznej funkcji w prefinansowaniu infrastrukturalnych inwestycji kolejowych, jak KFD w przypadku dróg krajowych. Ze względu na szczupłość, środki FK tylko w niewielkim stopniu przyczyniają się do finansowania zadań z zakresu infrastruktury kolejowej (największy udział środków FK w nakładach inwestycyjnych PKP PLK SA miał miejsce w 2011 r. i wynosił 10,7%). Poza tym, w przypadku FK ma miejsce podmiotowe rozproszenie pod względem liczby beneficjentów i szeroki zakres przedmiotowy finansowania, co również nie sprzyja efektywności wykorzystania środków tego funduszu.

¹⁵ Jest to metoda stosowana w UE do ustalania wartości długu publicznego, która uwzględnia rozszerzony (w stosunku do metodologii krajowej określonej w art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych – Dz. U. Nr 157, poz. 1240, ze zm.) zakres podmiotowy i przedmiotowy tego długu, tj. łącznie z zadłużeniem KFD i innych przedsiębiorstw publicznych (tzw. dług sektora general government).

¹⁶ Na przykład, w 2011 r. wydatki na obsługę zadłużenia KFD wyniosły 1,9 mld zł, co stanowiło 7,2% wydatków ogółem, w 2012 r. wydatki te wyniosły już 2,7 mld zł i stanowiły już 11,6% ogółu wydatków funduszu, natomiast w 2014 r. mogą osiągnąć nawet 39,8% wydatków.

¹⁷ Zgodnie z §22 ust. 2 Porozumienia, środki z docelowego źródła finansowania przeznacza się m.in. na zwrot przejściowego zaangażowania środków własnych BGK wraz z kosztami tego zaangażowania.

we wnioskach o płatność ze środków FK uwzględniała wartości wykonanych prac dodatkowych, niewchodzących w skład zakresu rzeczowego zadań, określonego w Programie, co w efekcie spowodowało pobranie przez PKP PLK SA nienależnych środków z FK na sfinansowanie takich prac. W związku z powyższym, niezależnie od wniosków skierowanych w wystąpieniach pokontrolnych do kierowników kontrolowanych jednostek¹⁸, Najwyższa Izba Kontroli dostrzega potrzebę podjęcia stosownych działań mających na celu usprawnienie procesu uzgodnień projektów planów finansowych KFD między Ministrem, a ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz opiniowania tych projektów przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego.

Ponadto, Najwyższa Izba Kontroli dostrzega potrzebę:

- 1) dostosowania – przez Ministra i Prezesa Zarządu BGK – postanowień Porozumienia w sprawie obsługi KFD do aktualnego stanu prawnego w zakresie terminów przekazywania na rachunek KFD pobranych (przez Generalnego Dyrektora) kwot opłat z tytułów określonych w ustawie o transporcie drogowym oraz w ustawie o drogach publicznych, w tym opłat elektronicznych;
- 2) wzmocnienia – przez Ministra – nadzoru nad działalnością PKP PLK SA w zakresie:
 - a) realności wykonania w danym roku zadań, zgłaszanych do programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków FK,
 - b) rzetelnego określania we wnioskach o płatność wykonanych prac w ramach realizacji zadań, rozliczanych i finansowanych ze środków FK.

¹⁸ Przedstawionych w punkcie 5.2. niniejszej informacji.

3.1 Krajowy Fundusz Drogowy

KFD został utworzony z dniem 1 stycznia 2004 r. w BGK na mocy ustawy o KFD¹⁹. Na podstawie przepisów tej ustawy zostało zawarte w dniu 24 lipca 2009 r. Porozumienie pomiędzy Ministrem a Prezesem Zarządu BGK²⁰.

Na mocy ustawy z dnia 22 maja 2009 r. *o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw* wprowadzono w życie przepisy, które zmieniły sposób finansowania inwestycji drogowych w Polsce, przenosząc jego ciężar z budżetu państwa na KFD. Przepisy tej ustawy stworzyły podstawę do wprowadzenia elastycznego modelu finansowania budowy dróg krajowych, przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości efektywnego wykorzystania środków finansowych z budżetu Unii Europejskiej, przewidzianych na realizację inwestycji drogowych, a także koncentracji – w ramach KFD – wszystkich środków przeznaczonych na inwestycje drogowe. W uzasadnieniu do projektu przywołanej ustawy podano, że wcześniejsze doświadczenia w zakresie finansowania inwestycji drogowych wykazały, iż korzystanie w pełnym zakresie ze środków budżetu państwa „uszywniało” i wydłużało wydatkowanie środków przeznaczonych na realizację inwestycyjnych zadań drogowych. W związku z tym podjęto decyzję, iż bardziej elastycznym i efektywnym będzie wykorzystywanie środków zgromadzonych na rachunku KFD. Ponadto, ze względu na wystąpienie w 2008 r. pierwszych skutków globalnego spowolnienia gospodarczego, utrzymanie tempa przedmiotowych inwestycji miało być jednym z mechanizmów pozwalających na uniknięcie przeniesienia skutków kryzysu na teren Polski. Znowelizowana ustawa o KFD opierała się na założeniu, iż zadania z programów operacyjnych finansowane będą za pośrednictwem KFD, w szczególności: z długu wygenerowanego przez BGK, z systemu koncesyjnego, z opłaty paliwowej oraz z dotacji z budżetu państwa, w tym refundacji środków z budżetu Unii Europejskiej.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, podstawę prawną dokonywania wypłat ze środków KFD, zaciągania kredytów i pożyczek oraz przeprowadzania emisji obligacji na rzecz KFD stanowi plan finansowy KFD na dany rok. Projekt planu finansowego KFD na dany rok BGK przedstawia (nie później niż do dnia 15 października) do uzgodnienia Ministrowi i ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych oraz do zaopiniowania ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego (w zakresie środków przeznaczonych na realizację inwestycji finansowanych z programów operacyjnych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej). Wypłaty z KFD na zadania drogowe dokonywane są na podstawie kierowanych do BGK wniosków Generalnego Dyrektora oraz Ministra.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że jednym ze skutków zmiany mechanizmu (systemu) finansowania inwestycji drogowych na podstawie przepisów wyżej przywołanej ustawy z dnia 22 maja 2009 r. jest jego wpływ na wielkość państwowego długu publicznego (PDP) w zależności od przyjętej metodologii liczenia, tj. krajowej (określonej w art. 73 ust. 1 ustawy o finansach publicznych), bądź unijnej (metodologia ESA95). PDP liczony według metodologii krajowej odpowiada wartości nominalnej zadłużenia jednostek sektora finansów publicznych po wyeliminowaniu

¹⁹ Stan prawny dotyczący funkcjonowania KFD przedstawiono w załączniku 3 do niniejszej informacji.

²⁰ Określono w nim szczegółowy sposób i terminy realizacji wypłat ze środków Funduszu; dokonywania przez Bank lokat, zwrotu nadpłaty opłaty paliwowej. Ponadto, Porozumienie reguluje sposób i tryb przekazywania przez Generalnego Dyrektora przychodów z opłat za przejazdy autostradami; sposób gromadzenia środków, tryb przekazywania do Generalnego Dyrektora albo spółki drogowej środków finansowych na realizację zadań oraz zasady udzielania finansowania kosztów usług doradczych.

wzajemnych zobowiązań pomiędzy jednostkami tego sektora i jest księgowym ujęciem jego wartości wynikającej ze sprawozdań o zobowiązaniach i należnościach jednostek sektora finansów publicznych i nie obejmuje zobowiązań KFD (nie jest on zaliczony do jednostek sektora finansów publicznych). W metodologii unijnej ustalania długu publicznego (ESA95), określającej zadłużenie sektora instytucji rządowych i samorządowych, uwzględnia się natomiast rozszerzony – w stosunku do PDP – zakres podmiotowy i przedmiotowy długu, w tym zobowiązania KFD²¹. W konsekwencji przeniesienia finansowania budowy dróg krajowych z budżetu państwa do KFD systematycznie powiększa się różnica pomiędzy wielkością długu publicznego liczonego według metody krajowej i unijnej, co ilustrują dane zamieszczone w tabeli 1.

Tabela nr 1

Wpływ zadłużenia KFD na wielkość długu publicznego w latach 2010–2012

Wyszczególnienie	2010 r.	2011 r.	2012 r.
Wielkość długu publicznego według metodologii krajowej (w mln zł).	747.898,8	815.323,2	840.490,5
Wielkość długu publicznego według metodologii unijnej (w mln zł).	776.816,3	858.929,3	886.785,8
Różnica między wielkością długu publicznego liczonego metodologią unijną a krajową, w tym:			
– zadłużenie KFD (w mln zł),	28.917,5	43.606,1	46.295,3
– udział zadłużenia KFD w przedmiotowej różnicy (w%).	24.965,3	36.713,0	41.576,5
	86,3	84,2	89,8
Udział zadłużenia KFD w wielkości długu publicznego obliczonego metodologią unijną (w %).	3,2	4,3	4,7

Źródło: Opracowano na podstawie wyników kontroli wykonania budżetu państwa w 2011 i 2012 roku (przeprowadzonych przez NIK w Ministerstwie Finansów) oraz sprawozdań z działalności BGK za lata 2010–2012

W 2012 r. różnica pomiędzy wielkością długu publicznego liczonego według metodologii krajowej i unijnej była o 60,1% wyższa niż w 2010 r., natomiast zadłużenie KFD było większe o 66,5%. Miało to miejsce przy jednoczesnym wzroście długu publicznego o 12,4%, obliczonego według metodologii krajowej i o 14,1% – obliczonego według metodologii unijnej. Mniejszy zaś przyrost różnicy pomiędzy wielkością długu publicznego liczonego według metody krajowej i unijnej w 2012 r. (o 2.689,2 mln zł) w porównaniu z takim przyrostem w 2011 r. (o 14.688,6 mln zł) spowodowany był głównie dużym udziałem środków z refundacji unijnych w strukturze wpływów KFD (55%) i stosunkowo niskim udziałem wpływów z tytułu kredytów i obligacji (25%).

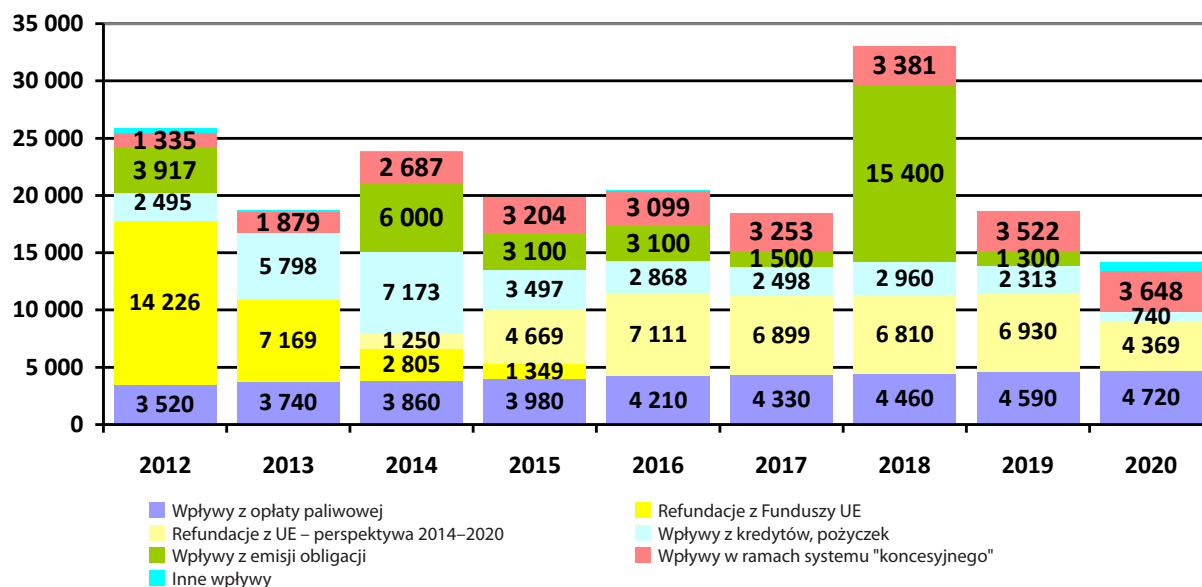
W związku z rosnącym zadłużeniem KFD należy również zwrócić uwagę na niekorzystne konsekwencje tego zadłużenia związane z koniecznością jego spłacania, co przy danym poziomie wpływów będzie skutkować zmniejszeniem wydatków na inwestycje drogowe. Sytuacja taka może wystąpić szczególnie w latach, w których przypada termin wykupu większości obligacji (zapadalność obligacji) oraz spłaty zaciągniętych kredytów i pożyczek wraz z kosztami ich obsługi. Z opracowanej przez BGK projekcji przepływów finansowych KFD wynika, że kumulacja wydatków

²¹ W porównaniu z wielkością długu publicznego obliczoną według metodologii krajowej, przy zastosowaniu metodologii unijnej jego wielkość zostaje powiększona o: zadłużenie KFD, zobowiązania strony rządowej z tytułu budowy niektórych odcinków autostrad, zadłużenie przedsiębiorstw publicznych zaliczonych do długu sektora instytucji rządowych i samorządowych i o przejęty przez SP dług w wyniku uruchomienia gwarancji oraz pomniejszona o zobowiązania wymagalne jednostek sektora finansów publicznych i wartość skarbowych papierów wartościowych, będących w posiadaniu funduszy zarządzanych przez BGK.

z tytułu obsługi zadłużenia przypadnie głównie na 2014 i 2018 rok. Prognozowaną strukturę wpływów oraz wydatków KFD do 2020 r. ilustrują dane przedstawione na wykresach 1 i 2.

Wykres nr 1

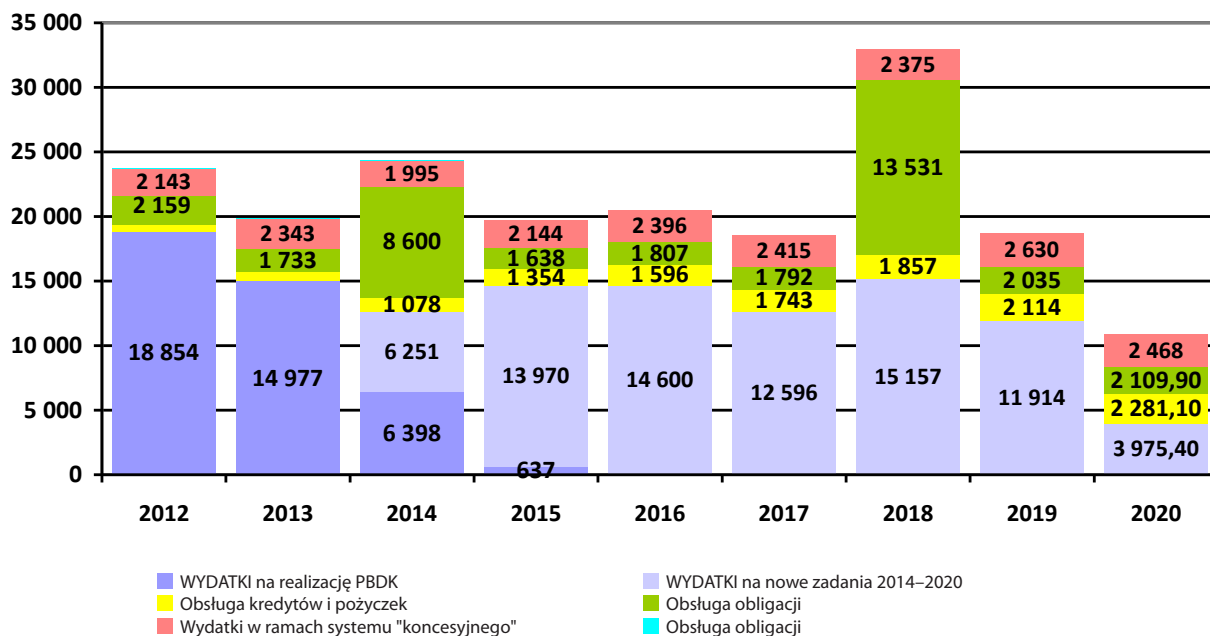
Prognozowana struktura wpływów KFD do 2020 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowano na podstawie „Wieloletniej projekcji przepływów finansowych KFD”, sporządzonej w BGK.

Wykres nr 2

Prognozowana struktura wydatków KFD do 2020 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowano na podstawie „Wieloletniej projekcji przepływów finansowych KFD”, sporządzonej w BGK.

Z analizy danych na powyższych wykresach wynika, że podczas gdy w 2012 r. łączne koszty obsługi zadłużenia KFD stanowiły 11,6% ogółu wydatków i 10,5% wpływów, to prognozowany udział przedmiotowych kosztów w 2014 r. może stanowić 39,8% planowanych wydatków i 40,7% zakładanych wpływów. Oznaczałoby to wystąpienie niedoboru środków na rachunku KFD w wysokości ok. 550 mln zł. Przy przyjętych przez BGK założeniach, podobne obciążenie wydatków KFD kosztami obsługi jego zadłużenia może wystąpić w 2018 roku.

Biorąc powyższe pod uwagę, a także potrzebę wykorzystania przyznanych Polsce funduszy na realizację zadań drogowych w ramach nowej perspektywy budżetu Unii Europejskiej do 2020 r., Rząd RP opracował projekt ustawy o zmianie ustawy o KFD oraz ustawy o drogach publicznych. W uzasadnieniu do tego projektu podkreślono m.in., iż obecnie, jak też w perspektywie kilku lat, nie jest możliwe spłacenie z bieżących wpływów KFD dotychczas zaciągniętych na jego rzecz zobowiązań. W związku z tym, projekt ustawy przewiduje, że BGK będzie miał możliwość spłaty zaciągniętych zobowiązań z tytułu pożyczek i kredytów oraz emisji obligacji na rzecz KFD poprzez zaciągnięcie nowych zobowiązań, czyli tzw. rolowania zadłużenia²². W ocenie NIK, zaproponowane przez Rząd zmiany z jednej strony pozwolą na większą elastyczność w zarządzaniu zadłużeniem KFD i wykorzystanie środków z nowej perspektywy budżetu UE, a jednocześnie wskazują na brak zdolności do bieżącej obsługi zadłużenia Funduszu bez tzw. „rolowania długów”. Jednakże, przy obecnym poziomie wpływów z opłaty paliwowej i systemu koncesyjnego, wprowadzenie przedmiotowych zmian, jest jedną z niewielu dostępnych możliwości pozwalających na dalsze finansowanie inwestycji drogowych.

3.2 Fundusz Kolejowy

Fundusz Kolejowy został utworzony na podstawie ustawy o FK²³, którego obsługę regulują postanowienia Umowy²⁴.

Ustawowym celem FK jest gromadzenie środków i finansowanie zadań polegających na przygotowaniu oraz realizacji budowy i przebudowy linii kolejowych, remontów i utrzymania linii kolejowych, likwidacji zbędnych linii kolejowych oraz wydatków bieżących PKP PLK SA związanych z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową. Środki FK mają przede wszystkim zapewnić współfinansowanie inwestycji kolejowych oraz ich prefinansowanie z funduszy UE. Ponadto środki FK mogą być przeznaczane na spłatę wraz z odsetkami oraz innymi kosztami obsługi przeprowadzanych przez BGK na rzecz tego funduszu emisji obligacji, bądź zaciągniętych kredytów i pożyczek. Środki FK mogą być również kierowane na pokrycie zobowiązań wynikających z wykonywania przez SP obowiązków z tytułu gwarancji i poręczeń, wspierających finansowanie przedsięwzięć ujętych w programie rządowym dotyczącym inwestycji kolejowych.

²² W myśl dotychczas obowiązujących przepisów ustawy o KFD, BGK mógł zaciągać na rzecz KFD kredyty, pożyczki lub emitować obligacje w kraju i za granicą z przeznaczeniem na finansowanie inwestycji realizowanych w ramach programów wieloletnich (ustanawianych przez Radę Ministrów) oraz inwestycji realizowanych z udziałem środków o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o finansach publicznych, a także zadań wynikających z planu finansowego KFD. W obowiązujących dotychczas przepisach nie przewidywano możliwości rolowania zadłużenia KFD. Możliwość rolowania zadłużenia wprowadzono ustawą z dnia 24 maja 2013 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 843).

²³ Stan prawny dotyczący funkcjonowania FK przedstawiono w załączniku 4 do niniejszej informacji.

²⁴ W postanowieniach tej Umowy m.in. określono sposób uzgadniania planu finansowego FK; sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków Funduszu; sposób i terminy dokonywania przez BGK lokowania wolnych środków; zasady dokonywania zwrotu nadpłaty opłaty paliwowej; sposób i terminy przekazywania wpływów z tytułu opłaty paliwowej oraz sposób potwierdzania przez PKP PLK SA finansowania wydatków.

W wyniku dokonanej w 2009 r. nowelizacji ustawy o FK²⁵ został rozszerzony katalog zadań FK o dokonywanie z jego środków w latach 2009–2015 wypłat na rzecz samorządów województw z tytułu finansowania lub współfinansowania przez te samorzady zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych, przeznaczonych do przewozów pasażerskich, wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

Po kolejnej nowelizacji ustawy o FK, został rozszerzony na lata 2010–2014 katalog wydatków m.in. o środki na sfinansowanie nabycia od PKP SA przez SP – reprezentowanego przez Ministra – akcji PKP PLK SA oraz udziałów w kapitale zakładowym spółki Przewozy Regionalne (objętych przez PKP SA w zamian za wniesiony wkład niepieniężny w postaci nieruchomości niezbędnych do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich) oraz o środki na współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych.

Dotychczas środki FK pochodziły głównie z 20% wpływów z opłaty paliwowej mimo, że – zgodnie z art. 5 ustawy o FK – istniała również możliwość pozyskiwania środków finansowych z obligacji emitowanych na rzecz FK przez BGK oraz zaciągania przez ten Bank na rzecz FK kredytów lub pożyczek. W konsekwencji, na finansowanie inwestycji kolejowych²⁶, realizowanych przez PKP PLK SA wydatkowano z FK np. w 2010 r. tylko 46,2 mln zł a w 2011 r. – 327,2 mln zł, co stanowiło odpowiednio 1,7% i 8,6% łącznej kwoty poniesionych wydatków inwestycyjnych przez tę spółkę. Strukturę faktycznie wykorzystanych środków FK (bez kosztów obsługi) w latach 2010–2012 przedstawiają dane tabeli 2.

Tabela nr 2

Struktura wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w latach 2010–2012

Wyszczególnienie	2010 r.		2011 r.		2012 r.	
	w mln zł	w %	w mln zł	w %	w mln zł	w %
Wydatki ogółem, w tym:	799,8	100,0	1.211,6	100,0	805,5	100,0
1) wydatki na inwestycje PLK S.A.	46,2	5,8	327,2	27,0	149,9	18,6
2) wydatki na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej	69,5	8,7	91,9	7,6	47,0	5,8
3) zakup, modernizacja, naprawy taboru pasażerskiego dla samorządów terytorialnych oraz koszty organizacji regionalnych przewozów pasażerskich	174,4	21,8	141,0	11,3	244,1	30,3
4) nabycie przez Skarb państwa akcji PLK SA	229,9	28,7	500,0	41,3	350,0	43,4
5) nabycie udziałów w kapitale zakładowym spółki Przewozy Regionalne	270,1	33,8	-	-	-	-
6) pozostałe	9,7	1,2	151,5*	12,8	14,5	1,9

* – z czego 110 mln zł stanowiła spłata udzielonego finansowania przejściowego (pomostowego) ze środków BGK.

Źródło: Dane BGK

²⁵ Ustawa z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 115, poz. 966).

²⁶ Stosownie do art. 9 ust. 3 ustawy o FK – program rzeczowo-finansowy wykorzystania środków FK zatwierdza Rada Ministrów na podstawie projektu opracowanego – zgodnie z art. 9 ust. 1 – przez Ministra w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych w porozumieniu z BGK.

Informacje zawarte w powyższej tabeli wskazują na duże rozproszenie zadań finansowanych ze środków FK zarówno pod względem podmiotowym, jak i przedmiotowym²⁷. W ocenie NIK, tak szeroki zakres zadań (realizowanych przez różne podmioty), które są przewidziane do finansowania przy względnym szczupłości środków, FK dotychczas nie zapewniał skutecznej realizacji jednego z najważniejszych celów utworzenia tego funduszu, a mianowicie prefinansowania inwestycji kolejowych, współfinansowanych z funduszy UE. W rezultacie istnieje duże zagrożenie dla pełnego wykorzystania do 2015 r. środków unijnych w wysokości ok. 13,7 mld zł w ramach POIiŚ i ok. 1,5 mld zł w ramach regionalnych programów operacyjnych, przeznaczonych na realizację infrastrukturalnych projektów kolejowych.

²⁷ Beneficjentami FK są: PKP PLK SA (z tytułu dofinansowania: kosztów przygotowania, realizacji budowy i przebudowy linii kolejowych, remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej oraz zarządzania tą infrastrukturą), 16 samorządów województw (z tytułu finansowania lub współfinansowania zakupu, modernizacji i napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych oraz z tytułu współfinansowania zadań własnych w zakresie organizowania regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych), PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., a także SP (z tytułu finansowania wykupu od PKP SA akcji PKP PLK SA).

4.1 Działalność podmiotów odpowiedzialnych za przygotowanie i wykonanie planu finansowego KFD

4.1.1. Przygotowanie i zmiany planu finansowego KFD

Tryb opracowywania planu finansowego KFD został uregulowany w art. 39n ust. 3 i 4 ustawy o KFD, i uszczegółowiony w § 4 Porozumienia. Zgodnie z tymi przepisami, BGK przygotowuje projekt planu finansowego KFD w terminie do dnia 15 października roku poprzedzającego rok, w którym plan ten ma obowiązywać. W celu umożliwienia przygotowania przedmiotowego projektu przez BGK, niezbędne informacje przekazuje Bankowi (do dnia 15 września każdego roku kalendarzowego) Minister i za pośrednictwem Ministra – Generalny Dyrektor. Sporządzony projekt planu, BGK zobowiązany jest do przedstawienia (w terminie do dnia 15 października) do uzgodnienia Ministrowi i ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym oraz do zaopiniowania ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego. Tymczasem ustalono, że działania prowadzone przez niektóre podmioty uczestniczące w przygotowaniu planu finansowego KFD na 2012 r. były nierzetelne, co skutkowało koniecznością dokonywania w pierwszym kwartale 2012 r. wypłat niezgodnie z art. 39n ust. 5 ustawy o KFD. I tak:

- Generalny Dyrektor przekazał Ministrowi dane, niezbędne do przygotowania projektu planu finansowego KFD na 2012 r. w dniu 16 września 2011 r., natomiast Minister przekazał do BGK dane niezbędne do sporządzenia projektu tego planu zarówno w części dotyczącej Ministerstwa, jak i Generalnego Dyrektora dopiero w dniu 10 października 2011 r., tj. 25 dni po terminie określonym w przywołanych przepisach;
- pierwsza wersja projektu planu finansowego KFD na 2012 r. została uchwalona przez Zarząd BGK w dniu 14 października 2011 r., tj. w terminie określonym w Porozumieniu, jednak wersja ta nie została uzgodniona z Ministrem Finansów i negatywnie została zaopiniowana przez Ministra Rozwoju Regionalnego, m.in. z uwagi na zbyt wysoki poziom refundacji wskazany w projekcie planu w stosunku do prognozy przekazanej przez Komisję Europejską²⁸;
- druga wersja projektu planu finansowego KFD na 2012 r., zaopiniowana przez Ministra Rozwoju Regionalnego, lecz niezgodniona przez Ministra Finansów – została uchwalona przez Zarząd BGK w dniu 23 grudnia 2011 roku²⁹. Główną przyczyną nie wyrażenia zgody przez Ministra Finansów na tę wersję planu było przekroczenie limitu wydatków na zadania drogowe w porównaniu z rocznym limitem wskazanym w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015.

Ostatecznie plan finansowy KFD na 2012 rok został uzgodniony przez Ministra i Ministra Finansów w dniu 2 kwietnia 2012 r., zaopiniowany przez Ministra Rozwoju Regionalnego w dniu 3 kwietnia 2012 r. i w tym samym dniu zatwierdzony przez Zarząd BGK. Ponad trzymiesięczne opóźnienie w stosunku do terminu określonego w art. 39n ust. 4 ustawy o KFD wynikało z przedłużających się uzgodnień pomiędzy Ministrem a Ministrem Finansów. Najwyższa Izba Kontroli nie znajduje uzasadnienia dla tak długotrwałych uzgodnień. W planie tym przewidywano wpływy na poziomie 29.029,1 mln zł i wydatki w wysokości 28.821,6 mln zł, w tym 23.570,1 mln zł – na zadania inwestycyjne realizowane przez GDDKiA³⁰.

²⁸ W projekcie przewidywano wpływy KFD na poziomie 33.195,7 mln zł i wydatki na poziomie 33.354,9 mln zł.

²⁹ W projekcie przewidywano wpływy KFD na poziomie 30.977,1 mln zł i wydatki na poziomie 30.797,2 mln zł.

³⁰ Pozostałe środki planowano wydatkować na finansowanie remontów, odbudowy lub przebudowy dróg krajowych, zniszczonych lub uszkodzonych na skutek powodzi.

W rezultacie powyższych opóźnień, w pierwszym kwartale 2012 r., tj. do czasu uzgodnienia planu przez właściwych ministrów, wypłaty ze środków KFD dokonywane były na podstawie wyrażonej na piśmie przez Ministra Finansów oraz Ministra zgody na realizację przez BGK wypłat dotyczących:

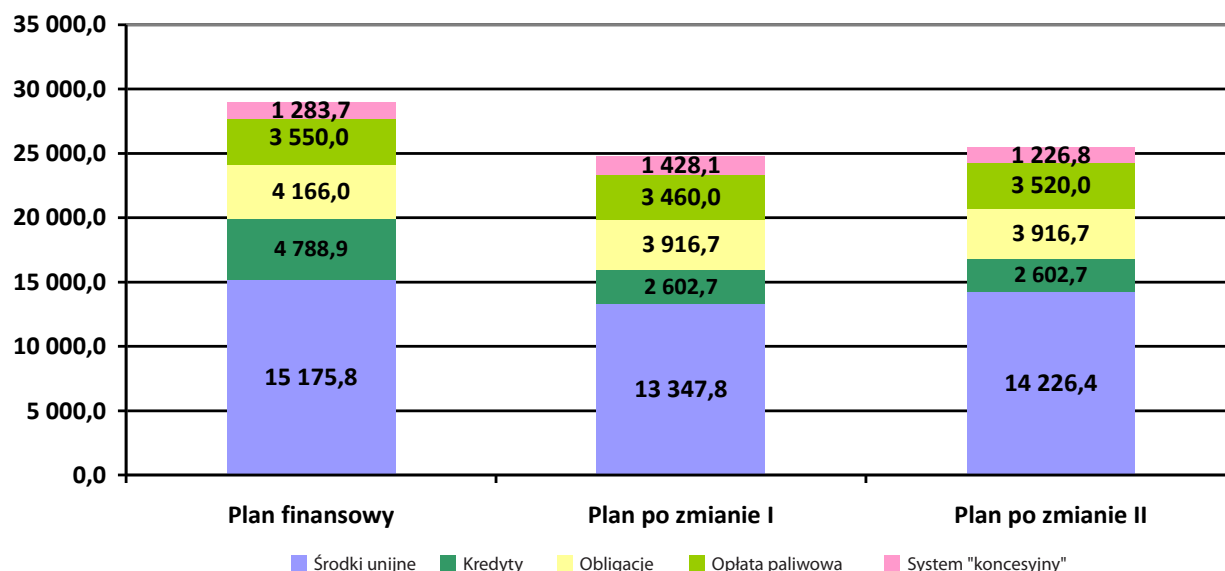
- wydatków w ramach realizacji zadań wskazanych w wersji planu przekazanej do uzgodnień w dniu 23 grudnia 2011 r.;
- kosztów obsługi zadłużenia KFD i wynagrodzenia prowizyjnego BGK.

W ocenie NIK, dokonywanie wypłat ze środków KFD w sytuacji gdy nie było jeszcze planu finansowego tego funduszu, przyjętego zgodnie ze wszystkimi ustawowymi wymogami, było działaniem nielegalnym, ponieważ stanowiło naruszenie przepisu art. 39n ust. 5 ustawy o KFD. Zgodnie z treścią tego przepisu, plan finansowy KFD stanowi zarówno podstawę do dokonywania przez BGK wypłat ze środków KFD, jak i podstawę do zaciągnięcia kredytów i pożyczek oraz przeprowadzenia emisji obligacji w celu zapewnienia płynności finansowej przedmiotowego funduszu.

Niezależnie od powyższych ustaleń stwierdzono, że w 2012 r. Generalny Dyrektor dwukrotnie przekazywał Ministrowi dane dotyczące zmian w planie finansowym KFD na 2012 rok. Zmiany te miały wpływ zarówno na wielkość i strukturę wpływów (tj. źródeł przychodów), jak i wydatków KFD, co ilustrują dane na wykresie 3 i 4.

Wykres nr 3

Zmiany głównych pozycji przychodów KFD w 2012 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowano na podstawie wyników kontroli.

Pierwsza zmiana planu finansowego KFD została wprowadzona w związku z wejściem w życie z dniem 3 sierpnia 2012 r. przepisów ustawy z dnia 28 czerwca 2012 r. o spłacie niektórych niezaspokojonych należności przedsiębiorców, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych³¹. Na podstawie danych przekazanych przez Ministra, została ona przygotowana przez BGK, a Zarząd Banku zaakceptował ją uchwałą z dnia 10 sierpnia 2012 r. i ostatecznie przyjął uchwałą z dnia 6 września 2012 roku. Zmiana ta została zaopiniowana przez Ministra Rozwoju

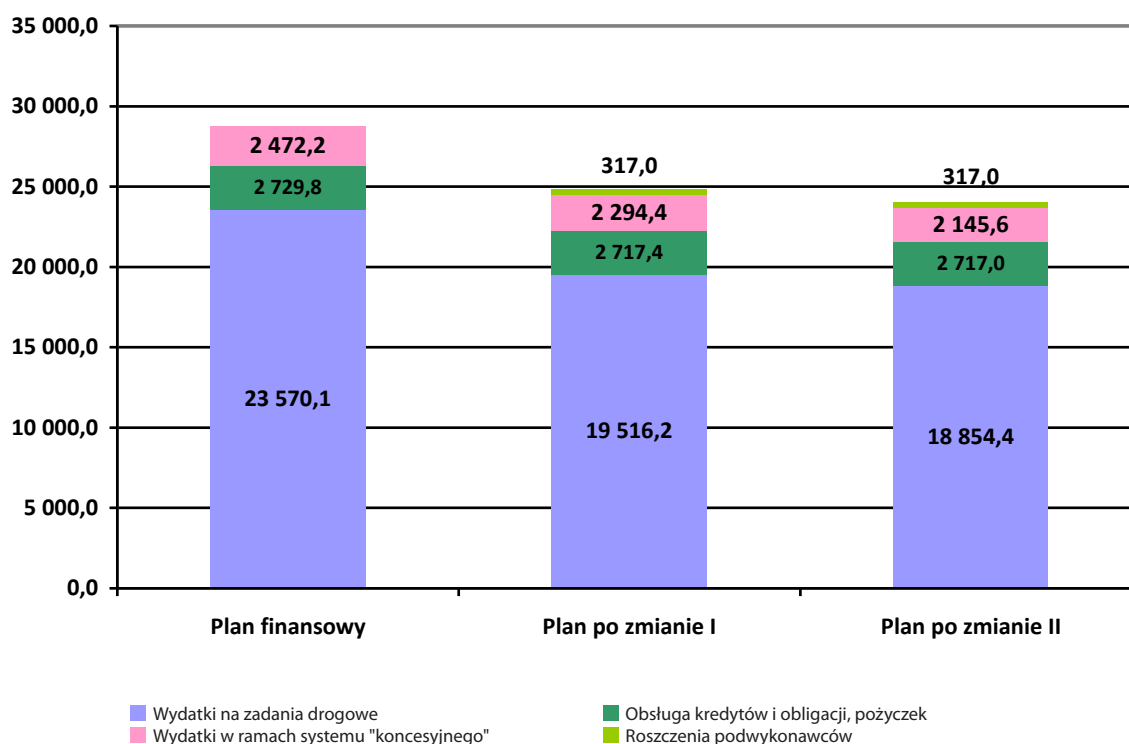
³¹ Dz. U. z 2012 r., poz. 891.

Regionalnego w dniu 23 sierpnia 2012 r. oraz uzgodniona przez Ministra w dniu 31 sierpnia 2012 r. i przez Ministra Finansów w dniu 3 września 2012 roku. Po omawianej zmianie w planie finansowym KFD przewidywano wpływy na poziomie 25.066,3 mln zł, a wydatki na poziomie 24.894,3 mln zł.

W związku z sugestią Ministra Finansów w sprawie przesunięcia części planowanych refundacji z budżetu środków europejskich w ramach POLiŚ i PORPW z 2012 r. na 2013 r., przygotowana została druga zmiana planu finansowego KFD na 2012 rok. Zarząd BGK zaakceptował tę zmianę uchwałą z dnia 13 grudnia 2012 roku. Zmiana ta została uzgodniona z Ministrem Finansów w dniu 17 grudnia 2012 r., z Ministrem w dniu 18 grudnia 2012 r. oraz zaopiniowana przez Ministra Rozwoju Regionalnego w dniu 19 grudnia 2012 roku. W planie finansowym KFD po drugiej zmianie wpływy Funduszu zostały określone na poziomie 25.854,7 mln zł (zmniejszenie o 3.174,4 mln zł), zaś wydatki – na poziomie 24.079,3 mln zł, tj. o 4.742,3 mln zł mniejszym w stosunku do pierwotnego planu.

Wykres nr 4

Zmiany głównych pozycji wydatków w planie Finansowym KFD w 2012 roku (w mln zł)



Źródło: Opracowano na podstawie wyników kontroli

Po stronie wpływów (wykres 3), powyższe zmiany w planie finansowym KFD dotyczyły głównie planowanych przychodów z tytułu refundacji środków z funduszy unijnych oraz kredytów (w drugiej połowie 2012 roku założono, że część wydatków objętych umowami kredytowymi będzie podlegać prefinansowaniu z innych źródeł środków KFD, natomiast transze tych kredytów zostaną uruchomione w 2013 r.).

W zakresie wydatków (wykres 4) zmiany dotyczyły zmniejszenia finansowania zadań drogowych, w tym głównie:

- autostrad – pierwotną kwotę 10.451,2 mln zł zmniejszono o 3.277,6 mln zł, tj. o 31,4%. Przyczyną redukcji wydatków było przede wszystkim zerwanie (przez GDDKiA) umów z wykonawcami

na skutek niewywiązywania się przez nich z warunków kontraktu, bądź z powodu upadłości części firm wchodzących w skład konsorcjum realizującego dany kontrakt³²;

- dróg ekspresowych³³ – pierwotną kwotę w wysokości 10.501,3 mln zł zmniejszono o 1.073,6 mln. zł, tj. o 10,2%.

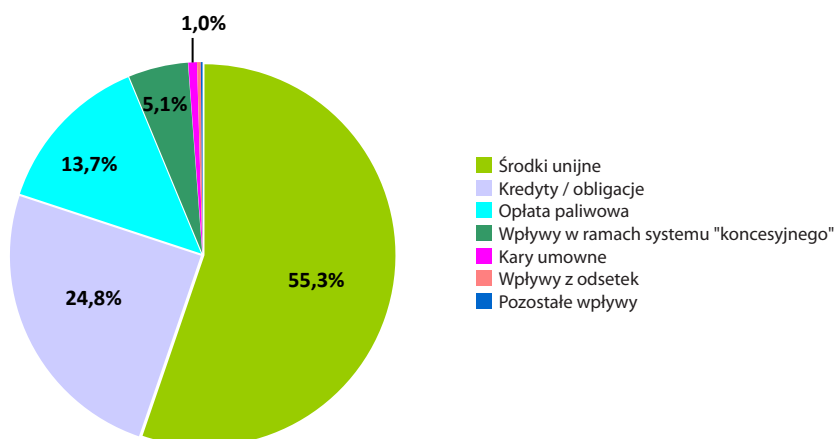
Do pozostałych przyczyn zmniejszenia planowanych wydatków na drogi krajowe należy zaliczyć m.in. problemy finansowe wykonawców, upadłość podwykonawców, problemy wykonawców z pozyskaniem materiałów do budowy, przedłużające się procedury przetargowe na roboty budowlane (w przypadku 2 zadań drogowych) oraz przyśpieszenie płatności w 2011 r. (w przypadku 3 zadań drogowych).

4.1.2. Wykonanie planu finansowego KFD

Łączne wpływy KFD w 2012 r. wyniosły 25.845, 4 mln zł i stanowiły 99,9% planowanej kwoty po zmianach (25.854,7 mln zł). Były one mniejsze o 9,3 mln zł od kwoty planowanej oraz o 237,6 mln zł (o 0,9%) od wpływów w 2011 roku. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że zrealizowane wpływy KFD były aż o 3.183,7 mln zł mniejsze, tj. o prawie 11%, od wpływów określonych w pierwotnym planie finansowym KFD na 2012 rok, który został zatwierdzony przez Zarząd BGK w dniu 3 kwietnia 2012 roku. Strukturę zrealizowanych wpływów KFD według ich źródeł przedstawiają dane na wykresie 5.

Wykres nr 5

Struktura zrealizowanych wpływów KFD w 2012 r.



Źródło: Opracowano na podstawie wyników kontroli

³² Dotyczyło to zwłaszcza zadań: „Budowa autostrady A-1 Toruń – Stryków” (kwotę wydatków zmniejszono o 1.213,7 mln zł, tj. o 48,3%), „Budowa autostrady A-4 Tarnów–Rzeszów, węzeł „Rzeszów-Wschód wraz z odcinkiem drogi ekspresowej S 19 w. Rzeszów Zachód – w. Świlcza” (zmniejszenie o 796,1 mln zł, tj. o 41,9%) oraz „Budowa autostrady A-4 Rzeszów – Korczowa” (zmniejszenie o 556,7 mln zł, tj. o 31,0%).

³³ Głównie inwestycji: „Przebudowa drogi S-8 Piotrków Trybunalski – Warszawa w. Piotrków – w. Radziejowice z węzłem” (zmniejszenie wydatków o 402.369,8 tys. zł, tj. o 24,2%), „Budowa drogi ekspresowej S-2 w Warszawie, odc. w. Konotopa – w. Puławska wraz z odc. w. Lotnisko – Marynarska (S 79)” (zmniejszenie o 353.141,2 tys. zł, tj. o 35,3%), „Budowa drogi ekspresowej S-69 Bielsko-Biała – Żywiec odc. węzeł Mikuszowice (Żywiecka/Bystrzańska) – Żywiec odc. Bielsko-Biała (w. Mikuszowice Żywiecka/Bystrzańska) – Żywiec” (zmniejszenie o 170.437,2 tys. zł, tj. o 48,9%) i „Budowa drogi S-5 Kaczkowo-Korzeńsko Leszno (w. Kaczkowo) z węzłem – w. Korzeńsko z węzłem (koniec obw. Rawicz)” (zmniejszenie o 165.407,6 tys. zł, tj. o 36,8%).

Z analizy struktury zrealizowanych wpływów według ich źródeł wynika, że środki większe od planowanych (o 16,4%) wpłynęły z opłat i kar pobieranych na podstawie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o drogach publicznych i ustawy Prawo o ruchu drogowym³⁴, z odsetek od inwestowania okresowo wolnych środków Funduszu (o 2,9%), z opłaty paliwowej (o 0,5%) oraz z tytułu refundacji z funduszy unijnych (o 0,4%). Wpływy z pozostałych źródeł osiągnęły poziom równy lub niższy od zakładanego w planie finansowym. Należy przy tym zwrócić uwagę na fakt, iż do czasu zakończenia kontroli nie zostało dostosowane Porozumienie do aktualnego stanu prawnego określonego w art. 46 ust 3 ustawy o transporcie drogowym. Stan ten dotyczy terminów przekazywania przez Generalnego Dyrektora kwot pobranych opłat na rachunek KFD. Ponadto, nie wprowadzono do Porozumienia postanowień dotyczących wnoszenia opłat elektronicznych, ich rozliczenia i przekazywania na rachunek KFD³⁵. GDDKiA niezgodnie z terminami określonymi w art. 46 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym przekazywała na rachunek KFD wpływy uzyskane z opłat, o których mowa w art. 46 ust. 1 tej ustawy. Pomimo wprowadzenia od dnia 1 lipca 2011 r. nowych regulacji³⁶ stanowiących, iż przedmiotowe środki powinny być gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym GDDKiA i przekazywane przez Generalnego Dyrektora oraz dyrektorów Oddziałów GDDKiA w kwotach zbiorczych na rachunek KFD w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia w którym wpłynęły, GDDKiA przekazywała je na konto KFD w terminie 10-go dnia miesiąca następującego po miesiącu ich otrzymania, tj. zgodnie z § 14 ust. 2 i 4 Porozumienia, lecz niezgodnie z przywołanymi przepisami ustawowymi.

Wielkość wpływów KFD w 2012 r. z poszczególnych źródeł wynosiła:

- 3.538,1 mln zł z tytułu opłaty paliwowej³⁷, co stanowiło 100,5% kwoty zaplanowanej na 2012 rok. W stosunku do 2011 r. wpływy KFD z opłaty paliwowej wzrosły w ujęciu nominalnym o 8,0%. Stwierdzono, że podziału i zwrotu opłaty paliwowej BGK dokonał zgodnie z przepisami ustawy o KFD³⁸;
- 14.282,2 mln zł z tytułu refundacji środków z funduszy Unii Europejskiej, tj. o 0,4% więcej od kwoty planowanej, w tym: 14.007,2 mln zł w ramach POIiŚ i 275,0 mln zł w ramach PORPW. Kwota przekazanych refundacji była o 36,8% wyższa niż w 2011 r., a jej udział w łącznej wartości wpływów w 2012 r. stanowił dominującą pozycję (55,3%);
- 2.494,5 mln zł z tytułu zaciągniętych (zgodnie z planem) sześciu kredytów w Europejskim Banku Inwestycyjnym (EBI)³⁹. Środki z tego źródła były uruchomiane w II i III kwartale 2012 r.;

³⁴ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.).

³⁵ Określonych w ustawie o drogach publicznych oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2011 r. w sprawie wnoszenia opłat elektronicznych i ich rozliczania oraz przekazywania opłat elektronicznych i kar pieniężnych na rachunek KFD.

³⁶ Ustawa z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2008 r. Nr 218, poz. 1391).

³⁷ W części przypadającej na rzecz KFD, tj. 80% łącznych wpływów z tego tytułu, pomniejszone o kwotę 100 mln zł przekazanych w okresie styczeń – październik 2012 r. na rzecz Funduszu Kolejowego (tj. zgodnie z ustawową regulacją wprowadzoną nowelizacją ustawy o KFD z dnia 25 czerwca 2009 r.).

³⁸ Zwrot nadpłaty opłaty paliwowej nastąpił na wskazane rachunki Izby Celnych ze środków pozostających na rachunkach KFD i FK proporcjonalnie do podziału określonego w przywołanej ustawie oraz w terminach wskazanych w Porozumieniu i w Umowie.

³⁹ Na tę kwotę złożyła się równowartość transz kredytów: 100 mln € (na „Projekt: A2 Stryków–Konotopa”); 60 mln € („Projekt Budowy Autostrad w Polsce – B”); 120 mln € („Projekt: A-1 Toruń – Stryków”); 100 mln € („Projekt: Autostrady II – A-1 Pyrzowice–Maciejów oraz A-4 – Szarów–Rzeszów”) oraz 446,5 mln zł („Projekt: Odbudowa dróg zniszczonych przez powódź”) i 474,6 mln zł („Projekt: System elektronicznego poboru opłat”).

- 3.916,7 mln zł z emisji obligacji;
- 1.305,5 mln zł z wpływów w ramach tzw. systemu koncesyjnego. W kwocie tej 104,9 mln zł stanowiły wpływy z opłat drogowych i kar (116,4% poziomu zakładanego w planie finansowym). Wpływy z opłat pobieranych na podstawie ustawy o transporcie drogowym zasilły KFD kwotą 59,4 mln zł, a z tytułu opłat i kar określonych w ustawie o drogach publicznych oraz w prawie o ruchu drogowym – 45,4 mln zł. Wpływy z poboru opłat za przejazd (z ETC i systemu manualnego wraz z karami administracyjnymi, umownymi i odsetkami bankowymi) wyniosły łącznie 1.017,1 mln zł, tj. 95,8% planowanej kwoty. Z tytułu płatności od spółek eksploatujących autostrady płatne, KFD zasilony został kwotą 109,8 mln zł, w tym 68,4 mln zł z tytułu przychodów z opłat za przejazd autostradą A1 (pobraných przez GTC SA) oraz 41,4 mln zł z innych tytułów wynikających z umów o budowę i eksploatację autostrad płatnych, w tym czynszu dzierżawnego wnoszonego przez spółki. Pozostałe wpływy, głównie z tytułu czynszu uzyskiwanego przez GDDKiA z Miejsc Obsługi Podróżnych, wyniosły 73,7 mln zł;
- 189,5 mln zł z tytułu opłat za specyfikacje istotnych warunków zamówienia, zatrzymania wadium wraz z odsetkami, zatrzymania wraz z odsetkami zabezpieczenia należytego wykonania umowy oraz kar umownych, uzyskane przez Generalnego Dyrektora;
- 80,6 mln zł stanowiły odsetki z tytułu inwestowania okresowo wolnych środków KFD w bony pieniężne i papiery wartościowe SP, w lokaty w innych bankach oraz z tytułu oprocentowania środków na rachunku w BGK. Ustalono, że lokowanie okresowo wolnych środków KFD odbywało się zgodnie z przepisami art. 39e ustawy o KFD;
- 38,1 mln zł z transakcji SWAP, stanowiącej zabezpieczenie dla płatności odsetkowych związanych z emisją obligacji BGK z 2006 r. na kwotę 200 mln EUR.

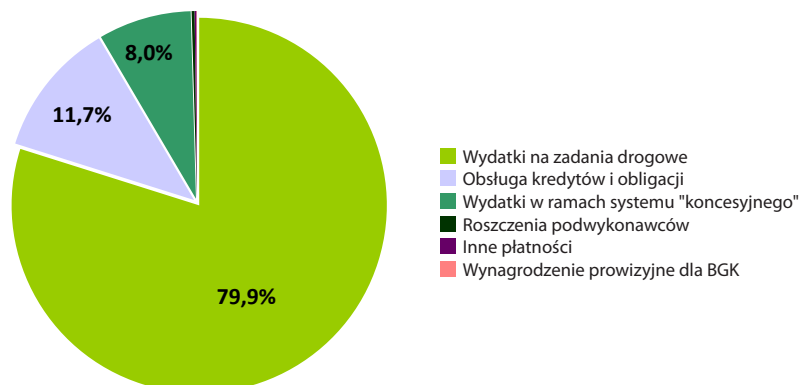
Stwierdzono, że BGK prawidłowo zarządzał płynnością finansową KFD. W 2012 r. nie wystąpiły przypadki niedoboru środków na realizację zadań wskazanych w planie finansowym KFD, a tym samym nie wystąpiła konieczność przejściowego (pomostowego) finansowania ze środków BGK tych zadań.

Łączne wydatki z KFD w 2012 r. wyniosły 23.286,2 mln zł i stanowiły 96,7% kwoty ujętej w planie finansowym KFD po zmianach (24.079,2 mln zł). W stosunku do planu pierwotnego, tj. zatwierdzonego przez Zarząd BGK w dniu 3 kwietnia 2012 r., w którym wydatki KFD przewidywano na poziomie 28.821,6 mln zł, relacja ta wynosiła tylko 80,8%. Strukturę wykonanych wydatków KFD według ich przeznaczenia przedstawiono na wykresie 6.

Należy jednakże zwrócić uwagę, iż wysoki stopień wykonania planu finansowego KFD po zmianach wynika z faktu, iż w II zmianie tego planu uwzględnione zostały rzeczywiste wydatki poniesione w trzech kwartałach 2012 roku. Wydatki te dotyczyły głównie finansowania zadań inwestycyjnych realizowanych przez GDDKiA, w tym odbudowy zniszczeń spowodowanych przez powódzie. Na zadania drogowe z KFD w 2012 r. wydatkowano kwotę 18.598,2 mln zł, co stanowiło 98,6% kwoty przewidzianej na ten cel w planie finansowym KFD po zmianach i 78,9% w stosunku do pierwotnego planu finansowego funduszu. W ramach tej kwoty wydatki na inwestycje wyniosły 18.166,1 mln zł a 432,1 mln zł stanowiły wydatki związane z usuwaniem skutków powodzi na drogach krajowych.

Wykres nr 6

Struktura zrealizowanych wydatków KFD



Źródło: Opracowano na podstawie wyników kontroli

W 2012 r. GDDKiA złożyła ogółem 26.148 wniosków o wypłatę ze środków KFD⁴⁰. Analiza 275 wniosków o taką wypłatę, złożonych przez Centralę GDDKiA na łączną kwotę 257.953,1 tys. zł wykazała, że wszystkie wnioski zostały złożone przed upływem obowiązującego terminu płatności, zawierały wymagane elementy określone w Porozumieniu i zostały zrealizowane przez BGK w terminach określonych w Porozumieniu, po przeprowadzeniu uprzedniej kontroli formalno-merytorycznej tych wniosków. Zwrócenia uwagi wymaga fakt, że GDDKiA niezgodnie z zapisami Porozumienia, w zakresie terminów, przekazywała do BGK comiesięczne informacje o planowanych – na poszczególne miesiące 2012 r. oraz szacowanych na następne 3 miesiące – łącznych kwotach wypłat ze środków KFD⁴¹. Spośród 12 takich informacji, tylko jedna została przekazana zgodnie z obowiązującym terminem i zakresem. W przypadku pozostałych 11 informacji, opóźnienia w terminie przekazania do BGK wynosiły od 2 do 14 dni (nieprawidłowość ta nie miała negatywnego wpływu na zarządzanie płynnością finansową KFD).

Najwięcej wydatków inwestycyjnych zostało zrealizowanych w grupie wydatków „podlegających refundacji z funduszy UE” (prefinansowanie wkładu unijnego w inwestycjach realizowanych w ramach programów unijnych). Wydatki te w 2012 r. wyniosły 9.069,4 mln zł. W grupie „pozostałych wydatków”, które nie były przewidziane do finansowania kredytami EBI, ani nie stanowiły prefinansowania dla projektów w ramach funduszy UE, wydatkowano ponad 6.563,9 mln zł. Wydatki zakwalifikowane do finansowania „aktywnymi” kredytami EBI wyniosły 2.964,7 mln zł, co stanowiło 98,4% planowanej kwoty. Najwięcej wydatków kwalifikowanych do finansowania środkami kredytowymi zostało poniesionych w ramach kredytu „Projekt: Autostrady II” – 1.034,3 mln zł. Ponadto w ramach kredytów finansowano:

- „Projekt: A1 Toruń – Stryków” (wydatkowano 679,9 mln zł);
- „Projekt: A2 Stryków – Konotopa” (wydatkowano 472,2 mln zł);
- „Projekt: Polska – Odbudowa Dróg Zniszczonych przez Powódź” (wydatkowano 344,1 mln zł,
- „Projekt: Drogi w sieci TEN-T w Polsce Wschodniej (A-4 i S-17) – A” (wydatkowano 245,2 mln zł;
- „Projekt: Budowy Autostrad w Polsce – B” (wydatkowano 127,3 mln zł);

⁴⁰ Zestawienie dokonanych płatności w 2012 r. z tytułu inwestycji realizowanych przez GDDKiA zawiera Załącznik 7.

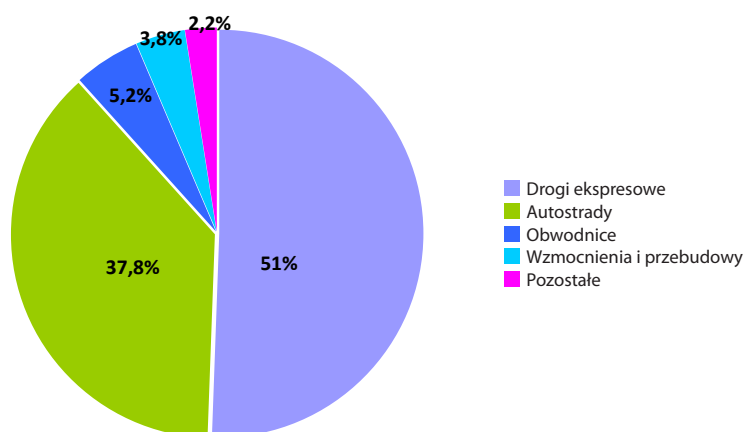
⁴¹ Zgodnie z treścią § 4 ust. 4 i 5 Porozumienia, do obowiązków Generalnego Dyrektora należy przekazywanie, przed rozpoczęciem każdego miesiąca, informacji o planowanych na poszczególne miesiące oraz szacowanych na następne 3 miesiące łącznych kwotach wypłat ze środków KFD, z wyszczególnieniem kwoty wydatków podlegających finansowaniu ze środków kredytowych.

- „Obwodnica Warszawy – Projekt TEN” (wydatkowano 49,2 mln zł);
- „Projekt: Priorytet TEN Autostrada A1 (Stryków–Pyrzowice) – Transza A (Stryków–Tuszyn)” (wydatkowano prawie 13,0 mln zł).

Strukturę wydatków inwestycyjnych GDDKiA, finansowanych w 2012 r. ze środków KFD, w podziale na poszczególne kategorie wydatków przedstawiono na wykresie 7. Największą kwotę GDDKiA wydatkowała na budowę dróg ekspresowych (9.418,0 mln zł), co stanowiło prawie 51% ogółu wydatków z tego źródła. Drugą pozycję pod tym względem stanowiły wydatki na budowę autostrad (7.031,1 mln zł), tj. 37,8% ogółu wydatków ze środków KFD. Na finansowanie budowy obwodnic miast GDDKiA wydatkowała 973,7 mln zł (5,2%), na wzmocnienia i przebudowy dróg krajowych – 713,1 mln zł (3,8%), na usuwanie skutków powodzi na drogach krajowych – 432,1 mln zł (2,3%) i na pozostałe zadania – 462,3 mln zł (2,2%)⁴².

Wykres nr 7

Struktura wydatków inwestycyjnych GDDKiA, finansowanych w 2012 r. ze środków KFD



Źródło: Opracowano na podstawie wyników kontroli

Poza zrealizowanymi wydatkami inwestycyjnymi GDDKiA w łącznej kwocie 18.598,2 mln zł, środki KFD zostały w 2012 r. wykorzystane na sfinansowanie wydatków:

- 1) związanych ze spłatą niektórych niezaspokojonych należności przedsiębiorców, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych. W związku z wejściem w życie z dniem 3 sierpnia 2012 r. przepisów ustawy o spłacie niektórych niezaspokojonych należności przedsiębiorców, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych, w 2012 r. wypłacono z tego tytułu 59,7 mln zł, co stanowiło 18,8% zaplanowanej na ten cel kwoty;
- 2) w ramach tzw. systemu koncesyjnego w łącznej kwocie 1.864,8 mln zł, co stanowiło 86,9% planowanych na ten cel wydatków. Z tytułu płatności dotyczących finansowania systemu

⁴² Rzeczowym efektem nakładów inwestycyjnych na drogi krajowe zarówno w latach poprzednich, jak i w 2012 r. było oddanie do ruchu 44. odcinków tych dróg o łącznej długości 711,8 km (z 913,6 km zaplanowanych na 2012 r.) w ramach realizacji 34. zadań drogowych, w tym:

- 19 odcinków autostradowych o długości 297,716 km (76,3% planu);
- 13 odcinków dróg ekspresowych wraz z odcinkami obwodnicowymi tych dróg o łącznej długości 327,382 km (78,1% planu);
- 8 odcinków obwodnic miast o długości 61,676 km na (103,8% planu);
- 11 odcinków dróg krajowych o łącznej długości 13,452 km (42,4% planu);
- 2 odcinki innych dróg wliczonych w realizowany zakres zadań drogowych o długości 11,591 km (88,5% planu).

W 2012 r. w kontroli Nr P/12/076 „Wykonywanie przez GDDKiA obowiązków inwestora przy realizacji inwestycji drogowych”, NIK zbadała 22 drogowe projekty inwestycyjne oceniając pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność GDDKiA.

elektronicznego poboru opłat zrealizowane zostały wydatki w wysokości 980,6 mln zł (93,8% planowanej kwoty)⁴³. Drugą co do wielkości pozycję w wydatkach w ramach „systemu koncesyjnego” stanowiły płatności na rzecz operatorów autostrad płatnych (z wyłączeniem zdarzeń odszkodowawczych), które wyniosły 820,1 mln zł (84,5% planowanej kwoty) na rzecz:

- GTC SA z tytułu wynagrodzenia za dostępność odcinka autostrady A1 Gdańsk – Toruń (Etap I i II). Spółce tej wypłacono 648,3 mln zł, co oznacza wzrost w stosunku do 2011 r. o 410,7 mln zł,
- Autostrady Wielkopolskiej II SA za dostępność odcinka autostrady A2 Świecko – Nowy Tomysł, której wypłacono 171,8 mln zł⁴⁴.

Z tytułu zdarzeń odszkodowawczych, określonych w umowach o budowę i eksploatację autostrad płatnych, za które odpowiedzialność odszkodowawczą przyjmuje SP⁴⁵, w 2012 r. dokonane zostały wypłaty w kwocie 46,8 mln zł na rzecz spółek: GTC SA, Autostrada Wielkopolska II SA⁴⁶, A2 Strada Sp. z o.o., Stalexport Autostrada Małopolska SA, WS Atkins oraz wniesiony został depozyt pieniężny w wysokości 358,2 tys. \$ (równowartość 1.229,8 tys. zł) jako zabezpieczenie kosztów postępowania arbitrażowego przed Trybunałem Arbitrażowym w związku ze sporem ze spółką Autostrada Wielkopolska SA. Ponadto w 2012 roku przeznaczono 17,2 mln zł na finansowanie usług doradczych. W 2012 r. nie wystąpiły wydatki na inne cele określone przepisami ustawy o transporcie drogowym, ustawy o drogach publicznych i Prawa o ruchu drogowym (tj. na gromadzenie danych o drogach publicznych i sporządzanie informacji o sieci dróg publicznych, na zakup urządzeń do ważenia pojazdów). Ogółem w ramach tzw. systemu koncesyjnego wydatki w 2012 r. były wyższe od wpływów o kwotę 559,2 mln zł;

- 3) związanych z obsługą długu zaciągniętego na rzecz KFD (odsetki od kredytów EBI oraz wykup, obsługa odsetek i opłaty z tytułu emisji obligacji na rzecz KFD) w kwocie zbliżonej do planowanej, tj. w wysokości 2.718,2 mln zł⁴⁷;
- 4) związanych z rozliczeniami transakcji SWAP⁴⁸;
- 5) związanych z wynagrodzeniem prowizyjnym BGK w kwocie 8,4 mln zł⁴⁹.

Na dzień 1 stycznia 2012 r. na rachunku KFD pozostawały środki w wysokości 750,8 mln zł, natomiast

⁴³ W 2012 r. w kontroli P/12/080 „Wdrażanie krajowego systemu poboru opłat drogowych”, NIK zbadała wdrożenie i funkcjonowanie systemu via TOLL, oceniając pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność GDDKiA.

⁴⁴ Opłatę za dostępność autostrady jej użytkownikom stanowi wynagrodzenie prywatnego partnera (przekazywane przez podmiot publiczny) za wykonanie obowiązków, określonych w umowach koncesyjnych, które dotyczą wybudowania autostrady i jej utrzymania w odpowiednim stanie. Opłata ta ma również zabezpieczyć prywatnemu partnerowi zwrot z zainwestowanych środków.

⁴⁵ W umowach koncesyjnych strony uregulowały skutki ewentualnych zdarzeń, jakie mogą nastąpić po jej podpisaniu, a które mogą mieć wpływ na zakres prac budowlanych, ich koszt lub sposób ich przeprowadzenia, czy też sposób i warunki prowadzenia eksploatacji autostrady. Zdarzenia takie, które wynikać mogą np. ze zmian w przepisach prawa nazwane zostały przez strony zdarzeniami odszkodowawczymi.

⁴⁶ W 2009 r. w kontroli P/09/062 „Rozliczenia budżetu państwa z koncesjonariuszami z tytułu rekompensat za przejazdy autostradami”, NIK zbadała funkcjonowanie systemu rozliczeń, oceniając negatywnie działania organów państwa.

⁴⁷ W 2012 r. został dokonany wykup obligacji 3-letnich na kwotę 600 mln zł, wyemitowanych na rzecz KFD w 2009 r. oraz zapłata kuponu odsetkowego w wysokości 34,7 mln zł. Płatności z tytułu kuponów odsetkowych od pozostałych obligacji wyniosły 1.524,5 mln zł. Inne opłaty dotyczące wyemitowanych obligacji wyniosły 174,1 mln zł, natomiast płatności odsetek od kredytów EBI wyniosły 558,9 mln zł.

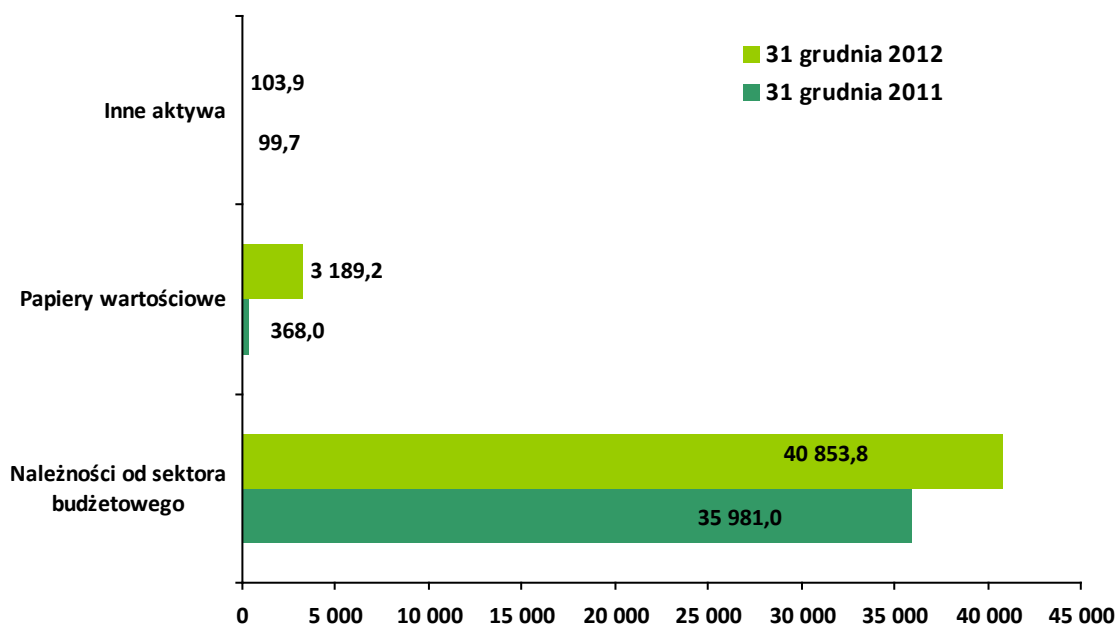
⁴⁸ W kwietniu i październiku 2012 r. zrealizowano półroczne płatności odsetkowe z tytułu rozliczenia transakcji SWAP, zawartej w € w ramach zabezpieczenia dla emisji 10-letnich obligacji BGK z 2006 r. w łącznej kwocie 36,8 mln zł.

⁴⁹ Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 marca 2011 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia Krajowego Funduszu Drogowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 63, poz. 323), Bankowi przysługuje wynagrodzenie prowizyjne w wysokości iloczynu kosztów faktycznie poniesionych przez Bank z tytułu prowadzenia Funduszu i współczynnika 1,06.

na dzień 31 grudnia 2012 r. stan tych środków wynosił 3.293,6 mln zł co oznacza, że wpływy KFD w 2012 roku były o 2.559,1 mln zł wyższe od wydatków. Zmiany głównych składników aktywów KFD w na dzień 31 grudnia 2011 r. i dzień 31 grudnia 2012 r. przedstawiają dane na wykresie 8, natomiast zmiany w tym okresie podstawowych składników pasywów KFD ilustrują dane na wykresie 9.

Wykres nr 8

Zmiana głównych składników aktywów KFD (w mln zł)

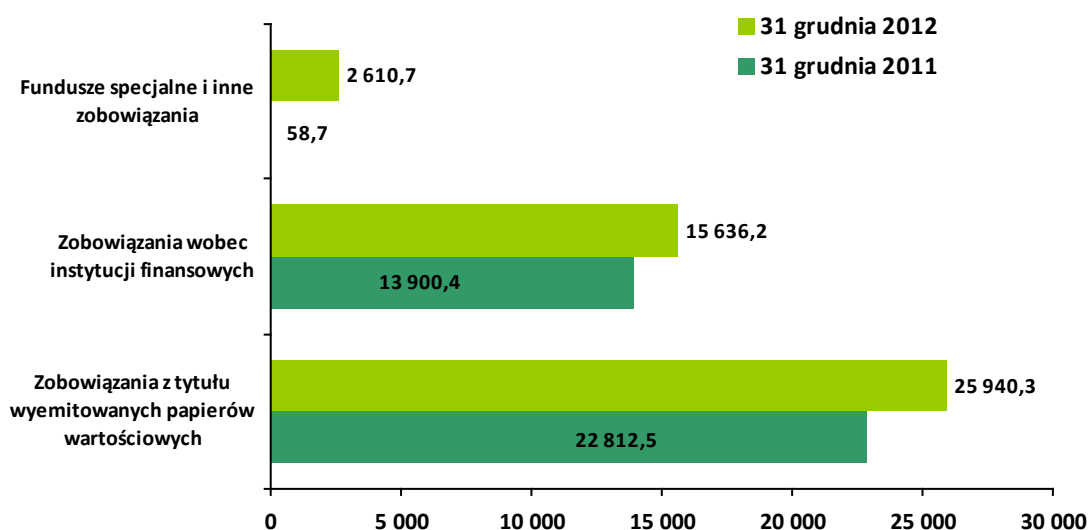


Źródło: Opracowano na podstawie danych BGK

Stan należności od sektora budżetowego, na który składa się równowartość wypłat zrealizowanych ze środków pochodzących z kredytów i obligacji zaciągniętych na rzecz KFD, wyniósł na dzień 31 grudnia 2012 r. 40.853,7 mln zł. Jest to kwota niższa od prognozowanej o 0,7% z powodu mniejszej skali wydatków kredytowych oraz niższego od zakładanego kursu EUR.

Wykres nr 9

Zmiana głównych składników pasywów KFD (w tys. zł)



Źródło: Opracowano na podstawie danych BGK

Największa pozycja w pasywach KFD, tj. zobowiązania z tytułu wyemitowanych na jego rzecz dłużnych papierów wartościowych, osiągnęła na dzień bilansowy wartość 25.940,3 mln zł, w tym kwota kapitału wyniosła 25.613,1 mln zł). W stosunku do stanu z końca grudnia 2011 r., stan tych zobowiązań zwiększył się o 3.127,8 mln zł. Stan zobowiązań wobec instytucji finansowych, obejmujący kapitał i naliczone odsetki od kredytów EBI na dzień 31 grudnia 2012 r. osiągnął natomiast wartość 15.636,2 mln zł. Należy również zwrócić uwagę na zwiększające się z roku na rok koszty odsetek. Według Rachunku zysków i strat KFD za 2012 rok, odsetki te wyniosły odpowiednio 1.559,2 mln zł w 2011 r. oraz 2.045,4 mln zł w 2012 r. (niemal całość tej kwoty dotyczy kosztów odsetek od sektora finansowego)⁵⁰.

4.2 Działalność podmiotów odpowiedzialnych za przygotowanie i wykonanie planu finansowego FK

4.2.1. Przygotowanie planu finansowego FK

Tryb opracowywania planu finansowego FK został uregulowany w art. 13 pkt 1 ustawy o FK i uszczegółowiony w § 3-9 Umowy⁵¹. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, plan finansowy FK opracowuje BGK w porozumieniu z Ministrem na podstawie programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków FK. Plan ten określa wpływy i wydatki FK.

Minister przysyłał dane niezbędne do sporządzenia planu finansowego FK na 2012 r. dopiero w dniach 22 i 27 grudnia 2011 r., co było niezgodne z § 5 Umowy⁵². Jak wyjaśnił Minister spowodowane to było opóźnieniem w podjęciu przez Radę Ministrów uchwały w sprawie zatwierdzenia Programu.

Rada Ministrów Uchwałą nr 236/2011 z dnia 20 grudnia 2011 r. zatwierdziła program rzeczowo-finansowy wykorzystania środków FK w 2012 roku. Limit wydatków w kwocie 987.249,1 tys. zł został rozdysponowany na pięć części (A, B, C, D i E) następująco:

- 1) 272.000,0 tys. zł na przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii kolejowych – część A Programu (beneficjenci: PKP PLK SA – 267.000,0 tys. zł i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. – 5.000,0 tys. zł);
- 2) 70.000,0 tys. zł na remonty i utrzymanie linii kolejowych – część B Programu (beneficjent: PKP PLK SA),
- 3) 130.649,15 tys. zł na finansowanie lub współfinansowanie przez samorządy województw zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz naprawy pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy o transporcie kolejowym – część C Programu;
- 4) 150.000,0 tys. zł na współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa w art. 4 pkt 19 przywołanej ustawy o transporcie kolejowym – część D Programu;

⁵⁰ Według „Wieloletniej projekcji przepływów finansowych KFD”, sporządzonej przez BGK, przewiduje się, iż w perspektywie najbliższych lat przedmiotowe koszty będą rosły. W projekcji tej założono także, że w najbliższych latach wciąż jednymi z głównych źródeł zasilania KFD będą kredyty i emisja obligacji mimo zakładanego wzrostu wpływów z tytułu poboru opłaty elektronicznej. W strukturze wydatków KFD, według przedmiotowej projekcji, dominować będą zadania inwestycyjne.

⁵¹ Zob. Załącznik 4. Stan prawny dotyczący funkcjonowania FK.

⁵² Zgodnie z treścią tego paragrafu, wyszczególnione w nim dane na 2012 r. Minister powinien przekazać Bankowi w terminie do dnia 30 listopada 2011 roku.

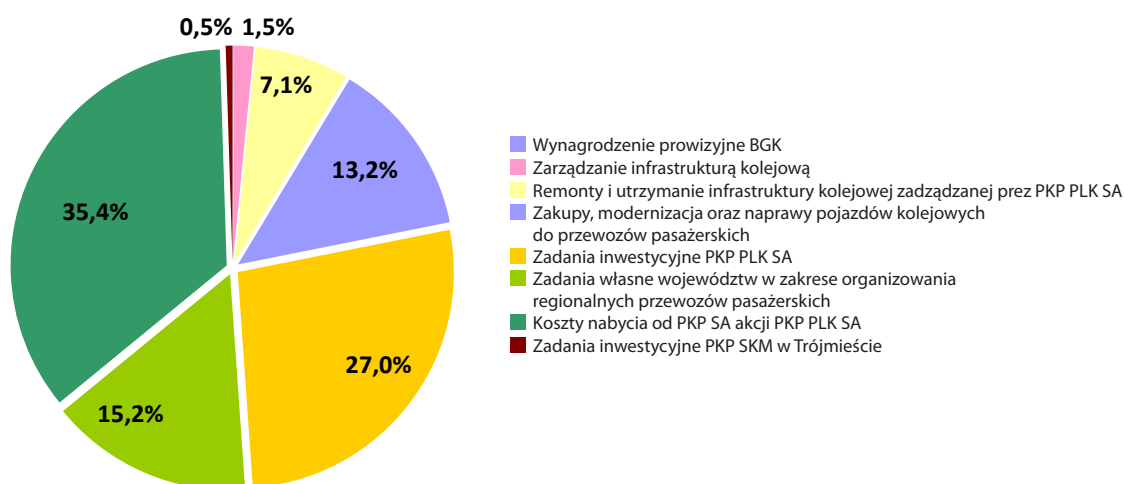
- 5) 350.000,0 tys. zł na sfinansowanie nabycia od PKP SA przez SP reprezentowany przez Ministra, akcji PKP PLK SA (obowiązek ich wykupu nakłada znowelizowana w 2010 r. ustawa o FK oraz ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”⁵³, dalej ustawa o komercjalizacji PKP) – część E Programu;
- 6) 14.600,0 tys. zł na wydatki bieżące PKP PLK SA związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową – część E Programu.

Na podstawie powyższych danych Zarząd BGK w dniu 30 grudnia 2011 r. podjął uchwałę w sprawie akceptacji projektu planu finansowego FK na 2012 rok. Plan ten został zatwierdzony przez Ministra dopiero w dniu 9 stycznia 2012 r., tj. z uchybieniem terminów wynikających z Umowy⁵⁴. NIK zwraca uwagę, że Minister nie dotrzymał terminu zarówno przekazania danych niezbędnych do przygotowania planu, jak i zatwierdzenia planu finansowego FK na 2012 rok.

Wpływy Funduszu w 2012 r. zaplanowano na poziomie 994.109,3 tys. zł, w tym 990.000,0 tys. zł z tytułu opłaty paliwowej⁵⁵ (99,6%) oraz 4.109,3 tys. zł (0,4%) z tytułu lokowania okresowo wolnych środków. Wydatki w planie finansowym FK – zgodnie z załącznikiem do przywołanej uchwały Rady Ministrów – określono w wysokości 987.988,7 tys. zł, w tym kwota 739,6 tys. zł miała stanowić wydatki z tytułu wynagrodzenia prowizyjnego BGK⁵⁶. Planowaną strukturę wydatków ze środków FK w 2012 r. według przeznaczenia tych wydatków przedstawiają dane na wykresie 10.

Wykres nr 10

Struktura planowanych wydatków FK



Źródło: Opracowano na podstawie danych BGK

Stwierdzono, że plan finansowy FK na 2012 r. nie był zmieniany w ciągu jego realizacji. Wprawdzie MTBiGM dwukrotnie informowało PKP PLK SA o prowadzonych pracach nad zmianą Programu w zakresie zwiększenia limitu środków o 115 mln zł na zadania dotyczące remontów i utrzymania linii kolejowych (tj. z 70 mln zł do 185 mln zł), to w odpowiedziach PKP PLK SA przekazywała

⁵³ Dz. U. Nr 84, poz. 948 ze zm.

⁵⁴ Projekt planu finansowego FK podlega akceptacji Ministra w terminie do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego rok w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.

⁵⁵ Wpływy z tytułu określonego ustawowo podziału środków z opłaty paliwowej (20% – FK, 80% – KFD) powiększone o kwotę 100 mln zł, tj. zgodnie z art. 37i ust. 3 ustawy o KFD.

⁵⁶ Zasady wynagrodzenia prowizyjnego BGK określa rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie wynagrodzenia prowizyjnego BGK z tytułu prowadzenia FK (Dz. U. Nr 121, poz. 834).

Ministerstwu projekty własnych zmian, polegających m.in. na wprowadzeniu nowych zadań, rezygnacji z części zadań, bądź przesunięciu środków dofinansowania pomiędzy zadaniami. Istotną przyczyną braku nowelizacji tego Programu było niezgodnienie proponowanych zmian z Ministrem Finansów. Uwagi Ministra Finansów do tych zmian dotyczyły m.in. niewłaściwego lub niepełnego ich uzasadnienia, braku zaplanowanych wydatków w 2012 r. na niektóre zadania zamieszczone w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015 (WPIK), bądź proponowane wydatki na część zadań przekraczały limity na 2012 r. określone w WPIK. Minister Finansów zwracał uwagę, że niewykorzystane w danym roku środki FK nie wygasają z upływem roku budżetowego. W związku z tym, wygospodarowane środki w 2012 r. będą mogły zostać rozdysponowane – najszybciej jak to możliwe – na początku 2013 roku.

4.2.2. Wykonanie planu finansowego FK

W 2012 r. został przekroczony plan finansowy FK po stronie wpływów ale nie został on wykonany po stronie wydatków. Na dzień 31 grudnia 2012 r. na rachunku FK pozostawała kwota 328.485,3 tys. zł, tj. ponad 3-krotnie wyższa od planowanej (103.769,2 tys. zł). Wynikało to z niepełnej realizacji planowanych wydatków oraz z wyższych niż planowano wpływów z tytułu inwestycji w bony pieniężne.

Łączne wpływy FK wyniosły 1.021.829,7 tys. zł i były o 27.720,4 tys. zł, tj. o 2,8%, wyższe od planowanych. Z tytułu opłaty paliwowej wpływy FK wyniosły 1.009.533,2 tys. zł, co stanowiło 102,0% kwoty planowanej (990.000,0 tys. zł). W stosunku do 2011 r. wpływy z opłaty paliwowej w ujęciu nominalnym wzrosły o 7%. Wpływy FK z tytułu oprocentowania środków na jego rachunku oraz z tytułu lokowania tych środków w bony pieniężne NBP w kwocie 12.296,5 tys. zł były natomiast prawie 3-krotnie wyższe od planowanych (4.109,3 tys. zł). Było to skutkiem wyższego od planowanego poziomu wolnych środków FK, podlegających lokowaniu.

Wydatki ogółem FK w 2012 r. wyniosły 806.088,3 tys. zł, co stanowiło 81,6% kwoty ujętej w planie finansowym (987.988,7 tys. zł), w tym 805.549,1 tys. zł wykorzystano na finansowanie realizacji zadań przewidzianych w Programie, a 538,3 tys. zł stanowiły wydatki z tytułu wynagrodzenia prowizyjnego BGK.

W ramach kwoty 805.549,1 tys. zł zrealizowanych wydatków ze środków FK, wykorzystano:

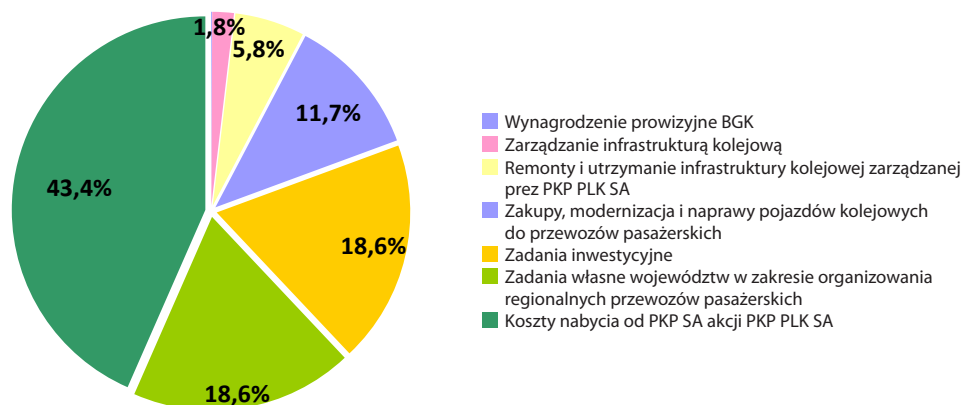
- 1) 149.888,0 tys. zł na finansowanie przygotowania oraz realizacji budowy i przebudowy linii kolejowych, tj. 55,1% planowanej kwoty;
- 2) 47.033,1 tys. zł z przeznaczeniem na remonty i utrzymanie linii kolejowych, tj. 67,2% planowanej kwoty;
- 3) 94.088,1 tys. zł na finansowanie lub współfinansowanie przez samorządy województw zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, tj. 72,0% planowanej kwoty;
- 4) 149.999,9 tys. zł na współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, tj. 100,0% planowanej kwoty;
- 5) 350.000,0 tys. zł na sfinansowanie nabycia od PKP SA przez SP reprezentowany przez Ministra, akcji PKP PLK SA, tj. 100,0% planowanej kwoty;

6) 14.539,8 tys. zł na wydatki bieżące PKP PLK SA związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, tj. 99,6% planowanej kwoty.

Strukturę zrealizowanych wydatków ze środków FK w 2012 r. według ich przeznaczenia przedstawiono na wykresie 11.

Wykres nr 11

Struktura zrealizowanych wydatków FK



Źródło: Opracowano na podstawie wyników kontroli w BGK

Występujące różnice między strukturą wydatków planowanych, a strukturą wydatków zrealizowanych⁵⁷ wynikały głównie z niewykorzystania limitu środków FK przeznaczonych na przygotowanie, realizację budowy i przebudowę linii kolejowych oraz na remonty i utrzymanie tych linii (część A i B Programu⁵⁸), którego beneficjentem były tylko PKP PLK SA⁵⁹. Z planowanej kwoty 267.000,0 tys. zł na inwestycje Spółka ta wykorzystała 149.888,0 tys. zł, tj. 56,1%, z czego 104.947,4 tys. zł otrzymała w IV kwartale 2012 r., natomiast z planowanej kwoty 70.000,0 tys. zł na remonty i utrzymanie linii kolejowych PKP PLK SA wykorzystała 47.033,1 tys. zł⁶⁰.

Na realizację wyżej wymienionych grup zadań PKP PLK SA, ze środków FK wydatkowały łącznie 196.921,1 tys. zł, co stanowiło średnio 58,4% limitu określonego w planie finansowym FK. Kwotę tę spółka otrzymała na podstawie 182 złożonych wniosków o wypłatę środków z FK. Stwierdzono, że w przypadku 6 zadań inwestycyjnych, nierzetelnie opracowano wnioski o płatność z FK i dołączono do nich faktury, w których uwzględniono kwoty należne wykonawcom robót za różnego rodzaju prace dodatkowe, niewyszczególnione w rzeczowym zakresie zadań, określonych w Programie⁶¹.

Jedną z przyczyn niezrealizowania przez PKP PLK SA planu wydatków inwestycyjnych (na kwotę 117.112,0 tys. zł) oraz niezrealizowania planu wydatków na remonty i utrzymanie linii kolejowych (na kwotę 22.966,9 tys. zł) było późne zawarcie umów przez tę Spółkę z Ministrem, dotyczących

⁵⁷ Por. dane na wykresach 10 i 11.

⁵⁸ Zob. Załącznik 8. Szczegółowy wykaz zadań finansowanych z FK.

⁵⁹ Nie wystąpiły żadne wypłaty ze środków FK na rzecz PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., której – zgodnie z planem finansowym – przyznano limit w wysokości 5 mln zł na realizację – zamieszczonego w części A Programu – zadania pn. „Przedłużenie linii nr 250 i budowa przystanku SKM Gdańsk Śródmieście wraz z torami odstawkowymi”

⁶⁰ Przyczyny niezrealizowania przez PKP PLK SA planu wydatków poniżej.

⁶¹ Dotyczyły to m.in. takich robót jak zabudowa dodatkowych rozjazdów, przejazdów, bądź peronów. Prace te fakturowane były i rozliczone we wnioskach o płatność łącznie z innymi pracami wchodzącymi w skład zakresu rzeczowego zadania ujętego w Programie.

warunków finansowania oraz sposobu wykorzystania środków FK⁶² w związku z wygaśnięciem w dniu 31 grudnia 2011 r. umowy z dnia 15 kwietnia 2009 r. o finansowanie ze środków FK utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz inwestycji realizowanych przez PKP PLK SA w latach 2009–2011. Stosowne umowy zostały zawarte dopiero pod koniec maja, czerwca i października 2012 roku⁶³. W konsekwencji, do dnia 28 maja 2012 r., PKP PLK SA nie miały podstaw do wnioskowania o wypłatę środków z FK. Nie do zaakceptowania są wyjaśnienia Podsekretarza Stanu w MTBiGM, że przyczyną późnego zawarcia tych umów była konieczność szczegółowego uzgodnienia poszczególnych zapisów. NIK zwraca uwagę, że ten etap powinien zakończyć się przed wygaśnięciem poprzednich umów, tj. przed końcem 2011 roku.

Do przyczyn niewykorzystania zaplanowanych środków FK przez PKP PLK SA należy również zaliczyć nierzetelne planowanie, tj. błędy na etapie typowania zadań inwestycyjnych i remontowych do ujęcia w programie rzeczowo-finansowym FK. Niewłaściwe określenie zakresu rzeczowego niektórych zadań, wobec braku nowelizacji Programu, skutkowało niewykorzystaniem całości lub części środków FK, przyznanych na ich finansowanie⁶⁴. Do tych i innych przyczyn niewykorzystania zaplanowanych środków FK przez PKP PLK SA należy zaliczyć:

- 1) w zakresie limitu środków dotyczącego przygotowania, realizacji budowy i przebudowy linii kolejowych (Część A Programu):
 - opóźnienia przy uzyskiwaniu niezbędnych pozwoleń na budowę oraz niedotrzymywanie przez podmioty zewnętrzne umownych terminów dotyczących m.in. opracowania dokumentacji projektowej, wykonania robót budowlanych i przekazania do odbioru wykonanych prac. Z tych powodów nie wykorzystano zaplanowanych środków FK na łączną kwotę 96.454,3 tys. zł⁶⁵;
 - przeniesienie całości lub części rozliczeń za wykonane w 2012 r. prace na 2013 r., m.in. z powodu wprowadzonych zmian do zakresu rzeczowego zadań, co skutkowało niewykorzystaniem środków FK w wysokości 12.100,7 tys. zł⁶⁶;
 - wykonanie i rozliczenie części robót w 2011 r. lub zawarcie umów na wykonanie zadań inwestycyjnych na kwoty niższe niż planowano. Z tych powodów nie wykorzystano zaplanowanych środków FK na łączną kwotę 8.557,0 tys. zł⁶⁷;
- 2) w zakresie limitu środków dotyczącego remontów i kosztów utrzymania linii kolejowych (Część B Programu):
 - rezygnację z realizacji dwóch zadań remontowych z powodu planowanego przeprowadzenia w latach 2013–2014 prac przy rewitalizacji linii kolejowych. Przewidziane na te zadania środki FK wynosiły 6.480,0 tys. zł⁶⁸;

⁶² Wymóg art. 10 ust. 1 ustawy o FK.

⁶³ Warunki finansowania zadań realizowanych przez PKP PLK SA przy udziale środków FK określone zostały w trzech umowach zawartych przez Ministra z tą spółką w dniach: 28 maja 2012 r. (umowa o finansowanie ze środków FK remontów infrastruktury kolejowej realizowanych przez PKP PLK SA w latach 2012–2014); 20 czerwca 2012 r. (umowa o finansowanie ze środków FK inwestycji realizowanych przez PKP PLK SA w latach 2012–2013) i 31 października 2012 r. (umowa o finansowanie lub refundacji ze środków FK wydatków bieżących PKP PLK SA związanych z zarządzaniem infrastrukturą kolejową w latach 2012–2014).

⁶⁴ W 2012 r. w kontroli P/12/078 „Inwestycje infrastrukturalne PKP PLK SA”, NIK zbadała realizację kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w latach 2010–2012, oceniając negatywnie działalność spółki w tym obszarze.

⁶⁵ Zob. Załącznik 8, część A – wykorzystanie środków FK przeznaczonych na przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii kolejowych, zadania nr: 5, 7–12, 18, 25 i 26.

⁶⁶ Jak wyżej, zadania nr: 6, 13, 15 i 21.

⁶⁷ Jak wyżej, zadania nr: 2, 4, 12, 15, 17, 21 i 22.

⁶⁸ Zob. Załącznik 8, część B – wykorzystanie środków FK przeznaczonych na remonty i utrzymanie linii kolejowych, zadania nr: 1 i 15.

- zakup tańszych niż planowano materiałów lub zawarcie umów na wykonanie zadań na kwoty niższe niż planowano. Z tego powodu nie wydatkowano 1.992,8 tys. zł⁶⁹;
- opóźnienie robót budowlanych przy modernizacji regionalnej linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów-Oświęcim, odcinek Podbory Skawińskie-Brzeźnica⁷⁰. Wykonawca zrealizował w całości jedynie jeden z trzech etapów tego zadania, a pozostałe dwa etapy zostały w 2012 r. wykonane częściowo. Z tego powodu nie wydatkowano 8.711,4 tys. zł;
- przeniesienie – m.in. na skutek wprowadzonych zmian do zakresu rzeczowego zadań – całości lub części rozliczeń za wykonane w 2012 r. prace na 2013 rok. Z tego powodu nie wydatkowano 5.782,7 tys. zł⁷¹.

Na różnice między strukturą wydatków planowanych, a strukturą zrealizowanych wydatków FK miało również wpływ niepełne wykorzystanie limitu środków przeznaczonych dla samorządów województw na realizację zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych⁷². Samorządy województw nie wykorzystały na ten cel środków FK w łącznej wysokości 33.561,0 tys. zł, co stanowiło 28,0% planowanej kwoty. Kwota niewykorzystanych, bądź nie w pełni wykorzystanych środków dotyczyła czterech samorządów województw⁷³.

4.3 Pozostałe ustalenia kontroli

BGK prawidłowo realizował obowiązki w zakresie sprawozdawczości, które zostały określone w § 24 Porozumienia. Ustalono, że BGK przekazał Ministrowi oraz Generalnemu Dyrektorowi w obowiązujących terminach:

- informacje (łącznie 38) o wpływie środków z tytułu refundacji, o których mowa w § 17 ust. 1 i 2 Porozumienia, tj. w terminie do 5 dni roboczych po dacie wpływu tych środków na rachunek KFD;
- miesięczne informacje o dokonanych wpłatach i wypłatach z KFD, tj. w terminie do 10 dnia następnego miesiąca⁷⁴;
- miesięczne zestawienie operacji dotyczących płatności dla projektów realizowanych z udziałem środków pochodzących z UE (w danym miesiącu oraz od początku roku), według wzoru stanowiącego załącznik nr 9 do Porozumienia, tj. w terminie do 10 dnia następnego miesiąca⁷⁵;
- sprawozdanie roczne z wykonania planu finansowego KFD w 2012 r., tj. w dniu 29 marca 2013 roku.

Ponadto stwierdzono, że zgodnie z postanowieniami Umowy o obsługę FK, BGK sporządzał i przekazywał Ministrowi sprawozdania kwartalne oraz sprawozdanie roczne z realizacji planu finansowego FK.

Nieprawidłowości w działalności BGK w omawianym zakresie polegały na niewykazaniu w sprawozdaniu rocznym z wykonania planu finansowego KFD oraz sprawozdaniu rocznym z realizacji planu finansowego FK niewłaściwych kwot zobowiązań z tytułu wynagrodzenia

⁶⁹ Jak wyżej, zadania nr: 2, 6, 8, 11, 14, 18 i 21.

⁷⁰ Jak wyżej, zadanie nr 10.

⁷¹ Jak wyżej, zadania nr: 3, 4, 16, 17, 19 i 20.

⁷² Zob. Załącznik 8, część C programu rzeczowo-finansowego.

⁷³ Małopolskiego (wykorzystano 65,8% środków), kujawsko-pomorskiego (31,6%), podkarpackiego (1,0%) i świętokrzyskiego (0%).

⁷⁴ Z wyjątkiem informacji za grudzień 2012 r., która została przesłana z dwunastodniowym opóźnieniem, spowodowanym wpływającymi do Banku do dnia 21 stycznia 2013 r. dyspozycjami z oddziałów GDDKiA.

⁷⁵ Z wyjątkiem miesięcznego zestawienia za grudzień 2012 r., którego późniejsze przesłanie wynikało z wpływających do Banku do dnia 21 stycznia 2013 r. dyspozycji z oddziałów GDDKiA.

prowizyjnego BGK za obsługę tych funduszy⁷⁶. Ponadto, w poszczególnych tabelach załączonych do tych sprawozdań nierzetelnie wykazano informacje w tym zakresie, tj. podano sprzeczne kwoty dotyczące wysokości pobranego przez BGK wynagrodzenia prowizyjnego⁷⁷.

Z powodu podpisania dopiero pod koniec pierwszego półrocza 2012 r. pierwszych umów o finansowanie ze środków FK zadań remontowych i inwestycyjnych, PKP PLK SA nie sporządziła sprawozdań za I i II kwartał 2012 roku. Zamiast tych sprawozdań, PKP PLK SA przekazały sprawozdanie za I półrocze 2012 roku. Sprawozdanie to zostało sporządzone tylko dla tych zadań, dla których złożono zapotrzebowanie na środki FK. Poza tym, sporządzone przez PKP PLK SA sprawozdania nie zawierały informacji o rzeczowej i finansowej realizacji zadań bieżących, finansowanych ze środków FK, tj. w ramach limitu ustalonego w części E Programu rzeczowo-finansowego⁷⁸, ponieważ umowa o finansowanie lub refundację ze środków FK wydatków bieżących PKP PLK SA została podpisana w IV kwartale 2012 roku. Informacje dotyczące rzeczowego i finansowego wykonania zadań ujętych w Programie, PKP PLK SA zamieściły dopiero w sprawozdaniu rocznym przekazany MTBiGM w dniu 30 stycznia 2013 roku.

Funkcjonujący w Centrali GDDKiA system finansowo – księgowy uniemożliwiał automatyczne generowanie wydatków poniesionych na poszczególne zadania inwestycyjne w okresie ich realizacji przez wszystkie oddziały terenowe GDDKiA. System ten umożliwiał tylko automatyczne generowanie wydatków poniesionych na poszczególne zadania inwestycyjne, zaewidencjonowanych w Centrali i Oddziale GDDKiA w Warszawie. W pozostałych 15 oddziałach GDDKiA generowano przedmiotowe wydatki przy wykorzystaniu funkcjonujących w nich systemów finansowo-księgowych, a następnie przekazywano je do Centrali z wykorzystaniem łączny internetowych.

⁷⁶ Na dzień 31 grudnia 2012 r. BGK powinien wykazać zobowiązania z tytułu wynagrodzenia prowizyjnego za obsługę KFD w wysokości 415,8 tys. zł, a wykazał 0 zł i zobowiązania z tytułu wynagrodzenia prowizyjnego za obsługę FK w wysokości 48,7 tys. zł, a wykazał 0 zł.

⁷⁷ Przyczyną obciążenia rachunku KFD błędną kwotą, tj. 8.359,6 tys. zł, zamiast 8.451,0 tys. zł, było zaliczenie wynagrodzenia prowizyjnego za grudzień 2011 r. w ciężar tego miesiąca zamiast w ciężar stycznia 2012 r. i zaliczenie wynagrodzenia prowizyjnego za grudzień 2012 r. kasowo w ciężar tego miesiąca, zamiast w ciężar stycznia 2013 r. Przyczyną obciążenia rachunku FK błędną kwotą, tj. 538,3 tys. zł, zamiast 539,3 tys. zł, było zaliczenie wynagrodzenia prowizyjnego za grudzień 2011 r. w ciężar tego miesiąca zamiast w ciężar stycznia 2012 r. i zaliczenie wynagrodzenia prowizyjnego za grudzień 2012 r. w ciężar tego miesiąca, zamiast w ciężar stycznia 2013 roku.

⁷⁸ Ze względu na fakt, że umowa o finansowanie tych zadań została zawarta dopiero w dniu 31 października 2012 r.

5.1 Przygotowanie kontroli

Kontrola została przeprowadzona z własnej inicjatywy NIK. Wyodrębniono w niej kluczowe problemy w kontrolowanym obszarze, tj.:

- ♦ zapewnienie odpowiednich środków zarówno na rachunku KFD i FK, umożliwiających finansowanie realizacji infrastrukturalnych inwestycji drogowych i kolejowych, określonych w stosownych programach rządowych;
- ♦ środki na rachunkach przedmiotowych funduszy stanowią podstawowy warunek pozyskania i wykorzystania środków na współfinansowanie tych inwestycji z funduszy unijnych, zwłaszcza w ramach POIiŚ;
- ♦ w przypadku KFD, środki pochodzące z unijnych refundacji (z tytułu zrealizowanych inwestycyjnych zadań drogowych, współfinansowanych przez UE) są jednocześnie jednym z podstawowych źródeł zasilania KFD, co z kolei powinno umożliwiać finansowanie z tego funduszu nowych zadań z zakresu infrastruktury drogowej;
- ♦ zarówno KFD, jak i FK nie zostały włączone do jednostek sektora finansów publicznych, a więc nie są poddawane corocznej kontroli NIK dotyczącej wykonania budżetu państwa, podczas gdy ich deficyt podwyższa dług publiczny liczony metodą ESA95, stosowaną w Unii Europejskiej.

Przed rozpoczęciem niniejszej kontroli, przeprowadzono analizę wyników wcześniejszych kontroli NIK, w ramach których badano również działalność BGK, GDDKiA oraz PKP PLK SA.

5.2 Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

Do kierowników skontrolowanych jednostek skierowano wystąpienia pokontrolne zawierające oceny kontrolowanej działalności, uwagi i wnioski. W wystąpieniach sformułowano łącznie 12 wniosków pokontrolnych.

Wnioski pod adresem Prezesa Zarządu BGK dotyczyły:

- 1) podjęcia działań na rzecz dostosowania treści § 14 Porozumienia do aktualnego stanu prawnego w zakresie wnoszenia opłat elektronicznych, ich rozliczania oraz przekazywania tych opłat i kar pieniężnych na rachunek KFD;
- 2) rozważenia zasadności formalnego usankcjonowania w Porozumieniu przyjętej praktyki wskazywania we wnioskach o wypłatę środków z KFD pozycji ujętej w „wykazie zadań na potrzeby wniosków o wypłatę”;
- 3) skorygowania ewidencji zobowiązań i płatności z tytułu wynagrodzenia prowizyjnego Banku za obsługę KFD i FK oraz poprawnego przedstawiania tych danych w sprawozdaniach finansowych;
- 4) oddzielnego zdefiniowania zasady memoriału i zasady kompletności w „Zasadach prowadzenia rachunkowości w BGK”.

W wystąpieniu pokontrolnym do Zarządu PKP PLK SA wnioskowano o:

- 1) usprawnienie procesu typowania zadań inwestycyjnych i remontowych oraz określania ich zakresu rzeczowego pod kątem minimalizowania ryzyka niewykorzystania na ten cel przyznaných środków FK;
- 2) rzetelne określanie zakresu wykonanych prac we wnioskach o płatność ze środków FK;
- 3) skorygowanie, w uzgodnieniu z Ministrem, dokonanych w 2012 r. rozliczeń we wnioskach o płatność ze środków FK, w tym dokonanie zwrotu nienależnie pobranych kwot;

W wystąpieniu pokontrolnym do Generalnego Dyrektora sformułowano wnioski dotyczące:

- 1) informowania Ministra o dokonywanych w trakcie roku zmianach kwot wydatków, zaplanowanych dla poszczególnych zadań drogowych;
- 2) terminowego przekazywania do BGK informacji o planowanych na poszczególne miesiące oraz szacowanych na następne 3 miesiące łącznych kwotach wypłat ze środków KFD;
- 3) egzekwowania od wykonawcy usług doradczych przedstawiania dokumentów w języku polskim;
- 4) podjęcia działań w celu dookreślenia w postanowieniach umowy o świadczenie usług doradczych sposobu ewidencjonowania godzin pracy ekspertów oraz rzetelnej weryfikacji ich czasu pracy;
- 5) terminowego przekazywania na rachunek KFD środków pochodzących z opłat określonych w art. 46 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym.

Adresaci powyższych wystąpień pokontrolnych nie skorzystali z przysługującego im prawa zgłoszenia umotywowanych zastrzeżeń do ocen, uwag i wniosków, zawartych w tych wystąpieniach⁷⁹.

W odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne Prezes Zarządu PKP PLK SA oraz Generalny Dyrektor poinformowali NIK o sposobie wykorzystania uwag i realizacji wniosków, w tym o podjętych działaniach w celu wyeliminowania ujawnionych nieprawidłowości. Prezes Zarządu BGK poinformował NIK o realizacji wniosków bez określenia sposobu ich realizacji. Z odpowiedzi tych wynika, iż zrealizowano lub w trakcie realizacji było 11 wniosków.

5.3 Finansowe rezultaty kontroli

Finansowe rezultaty niniejszej kontroli⁸⁰, które pozostają w związku z ujawnionymi nieprawidłowościami wyniosły 2.598,4 tys. zł. Była to kwota nienależnie pobrana przez PKP PLK SA ze środków FK za wykonanie różnego rodzaju prac, które nie należały do zakresu rzeczowego zadań inwestycyjnych, określonego w Programie rzeczowo-finansowym wykorzystania środków FK w 2012 r., zatwierdzonym przez Radę Ministrów uchwałą nr 236/2011 z dnia 20 grudnia 2011 roku.

⁷⁹ Na podstawie art. 54, ust. 1 ustawy o NIK.

⁸⁰ Finansowe rezultaty kontroli obejmują faktyczne albo potencjalne finansowe lub sprawozdawcze skutki nieprawidłowości, ujawnionych w związku z prowadzonym postępowaniem kontrolnym, a także korzyści finansowe, jakie zostaną lub zostały uzyskane w wyniku przedsięwzięć będących wynikiem tego postępowania. Faktycznymi finansowymi lub sprawozdawczymi skutkami nieprawidłowości są kwoty uzyskane, wydatkowane lub uszczuplenia środków będące wynikiem działań lub zaniechań uznanych – w wyniku czynności kontrolnych – za nielegalne, niegospodarne, niecelowe lub nierzetelne, a także kwoty błędów w rocznych sprawozdaniach budżetowych lub finansowych.

6.1. Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole

Lp.	Skontrolowane podmioty	Jednostka organizacyjna NIK, która przeprowadziła kontrole
1.	Bank Gospodarstwa Krajowego	Departament Infrastruktury
2.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	
3.	PKP Polskie Linie Kolejowe SA	Delegatura NIK w Warszawie

6.2. Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność

Lp.	Nazwa jednostki	Nazwa funkcji kierownika jednostki	Imię i nazwisko kierownika jednostki	Okres pełnienia funkcji przez kierownika
1.	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Infrastruktury	Minister	Sławomir Nowak	od 18.07.2011 r.
2.	PKP Polskie Linie Kolejowe SA	Prezes Zarządu	Zbigniew Szafrąński	od 5.02.2009 r. do 25.04.2012 r.
			Remigiusz Paszkiewicz	od 26.04.2012 r.
3.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	p.o. Dyrektor	Lech Witecki	od 12.05.2008 r.
4.	Bank Gospodarstwa Krajowego	Prezes	Dariusz Daniluk	od 14.10.2011 r.

6.3. Stan prawny dotyczący funkcjonowania KFD

KFD gromadzi środki finansowe na budowę i przebudowę dróg krajowych, co oznacza, że Fundusz ten jest głównym źródłem finansowania inwestycji drogowych. Stan taki obowiązuje od dnia 8 czerwca 2009 r., tj. po wejściu w życie przepisów ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, mocą których wprowadzono nowy mechanizm finansowania inwestycji drogowych. Przed tą datą finansowanie inwestycji drogowych oparte było głównie o budżet państwa z niewielkim udziałem KFD. Obsługę KFD prowadzi BGK⁸¹. KFD gromadzi również środki finansowe na przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemu elektronicznego poboru opłat⁸². Proponowana zmiana ww. przepisu ustawy o KFD⁸³ wskazuje, iż KFD gromadzić będzie środki finansowe na przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłat za:

- ♦ przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej (art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych);
- ♦ przejazd autostradą (art. 37a ustawy o KFD).

Finansowanie systemów ww. opłat obejmować będzie zarówno przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację elektronicznego systemu poboru tych opłat, jak i tzw. systemu manualnego.

Źródłem zasilania KFD są środki z opłaty paliwowej⁸⁴, w wysokości 80% tej opłaty z zastrzeżeniem, że w latach 2010–2015 przychód z opłaty paliwowej KFD w danym roku pomniejsza się corocznie o kwotę 100 mln zł, o którą to kwotę powiększa się przychody FK (art. 39b w zw. z art. 37 i ustawy o KFD). Stawka opłaty paliwowej na rok 2012 według obwieszczenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 grudnia 2011 r. w sprawie wysokości stawki opłaty paliwowej na rok 2012⁸⁵ wynosi:

⁸¹ BGK jest bankiem państwowym realizującym zlecone zadania publiczne. Zadania, zakres działalności oraz organizację BGK określa ustawa z dnia 14 marca 2003 r. o Banku Gospodarstwa Krajowego (Dz. U. Nr 65, poz. 594 ze zm.). Do zadań BGK należy obsługa funduszy utworzonych, powierzonych lub przekazanych BGK na podstawie odrębnych ustaw w tym Krajowego Funduszu Drogowego i Funduszu Kolejowego.

⁸² Pojęcie elektronicznych systemów poborów opłat nie jest zdefiniowane ustawowo. Minimalne ustawowe wymogi technologiczne elektronicznych systemów poboru opłat określa przepis art. 13i ust. 1 ustawy o drogach publicznych. Na podstawie brzmienia tego przepisu można wskazać, że są to systemy elektroniczne służące do poboru trzech rodzajów opłat:

- ¹⁾ opłaty za przejazd po drogach krajowych lub odcinkach tych dróg pojazdów (zespołów pojazdów) o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz autobusów – opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych,
- ²⁾ opłaty za przejazd przez obiekty mostowe i tunele znajdujące się w ciągu dróg publicznych – opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 2 ustawy o drogach publicznych,
- ³⁾ opłaty za przejazd autostradą – opłaty, o której mowa w art. 37a ustawy o KFD. Przepisy art. 13i ustawy o drogach publicznych odgrywają zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania systemu elektronicznego poboru opłat, określając ramy technologiczne tego systemu i podstawowe obowiązki dla kierującego pojazdem w ramach elektronicznego systemu poboru opłat. Regulacja ta została dodana do ustawy o drogach publicznych na mocy art. 1 pkt 4 lit. a ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw – Dz. U. Nr 218,

⁸³ Projekt ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o drogach publicznych – ustawa przed rozpatrzeniem stanowiska Senatu. Sejm przekazał druk do Senatu.

⁸⁴ Zgodnie z definicją z art. 37h ustawy o KFD opłata paliwowa jest to opłata za wprowadzanie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu, wykorzystywanych do napędu silników spalinowych.

⁸⁵ M. P. Nr 115, poz. 1161.

- ♦ 99,19 zł za 1000 l benzyn silnikowych oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, o których mowa w art. 37h ust. 4 pkt 1 ustawy o KFD;
- ♦ 249,92 zł za 1000 l olejów napędowych, wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami oraz biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, o których mowa w art. 37h ust. 4 pkt 2 i 3 ustawy o KFD;
- ♦ 127,98 zł za 1000 kg gazów i innych wyrobów, o których mowa w art. 37h ust. 4 pkt 4 i 5 ustawy o KFD.

Środki KFD pochodzą z odsetek z tytułu oprocentowania środków KFD oraz odsetek od lokat okresowo wolnych środków KFD w bankach, przychodów ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach, przekazanych Ministrowi przez SP, w celu zasilenia KFD, przychodów z akcji i udziałów, o których mowa powyżej, środków pochodzących z opłat za przejazdy autostradą, pobieranych przez Generalnego Dyrektora, środków pochodzących z opłat za przejazdy autostradą, pobieranych przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia – jeżeli umowa zawarta pomiędzy Ministrem a taką spółką określająca zakres i warunki przygotowania lub realizacji przedsięwzięcia drogowego nie stanowi inaczej, środków pochodzących z opłat za przejazd autostradą, pobieranych przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia – jeżeli umowa o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady tak stanowi, środków pochodzących z opłat elektronicznych, płatności dokonywanych przez spółki, zgodnie z warunkami umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, w tym przewidzianych na rzecz GDDKiA, wpływów uzyskanych przez GDDKiA z tytułu odpłatnego udostępniania nieruchomości nabytych na cele budowy dróg, środków pochodzących ze źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi.

Środki KFD pochodzą także z wpływów uzyskanych przez GDDKiA z tytułów wynikających z ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych⁸⁶, tj.:

- ♦ z opłat za specyfikację istotnych warunków zamówienia;
- ♦ zatrzymania wadium wraz z odsetkami w przypadku gdy wykonawca w odpowiedzi na wezwanie nie złożył wymaganych dokumentów lub oświadczeń lub pełnomocnictw, chyba że udowodni, że wynika to z przyczyn nieleżących po jego stronie oraz jeżeli wykonawca, którego oferta została wybrana odmówił podpisania umowy w sprawie zamówienia publicznego na warunkach określonych w ofercie, nie wniósł wymaganego zabezpieczenia należytego wykonania umowy lub gdy zawarcie umowy w sprawie zamówienia publicznego stało się niemożliwe z przyczyn leżących po stronie wykonawcy;
- ♦ kar umownych.

Źródłem zasilania KFD są środki z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz KFD przez BGK, wpływów z obligacji emitowanych na rzecz KFD przez BGK, inwestycji środków KFD w jednostki uczestnictwa funduszy rynku pieniężnego, o których mowa w art. 178 ustawy z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych⁸⁷, innych wpływów z opłat i kar określonych w ustawie o drogach publicznych, wpływów z opłat i kar określonych w Prawie o ruchu drogowym oraz wpływów z opłat określonych w ustawie o transporcie drogowym, dotacji z budżetu państwa, pożyczek z budżetu państwa, darowizn i zapisów, wpływów z innych środków publicznych, wpływów z innych tytułów.

⁸⁶ Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.

⁸⁷ Dz. U. Nr 146, poz. 1546 ze zm.

W celu zasilenia KFD minister właściwy do spraw SP może, w imieniu SP, na wniosek Ministra, przekazać nieodpłatnie temu Ministrowi akcje i udziały w spółkach, stanowiące własność SP, z uwzględnieniem zakresu dofinansowania ze środków KFD przewidzianego w planie finansowym KFD, o którym mowa w art. 39n ust. 1 ustawy o KFD, oraz wartości tych akcji i udziałów. Akcje i udziały SP, o których mowa powyżej, minister właściwy do spraw SP zbywa, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych⁸⁸.

BGK może zaciągnąć kredyty, pożyczki lub może emitować obligacje w kraju i za granicą, na rzecz KFD z przeznaczeniem na finansowanie inwestycji realizowanych w ramach programów wieloletnich ustanawianych przez Radę Ministrów zgodnie z przepisami ustawy o finansach publicznych oraz inwestycji realizowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 tej ustawy, a także zadań wynikających z planu finansowego KFD – art. 39d ustawy o KFD.

Na realizację inwestycji oraz zadań, o których mowa powyżej, za zobowiązania BGK z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji mogą być udzielane przez SP gwarancje i poręczenia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez SP oraz niektóre osoby prawne⁸⁹, z tym że wymogu, o którym mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2 tej ustawy w zakresie, w jakim wymaga się, aby środki przeznaczone na spłatę kredytu pochodziły ze źródeł innych niż budżet państwa, nie stosuje się. Przedmiotowe gwarancje i poręczenia, są zwolnione z opłat prowizyjnych.

Czynności zmierzające do odzyskania kwot zapłaconych z tytułu wykonania umowy poręczenia lub gwarancji zawartej pod warunkiem przeznaczenia kredytu, pożyczki lub środków pochodzących z emisji obligacji na realizację inwestycji, Minister właściwy do spraw finansów publicznych wykonuje, na zasadach określonych przepisami ustawy o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez SP oraz niektóre osoby prawne, z wyłączeniem art. 43 tej ustawy, z zastrzeżeniem ust. 5. Przy czym, jeżeli odzyskanie wierzytelności SP, powstałych z tytułu udzielonego poręczenia lub gwarancji, nie jest możliwe, Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych, może umorzyć wierzytelność w całości lub części.

BGK może wolne środki KFD lokować okresowo, w innych bankach, w papiery wartościowe emitowane lub gwarantowane przez SP oraz w papiery wartościowe emitowane przez Narodowy Bank Polski. Jednakże suma powyższych lokat, w jednym banku lub grupie banków powiązanych ze sobą kapitałowo lub organizacyjnie, nie może przekroczyć 25% okresowo wolnych środków KFD. Zgodnie z przepisami art. 39f ustawy o KFD środki KFD mogą być przeznaczone na finansowanie budowy i przebudowy dróg krajowych, realizowanych przez GDDKiA, płatności na rzecz spółek z tytułu realizacji przez nie obowiązków wynikających z umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, (obejmujące w szczególności: zwrot kosztów ponoszonych z tytułu zachowania nieprzerwanej dostępności autostrady, jej utrzymania i przejezdności, zmienne kwoty uzależnione od spełnienia przez spółkę wymogów określonych w umowie o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, dopłaty udzielane spółkom na pokrycie całości lub części niedoborów bieżących przychodów z tytułu eksploatacji autostrady, w celu

⁸⁸ Do przekazania akcji i udziałów, o których mowa w ust. 1, oraz do ich zbywania nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji (Dz. U. z 2002 r. Nr 171, poz. 1397, ze zm.) oraz art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa (Dz. U. Nr 106, poz. 493, ze zm.).

⁸⁹ Dz. U. z 2012 r. poz. 657.

zapewnienia płynności wydatków związanych z bieżącą obsługą i spłatą kredytów lub pożyczek bądź obligacji wyemitowanych w związku z budową autostrady), finansowanie przedsięwzięć drogowych powierzonych drogowej spółce specjalnego przeznaczenia, finansowanie kosztów utworzenia drogowej spółki specjalnego przeznaczenia, w tym środków na pokrycie kapitału zakładowego i kosztów podjęcia działalności spółki, finansowanie kosztów podwyższenia kapitału zakładowego drogowej spółki specjalnego przeznaczenia oraz wypłatę wynagrodzenia dla tej spółki, przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemu elektronicznego poboru opłat elektronicznych oraz finansowanie kosztów usług doradczych związanych z budową i przebudową dróg krajowych, w tym autostrad.

Ze środków KFD dokonuje się spłaty kredytów i pożyczek wraz z odsetkami i innymi kosztami obsługi kredytów i pożyczek, pokrycia kosztów emisji i wykupu obligacji, o których mowa w art. 39d ust. 1 ustawy o KFD, oraz spłaty zobowiązań wynikających z wykonania przez SP obowiązków z tytułu gwarancji i poręczeń, o których mowa w art. 39d ust. 2, a także spłaty udzielonego przez BGK finansowania, o którym mowa w ust. 6, wraz z kosztami tego finansowania.

Ze środków KFD dokonuje się także wypłaty wynagrodzenia prowizyjnego przysługującego BGK oraz dokonuje zwrotu nadpłaty w opłacie paliwowej.

Wysokość wynagrodzenia prowizyjnego BGK z tytułu prowadzenia KFD oraz sposób i terminy jego wypłaty określa rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia Krajowego Funduszu Drogowego. Wysokość tego wynagrodzenia uwzględnia koszty BGK ponoszone w związku z prowadzeniem KFD. BGK przysługuje wynagrodzenie prowizyjne w wysokości iloczynu kosztów faktycznie poniesionych przez BGK z tytułu prowadzenia KFD i współczynnika 1,06.

Wpływy z opłat i kar określonych w ustawie o drogach, wpływy z opłat i kar określonych w Prawie o ruchu drogowym oraz wpływy z opłat określonych w ustawie o transporcie drogowym – z zastrzeżeniem, że wpływy te mogą stanowić przychód drogowej spółki specjalnego przeznaczenia na mocy umowy, jeżeli umowa ta tak stanowi – przeznaczają się na cele, o których mowa w tych ustawach.

Dotacje z budżetu państwa przeznaczają się na finansowanie inwestycji realizowanych w ramach programów wieloletnich ustanawianych przez Radę Ministrów zgodnie z przepisami ustawy o finansach publicznych oraz inwestycji realizowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 tej ustawy, a także innych zadań wynikających z planu finansowego KFD oraz na pokrycie wypłat wynagrodzenia operatora, o którym mowa w art. 13hd ust. 1 ustawy o drogach.

W przypadku niedoboru środków na rachunku KFD niezbędnych do terminowej obsługi zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3, BGK, w uzgodnieniu z Ministrem i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, może finansować ich realizację ze środków własnych.

Warunki finansowania ze środków KFD w odniesieniu do projektów przewidzianych do realizacji przez spółki – są określone w umowach o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady.

Warunki finansowania ze środków KFD w odniesieniu do projektów przewidzianych do realizacji przez GDDKiA – są określone w umowach zawieranych z wykonawcami robót.

Warunki finansowania ze środków KFD w odniesieniu do przedsięwzięć drogowych powierzonych drogowej spółce specjalnego przeznaczenia – są określone w umowie, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia.

Wypłaty ze środków KFD wynikające z umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady na podstawie przepisów art. 39j ustawy o KFD mogą być gwarantowane i poręczane przez SP – gwarancje i poręczenia te są udzielane przez Radę Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych uzgodniony z ministrem właściwym do spraw transportu⁹⁰.

Minister właściwy do spraw finansów publicznych wykonuje czynności zmierzające do odzyskania kwot zapłaconych z tytułu wykonania umów poręczenia lub gwarancji SP za wypłaty ze środków KFD wynikające z umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady oraz dochodzi spłaty tych kwot ze środków KFD. Jeżeli odzyskanie wierzytelności SP, powstałych z tytułu udzielonego poręczenia lub gwarancji, nie jest możliwe, Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych, może umorzyć wierzytelność w całości lub części.

BGK na podstawie art. 39k. ust.1. ustawy o KFD, na wniosek GDDKiA, dokonuje wypłat ze środków KFD odpowiednio na rzecz spółek lub wykonawców robót w wysokości i terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 39i pkt 1 i 2, a na wniosek Ministra dokonuje wypłat, o których mowa w art. 39f ust. 1 pkt 4.

BGK na podstawie art. 39k. ust.2. ustawy o KFD, na wniosek drogowych spółek specjalnego przeznaczenia, dokonuje wypłat ze środków KFD na rzecz wykonawców przygotowania lub realizacji przedsięwzięć drogowych.

BGK na podstawie art. 39k. ust.3. ustawy o KFD, na wniosek odpowiednio GDDKiA albo drogowej spółki specjalnego przeznaczenia, wypłaca ze środków KFD wynagrodzenie operatorowi, o którym mowa w art. 13hd ust. 1 ustawy o drogach.

Minister zawiera z BGK porozumienie określające:

- szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków KFD;
- sposób i terminy dokonywania przez BGK lokat, o których mowa w art. 39e ust. 1 ustawy o KFD;
- sposób i termin zwrotu nadpłaty opłaty paliwowej, o której mowa w art. 37o ust. 2 ustawy o KFD;
- sposób i tryb przekazywania przez GDDKiA przychodów z opłat za przejazdy autostradami;
- sposób gromadzenia w ramach KFD środków, o których mowa w art. 39n ust. 2 pkt 2 ustawy o KFD, oraz wpływów, o których mowa w art. 39b ust. 1 pkt 11b tej ustawy;
- tryb przekazywania do GDDKiA albo drogowej spółki specjalnego przeznaczenia środków finansowych na realizację zadań;
- zasady udzielania finansowania, o którym mowa w art. 39f ust. 6 ustawy o KFD.

Nadzór nad gospodarowaniem środkami KFD sprawuje Rada Nadzorcza BGK. BGK wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy KFD, który określa w szczególności przeznaczenie środków KFD zgodnie z art. 39f ust. 1-3 i 5, przewidywaną sumę środków przeznaczonych do refundacji dla inwestycji realizowanych w ramach programów operacyjnych ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 122 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy o finansach publicznych, przekazywanych

⁹⁰ Do gwarancji i poręczeń SP za wypłaty ze środków KFD wynikające z umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady nie stosuje się przepisów ustawy o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, z wyjątkiem art. 2a ust. 1, art. 2b, art. 31, art. 44, art. 44a, art. 44b, art. 46 i art. 47.

z budżetu państwa, przewidywaną kwotę finansowania, o którym mowa w art. 39f ust. 6, maksymalną kwotę oraz termin obowiązywania poręczeń i gwarancji, o których mowa w art. 39j.

Projekt tego planu BGK, nie później niż do dnia 15 października roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy KFD ma obowiązywać, przedstawia do uzgodnienia Ministrowi i ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym.

BGK również nie później niż do dnia 15 października roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy KFD ma obowiązywać, przedstawia projekt tego planu do zaopiniowania ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego w zakresie środków przeznaczonych na realizację inwestycji finansowanych z programów operacyjnych ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 122 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy o finansach publicznych. Uzgodnienie to oraz opinia, następuje do dnia 31 października roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy KFD ma obowiązywać.

Plan finansowy KFD stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków KFD oraz podstawę do zaciągnięcia kredytów i pożyczek oraz przeprowadzenia emisji obligacji, o których mowa w art. 39d ust. 1. ustawy o KFD.

BGK sporządza dla KFD odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, wchodzące w skład sprawozdania finansowego tego banku oraz składa właściwym ministrom⁹¹, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, informację o realizacji planu finansowego KFD.

W 2009 r. wprowadzono do ustawy o KFD⁹² zmiany mające na celu usprawnienie skrócenie i uczynienie tańszym procesu pozyskiwania środków dla KFD. Szczególne zasady i tryb emisji obligacji poręczanych i gwarantowanych przez SP określone są w rozdziale 6a ustawy o KFD – art. 39p-39w. Obligacje emitowane przez BGK na rzecz KFD i poręczane lub gwarantowane przez SP są papierami wartościowymi, w których BGK stwierdza, że jest dłużnikiem właściciela takiego papieru i zobowiązuje się wobec niego do spełnienia określonego świadczenia pieniężnego⁹³.

Dokonanie przez BGK emisji obligacji, o których mowa powyżej wymaga uprzedniej akceptacji warunków emisji ministra właściwego do spraw budżetu. Obligacje te są oprocentowane w postaci dyskonta lub odsetek. Mogą być one emitowane jako obligacje imienne lub na okaziciela, w formie zdematerializowanej lub w formie dokumentu, jeżeli jest to dopuszczalne na danym rynku. Obligacje mogą być emitowane na rynku krajowym lub na rynkach zagranicznych, są nominowane w walutach krajów należących do Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju,

⁹¹ Ministrowi, ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym, ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego w zakresie środków przeznaczonych na realizację inwestycji finansowanych z programów operacyjnych ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 122 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy o finansach publicznych.

⁹² Ustawa z dnia 16 lipca 2009 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o Narodowym Banku Polskim Dz. U. Nr 143, poz. 1164

⁹³ Do obligacji emitowanych przez BGK na rzecz KFD i poręczanych lub gwarantowanych przez SP nie stosuje się:
– art. 163 ust. 2 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o obrocie instrumentami finansowymi (Dz. U. z 2010 r. Nr 211, poz. 1384, ze zm.);
– art. 94 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych;
– ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o obligacjach (Dz. U. z 2001 r. Nr 120, poz. 1300, ze zm.), z wyjątkiem art. 29-37 i art. 43, które stosuje się w przypadku, gdy obligacje nie zostaną zarejestrowane w Krajowym Depozycie Papierów Wartościowych SA lub zagranicznej instytucji rozliczeniowej, która prowadzi działalność w zakresie rejestrowania papierów wartościowych, rozliczania lub rozrachunku transakcji zawieranych w obrocie papierami wartościowymi;
– art. 17 ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, o ile rejestracja obligacji jest dokonywana w Krajowym Depozycie Papierów Wartościowych SA lub zagranicznej instytucji rozliczeniowej, która prowadzi działalność w zakresie rejestrowania papierów wartościowych, rozliczania lub rozrachunku transakcji zawieranych w obrocie papierami wartościowymi.

przy czym obligacje emitowane na rynku krajowym są dopuszczone do obrotu na giełdowym lub pozagiełdowym rynku regulowanym, o ile emitent nie postanowi inaczej w warunkach emisji.

Prawa z obligacji niemających formy dokumentu, powstają z chwilą dokonania zapisu w ewidencji i przysługują osobie w niej wskazanej jako posiadacz tych obligacji. Podmiotami uprawnionymi do prowadzenia ewidencji obligacji jest Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych SA, firma inwestycyjna, bank oraz zagraniczna instytucja rozliczeniowa, która prowadzi działalność w zakresie rejestrowania papierów wartościowych, rozliczania lub rozrachunku transakcji zawieranych w obrocie papierami wartościowymi.

Obligacje emitowane na rynku krajowym, które zostały dopuszczone do obrotu na rynku regulowanym lub wprowadzone do alternatywnego systemu obrotu, są rejestrowane w depozycie papierów wartościowych prowadzonym przez Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych SA. Zgodnie z art. 39q ustawy o KFD warunki emisji obligacji dotyczące treści świadczeń wynikających z obligacji i sposób ich realizacji BGK określi przez wydanie listu emisyjnego.

List emisyjny zawiera w szczególności: datę emisji, powołanie podstawy prawnej emisji, walutę, w której następuje emisja obligacji, wartość nominalną jednej obligacji, wielkość emisji, cenę emisyjną lub sposób jej ustalenia, stopę procentową lub sposób jej obliczania, terminy, sposoby i warunki sprzedaży, określenie sposobu i terminów wypłaty należności głównej oraz należności ubocznych, datę, od której nalicza się oprocentowanie obligacji danej emisji, termin i warunki wykupu oraz zastrzeżenia w przedmiocie możliwości wcześniejszego wykupu, informację o zabezpieczeniu obligacji poręczeniem lub gwarancją SP. BGK podaje do publicznej wiadomości warunki danej emisji poprzez ich opublikowanie na stronach internetowych BGK lub w innych środkach masowego przekazu o zasięgu ogólnopolskim, w szczególności w elektronicznych systemach informacyjnych. Podanie do publicznej wiadomości listu emisyjnego, w ten sposób jest warunkiem dojścia emisji do skutku. Emisja następuje z dniem rozliczenia zaoferowanych do nabycia obligacji oraz w kwocie równej wartości nominalnej zbytych obligacji.

Sprzedaż obligacji emitowanych przez BGK na rzecz KFD i poręczanych lub gwarantowanych przez SP może być dokonywana poprzez:

- ♦ publiczne proponowanie nabycia, o którym mowa w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych⁹⁴;
- ♦ publiczne proponowanie nabycia w sposób wskazany w art. 3 ust. 1 ustawy powołanej powyżej, obligacji, do których nie stosuje się przepisów tej ustawy;
- ♦ przetargi organizowane przez BGK albo inny podmiot na podstawie umowy zawartej przez BGK z tym podmiotem. W przetargach, tych mogą brać udział wyłącznie banki, instytucje kredytowe lub instytucje finansowe, w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe, a także ich oddziały, z którymi minister właściwy do spraw budżetu zawarł umowę przyznającą im prawo do składania ofert na przetargach obligacji skarbowych;
- ♦ proponowanie nabycia obligacji w inny sposób niż określone powyżej.

Z chwilą wykupu obligacje podlegają umorzeniu przy czym BGK może nabywać własne obligacje jedynie w celu ich umorzenia. Obecnie Sejm RP zaproponował modyfikację przepisu art. 39d

⁹⁴ Dz. U. z 2009 r. Nr 185, poz. 1439 ze zm.

ustawy o KFD⁹⁵, która ma na celu wprowadzenie możliwości spłacania zaciągniętych zobowiązań z tytułu pożyczek i kredytów na rzecz KFD poprzez równoczesne zaciągnięcie nowych kredytów i pożyczek przez BGK. W najbliższych latach konieczna będzie spłata zadłużenia KFD zaciągniętego poprzez emisję obligacji przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Z uwagi na fakt, iż obecnie, jak też w perspektywie kilku lat, nie jest możliwe spłacenie z bieżących środków dotychczas zaciągniętych pożyczek i kredytów, konieczne staje się wprowadzenie dodatkowej możliwości spłacenia istniejącego zadłużenia KFD. Należy jednocześnie wyjaśnić, iż spłata zobowiązań z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji obejmuje spłatę tych kredytów i pożyczek wraz z kosztami ich obsługi oraz odsetkami. Projekt ustawy przewiduje zatem, iż BGK ma możliwość spłaty zaciągniętych zobowiązań z tytułu pożyczek i kredytów oraz emisji obligacji na rzecz KFD poprzez zaciągnięcie nowych zobowiązań.

⁹⁵ Ustawa z dnia 24 maja 2013 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 843).

6.4. Stan prawny dotyczący funkcjonowania FK

FK tworzy się w BGK. Fundusz ten gromadzi środki finansowe na przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii kolejowych, remonty i utrzymanie linii kolejowych, likwidację zbędnych linii kolejowych oraz wydatki bieżące PKP PLK SA związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, a także finansuje realizację powyższych zadań.

Środki FK przeznacza się na spłaty kredytów i pożyczek wraz z odsetkami oraz innymi kosztami obsługi kredytów i pożyczek, a także na pokrycie kosztów emisji i wykupu obligacji, o których mowa w art. 7 ust. 1, oraz spłaty zobowiązań wynikających z wykonania przez Skarb Państwa obowiązków z tytułu gwarancji i poręczeń, o których mowa w art. 7 ust. 2 ustawy o FK.

Środki FK, zgodnie z przepisami art. 3 ust. 3a ustawy o FK mogą być przeznaczone na sfinansowanie nabycia od PKP SA przez SP, reprezentowany przez Ministra, akcji PKP PLK SA. Nabycie akcji PKP PLK SA, następuje na podstawie umowy zawartej między SP, reprezentowanym przez Ministra, a PKP SA. Wartość tych akcji określa się według ich wartości nominalnej. Prawa i obowiązki z tych akcji, objętych przez SP w wyniku nabycia wykonuje Minister. W latach 2011–2014 wielkość wydatków z bieżących wpływów z opłaty paliwowej na powyższe zadanie będzie wynosiła corocznie co najmniej 500 mln zł, z wyjątkiem roku 2012, w którym będzie wynosiła co najmniej 350 mln zł.

Środki FK w latach 2009–2015 przeznacza się na finansowanie lub współfinansowanie przez samorządy województw, zwane dalej „województwami”, zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy o transporcie kolejowym. Wielkość tych środków, w danym roku budżetowym wynosi 100 mln zł. Środki te województwa otrzymują w częściach równych. – art. 3 ust. 4 i 5 ustawy o FK.

W 2012 r. środki FK w kwocie 150 mln zł pochodzące z wpływów z opłaty paliwowej będą przeznaczone na współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych.

Zgodnie z art. 5 ustawy o FK środki FK pochodzą z 20 % wpływów z opłaty paliwowej, pobieranych zgodnie z ustawą o KFD, odsetek z tytułu oprocentowania środków FK oraz odsetek od lokat okresowo wolnych środków FK w bankach, przychodów z akcji w spółkach przekazanych Ministrowi przez SP w celu zasilenia FK, przychodów ze sprzedaży akcji, o których mowa w art. 6, środków z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz FK przez BGK, wpływów z obligacji emitowanych na rzecz FK przez BGK, inwestycji środków FK w jednostki uczestnictwa funduszy rynku pieniężnego, o których mowa w art. 178 ustawy o funduszach inwestycyjnych, darowizn i zapisów, wpływów z innych środków publicznych.

W latach 2010–2015 środki z 20% wpływów z opłaty paliwowej, powiększa się corocznie o kwotę 100 mln zł, przekazywaną przez BGK z bieżących wpływów z opłaty paliwowej. Sposób i terminy przekazywania tej kwoty zostały określone w umowie zawartej pomiędzy Ministrem a BGK.

W celu zasilenia FK minister właściwy do spraw SP może, w imieniu SP, na wniosek Ministra, przekazać nieodpłatnie temu ministrowi akcje w spółkach publicznych, stanowiące własność SP, z uwzględnieniem zakresu finansowania ze środków FK przewidzianego w Programie rzeczowo-finansowym, o którym mowa w art. 7 ust. 1, oraz wartości tych akcji. Minister właściwy do spraw SP te akcje SP zbywa na wniosek Ministra, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

BGK może zaciągać kredyty i pożyczki oraz emitować obligacje w kraju i za granicą na rzecz FK, z przeznaczeniem na realizację zadań inwestycyjnych wynikających z Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków FK.

W celu realizacji zadań wynikających z Programu na zobowiązania BGK z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji mogą być udzielane przez SP gwarancje i poręczenia, zgodnie z przepisami ustawy o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez SP oraz niektóre osoby prawne. Gwarancje i poręczenia te, są zwolnione z opłat prowizyjnych.

Minister właściwy do spraw finansów publicznych wykonuje czynności zmierzające do odzyskania kwot zapłaconych z tytułu wykonania umowy poręczenia lub gwarancji zawartej pod warunkiem przeznaczenia kredytu, pożyczki lub środków pochodzących z emisji obligacji na realizację zadań wynikających z Programu na zasadach określonych przepisami ustawy o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez SP oraz niektóre osoby prawne, z wyłączeniem art. 43 tej ustawy, oraz dochodzi spłaty tych kwot ze środków FK, przy czym jeżeli odzyskanie wierzytelności SP, powstałych z tytułu udzielonego poręczenia lub gwarancji, nie jest możliwe, Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych, może umorzyć wierzytelność w całości lub części.

W latach 2011–2015 w przypadku niedoboru środków na rachunku Funduszu niezbędnych do terminowej obsługi zadań, o których mowa w art. 3 ust. 3a, w zakresie wynikającym z Programu, BGK, w uzgodnieniu z Ministrem i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, może finansować ich realizację ze środków własnych.

Spłaty udzielonego przez BGK finansowania, o którym mowa w ust. 6, wraz z kosztami tego finansowania, dokonuje się ze środków FK.

Wolne środki FK, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, BGK może lokować okresowo:

- w papiery wartościowe emitowane przez SP lub NBP;
- w papiery wartościowe gwarantowane lub poręczane przez SP;
- w listy zastawne emitowane na podstawie ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o listach zastawnych i bankach hipotecznych ;
- w jednostkach uczestnictwa funduszy inwestycyjnych rynku pieniężnego, o których mowa w ustawie o funduszach inwestycyjnych;
- na rachunkach lokat terminowych w bankach posiadających fundusze własne w wysokości nie mniejszej niż równowartość w złotych kwoty 10.000.000 euro, przeliczonej według kursu średniego ogłaszanego przez NBP, z zastrzeżeniem, że suma lokat w jednym banku lub grupie banków powiązanych ze sobą kapitałowo lub organizacyjnie nie może przekroczyć 10 % okresowo wolnych środków FK.

Suma okresowo wolnych środków FK, o których mowa powyżej, lokowanych w jednym banku lub grupie banków powiązanych ze sobą kapitałowo lub organizacyjnie nie może przekroczyć 25% tych środków. Wysokość środków FK przeznaczonych do lokowania na podstawie ust. 1, BGK uzgadnia z Ministrem.

Program rzeczowo-finansowego wykorzystania środków FK określa:

- wykaz zadań w zakresie remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej, ze wskazaniem przewidywanej wysokości finansowania ze środków Funduszu oraz pozostałych źródeł finansowania tych zadań;

- wykaz poszczególnych kolejowych projektów inwestycyjnych, ze wskazaniem przewidywanej wysokości finansowania ze środków FK oraz pozostałych źródeł finansowania tych projektów;
- wykaz zbędnych linii kolejowych przewidywanych do likwidacji, ze wskazaniem przewidywanej wysokości finansowania ze środków FK;
- przewidywaną wysokość środków przeznaczonych na finansowanie wydatków bieżących PKP PLK SA związanych z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową;
- przewidywaną wysokość środków przeznaczonych na finansowanie lub współfinansowanie zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz naprawy pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, w podziale na lata i województwa;
- przewidywaną wysokość środków przeznaczonych na sfinansowanie nabycia od PKP SA przez SP akcji PKP PLK SA;
- przewidywaną wysokość środków przeznaczonych w 2012 r. na współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, w podziale na województwa, jeżeli będą przeznaczone na ten cel;
- przewidywaną wysokość środków przeznaczonych na sfinansowanie nabycia od PKP SA w 2010 r. przez SP w kapitale zakładowym PR.

Projekt Programu opracowuje Minister w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w porozumieniu z BGK na okres od roku do sześciu lat. Program ten zatwierdza Rada Ministrów w terminie do dnia 30 listopada roku poprzedzającego dany rok budżetowy. Minister zamieszcza na stronie internetowej urzędu obsługującego tego ministra informację o zatwierdzeniu Programu przez Radę Ministrów oraz o wysokości środków przeznaczonych na jego realizację, w tym na zadania, o których mowa w ust. 2 pkt 6 i 8.

Minister może dokonać przesunięć środków FK pomiędzy zadaniami, o których mowa w ust. 2 pkt 2, w ramach limitu środków określonego w Programie na te zadania, z zastrzeżeniem ust. 6. O dokonanych przesunięciach Minister informuje Radę Ministrów oraz BGK w terminie 14 dni od dnia dokonania przesunięcia. Przesunięcie środków, które powoduje zwiększenie wydatków na określone zadanie, nie może być większe niż 20 % wartości kosztorysowej tego zadania. Przesunięcia środków, o których mowa w ust. 5, nie wymagają zatwierdzenia zmiany Programu przez Radę Ministrów.

Warunki finansowania ze środków FK, zgodnie z ustaleniami Programu w odniesieniu do projektów, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 1-3, przewidzianych do realizacji przez zarządców infrastruktury, oraz sposób wykorzystania środków, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 3a – określa się w umowach zawieranych przez zarządców infrastruktury z Ministrem. Sposób wykorzystania środków, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 6 i 8, zostanie określony w umowie zawartej przez Ministra z PKP SA.

BGK na wniosek Ministra, dokonuje wypłat ze środków FK na rzecz:

- zarządców infrastruktury w wysokości i terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 10 ust. 1;
- województw, zgodnie z ustaleniami Programu dokonanymi na podstawie art. 9 ust. 2 pkt 5 i 7;
- PKP SA, zgodnie z ustaleniami Programu dokonanymi na podstawie art. 9 ust. 2 pkt 6 i 8.

Minister informuje pisemnie województwa o tym, w jakiej wysokości środki FK przeznaczy na zadania, o których mowa w art. 3 ust. 4, w danym roku budżetowym, do dnia 31 lipca roku poprzedzającego dany rok budżetowy.

Województwa, na podstawie informacji, o której mowa powyżej przedkładają corocznie, do dnia 30 sierpnia roku poprzedzającego dany rok budżetowy, Ministrowi projekty planów rzeczowo-finansowych wydatkowania środków, o których mowa w ust. 1. W projekcie planu rzeczowo-finansowego ujmuje się wyłącznie zadania określone przez zarząd województwa w drodze uchwały, przedkładanej łącznie z projektem planu.

Minister zgłasza zastrzeżenia, jeżeli środki nie są przeznaczane na zadania, o których mowa w art. 3 ust. 4, w terminie 30 dni od dnia złożenia projektów planów, o których mowa w ust. 2.

Województwa przedkładają Ministrowi plany rzeczowo-finansowe uwzględniające zastrzeżenia, o których mowa w ust. 3, w terminie do dnia 31 października roku poprzedzającego dany rok budżetowy. W przypadku gdy województwo nie uwzględni w planie rzeczowo-finansowym zastrzeżeń, o których mowa w ust. 3, Minister przyjmuje plan rzeczowo-finansowy z pominięciem wydatków niezgodnych z zadaniami określonymi w art. 3 ust. 4, o czym informuje województwo w terminie do dnia 30 listopada roku poprzedzającego dany rok budżetowy.

Środki niewykorzystane przez województwa w danym roku budżetowym mogą być wykorzystane w latach następnych, jednakże nie później niż w 2016 roku. Środki niewykorzystane do końca 2016 r. podlegają zwrotowi na rachunek FK.

Województwa składają Ministrowi oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych coroczne sprawozdanie z wydatkowania przyznanych w Programie środków, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 5, w terminie do dnia 31 marca roku następnego. Niezłożenie przez województwo sprawozdania w terminie określonym w ust. 7 powoduje wstrzymanie wypłaty środków z FK do czasu jego przekazania.

Minister zawiera z BGK umowę określającą:

- szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków FK;
- sposób i terminy dokonywania przez BGK lokowania wolnych środków FK, o których mowa w art. 8 ust. 1 ustawy o FK;
- sposób i terminy zwrotu nadpłaty opłaty paliwowej, o której mowa w art. 37o ust. 2 ustawy o KFD;
- zasady udzielania finansowania, o którym mowa w art. 7 ust. 6 ustawy o FK;
- sposób potwierdzania przez PKP PLK SA finansowania ze środków FK wydatków, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 3a ustawy o FK.

BGK wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy FK opracowany zgodnie z Programem, w porozumieniu z Ministrem. Sporządza też dla FK odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, wchodzące w skład sprawozdania finansowego tego banku.

BGK składa Ministrowi, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, informacje o realizacji planu finansowego FK.

BGK przysługuje wynagrodzenie prowizyjne z tytułu prowadzenia FK finansowane ze środków tego Funduszu. Wysokość wynagrodzenia oraz sposób i terminy jego wypłaty, uwzględniając koszty BGK ponoszone w związku z prowadzeniem FK określone zostały przez Radę Ministrów w rozporządzeniu z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia Funduszu Kolejowego. BGK przysługuje wynagrodzenie prowizyjne w wysokości iloczynu kosztów faktycznie poniesionych przez ten bank z tytułu prowadzenia FK i współczynnika 1,06.

6.5. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności

1. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260).
2. Ustawa z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 218, poz. 1391).
3. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240 ze zm.).
4. Ustawa z dnia 14 marca 2003 r. o Banku Gospodarstwa Krajowego (Dz. U. Nr 65, poz. 594 ze zm.).
5. Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe (Dz. U. z 2012 r., poz. 1376 ze zm.).
6. Ustawa z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2012 r. poz. 657).
7. Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 931 ze zm.).
8. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1265 ze zm.).
9. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.).
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012, poz. 1137 ze zm.).
11. Ustawa z dnia 24 maja 2013 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 843).
12. Ustawa z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (Dz. U. Nr 23, poz. 136 ze zm.).
13. Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61 ze zm.).
14. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.).
15. Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84 poz. 948 ze zm.).
16. Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych (Dz. U. z 2009 r. Nr 185, poz. 1439 ze zm.).
17. Ustawa z dnia 24 czerwca 2010 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi z 2010 r. (Dz. U. Nr 123, poz. 835 ze zm.).
18. Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o listach zastawnych i bankach hipotecznych (Dz. U. z 2003 r. Nr 99, poz. 919 ze zm.).
19. Ustawa budżetowa na rok 2012 z dnia 2 marca 2012 r. (Dz. U. z 2012 r., poz. 273).
20. Ustawa z dnia 22 grudnia 2011 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z realizacją ustawy budżetowej (Dz. U. Nr 291, poz. 1707).
21. Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r., poz. 330 ze zm.).
22. Ustawa z dnia 28 czerwca 2012 r. o spłacie niektórych niezaspokojonych należności przedsiębiorców, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 891).
23. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia Krajowego Funduszu Drogowego (Dz. U. Nr 102, poz. 1071.).

24. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia Funduszu Kolejowego (Dz. U. Nr 121, poz. 834.).
25. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 3 lutego 2010 r. w sprawie sprawozdawczości budżetowej (Dz. U. z 2010 r. Nr 20, poz. 103).
26. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 1 lutego 2010 r. w sprawie przeprowadzania i dokumentowania audytu wewnętrznego (Dz. U. Nr 21, poz. 108).
27. Rozporządzenie Ministra Skarbu Państwa z dnia 27 sierpnia 2003 r. w sprawie nadania statutu Bankowi Gospodarstwa Krajowego (Dz. U. Nr 156, poz. 1526 ze zm.).
28. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2011 r. w sprawie wnoszenia opłat elektronicznych i ich rozliczania oraz przekazywania opłat elektronicznych i kar pieniężnych na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego (Dz. U. z 2011 r., nr 91, poz. 524).
29. Obwieszczenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 grudnia 2011 r., w sprawie wysokości stawki opłaty paliwowej na rok 2012 (M. P. Nr 115 poz. 1161).

6.6. Plan finansowy Krajowego Funduszu Drogowego w 2012 roku

Lp.	Wyszczególnienie	2011 r. (w mln zł)	2012 r. (w mln zł)		
			Plan z dnia 3.04.2012 r.	Plan po zmianach	Wykonanie
1	2	3	4	5	6
I.	Stan środków (początek roku)	913,9	750,8	738,4	734,4
II.	WPŁYWY	26 083,0	29 029,1	25 854,7	25 845,4
1.	Wpływy z opłaty paliwowej	3 724,7	3 550,0	3 520,0	3 538,1
2.	Refundacje z funduszy UE, w tym:	10 437,8	15 175,8	14 226,4	14 282,2
2.1.	POIiŚ + PORPW	10 324,1	14 824,6	14 226,4	14 282,2
3.	Wpływy z kredytów i pożyczek, w tym:	3 190,7	4 879,9	2 494,5	2 494,5
3.1.	kredyty EBI	3 190,7	4 669,5	2 494,5	2 494,5
4.	Wpływy z emisji obligacji	8 026,4	4 116,0	3 916,7	3 916,7
5.	Wpływy w ramach systemu koncesyjnego	1 031,4	1 283,7	1 335,0	1 305,6
6.	Pozostałe wpływy	121,9	90,7	116,6	118,8
III.	WYDATKI	26 246,1	28 821,6	24 079,3	23 286,2
1.	Wydatki na realizację KPBDK	23 029,7	23 570,1	18 854,4	18 598,2
2.	Obsługa kredytów i pożyczek	384,6	555,9	557,6	558,9
3.	Obsługa obligacji	1 527,1	2 174,0	2 159,4	2 159,4
4.	Wynagrodzenie prowizyjne dla BGK	8,2	13,7	8,4	8,4
5.	Wydatki w ramach systemu koncesyjnego	1 265,0	2 472,2	2 145,6	1 864,8
6.	Pozostałe wydatki	31,6	35,9	36,8	36,8
IV.	Saldo okresu („wpływy” minus „wydatki”)	-163,1	207,5	1 775,4	2 559,2
V.	Stan środków (na koniec roku)	750,8	958,3	2 513,8	3 293,6
W TYM SYSTEM KONCESYJNY					
I.	WPŁYWY	1 031,4	1 283,7	1 335,0	1 305,6
1.	Wpływy od spółek eksploatujących autostrady płatne, w tym:	34,0	119,3	111,3	109,8
1.1.	podział przychodów z opłat	17,7	78,3	68,3	68,4
1.2.	wpływy związane z umowami na budowę i eksploatację autostrad	16,3	41,0	43,0	41,4
2.	Wpływy z opłat za przejazd, w tym:	388,4	1 023,5	1 061,3	1 017,1
2.1.	pobieranych w systemie ETC	343,6	919,5	907,0	861,6
2.2.	pobieranych manualnie od pojazdów lekkich	33,8	104,0	133,5	131,3
3.	Wpływy z opłat drogowych i kar, w tym z tytułu ustawy:	546,7	55,8	90,1	104,9
3.1.	o transporcie drogowym	505,4	23,5	55,0	59,4
3.2.	o drogach publicznych	41,3	32,3	35,2	45,4
4.	Pozostałe wpływy	62,4	85,2	72,3	73,7

Lp.	Wyszczególnienie	2011 r. (w mln zł)	2012 r. (w mln zł)		
			Plan z dnia 3.04.2012 r.	Plan po zmianach	Wykonanie
II.	WYDATKI	1 265,0	2 472,1	2 145,6	1 864,8
1.	Finansowanie Krajowego Systemu Poboru Opłat	595,3	1 045,8	1 045,8	980,6
2.	Usługi doradcze	22,0	43,2	21,0	17,2
3.	Płatności na rzecz spółek eksploatujących autostrady płatne, w tym:	643,7	1 382,6	1 078,5	866,9
3.1.	płatności za dostępność autostrady	237,6	983,0	970,7	820,1
3.2..	zdarzenia odszkodowawcze	80,9	366,6	104,4	46,8
III.	Saldo przepływów w danym roku	-233,4	-1 188,4	-810,6	-559,2

6.7. Inwestycje drogowe finansowane z Krajowego Funduszu Drogowego

Zestawienie płatności dokonanych w 2012 roku z tytułu inwestycji realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Nr zadania	Wyszczególnienie	Kwota (w tys. zł)
I.	Autostrady	7 031 123,28
1.	Budowa autostrady A-1 Sośnica – Gorzyczki	150 575,21
2.	Budowa autostrady A-4 Zgorzelec – Krzyżowa	9 376,39
3.	Budowa autostrady A-1 Toruń – Stryków	1 278 081,36
4.	Budowa autostrady A-1 Pyrzowice – Maciejów – Sośnica	505 032,18
5.	Budowa obwodnicy Mińska Maz. w ciągu autostrady A-2 na odc. węzeł Lubelska – Siedlce	140 608,79
6.	Budowa autostrady A-4 Kraków – Tarnów węzeł Szarów – węzeł „Krzyż” (POIiŚ)	1 090 893,59
7.	Budowa autostrady A-4 Tarnów – Rzeszów węzeł „Krzyż” – węzeł „Rzeszów Wschód” wraz z odc. drogi ekspresowej S-19 w. Rzeszów Zachód – w. Świlcza	1 097 335,09
8.	Budowa autostrady A-4 Rzeszów-Korczowa	1 189 552,06
9.	Budowa autostrady A-1 Stryków – Tuszyn	17 809,16
10.	Dostosowanie autostrady A-2 Konin – Stryków do standardów autostrady płatnej i poboru opłat	5 626,27
11.	Budowa autostrady A-2 węzeł „Stryków II” – węzeł „Stryków I” wraz z łącznikiem do drogi Nr 14	–
12.	Budowa autostrady A-2 Stryków – Konotopa	1 417 856,80
13.	Dostosowanie autostrady A-2 Stryków – Konotopa do standardów autostrady płatnej i poboru opłat	–
14.	Dostosowanie autostrady A-4 Wrocław – Katowice na odc. Wrocław – Sośnica do standardów autostrady płatnej i poboru opłat	60 548,49
15.	Budowa autostrady A-4 Wielicka – Szarów wraz z drogą S-7 Bieżanów – Christo Botewa – Igołomska	21 485,81
16.	„Budowa węzła „Tczewska” wraz z przebudową autostrady A6 na odcinku od Kijewa do węzła „Rzęśnica”	14 842,10
17.	Budowa obwodnicy Wrocławia A-8	31 500,00
II.	Drogi ekspresowe	9 418 000,38
18.	Budowa drogi ekspresowej S-2 w Warszawie, odc. w. „Konotopa” – w. „Puławska” wraz z odc. w. „Lotnisko” – Marynarska (S79)	648 223,07
19.	Budowa drogi S-3 Szczecin – Gorzów Wlkp.	29 893,98
20.	Budowa drogi S-3 Gorzów Wielkopolski – Nowa Sól Gorzów Wielkopolski (dk nr 3, w Gorzów Południe) z węzłem – w. Sulechów (w. Kruszyna)	701 956,51
21.	Budowa drogi S-5 Gniezno – Poznań (węzeł „Kleszczewo”)	392 817,73
22.	Budowa drogi S-5 Kaczkowo – Korzeńsko Leszno (w. Kaczkowo) z węzłem – w. Korzeńsko z węzłem (koniec obw. m. Rawicz)	284 133,04
23.	Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) – Elbląg (S-22), Gdańsk (S6, w. Południowy) – Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) Obwodnica Południowa Gdańska	349 716,13
24.	Budowa drogi S-7 Elbląg (S-22) – Olsztynek (S-51), Elbląg (w. Kazimierzowo) – Pastęk (w. Raczki z węzłem) – Miłomłyn	423 203,18
25.	Budowa drogi S-7 Olsztynek (S-51) – Płońsk (S-10), odc. Olsztynek – Nidzica	365 568,87
26.	Budowa drogi S-7 Grójec – Białobrzegi	1 358,22

Nr zadania	Wyszczególnienie	Kwota (w tys. zł)
27.	Budowa drogi S-7 Radom (Jedlińsk) – Jędrzejów odc. Skarżysko Kamienna (dk 42) – Występa + odc. Kielce (dk nr 73, w. Wiśniówka) – Chęciny (w. Chęciny)	308 928,55
28.	Przebudowa drogi S-8 Wyszków – Białystok odc. Jeżewo – w. Choroszcz – Białystok + obw. m. Zambrów i m. Wiśniewo	318 265,66
29.	Przebudowa drogi S-8 Piotrków Trybunalski – Warszawa w. Piotrków – w. Radziejowice z węzłem	1 257 459,09
30.	Przebudowa drogi S-8 odc. Powązkowska – Marki (ul. Piłsudskiego) odc. w. Modlińska-w. Piłsudskiego (Marki)	162 226,28
31.	Przebudowa drogi S-8 odc. Powązkowska – Marki (ul. Piłsudskiego) w. Powązkowska – w. Modlińska	12 736,13
32.	Budowa drogi S-8 Konotopa – ul. Powązkowska w Warszawie	51 971,49
33.	Budowa drogi ekspresowej S-8 na odcinku Salomea – Wolica wraz z powiązaniem z dk. Nr 7 odc. S-8 Paszków – Opacz – Łopuszańska (odc. miejski) – ETAP I / CZĘŚĆ II	39 937,06
114.	Budowa drogi ekspresowej S-8 na odcinku Salomea – Wolica wraz z powiązaniem z dk. Nr 7 odc. 1 S-8 Paszków – Opacz – Łopuszańska (odc. pozamiejski) – ETAP I / CZĘŚĆ I odc. 2 Janki Małe – skrzyżowanie z DW 721 w m. Sękocin Las	3 759,62
34.	Budowa drogi S-8 Wrocław (Psie Pole) – Syców	398 911,52
35.	Budowa drogi ekspresowej S-8 Syców – Kępno – Wieruszów – Walichnowy	541 477,88
36.	Budowa drogi ekspresowej S-8 na odc. węzeł Walichnowy – Łódź w. Walichnowy z węzłem – A 1 (w. Łódź)	1 700 183,72
37.	Przebudowa drogi krajowej 12/74 do parametrów drogi ekspresowej Piotrków Trybunalski – Sulejów – Opatów na odcinku Kielce (dk nr 73) – Cudzyna – wylot wschodni z Kielc	9 703,53
38.	Budowa drogi S-17 Kurów – Lublin – Piaski	1 142 944,89
39.	Budowa drogi S-19 Międzyrzec Podlaski – Lubartów odc. Obwodnica m. Kock i m. Wola Skromowska	13 217,35
40.	Budowa drogi S-19 Stobierna – Rzeszów Stobierna – w. Rzeszów Wschód (A4)	46 766,89
41.	Budowa drogi ekspresowej S-69 Bielsko-Biała – Żywiec, odc. węzeł Mikuszowice (Żywiecka / Bystrzańska) – Żywiec odc. Bielsko-Biała (w. Mikuszowice (Żywiecka / Bystrzańska) – Żywiec	174 069,33
42.	Budowa północno-wschodniej obwodnicy Bielska-Białej w ciągu S-69 Bielsko-Biała – Żywiec	38 570,65
43.	Budowa drogi S-1 Bielsko-Biała – Cieszyn	–
44.	Budowa dr. S-7 Myślenice – Lubień, z obwodnicą Lubnia	–
45.	Budowa drogi S-22 Elbląg – Grzechotki	–
III.	Obwodnice	973 679,64
46.	Budowa obwodnicy Nowogardu na dr. S-6	10 803,08
47.	Budowa obwodnicy Miękowa na dr S-3	4 830,54
48.	Budowa obwodnicy Żyrardowa dk nr 50	87 497,98
49.	Budowa obwodnicy Mszczonowa na dr. nr 50	–
50.	Budowa obwodnicy Serocka na dr. Nr 61	3 897,29
51.	Budowa obwodnicy Kraśnika w ciągu drogi kr. nr 74	1 496,66
52.	Budowa obwodnicy m. Leżajsk w ciągu dk 77	13 621,95
53.	Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu dr. eksp. S-14 wraz z obwodnicą Pabianic odc. Obwodnica Pabianic	122 967,06

Nr zadania	Wyszczególnienie	Kwota (w tys. zł)
54.	Budowa obwodnicy Jarosławia na drodze nr 4	125 868,85
55.	Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu dk nr 15	–
56.	Budowa obwodnicy Elku na drodze nr 16 i 65	47 175,80
57.	Budowa obwodnicy zachodniej Mrągowa na drodze nr 59	1 634,73
58.	Budowa obwodnicy Szczuczyna na drodze nr 61	31 136,88
59.	Budowa obwodnicy Bargłowa Kościelnego na drodze nr 61	907,22
60.	Budowa obwodnicy Stawiski na drodze nr 61	61 832,46
61.	Budowa obwodnicy Olecka na drodze nr 65	37 119,27
62.	Budowa obwodnicy Frampola na drodze nr 74	27 766,13
63.	Budowa obwodnicy Hrubieszowa na drodze nr 74	56 537,37
64.	Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa na drodze nr 78	98 163,04
65.	Budowa obwodnicy Troszyna, Parłówko i Ostromice na dr. S-3	535,25
66.	Budowa zachodniej obwodnicy Poznania w ciągu S11, odc. pñ. Złotkowo-A2 (węzeł Głuchowo) etap I i IIa	190 224,08
67.	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego w ciągu dk nr S-11 (2 etapy) etap I	–
68.	Budowa obwodnicy Ropczyc na dr. nr 4	– 1,30
69.	Budowa obwodnicy Augustowa łącznie z przebudową ul. Kardynała Wyszyńskiego na drodze nr 8	35 915,33
70.	Budowa obwodnicy Łęknicy na dr. nr 12	291,73
71.	Budowa obwodnicy Opoczna na dr. nr 12	5 491,10
72.	Budowa obwodnicy Wasilkowa na drodze nr 19	1 604,19
73.	Budowa obwodnicy Tyńca Małego dr. nr 35	3 966,46
74.	Budowa obwodnicy Kędzierzyna – Koźła na dr. nr 40 (etap I)	–
75.	Budowa obwodnicy Krzepic na drodze nr 43	–
76.	Budowa obwodnicy Lublińca na drodze nr 46	1 860,23
77.	Budowa obwodnicy Gostynina na drodze nr 60	–
78.	Budowa obwodnicy Gołdapi na dr. nr 65	–
79.	Budowa obwodnicy Siewierza na drodze nr 78	334,85
80.	Budowa obwodnicy Krakowa na odc. Węzeł Radzikowskiego – Węzeł „Modlnica” na drodze nr 94	201,43
IV.	Wzmocnienia i przebudowy	713 128,08
81.	Przebudowa drogi nr 4 Machowa – Łańcut	1 582,45
82.	Rozbudowa węzła OT (DK S6) z ul. Kartuską (DK 7) w Gdańsku – węzeł Karczemki	29 263,30
83.	Przebudowa drogi nr 16 Olsztyn-Augustów (z wyłączeniem obwodnicy Elku), odc. Barczewo – Borki Wielkie	112 865,42
84.	Rozbudowa węzła Murckowska z budową dróg dojazdowych na autostradzie A-4	–
85.	Budowa drogi S-69 Żywiec – Zwardoń	4 477,16
86.	Rozbudowa i wzmocnienie dk 1 na odc. Toruń – Włocławek (etap I)	18 429,42
87.	Przebudowa dk 2 na odc. Zakręt – Siedlce	–
88.	Przebudowa drogi nr 8 Białystok – Katryńka – Przewalanka Białystok – Katryńka	235,43
89.	Wzmocnienie dk. 10 na odc. Dobrzejewice – Blinno	6 199,70
90.	Wzmocnienie dk 12 na odc. Łask – Wadlew	– 84,28

Nr zadania	Wyszczególnienie	Kwota (w tys. zł)
91.	Przebudowa ze wzmocnieniem dk 17 na odc. Piaski – Łopiennik wraz z przebudową skrzyżowania w m. Piaski	–
92.	Budowa wiaduktu w Legionowie na drodze nr 61	–
93.	Budowa drugiego mostu przez Wisłę w ciągu drogi nr 77 wraz z ul. Lwowską bis w Sandomierzu etap I – budowa drugiego mostu przez rz. Wisłę w Sandomierzu	–
94.	Budowa mostu przez rzekę Wisłę koło Kwidzyna wraz z dojazdami w ciągu dk nr 90	108 033,91
95.	Wydatki na remonty, odbudowy lub przebudowy zniszczonych lub uszkodzonych dróg na skutek powodzi	432 125,57
V.	Pozostałe	462 264,15
96.	Roszczenia i arbitraże, rezerwa na waloryzację oraz zwrot kwot wstrzymanych (unieruchomionych)	41 156,34
97.	Wzmocnienia mostów	28 042,33
98.	GAMBIT / BRD	222 120,07
99.	inwestycje „S”	11 106,73
100.	Budowa ekranów akustycznych, innych urządzeń ochrony Środowiska oraz przejść dla zwierząt	100 237,17
101.	Budowa chodników	23 741,04
102.	Przejścia graniczne	33 389,36
103.	Wydatki na zadania oddane do ruchu	2 471,11
	Razem	18 598 195,52

6.8. Szczegółowy wykaz zadań finansowanych z Funduszu Kolejowego

Część A – wykorzystanie środków Funduszu Kolejowego przeznaczonych na przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii kolejowych

Lp.	Beneficjent Funduszu Kolejowego	nr linii	Nazwa i zakres rzeczowy zadania	plan (tys. zł)	wykonanie (tys. zł)	%
1.	PKP PLK SA	7	Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin	958,5	958,4	100%
2.	PKP PLK SA	7	Modernizacja części infrastruktury technicznej linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk w obrębie przystanku osobowego Lublin Północny oraz stacji Świdnik dla sprawnego skomunikowania aglomeracji	65,9	45,1	69%
3.	PKP PLK SA	30	Modernizacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin Północny na odcinku Lubartów – Lublin Północny	4 778,5	4 778,5	100%
4.	PKP PLK SA	63	Modernizacja linii nr 63 Dorohusk – Zawadówka Naftobaza (SZ) na odcinku Granica Państwa Dorohusk – Wólka Okopska w km 0,100-4,000	3 695,0	2 707,3	73%
5.	PKP PLK SA	106	Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło w ramach RPOWP na lata 2007–2013	16 473,1	15 856,1	96%
6.	PKP PLK SA	108	Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko w ramach RPOWP na lata 2007–2013	9 593,4	9 006,7	94%
7.	PKP PLK SA	201	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego” – odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201	34 898,2	9 894,2	28%
8.	PKP PLK SA	207	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz – etap I obejmujący odcinek Chełmża – Grudziądz	13 146,0	0,0	0%
9.	PKP PLK SA	213	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Helskiego korytarza kolejowego” – linii kolejowej nr 213 Reda – Hel	31 651,0	3 948,0	12%
10.	PKP PLK SA	309	Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 309 Kłodzko Nowe – Kudowa-Zdrój na odcinku Duszniki Zdrój – Kudowa Zdrój	15 109,4	3 185,4	21%
11.	PKP PLK SA	311	Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna	7 634,7	1 059,4	14%

Lp.	Beneficjent Funduszu Kolejowego	nr linii	Nazwa i zakres rzeczowy zadania	plan (tys. zł)	wykonanie (tys. zł)	%
12.	PKP PLK SA	356	Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską na odcinku Poznań Wschód – Gołańcz – Etap I	6 172,7	830,0	13%
13.	PKP PLK SA	357	Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską na odcinku Wolsztyn – Luboń	2 460,6	1 281,2	52%
14.	PKP PLK SA	358	Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk wraz z budową łącznicy Pomorsko – Przylep omijającej stację Czerwieńsk, etap I	5 818,2	5 818,2	100%
15.	PKP PLK SA	402	Modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do portu lotniczego Szczecin/ Goleniów	5 900,0	2 911,0	49%
16.	PKP PLK SA	403	Modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz – Kalisz Pomorski – Ulikowo	1 114,7	1 114,7	100%
17.	PKP PLK SA	7 26 66 68 69 72	Modernizacja przejazdów kolejowych w celu podniesienia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi na terenie województwa lubelskiego w zakresie urządzeń zabezpieczenia przejazdów	4 234,7	2 802,5	66%
18.	PKP PLK SA	219 35	Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn – Szczytno – Szymany (odcinek Olsztyn – Szczytno – linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany – Szczytno – linia kolejowa nr 35) jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem – etap I	18 246,1	16 004,9	88%
19.	PKP PLK SA	581	Budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą	1 688,0	1 688,0	100%
20.	PKP PLK SA	15 16 25 540	Budowa, przebudowa przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z Łódzką Koleją Aglomeracyjną – etap I	3 056,0	3 056,0	100%
21.	PKP PLK SA	29	Modernizacja linii kolejowej nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka	10 000,0	229,6	2%
22.	PKP PLK SA	3	Wymiana nawierzchni na odcinku Jackowice – Żychlin w torze nr 2 na linii nr 3 Warszawa – Kunowice	15 300,0	14 265,0	93%

Lp.	Beneficjent Funduszu Kolejowego	nr linii	Nazwa i zakres rzeczowy zadania	plan (tys. zł)	wykonanie (tys. zł)	%
23.	PKP PLK SA	8	Modernizacja linii kolejowej nr 8 Radom – Kielce	25 164,5	25 164,5	100%
24.	PKP PLK SA	179	Rewitalizacja linii kolejowej nr 179 na odcinku Tychy – Górki Sierpie	5 067,0	5 067,0	100%
25.	PKP PLK SA	447	Budowa nowego przystanku osobowego Warszawa Ursus Niedźwiadek wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii nr 447 Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki w rejonie osiedla mieszkaniowego „Niedźwiadek” w dzielnicy Ursus	6 480,0	0,0	0%
26.	PKP PLK SA	71	Modernizacja linii kolejowej Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową	18 294,0	18 216,3	100%
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. RAZEM				267 000,0	149 888,0	56%
29	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	250	Przedłużenie linii nr 250 i budowa przystanku SKM Gdańsk Śródmieście wraz z torami odstawkowymi.	5 000,0	0,0	0%
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. RAZEM				5 000,0	0,0	0%
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. RAZEM				272 000,0	149 888,0	55%

Część B – wykorzystanie środków Funduszu Kolejowego przeznaczonych na remonty i utrzymanie linii kolejowych

Lp.	Nr linii	Nazwa odcinka	Nazwa i zakres rzeczowy zadania	plan (tys. zł)	wykonanie (tys. zł)	%
1.	1	Radomsko – Teklinów	Kompleksowa wymiana nawierzchni w torze nr 2 w km 188,955-195,500 wraz z kompleksową naprawą 3 szt. przejazdów kat. A w km 190,592; 191,407; 194,868 i 2 kat. D w km 192,524; 195,428 oraz robotami towarzyszącymi	5 130,0	–	0%
2.	1	Myszków – Zawiercie, stacja Myszków	Kompleksowa naprawa bieżąca toru nr 1 w km 260,200 – 274,000 wraz z oczyszczeniem podsypki, wymianą pojedynczych podkładów, oczyszczeniem rowów bocznych oraz robotami towarzyszącymi	2 880,0	2 334,8	81%
3.	6	Łapy – Białystok, Białystok – Wasilków	Remont torów nr 1 i 2 w km 154,800-173,900 oraz toru nr 1 w km 177,800-184,900 poprzez wymianę szyn i podkładów wraz z robotami towarzyszącymi – różne lokalizacje	630,0	–	0%
4.	8	Jędrzejów – Sędziszów	Wymiana szyn „OC” w torze nr 1 w km 232,380-249,110 – różne lokalizacje wraz z robotami towarzyszącymi	3 348,0	3 153,9	94%
5.	8	stacja Niedźwiedź	Przebudowa głowicy rozjazdowej w stacji Niedźwiedź wraz z dostosowaniem urządzeń srk, urządzeń sieci trakcyjnej, energetyki i EOR oraz roboty towarzyszące	4 050,0	4 050,0	100%

Lp.	Nr linii	Nazwa odcinka	Nazwa i zakres rzeczowy zadania	plan (tys. zł)	wykonanie (tys. zł)	%
6.	10	Radzymin – Emilianów, stacja Radzymin, stacja Emilianów	Wymiana szyn „OC” w torze nr 1 w km 18,262-26,083 wraz z robotami towarzyszącymi	4 005,0	3 995,8	100%
7.	11	Placencja – Łowicz Gł.	Kompleksowa wymiana nawierzchni toru nr 1 w km 18,547-20,061 oraz toru nr 2 w km 18,467-20,068 wraz z oczyszczeniem podsypki, regulacją toru w planie i profilu oraz robotami towarzyszącymi	1 800,0	1 800,0	100%
8.	26	Okrzeja – Stawy	Naprawa główna toru nr 1 w km 39,750-52,000 wraz z robotami towarzyszącymi	2 952,0	2 930,3	99%
9.	34	Ostrołęka – Małkinia, stacja Małkinia	Remont linii poprzez wymianę podkładów, szyn uzupełnienie tłucznia oraz roboty towarzyszące – różne lokalizacje; naprawa bieżąca torów głównych dodatkowych oraz przebudowa urządzeń srk na stacji Małkinia	8 181,0	8 181,0	100%
10.	94	Podbory Skawieńskie – Brzeźnica	Wymiana nawierzchni toru nr 2 w km 20,024-26,900 oraz toru nr 1 w km 19,980-26,900 wraz z robotami towarzyszącymi; naprawa przepustów w km 20,429; 23,507 i 25,177	9 720,0	1 008,6	10%
11.	96	Andrzejówka – Muszyna Muszyna – Granica Państwa	Ciągła wymiana podkładów w km 137,820-138,500 i 139,200-140,800 wraz z robotami towarzyszącymi	2 880,0	2 876,8	100%
12.	131	Chociw Łaski – Kozubry	Remont mostu w torach nr 1 i 2 w km 148,394 wraz z robotami towarzyszącymi	2 250,0	2 250,0	100%
13.	131	Chorzów Miasto – Chorzów Stary	Naprawa toru nr 2 w km 9,300-11,702; wymiana podtorza na odcinku 9,900-11,650 wraz z robotami towarzyszącymi	4 617,0	4 617,0	100%
14.	137	stacja Jawor	Kompleksowa wymiana nawierzchni toru nr 1 w km 261,640-262,427 i rozjazdu nr 34 oraz toru nr 5 w km 261,445-261,652; 261,685-262,420 i rozjazdów nr 8 i 32 wraz z robotami towarzyszącymi; wykonanie izolacji poziomej i odwodnienia w przejściu podziemnym w km 262,333; dokumentacja techniczna	4 230,0	3 297,3	78%
15.	186	Zawiercie – Łazy – Dąbrowa Górnicza Zabkowice	Utrzymanie przejezdności linii w torze nr 1 (4) poprzez wymianę podkładów, uzupełnienie tłucznia, podbicie toru oraz roboty towarzyszące	1 350,0	–	0%
16.	202	Gdynia Chylonia – Rumia	Kompleksowa wymiana nawierzchni toru nr 2 w km 29,450-31,380 wraz z robotami towarzyszącymi	1 575,0	–	0%

Lp.	Nr linii	Nazwa odcinka	Nazwa i zakres rzeczowy zadania	plan (tys. zł)	wykonanie (tys. zł)	%
17.	274	stacja Smolec stacja Kąty Wrocławskie	Wymiana nawierzchni toru nr 1 w km 9,844-9,966; 10,800-10,900i toru nr 2 w km 9,938-10,048 w stacji Smolec oraz toru nr 2 w km 20,300-21,300 w stacji Kąty Wrocławskie wraz z robotami towarzyszącymi; wymiana rozjazdów nr 4 i 2 w stacji Smolec oraz nr rozjazdów nr 5, 19 i 20 z naprawą przejazdu kat. B pomiędzy rozjazdami nr 19-20; w stacji Kąty Wrocławskie; wykonanie odwodnienia wgłębnego na długości 771 mb; dokumentacja techniczna	2 995,0	–	0%
18.	276	Kłodzko Główny – Domaszków	Wymiana szyn „OC” w torze nr 1 w km 95,745-126,805 – różne lokalizacje wraz z demontażem i montażem sieci powrotnej i uszynień konstrukcji wsporczych, regulacją sieci trakcyjnej oraz robotami towarzyszącymi	2 596,5	2 165,1	83%
19.	349 756	Wrocław	Remont wiaduktu kolejowego we Wrocławiu nad ul. Kruczą/Inżynierską – linia nr 349 w km 13,364 oraz linia nr 756 w km 0,584	2 178,0	2 029,3	93%
20.	352	stacja Poznań Franowo	Remont rozjazdów na stacji rozrządowej Poznań Franowo poprzez wymianę części rozjazdowych oraz roboty towarzyszące	918,0	678,0	74%
21.	394	stacja Poznań Krzesiny	Remont toru głównego zasadniczego nr 3 w km 0,100-0,766 poprzez wymianę szyn i podkładów – różne lokalizacje wraz z robotami towarzyszącymi	715,5	666,0	93%
22.	532	Łowicz Główny – Łowicz Przedmieście	Kompleksowa wymiana nawierzchni toru nr 1 w km 0,170-1,463 wraz z oczyszczeniem podsypki, regulacją toru w planie i profilu oraz robotami towarzyszącymi	999,0	999,0	100%
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. RAZEM				70 000,0	47 033,1	67%

Część C – wykorzystanie środków Funduszu Kolejowego przeznaczonych na finansowanie lub współfinansowanie przez samorządy województw zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Lp.	Beneficjent Funduszu Kolejowego	2012 r.		
		plan (zł)	wykonanie (zł)	%
1.	dolnośląskie	6 250,00	6 250,00	100%
2.	kujawsko-pomorskie	22 183,75	7 000,00	32%
3.	lubelskie	6 250,00	6 250,00	100%
4.	lubuskie	6 250,00	6 250,00	100%
5.	łódzkie	6 250,00	6 250,00	100%
6.	małopolskie	18 250,00	12 000,00	66%
7.	mazowieckie	6 250,00	6 250,00	100%
8.	opolskie	6 250,00	6 250,00	100%
9.	podkarpackie	8 964,54	87,71	1%
10.	podlaskie	6 250,43	6 250,43	100%
11.	pomorskie	6 250,00	6 250,00	100%
12.	śląskie	6 250,00	6 250,00	100%
13.	świętokrzyskie	6 250,00	–	0%
14.	warmińsko-mazurskie	6 250,43	6 250,00	100%
15.	wielkopolskie	6 250,00	6 250,00	100%
16.	zachodniopomorskie	6 250,00	6 250,00	100%
łącznie		130 649,15	94 088,14	72%

Część D – wykorzystanie środków Funduszu Kolejowego przeznaczonych na współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Lp.	Beneficjent Funduszu Kolejowego	plan (tys. zł)	wykonanie (tys. zł)	%
1.	dolnośląskie	10 950,1	10 950,0	100%
2.	kujawsko-pomorskie	8 700,0	8 699,9	100%
3.	lubelskie	8 250,0	8 250,0	100%
4.	lubuskie	5 399,9	5 399,9	100%
5.	łódzkie	8 550,0	8 550,0	100%
6.	małopolskie	9 600,0	9 600,0	100%
7.	mazowieckie	20 250,0	20 250,0	100%
8.	opolskie	5 100,0	5 100,0	100%
9.	podkarpackie	7 350,1	7 350,0	100%
10.	podlaskie	5 700,1	5 700,1	100%

Lp.	Beneficjent Funduszu Kolejowego	plan (tys. zł)	wykonanie (tys. zł)	%
11.	pomorskie	10 649,9	10 649,9	100%
12.	śląskie	13 800,0	13 800,0	100%
13.	świętokrzyskie	4 500,0	4 500,0	100%
14.	warmińsko-mazurskie	7 950,0	7 950,0	100%
15.	wielkopolskie	14 550,1	14 550,1	100%
16.	zachodniopomorskie	8 700,0	8 699,9	100%
łącznie		150 000,0	149 999,9	100%

Część E – wykorzystanie środków Funduszu Kolejowego przeznaczonych na sfinansowanie nabycia od PKP S.A. przez Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, akcji PKP PLK S.A. oraz limit środków Funduszu Kolejowego przeznaczonych na wydatki bieżące PKP PLK S.A. związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową

Lp.	Przeznaczenie środków	plan (w tys. zł)	wykonanie (w tys. zł)	%
1.	nabycie przez Skarb Państwa akcji PKP PLK S.A.	350 000,00	350 000,00	100%
2.	wydatki PKP PLK S.A. na zarządzanie infrastrukturą	14 600,00	14 539,86	100%
łącznie		364 600,00	364 539,86	100%

6.9. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
6. Rzecznik Praw Obywatelskich
7. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
8. Minister Finansów
9. Minister Rozwoju Regionalnego
10. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
11. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
12. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
13. Przewodniczący Sejmowej Komisji Finansów Publicznych
14. Przewodniczący Senackiej Komisji Gospodarki Narodowej
15. Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego
16. Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego
17. Zarząd BGK
18. Zarząd PKP PLK SA