



KIN.430.3.2025

Nr ewid. 45/2025/P/25/001/KIN

Informacja o wynikach kontroli

Wykonanie budżetu państwa w 2024 r.
w części 21- Gospodarka morska, 39 - Transport

MISJA

Najwyższej Izby Kontroli jest niezależna, profesjonalna kontrola zadań publicznych w interesie obywateli i państwa

Dyrektor Nazwa Jednostki

Paweł Zambrzycki

/podpisano elektronicznie/

Akceptuję:

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

Piotr Miklis

/podpisano elektronicznie/

Zatwierdzam:

Prezes Najwyższej Izby Kontroli

Marian Banaś

/podpisano elektronicznie/

Warszawa, maj 2025

Najwyższa Izba Kontroli

ul. Filtrowa 57

02-056 Warszawa

+48 22 444 50 00

nik@nik.gov.pl

www.nik.gov.pl

SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE	3
2. OCENA OGÓLNA	5
3. WYNIKI KONTROLI WYKONANIA BUDŻETU PAŃSTWA I BUDŻETU ŚRODKÓW EUROPEJSKICH W CZĘŚCI 21 – GOSPODARKA MORSKA ORAZ 39 - TRANSPORT	7
3.1. DOCHODY BUDŻETOWE	7
3.2. WYDATKI BUDŻETU PAŃSTWA I BUDŻETU ŚRODKÓW EUROPEJSKICH	10
3.3. SPRAWOZDAWCZOŚĆ	34
4. USTALENIA INNYCH KONTROLI	36
5. INFORMACJE DODATKOWE	38
6. ZAŁĄCZNIKI	39
6.1. KALKULACJA OCENY OGÓLNEJ	39
6.2. DOCHODY BUDŻETOWE	41
6.3. WYDATKI BUDŻETU PAŃSTWA	42
6.4. ZATRUDNIENIE I WYNAGRODZENIA	45
6.5. WYDATKI BUDŻETU ŚRODKÓW EUROPEJSKICH	49
6.6. WYKAZ PODMIOTÓW, KTÓRYM PRZEKAZANO INFORMACJĘ O WYNIKACH KONTROLI	50

WPROWADZENIE

Cel kontroli

Celem kontroli było dokonanie oceny wykonania budżetu państwa w 2024 r., pod względem legalności, celowości, rzetelności i gospodarności działań podejmowanych przez dysponenta części budżetowych: 21 – Gospodarka morską, 39 – Transport (dalej: odpowiednio część 21 i 39) i ocena wykonania planów finansowych jednostek finansowanych w ramach tych części budżetu państwa.

Zakres kontroli

- realizacja wydatków budżetu państwa i budżetu środków europejskich;
- sporządzenie rocznych sprawozdań budżetowych, sprawozdań za IV kwartał 2024 r. o stanie zobowiązań według tytułów dłużnych oraz poręczeń i gwarancji (Rb-Z) i sprawozdań RB-70 o zatrudnieniu i wynagrodzeniach;
- nadzór i kontrola sprawowane przez dysponenta części budżetu państwa na podstawie art. 175 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych¹ (dalej: ufp).

Jednostki**kontrolowane**

Ministerstwo Infrastruktury (dalej: Ministerstwo lub MI), Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: GDDKiA)

Okres objęty kontrolą
Rok 2024.

Budżet państwa w części 21 - Gospodarka morską i 39 - Transport realizował w 2024 r. dysponent tych części, tj. Minister Infrastruktury² (dalej: Minister).

Dział Gospodarka morską, zgodnie z ustawą z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej³, obejmował sprawy: transportu morskiego i żeglugi morskiej, obszarów morskich; portów i przystani morskich; przemysłu stoczniowego; ochrony środowiska morskiego oraz sprawy dotyczące gospodarowania mieniem Skarbu Państwa w odniesieniu do przedsiębiorstw państwowych i spółek z udziałem Skarbu Państwa funkcjonujących w obszarze gospodarki morskiej, w tym ochrony interesów Skarbu Państwa.

W ramach części 21 Minister Infrastruktury sprawował nadzór nad: urzędami morskimi w Gdyni i Szczecinie, Morską Służbą Poszukiwania Ratownictwa, dwiema izbami morskimi (w Gdańsku⁴ i w Szczecinie), Odwoławczą Izbą Morską z siedzibą w Gdyni, Zespołem Szkół Morskich w Świnoujściu. Minister sprawował również nadzór nad Uniwersytetem Morskim w Gdyni i Akademią Morską w Szczecinie.

W 2024 r. w części 21 zrealizowane dochody budżetu państwa wyniosły 123 477,3 tys. zł (0,02 % dochodów budżetu państwa ogółem), wydatki budżetu państwa 967 123,5 tys. zł (0,1 % wydatków budżetu państwa ogółem), a wydatki budżetu środków europejskich 7 707,6 tys. zł (0,01 % wydatków budżetu środków europejskich ogółem).

Dział Transport obejmował sprawy funkcjonowania oraz rozwoju infrastruktury transportu, w szczególności budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg publicznych (w tym autostrad) oraz kolei, lotnisk i portów lotniczych; opłat za korzystanie z infrastruktury transportu; ruchu drogowego, kolejowego oraz lotniczego; przewozu osób i rzeczy środkami transportu samochodowego, kolejowego i lotniczego; komunikacji publicznej⁵.

W ramach części 39 Minister Infrastruktury sprawował w 2024 r. nadzór nad: Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Głównym Inspektorem Transportu Drogowego oraz Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad, a podlegały mu: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej i Transportowy Dozór Techniczny.

W części 39 w 2024 r. zrealizowane dochody budżetu państwa wyniosły 231 328,2 tys. zł (0,04 % dochodów budżetu państwa ogółem), wydatki budżetu państwa 19 387 720,4 tys. zł (2,3 % wydatków budżetu państwa ogółem), a wydatki budżetu środków europejskich 7 061 060,4 tys. zł (10,8 % wydatków budżetu środków europejskich ogółem).

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1530, ze zm.

² Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2023 r. poz. 2725).

³ Art. 10 ust. 1 ustawy o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1370, ze zm.).

⁴ Z siedzibą w Gdyni.

⁵ Art. 27 ust. 1 ustawy o działach administracji rządowej.

Szczegółowe dane dotyczące dochodów i wydatków, zatrudnienia i wynagrodzenia w skontrolowanych częściach budżetowych zostały przedstawione w załącznikach nr 5.2., 5.3., 5.4. i 5.5. do niniejszej informacji.

Kontrola została przeprowadzona na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁶.

⁶ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

2. OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli
ocenia pozytywnie
wykonanie budżetu
państwa w 2024 r.
w części 21 –
Gospodarka morską
oraz 39 - Transport

1. Część 21 – Gospodarka morską

NIK pozytywnie ocenia wykonanie budżetu państwa w 2024 r. w części 21 – Gospodarka morską.

Zrealizowane w 2024 r. dochody w części 21 wyniosły 123 477,3 tys. zł, co stanowiło 49,6 % kwoty zaplanowanej w ustawie budżetowej na 2024 r.⁷ (249 151 tys. zł) oraz 106,7 % dochodów wykonanych w 2023 r. (115 758,2 tys. zł).

Zrealizowane w części 21 wydatki wyniosły 967 123,5 tys. zł, tj. 68 % planu po zmianach (1 421 795,5 tys. zł) i 99,8 % wydatków zrealizowanych w 2023 r. (968 884,3 tys. zł). Najwyższe wydatki poniesiono w dziale 600 – Transport i łączność (w kwocie 541 681,7 tys. zł), przede wszystkim w rozdziale 60043 – Urzędy morskie (463 880,6 tys. zł) i rozdziale 60044 – Ratownictwo morskie (69 358,2 tys. zł).

Wydatki budżetu środków europejskich w części 21 zostały zrealizowane w kwocie 7707,6 tys. zł, tj. 55 % planu po zmianach.

Niższe niż planowano wydatki z budżetu państwa i budżetu środków europejskich wynikały głównie z czynników mających wpływ na opóźnienia w realizacji trzech programów wieloletnich, na które to opóźnienia dysponent części 21 nie miał wpływu.

Badanie próby wydatków⁸ na łączną kwotę 17 539,8 tys. zł (wydatki z budżetu państwa wykonane przez dysponenta III stopnia w MI) wykazało, że zostały one dokonane z zachowaniem zasad gospodarowania środkami publicznymi.

Stwierdzona w toku kontroli nieprawidłowość polegała na zwłoce w podjęciu decyzji o blokadzie planowanych wydatków (w kwocie 379 645 tys. zł) w stosunku do terminu powzięcia informacji o nadmiarze posiadanych środków.

2. Część 39 – Transport

NIK pozytywnie ocenia wykonanie budżetu państwa w 2024 r. w części 39 – Transport.

Dochody budżetowe w części 39 wyniosły w 2024 r. 231 328,2 tys. zł i stanowiły 96,3 % dochodów uzyskanych w 2023 r. (240 284,5 tys. zł) oraz 187,1 % kwoty dochodów zaplanowanych w ustawie budżetowej na 2024 r. (123 630 tys. zł).

W 2024 r. w części 39 wydatkowano 19 387 720,4 tys. zł, tj. 99,3 % planu po zmianach (19 523 024,9 tys. zł) oraz 108 % wydatków poniesionych w 2023 r. (17 948 793 tys. zł).

Plan budżetu środków europejskich po zmianach (7 524 194,7 tys. zł)

⁷ Ustawa budżetowa z dnia 18 stycznia 2024 r. na rok 2024 (Dz. U. poz. 122, ze zm.). Dalej: ustawa budżetowa na 2024 r. lub ustawa budżetowa.

⁸ Próba wydatków została wybrana metodą MUS (z uwzględnieniem wartości) i uzupełniona poprzez dobór celowy.

został zrealizowany w kwocie 7 061 060,4 tys. zł, tj. w 93,8 %.

Dysponent części prawidłowo dokonywał w 2024 r. zmian w planie wydatków oraz blokad wydatków budżetu państwa. Analiza próby udzielonych dotacji, decyzji o blokowaniu środków, wykorzystania środków z rezerw celowych budżetu państwa i budżetu środków europejskich nie wykazała nieprawidłowości.

Kontrola 46 wydatków wylosowanych metodą monetarną (MUS) zrealizowanych przez dysponenta III stopnia w części 39 w łącznej kwocie 9 682,4 tys. zł oraz kontrola próby wydatków GDDKiA w kwocie ogółem 264 795,5 tys. zł zrealizowanych przez Centralę GDDKiA oraz trzy wybrane celowo oddziały⁹ wykazała, że zostały poniesione z zachowaniem zasad gospodarowania środkami publicznymi, rzetelnie skalkulowane oraz dokonane do wysokości kwot ujętych w planie finansowym.

Stwierdzona w ramach wydatków części 39 – Transport nieprawidłowość polegała na przekazaniu 202 734,4 tys. zł przez Ministra Infrastruktury do Krajowego Funduszu Drogowego na cele nieprzewidziane w art. 39f ust. 4a ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym¹⁰. Umowy o przekazanie w 2024 r. dotacji nie określały konkretnego zadania Funduszu ujętego w jego planie finansowym. Działanie to było niezgodne z art. 39f ust. 4a ustawy o autostradach płatnych w zw. z art. 127 ufp.

3. Sprawozdawczość

NIK pozytywnie opiniuje zbiorcze sprawozdania budżetowe za 2024 r. i sprawozdania o stanie zobowiązań według tytułów dłużnych oraz poręczeń i gwarancji (Rb-Z) za IV kwartał 2024 r., a także sprawozdania Rb-70 o zatrudnieniu i wynagrodzeniach sporządzone przez dysponenta części 21 i 39, sprawozdania jednostkowe dysponenta III stopnia, a także sprawozdania sporządzone przez GDDKiA.

Sprawozdania zbiorcze dysponenta ww. części budżetowych zostały sporządzone prawidłowo, na podstawie danych wynikających ze sprawozdań jednostkowych podległych dysponentów. Objęte kontrolą sprawozdania jednostkowe dysponenta III stopnia w Ministerstwie i sprawozdania GDDKiA zostały sporządzone prawidłowo, na podstawie danych wynikających z prowadzonej ewidencji księgowej. Mechanizmy systemu kontroli zarządczej zapewniały prawidłowość sporządzonych sprawozdań budżetowych, w tym z budżetu środków europejskich i wybranych sprawozdań w zakresie operacji finansowych oraz sprawozdań Rb-70, z uwzględnieniem sprawozdań dysponenta III stopnia.

⁹ Do próby, biorąc pod uwagę wysokość kwot zrealizowanych wydatków, dobrano wydatki zrealizowane w Centrali GDDKiA oraz w trzech oddziałach: w Warszawie, Katowicach oraz we Wrocławiu. Badaniem objęto próbę wydatków bieżących i majątkowych stanowiącą 4,7 % wszystkich zrealizowanych w 2024 r. wydatków GDDKiA.

¹⁰ Dz. U. z 2025 r. poz. 561, dalej ustawa o autostradach płatnych.

3. WYNIKI KONTROLI WYKONANIA BUDŻETU PAŃSTWA I BUDŻETU ŚRODKÓW EUROPEJSKICH W CZĘŚCI 21 – GOSPODARKA MORSKA ORAZ 39 - TRANSPORT

3.1. DOCHODY BUDŻETOWE

3.1.1. REALIZACJA DOCHODÓW BUDŻETOWYCH W CZĘŚCI 21 – GOSPODARKA MORSKA

W ustawie budżetowej na 2024 r. w wersji pierwotnej zaplanowano dochody budżetu państwa w cz. 21 – Gospodarka morska w kwocie ogółem 221 141 tys. zł. W trakcie roku budżetowego, na podstawie przepisów ustawy budżetowej po nowelizacji, zwiększono plan dochodów o kwotę 28 010 tys. zł, do kwoty 249 151 tys. zł.

Zrealizowane w 2024 r. dochody w części 21 wyniosły 123 477,3 tys. zł, co stanowiło 49,6 % kwoty zaplanowanej w ustawie budżetowej na 2024 r. (249 151 tys. zł) oraz 106,7 % dochodów wykonanych w 2023 r. (115 758,2 tys. zł). Dochody uzyskano przede wszystkim:

- w dziale Administracja publiczna, w kwocie 79 468,3 tys. zł (64,4 % ogółu dochodów), z tego z wpłat za wydawanie pozwoleń na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich w kwocie 31 224,5 tys. zł;
- w dziale Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz wydatki związane z ich poborem w kwocie 29 791,8 tys. zł (24,1 % ogółu dochodów) – z wpłaty z tytułu dywidendy;
- i w dziale Transport i łączność, w kwocie 12 793,9 tys. zł (10,4 % ogółu dochodów) – dochody te pochodziły m.in. z tytułu: najmu i dzierżawy składników majątkowych Skarbu Państwa, opłat egzaminacyjnych oraz opłat za wydawanie świadectw, dyplomów, zaświadczeń, certyfikatów i ich duplikatów, opłat za inspekcje statków, rejestracje jednostek pływających, wydawanie kart bezpieczeństwa, zezwoleń na wejście/wyjście statków do/z portów.

Główny wpływ na niski poziom realizacji dochodów (49,6 %) w części 21 – Gospodarka morska miało niezrealizowanie planowanych dochodów z opłaty dodatkowej za zajęcie wyłącznej strefy ekonomicznej pod wznoszenie oraz wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń (art. 27b ust. 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej¹¹). Dochody z tego tytułu planowano w kwocie 207 000 tys. zł, a wykonano w kwocie 31 224,5 tys. zł, tj. w 15,1 %. Na etapie planowania dochodów na 2024 r. w Ministerstwie zakładano, że wpłyną opłaty dotyczące I raty opłaty dodatkowej z tytułu sześciu decyzji lokalizacyjnych (szacowane wpływy 44 000 tys. zł) oraz wpływy z tytułu II raty opłaty dodatkowej od przedsięwzięć: Baltica-2, Baltica-3, Bałtyk Środkowy II i Bałtyk Środkowy III (szacowane wpływy 163 000 tys. zł). W związku z wprowadzonymi pod koniec 2022 r. przepisami¹², zmianie uległy zasady wnoszenia opłaty dodatkowej – opłata dodatkowa musi być uiszczana w terminie 30 dni od dnia rozpoczęcia budowy przedsięwzięcia, a nie (jak w poprzednim brzmieniu art. 27b ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej

¹¹ Dz. U z 2024 r. poz. 1125, ze zm.

¹² W dniu 21 grudnia 2022 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 15 grudnia o szczególnej ochronie niektórych odbiorców paliw gazowych w 2023 i 2024 r. w związku z sytuacją na rynku gazu (Dz. U. z 2025 r. poz. 204), w której dodano art. 27b ust. 1aa ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej częściowo wyłączający stosowanie art. 27b ust. 1 pkt 2.

i administracji morskiej) w terminie 30 dni od dnia uzyskania ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę. W związku z tą zmianą przepisów, w 2024 r. nie wpłynęły środki z II raty opłaty dodatkowej.

Ponadto, wpływ na stopień realizacji planowanych dochodów budżetowych w części 21 – Gospodarka morską miało zwiększenie planu dochodów tej części, dokonane na podstawie przepisów ustawy budżetowej na 2024 r. po nowelizacji o kwotę 28 010 tys. zł (w dziale 756 – Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz wydatki związane z ich poborem, rozdział 75624 - Dywidendy).

W wyniku zmiany przepisów ustawy budżetowej, o których mowa powyżej, zwiększono plan dochodów o kwotę już zrealizowanych dochodów wg stanu na koniec sierpnia 2024 r.

Na koniec 2024 r. w części 21 wystąpiły należności pozostałe do zapłaty w kwocie 22 593,1 tys. zł, w tym zaległości netto w kwocie 21 816,3 tys. zł. W porównaniu do 2023 r. (19 365,5 tys. zł) należności wzrosły o 3 227,6 tys. zł, tj. o 16,7 %, co wynikało m.in. ze wzrostu liczby nieuregulowanych opłat egzaminacyjnych oraz opłat za wydawanie świadectw, dyplomów, zaświadczeń, certyfikatów i ich duplikatów.

Najwyższe kwoty należności dotyczyły wpływów z tytułu kar i odszkodowań wynikających z umów w dziale 600 Transport i łączność, rozdział 60043 - Urzędy morskie, które na koniec 2024 r. wyniosły ogółem 16 391,6 tys. zł (72,6 % ogółu należności).

Dochody zrealizowane przez dysponenta III stopnia w MI wyniosły 109 260,1 tys. zł, co stanowiło 46 % planu (237 422 tys. zł).

Prawie całość tych dochodów została zrealizowana w dwóch rozdziałach klasyfikacji budżetowej, tj.:

- w rozdziale 75001 - Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej, w kwocie 79 468,2 tys. zł;
- w rozdziale 75624 - Dywidendy, w kwocie 29 791,8 tys. zł.

Na koniec roku wystąpiły należności do zapłaty ogółem w wysokości 1 845,1 tys. zł i były ponad 14 razy wyższe w stosunku do należności do zapłaty wg stanu na koniec 2023 r. (128,3 tys. zł).

Zwiększenie stanu należności wynikało przede wszystkim z ujęcia w księgach rachunkowych MI należności w kwocie 1 511,5 tys. zł z tytułu rozliczenia lat ubiegłych z kontrahentem, do czego podstawą było postanowienie sądu.

3.1.2. REALIZACJA DOCHODÓW BUDŻETOWYCH W CZĘŚCI 39 – TRANSPORT

W ustawie budżetowej na rok 2024 zaplanowano dochody w wysokości 123 630 tys. zł, a uzyskano 231 328,2 tys. zł (187,1 % planu).

Dochody te stanowiły 96,3 % dochodów uzyskanych w 2023 r. (240 284,5 tys. zł). Niemal w całości (230 636,4 tys. zł, tj. 99,7 %) dochody w części 39 zostały uzyskane w dziale 600 - Transport i łączność, z czego głównie w rozdziałach:

- 60012 - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad uzyskano dochody 130 338,7 tys. zł, tj. 145,8 % kwot planowanych (89 395 tys. zł) oraz 133,9 % wpływów uzyskanych w 2023 r. (97 371,6 tys. zł);
- 60056 - Urząd Lotnictwa Cywilnego uzyskano dochody 34 622,8 tys. zł, tj. 122,7 % kwot planowanych (28 218 tys. zł) oraz 107,2 % dochodów uzyskanych w 2023 r. (32 297,6 tys. zł).

Ponadto znaczące dochody uzyskano w rozdziałach, w których nie zaplanowano uzyskania dochodów, tj.: 31 760,9 tys. zł w rozdziale 60001 - Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe oraz 26 897,6 tys. zł w rozdziale 60002 - Infrastruktura kolejowa.

W rozdziale 60012 - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wpływy w 2024 r. uzyskano przede wszystkim z:

- kar umownych dotyczących nienależytego wykonania umowy, nieterminowej realizacji umowy oraz z tytułu odszkodowań za szkody wyrządzone w infrastrukturze drogowej,
- rozliczeń i zwrotów wydatków z lat ubiegłych, a w szczególności za energię elektryczną, podatek od nieruchomości, zakup soli i usług dotyczących bieżącego oraz zimowego utrzymania dróg,
- wpłat za energię elektryczną, media, wywóz nieczystości w wynajmowanych pomieszczeniach w obwodach drogowych, odszkodowań za zniszczone lub skradzione mienie, odszkodowań z tytułu szkód poniesionych na drogach ekspresowych oraz autostradach (np. wymiana uszkodzonych barier ochronnych), zatrzymane wadia, wynagrodzenia płatnika składek ZUS i podatku dochodowego, wpływy za udostępnianie informacji publicznej,
- wpływów z najmu i dzierżawy składników majątku Skarbu Państwa, tj. pomieszczeń mieszkalnych, biurowych, magazynowych, dzierżawy placów, pasa drogowego, czynszu z tytułu użytkowania sprzętu drogowego oraz wynajmu parkingów poza pasem drogowym.

W rozdziale 60056 - Urząd Lotnictwa Cywilnego uzyskane w 2024 r. wpływy dotyczyły:

- wpłaty lotniczej, o której mowa w art. 26d ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze¹³ - wpłata Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP),
- opłat lotniczych, o których mowa w art. 26a ustawy Prawo lotnicze (opłaty za egzaminy, licencje i świadectwa kwalifikacji, certyfikacje, zaświadczenia, zezwolenia, sprawowanie nadzoru nad podmiotami oraz inne czynności urzędowe szczegółowo określone w załączniku nr 6 do ustawy Prawo lotnicze),
- kar pieniężnych, o których mowa w ustawie Prawo lotnicze (głównie kary pieniężne nakładane na przewoźników z tytułu nieprzestrzegania praw pasażerów).

W rozdziale 60001 - Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe (dot. dysponenta części) uzyskane dochody w wysokości 31 760,9 tys. zł dotyczyły głównie kar naliczonych PKP Intercity S.A. z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich.

W rozdziale 60002 - Infrastruktura kolejowa uzyskane wpływy wyniosły 26 897,6 tys. zł i dotyczyły nieprzewidzianych na etapie planowania wpływów głównie z tytułu:

- kar umownych nałożonych na PKP PLK S.A.,
- odsetek bankowych związanych z realizacją dotacji przez PKP PLK S.A.,
- odsetek od dotacji w ramach projektu Instrument „Łącząc Europę” (CEF) w sektorze transportu 2021-2027.

Należności na koniec 2024 r. wyniosły 188 716,1 tys. zł i stanowiły 146,7 % należności na koniec 2023 r. (128 680 tys. zł). Najwyższa kwota (161 957,9 tys. zł) należności wystąpiła w rozdziale 60012 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Zaległości na koniec 2024 r. wyniosły 110 364,2 tys. zł i stanowiły 180,1 % zaległości wg stanu na koniec 2023 r. (61 008 tys. zł). Zaległości te wystąpiły głównie w rozdziale 60012 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, w którym wyniosły 94 957 tys. zł. Ponadto w dwóch rozdziałach wystąpiły należności, stanowiące niemal w całości zaległości netto¹⁴, tj.: w rozdziale 60056 -

¹³ Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, ze zm.

¹⁴ Należności pozostałe do zapłaty, których termin zapłaty minął i mogą być egzekwowane z wyłączeniem: zaległości płatnych w ratach (jeżeli termin spłaty raty nie minął), odroczonych (w przypadku gdy odroczony

Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) w kwocie 12 599,3 tys. zł., oraz w rozdziale 60055 - Inspekcja Transportu Drogowego w kwocie 1983 tys. zł.

W rozdziale 60012 - GDDKiA na wzrost należności zasadniczy wpływ miały naliczone kary umowne dotyczące nienależytego wykonania umów, nieterminowych realizacji umów oraz z tytułu odszkodowań za szkody wyrządzone w infrastrukturze drogowej.

Zaległości ULC z tytułu dochodów budżetowych na koniec 2024 r. dotyczyły głównie nieopłaconych w terminie kar finansowych nakładanych decyzjami administracyjnymi Prezesa ULC, w związku z nieprzestrzeganiem przepisów ustawy Prawo lotnicze. Obejmowały one przede wszystkim kary nałożone na podmioty zagraniczne, a także należne od podmiotów pozostających w procesie upadłościowym (wierzytelności skierowane do sądu).

W rozdziale 60055 - Inspekcja Transportu Drogowego należności z tytułu dochodów budżetowych na koniec 2024 r., które wyniosły łącznie 1 983,9 tys. zł. niemal w całości stanowiły zaległości z tytułu nieopłaconych w terminie zwrotów kosztów postępowań sądowych oraz kosztów upomnień.

Dochody zrealizowane w 2024 r. przez dysponenta III stopnia w części 39 wyniosły 1566,7 tys. zł i stanowiły 132 % planu (1187 tys. zł) oraz 34,1 % dochodów uzyskanych w 2023 r. (4593,3 tys. zł). Główne źródła dochodów stanowiły: wpływy z opłat egzaminacyjnych oraz opłat za wydanie świadectw, dyplomów, certyfikatów i ich duplikatów – w wysokości 1 079,1 tys. zł (w tym: z tytułu opłat wnoszonych przez kandydatów ubiegających się o uprawnienia na egzaminatorów i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym, opłat wnoszonych przez kandydatów ubiegających się o uprawnienia na kandydatów na instruktorów techniki jazdy i instruktorów techniki jazdy, opłat wnoszonych przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy) oraz wpływy z najmu i dzierżawy składników majątkowych Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego lub innych jednostek zaliczanych do sektora finansów publicznych oraz innych umów o podobnym charakterze¹⁵ – w wysokości 339 tys. zł.

Na koniec roku wystąpiły należności do zapłaty ogółem w wysokości 1629,7 tys. zł, w tym zaległości netto 824,9 tys. zł. Należności ogółem w 2024 r. były wyższe o 79,7 tys. zł i stanowiły 105,1 % należności z 2023 r. (1550 tys. zł), a zaległości netto były wyższe o 38,5 tys. zł i stanowiły 104,9 % zaległości z 2023 r. (786,4 tys. zł).

3.2. WYDATKI BUDŻETU PAŃSTWA I BUDŻETU ŚRODKÓW EUROPEJSKICH

3.2.1. WYDATKI BUDŻETU PAŃSTWA W CZĘŚCI 21 – GOSPODARKA MORSKA

W ustawie budżetowej na 2024 r. wydatki budżetu państwa w części 21 zostały zaplanowane w kwocie 1 419 562 tys. zł. W trakcie 2024 r. plan został zwiększony do kwoty 1 421 795,5 tys. zł, tj. per saldo o 2 233,5 tys. zł, z tego w wyniku:

- zwiększenia ze środków rezerw celowych o kwotę 8 429,3 tys. zł na podstawie decyzji Ministra Finansów;
- zmniejszenia planu wydatków o kwotę 6 195,8 tys. zł decyzjami Ministra Finansów.

termin płatności nie minął), kwot objętych wstrzymaniem wykonania decyzji na mocy postanowienia organu podatkowego, sądu administracyjnego lub odrębnych przepisów oraz zaległości objętych postępowaniem ugodowym, układowym lub restrukturyzacyjnym.

¹⁵ Ministerstwo Infrastruktury posiadało w trwałym zarządzie nieruchomości, z których z tytułu najmu/użyczenia innym jednostkom uzyskiwało wpływy stanowiące dochód Skarbu Państwa. Pozyskiwało również wpływy z opłat za najem miejsc parkingowych na rzecz pracowników Ministerstwa Infrastruktury i innych instytucji związanych umowami najmu/użyczenia z MI.

W wyniku 22 decyzji Ministra Infrastruktury zablokowana została kwota 448 658 tys. zł (w tym 79,5 tys. zł stanowiły planowane wydatki z rezerw celowych część 83 poz. 56).

Analizą objęto cztery decyzje w sprawie blokowania planowanych wydatków budżetu państwa na kwotę 435 752,3 tys. zł (97,1 % zablokowanych środków), tj.

- 1) decyzję z 29 października 2024 r. w sprawie blokowania planowanych wydatków w kwocie 100 336,3 tys. zł i decyzję z 13 listopada 2024 r. w kwocie 110 363,7 tys. zł. Decyzje te dotyczyły środków zaplanowanych na realizację zadania pn. „Budowa falochronu dla nowego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu” realizowanego w ramach programu wieloletniego „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023–2029” w ramach wydatków dysponenta III stopnia – Urzędu Morskiego w Szczecinie. Decyzja ta została podjęta w związku z przedłużającą się procedurą uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn. „Budowa falochronu dla nowego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu” realizowanego w ramach programu wieloletniego „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023–2029”¹⁶.

Procedura uzyskania decyzji środowiskowej prowadzona była na rzecz Inwestora, tj. Zarząd Morskich Portów Szczecin Świnoujście S.A. (dalej: ZMPSiŚ). Wniosek o wydanie decyzji został złożony przez pełnomocnika ZMPSiŚ 23 listopada 2020 r. Przedłużająca się procedura uzyskiwania decyzji wynikała z prowadzonego postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko oraz późniejszych odwołań złożonych w postępowaniu do wydanej w październiku 2023 r. decyzji. Procedura odwoławcza prowadzona przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (dalej: GDOŚ) została zakończona 31 stycznia 2025 r.

Decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach określają m.in. zakres rzeczowy działań z zakresu ochrony środowiska koniecznych do zrealizowania na badanym obszarze, co przekłada się na opis przedmiotu zamówienia, a następnie - zakres umów zawieranych przez Urząd Morski w Szczecinie z wykonawcami zadania „Budowa falochronu dla nowego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu”. Dlatego też od wydania decyzji uzależnione było ogłoszenie postępowań przetargowych, tj. postępowania na prowadzenie usługi Inżyniera Kontraktu wraz z prowadzeniem monitoringu przyrodniczego, oczyszczanie dna obszaru przeznaczonego pod falochron oraz wykonawstwa zasadniczego.

Przy tworzeniu Programu Wieloletniego na przełomie 2022 i 2023 r. założono, że decyzja środowiskowa zostanie wydana pod koniec 2023 r., pozwalając na ogłoszenie ww. postępowań przetargowych w tym samym okresie. W związku z odwołaniami od wydanej decyzji oraz przedłużaniem się procedury odwoławczej w GDOŚ, Urząd Morski w Szczecinie musiał dokonać przesunięć w harmonogramach postępowań przetargowych. Brak możliwości ogłoszenia przetargów skutkowało brakiem możliwości podpisania umów i tym samym wydatkowania zaplanowanych na 2024 r. środków finansowych. Minister Infrastruktury na wniosek Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie (z 26 marca 2024 r.) podjął działania zmierzające do zmiany uchwały nr 77/2023 r. Rady Ministrów z dnia 19 maja 2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pn. „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023–2029”. Zmiany dotyczyły harmonogramów rzeczowo-finansowych. Zmiana uchwały Rady Ministrów miała miejsce 13 listopada 2024 r.;

- 2) decyzję z 13 listopada 2024 r. w sprawie blokowania planowanych wydatków

¹⁶ Program ustanowiony uchwałą nr 77/2023 Rady Ministrów z dnia 19 maja 2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pn. Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023–2029”.

w kwocie 168 945 tys. zł przeznaczonych na realizację programu wieloletniego pn. „Budowa falochronu osłonowego w Porcie Gdańsk”¹⁷ w ramach wydatków dysponenta III stopnia – Urzędu Morskiego w Gdyni. Przyczyną podjęcia ww. decyzji była długa procedura uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia, której treść określiła zakres dalszych prac, jak również z przesunięcia w czasie realizacji działań promocyjnych oraz z końcowych rozliczeń z dostawcami.

Na kwotę blokady (168 945 tys. zł) składały się następujące pozycje:

- kwota 168 799,2 tys. zł wynikająca z poniższych okoliczności:

Projekt programu wieloletniego pn. „Budowa falochronu osłonowego w Porcie Gdańsk” został przygotowany w II połowie 2021 r., a następnie był przedmiotem prac legislacyjnych do 13 kwietnia 2023 r., kiedy to nastąpiło podjęcie uchwały ustanawiającej program przez Radę Ministrów.

Ustanowienie programu umożliwiło rozpoczęcie przygotowania dokumentacyjnego inwestycji (kwiecień 2023 r.). Pierwszą umowę z wykonawcą dokumentacji przygotowawczej zawarto 15 czerwca 2023 r. Powyższe miało bezpośredni wpływ na procedurę uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

31 lipca 2023 r. zawarto umowę na opracowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko, a 13 grudnia 2023 r. dokonano odbioru raportu. W tym samym dniu do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku złożony został wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta została wydana 15 lipca 2024 r. Należy zaznaczyć, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla falochronu osłonowego było ściśle związane z postępowaniem odwoławczym od wydanej 2 lutego 2024 r. decyzji środowiskowej określającej warunki budowy w Porcie Północnym terminalu FSRU¹⁸, której Inwestorem jest Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A.

Ostateczne brzmienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagane było do przygotowania kompletnego opisu przedmiotu zamówienia na roboty budowlane, jak i uzyskania kolejnych decyzji administracyjnych niezbędnych do rozpoczęcia realizacji inwestycji. Wydana przez organ decyzja środowiskowa jest dokumentem, w oparciu o który nałożone zostają na wykonawcę robót budowlanych wymagania/obowiązki, stąd stosowne zapisy musiały znaleźć się w opisie przedmiotu zamówienia, a treść całej decyzji – udostępniona wykonawcom przy postępowaniu na roboty budowlane.

Procedura uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach miała również znaczący wpływ na uzyskanie kolejnych wymaganych decyzji administracyjnych dla przedmiotowej inwestycji, tj.:

- pozwolenia wodnoprawnego – ze względu na fakt, że do złożenia wniosku o udzielenie decyzji (pozwolenia wodnoprawnego) wymagane jest załączenie treści decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Urząd Morski w Gdyni mógł wystąpić o pozwolenie wodnoprawne dopiero po uzyskaniu decyzji środowiskowej. Z wnioskiem o pozwolenie wodnoprawne wystąpiono 18 lipca 2024 r., tj. tuż po otrzymaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (15 lipca 2024 r.);
- pozwolenia na budowę – do złożenia wniosku o zatwierdzenie dokumentacji projektowej oraz udzielenia pozwolenia na budowę wymagane jest uzyskanie m.in. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i pozwolenia wodnoprawnego.

¹⁷ Program ustanowiony uchwałą nr 47/2023 Rady Ministrów z dnia 13 kwietnia 2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa falochronu osłonowego w Porcie Gdańsk”.

¹⁸ FSRU – pływająca jednostka przystosowana do odbioru skroplonego gazu ziemnego z metanowca, jego przechowywania i regazyfikacji.

Pozwolenie wodnoprawne uzyskano 2 września 2024 r., a 13 września 2024 r. złożono w Urzędzie Wojewódzkim w Gdańsku komplet dokumentów w celu uzyskania pozwolenia na budowę. Pozwolenie na budowę zostało wydane 20 grudnia 2024 r.

Ponieważ bez pozwolenia na budowę nie było możliwe prowadzenie prac, zatem nie było również możliwe wydatkowanie środków finansowych, które zostały zaplanowane na 2024 r. zgodnie z harmonogramem wynikającym z uchwały ustanawiającej program wieloletni;

- kwota 45,8 tys. zł wynikająca z niższej niż planowano kwoty, za jaką zakupiono samochód (po przeprowadzonym postępowaniu przetargowym);
 - kwota 100 tys. zł wynikająca z przesunięcia w czasie działań promocyjnych. Zgodnie z pierwotnymi założeniami inwestycja w 2024 r. miała być w fazie realizacji robót budowlanych, dlatego też planowano działania informacyjno-promocyjne, jednak w wyniku opóźnień w realizacji programu wieloletniego zostały one przesunięte na 2025 r.
- 3) decyzję z 14 listopada 2024 r. w sprawie blokowania planowanych wydatków w kwocie 56 107,3 tys. zł przeznaczonych na realizację programu wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”¹⁹ w ramach wydatków dysponenta III stopnia – Urzędu Morskiego w Gdyni. Przyczyną podjęcia tej decyzji był brak możliwości wykonania w 2024 r. części robót pogłębiarskich na rzece Elbląg w związku z wykryciem zanieczyszczeń, które uniemożliwiły wykonywanie robót do czasu unieszkodliwienia zidentyfikowanych zanieczyszczeń. Badania osadów dennych rzeki Elbląg wraz z oznaczeniem związków azotu i fosforu na odcinku od punktu P2 - Port zostały zlecone przez Urząd Morski w Gdyni 3 kwietnia 2024 r. Przeprowadzenie badań zlecono jako obligatoryjne działanie konieczne do wykonania przed przystąpieniem do prac pogłębiarskich (Etap V inwestycji), w celu określenia potencjalnego zagrożenia dla środowiska wodnego w trakcie pogłębiania toru wodnego. Badania przeprowadzono w ciągu dwóch miesięcy od dnia podpisania umowy. W sprawozdaniu z badań opracowanym w czerwcu 2024 r. stwierdzono m.in., że urobek o kodzie 17 05 06 pochodzący z dna rzeki Elbląg na odcinku od punktu pobierania nr 3 do nr 6 jest zanieczyszczony pod względem badanych substancji, a osad denny nie może być odzyskiwany poza instalacjami w procesie recyklingu lub odzysku innych materiałów nieorganicznych (R5). W związku z tym 12 września 2024 r. zlecono wykonanie badań doszczegóławiających w zakresie zanieczyszczenia osadów dennych pod kątem WWA²⁰. Opracowanie badań trwało 2 miesiące od dnia podpisania umowy. W 2024 r. na zadanie związane z robotami pogłębiarskimi wydatkowano środki w wysokości 71 550,2 tys. zł. Natomiast pozostała zaplanowana kwota, tj. 56 107,3 tys. zł, przeznaczona na realizację programu wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” nie została wydatkowana przez Urząd Morski w Gdyni.

Analiza wykazała, że trzy z ww. czterech decyzji w sprawie blokowania planowanych wydatków (na łączną kwotę 379 645 tys. zł, czyli 87,1 % wartości wszystkich analizowanych decyzji – 435 752,3 tys. zł) wydano ze znacznym opóźnieniem w stosunku do czasu, w którym dysponent części otrzymał informacje o tym, że planowane wydatki nie zostaną zrealizowane.

Decyzja o blokadzie planowanych wydatków w kwocie 168 945 tys. zł została podjęta przez Ministra Infrastruktury dopiero 13 listopada 2024 r., podczas gdy już 24 lipca 2024 r. (tj. 112 dni wcześniej) Urząd Morski w Gdyni wystąpił do Ministerstwa Infrastruktury z wnioskiem o aktualizację Programu wieloletniego pn. „Budowa falochronu osłonowego

¹⁹ Program przyjęty uchwałą nr 57/2016 Rady Ministrów w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”.

²⁰ Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne.

w Porcie Gdańsk” w zakresie finansowym, z uzasadnieniem, że ww. środki nie zostaną zaangażowane w 2024 r. (dysponent części informacji o tym, że planowane jest zgłoszenie „części środków finansowych” przeznaczonych na ten program otrzymał jeszcze wcześniej, tj. 18 lipca 2024 r.).

Decyzje: z 29 października 2024 r. w sprawie blokowania planowanych wydatków w kwocie 100 336,3 tys. zł i z 13 listopada 2024 r. w kwocie 110 363,7 tys. zł dotyczące planowanych wydatków w ramach programu wieloletniego „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023-2029” zostały podjęte przez Ministra Infrastruktury odpowiednio po 217 i 232 dniach od otrzymania informacji, że planowane na 2024 r. wydatki na ww. działania nie zostaną w tym roku w znacznej części zrealizowane²¹.

Podjęcie z opóźnieniem decyzji o blokadzie planowanych wydatków, w kwocie 168 945 tys. zł (po prawie czterech miesiącach) i w kwocie 210 700 tys. zł (po ponad siedmiu miesiącach od powzięcia informacji, że nie zostaną one wykorzystane w 2024 r.) było działaniem nierzetelnym i mogło uniemożliwić wykorzystanie tych środków na inne cele (na podstawie art. 173 ust. 2 ufp²²).

Dyrektor Departamentu Budżetu Ministerstwa Infrastruktury wyjaśniał w trakcie kontroli m.in., że przyczyną późnego podjęcia decyzji o blokadzie planowanych wydatków był m.in. brak wytycznych Ministra Finansów w sprawie blokowania planowanych na 2024 r. wydatków oraz niezłożenie (przez kierowników jednostek budżetowych) wcześniej wniosków o dokonanie blokady.

NIK nie podzieliła powyższych wyjaśnień, ponieważ brak wytycznych Ministra Finansów w sprawach blokowania wydatków w 2024 r. nie może usprawiedliwiać zbyt późnego podjęcia decyzji w o blokowaniu planowanych wydatków. Podjęcie takiej decyzji leży bowiem w kompetencji dysponenta części budżetowej, na podstawie art. 177 ust. 3 pkt 2 ufp.

NIK nie podziela również argumentów, w których wskazano na to, że blokada wydatków powinna wynikać z wniosku kierownika jednostki realizującej zadanie, a nie z samych toczących się prac nad zmianą uchwały Rady Ministrów ustanawiającej program wieloletni. Należy wskazać bowiem, że złożenie wniosku jest czynnością wtórną w stosunku do stwierdzonego przez dysponenta części opóźnienia w realizacji zadań lub nadmiaru posiadanych środków, na podstawie art. 177 ust. 1 pkt 2 i 3 ufp.

Natomiast o tym, że występowały opóźnienia w realizacji zadań i nadmiar środków w przypadku dwóch programów wieloletnich (tj. „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023-2029” i „Budowa falochronu osłonowego w Porcie Gdańsk”), na których realizację planowano wydatkować środki ostatecznie zablokowane ww. decyzjami, wiadomo było już znacznie wcześniej, a więc spełnione były przesłanki wskazane w art. 177 ust. 1 pkt 2 i 3 ufp.

Ponadto Dyrektor Departamentu Budżetu MI wyjaśnił, że: *„równoległym działaniem resortu infrastruktury w tej sprawie było także zainicjowanie stworzenia podstaw prawnych pozwalających na wykorzystanie środków z programów wieloletnich na zadania dotyczące usuwania skutków klęsk żywiołowych. Dlatego też przyjęto zapis ujęty w art. 59a ustawy o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi oraz niektórych innych ustaw, który brzmi: „1. W roku 2024 niewykorzystane środki na finansowanie programów wieloletnich, zablokowane*

²¹ Wniosek o dokonanie zmian w programie wieloletnim „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023-2029” został złożony do Ministerstwa Infrastruktury 26 marca 2024 r., i zaplanowano w nim wydatki na 2024 r. z budżetu państwa w kwocie 15,8 mln zł tj. 7,3 % planu tych wydatków (217,3 mln zł) na 2024 r.

²² Przepis ten stanowi, że: niewykorzystane środki na finansowanie programów wieloletnich Rada Ministrów może przeznaczyć na finansowanie innych programów wieloletnich lub zobowiązań Skarbu Państwa.

na podstawie art. 177 ust. 1 ustawy (...) o finansach publicznych, mogą zostać przeniesione do rezerwy celowej przeznaczonej na przeciwdziałanie klęskom żywiołowym i usuwanie ich skutków w trybie określonym w odrębnych przepisach. 2. Do środków, o których mowa w ust. 1, ograniczeń wynikających z art. 173 ustawy (...) o finansach publicznych nie stosuje się."

NIK zauważyła, że wskazane działania Ministra były skuteczne tylko w zakresie wprowadzenia przepisu art. 59a ustawy z dnia 1 października 2024 r. o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi oraz niektórych innych ustaw²³. Natomiast środki niewykorzystane na finansowanie programów wieloletnich w części 21 – Gospodarka morska, nie zostały ostatecznie przeniesione w 2024 r. do rezerwy celowej przeznaczonej na przeciwdziałanie klęskom żywiołowym i usuwanie ich skutków. Podkreślenia również wymaga, że przytoczony w wyjaśnieniu art. 59a ust. 1 stawy o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi oraz niektórych innych ustaw określa tryb szczególnego zagospodarowania niewykorzystanych środków i dotyczy jedynie środków zablokowanych zgodnie z art. 177 ust. 1 ufp. Jedynie uprzednie dokonanie blokady umożliwia jego zastosowanie. Tym samym powstrzymywanie się od decyzji o blokowaniu środków, o których dysponent posiadał informację, że nie zostaną wykorzystane na cele im przypisane w przedmiotowym programie, co przedstawiono w wyjaśnieniach Dyrektora Departamentu Budżetu MI, należy uznać za utrudnienie w dysponowaniu środkami przez Ministra Finansów.

Zrealizowane w części 21 wydatki wyniosły 967 123,5 tys. zł, tj. 68 % planu po zmianach (1 421 795,5 tys. zł) i 99,8 % wydatków zrealizowanych w 2023 r. (968 884,3 tys. zł). Najwyższe wydatki poniesiono w dziale 600 - Transport i łączność (w kwocie 541 681,7 tys. zł), przede wszystkim w rozdziale 60043 - Urzędy morskie (463 880,6 tys. zł) i rozdziale 60044 - Ratownictwo morskie (69 358,2 tys. zł).

Wydatki majątkowe²⁴ w części 21 poniesiono w kwocie 136 981,7 tys. zł, tj. 23,8 % planu po zmianach (576 370,90 tys. zł) i 57,5 % wydatków majątkowych poniesionych w tej części w 2023 r. (238 256,8 tys. zł). Wydatki majątkowe w 2024 r. zostały poniesione głównie na finansowanie programów wieloletnich: „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaný z Zatoką Gdańską” i „Budowa falochronu osłonowego w Porcie Gdańsk”.

Ze środków przyznanych z rezerw celowych w łącznej kwocie 8 429,3 tys. zł wykorzystano kwotę 8089,6 tys. zł (tj. 96 % przyznanych środków). Środki z rezerw celowych przeznaczono m.in. na następujące zadania: „Zakup pławy pomiarowej”, „Termomodernizacja budynku Kapitanatu Portu Szczecin”, „Zakup dwóch pojazdów o napędzie hybrydowym typu plug-in” (zrealizowane przez Urząd Morski w Szczecinie), „Zakup czterech samochodów o napędzie elektrycznym na potrzeby Urzędu Morskiego w Gdyni”, „Bezpiecznie nad morzem ze Służbą SAR”. Szczegółowa analiza próby wydatków (5191,6 tys. zł, tj. 64,2 % ogółu wydatków z rezerw) poniesionych ze środków rezerw celowych wykazała, że wystąpienie o te środki było uzasadnione potrzebami jednostek budżetowych, a wydatki zostały zrealizowane zgodnie z przeznaczeniem.

Kwota zrealizowanych wydatków na dotacje w części 21 wyniosła w 2024 r. 116 218,7 tys. zł (bez subwencji), tj. niemal 100 % planu po zmianach (116 280,5 tys. zł) i 127,7 % wykonania w 2023 r. (91 032,9 tys. zł), z tego:

²³ Dz. U. z 2024 r. poz. 1473, ze zm.

²⁴ Z wyłączeniem wydatków na dotacje celowe z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych innych jednostek sektora finansów publicznych.

- środki na dotacje podmiotowe²⁵ dla uczelni morskich w kwocie 55 810,5 tys. zł (wg planu po zmianach), wykorzystano w 100 %. Dotacje przeznaczono m.in. na utrzymanie statków szkolnych i specjalistycznych ośrodków szkoleniowych, kadr morskich oraz na zadania dotyczące zapewnienia osobom niepełnosprawnym warunków do pełnego udziału w procesie przyjmowania na studia, do szkół doktorskich, kształcenia na studiach i w szkołach doktorskich lub prowadzenia działalności naukowej. Podziału dotacji dokonano zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 25 września 2018 r. w sprawie sposobu podziału dla uczelni środków finansowych na świadczenia dla studentów oraz na zadania związane z zapewnieniem osobom niepełnosprawnym warunków do pełnego udziału w procesie przyjmowania na studia, do szkół doktorskich, kształcenia na studiach i w szkołach doktorskich lub prowadzenia działalności naukowej²⁶ oraz rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 czerwca 2019 r. w sprawie sposobu podziału środków finansowych przeznaczonych na utrzymanie i rozwój potencjału dydaktycznego oraz potencjału badawczego, a także na zadania związane z utrzymaniem statków szkolnych i specjalistycznych ośrodków szkoleniowych kadr morskich, znajdujących się w dyspozycji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej²⁷;
- w 2024 r. udzielono także sześciu dotacji celowych dla uczelni morskich (Uniwersytetu Morskiego w Gdyni i Politechniki Morskiej w Szczecinie) na podstawie zawartych umów w łącznej kwocie 60 470 tys. zł, z czego wydatkowano 60 408,2 tys. zł. Dotacje dla Uniwersytetu Morskiego w Gdyni były przeznaczone na dofinansowanie kosztów inwestycji dotyczącej budowy hali sportowej wraz z wyposażeniem i inwestycji pn.: „Wykonanie izolacji pionowej i poziomej przeciwwilgociowej i izolacji termicznej wewnętrznych i zewnętrznych ścian fundamentowych budynków (...) przy ul. Morskiej”, a dla Politechniki Morskiej w Szczecinie na dofinansowanie następujących zadań: kosztów realizacji programu wieloletniego pn. „Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie”, kosztów realizacji inwestycji pn. „Budowa Centrum Symulatorów Promów i Offshore”, kosztów realizacji inwestycji „Modernizacja zespołu obiektów dydaktycznych przy ul. Willowej 2-4 w Szczecinie na potrzeby Akademii Morskiej w Szczecinie” i kosztów realizacji inwestycji pn. „Modernizacja Laboratoriów Urządzeń Nawigacyjnych Politechniki Morskiej w Szczecinie”.

Subwencje dla uczelni morskich przekazano w kwocie 207 287,2 tys. zł, tj. 100 % planu po zmianach i 131,1 % subwencji przekazanych w 2023 r. (158 110,5 tys. zł). Wydatki przeznaczono na utrzymanie i rozwój potencjału dydaktycznego i badawczego uczelni morskich. Wzrost kwoty przekazanej subwencji dla uczelni morskich w 2024 r. w porównaniu do 2023 r. wynikał m.in. z:

- przepisów ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, które zapewniają coroczną waloryzację środków przeznaczanych na wydatki w zakresie finansowania nauki i szkolnictwa wyższego,
- systemowego zwiększenia o 30 % wynagrodzeń pracowników uczelni.

Środki przeznaczone na ww. subwencje i dotacje były przekazywane beneficjentom zgodnie z harmonogramem.

²⁵ Dotacje udzielone na podstawie przepisów art. 460 ust. 6 w zw. z art. 365 pkt. 3 i art. 365 pkt 6 oraz art. 459 pkt 6, a także art. 86 ust. 1 pkt 1-4 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2024 r. poz.1571, ze zm.).

²⁶ Dz. U. z 2021 r. poz. 384, ze zm.

²⁷ Dz. U. z 2019 r. poz. 1157.

Badanie kwoty 60 408,2 tys. zł wydatków na dotacje (tj. 52 % wydatków na dotacje w 2024 r. w części 21, bez subwencji), wykazało, że zostały one przeznaczone na cele określone w umowach na ich udzielenie i terminowo rozliczone²⁸.

Przeciętne zatrudnienie w części 21 w 2024 r. wyniosło 1959 osób i było wyższe w porównaniu do przeciętnego zatrudnienia w 2024 r. o 12 osób. Wydatki na wynagrodzenia (wraz z pochodnymi) wyniosły 229 446,9 tys. zł, a przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na jednego pełnozatrudnionego w 2024 r. wyniosło 9760 zł i w porównaniu z przeciętnym wynagrodzeniem w 2023 r. wynoszącym 7909 zł, wzrosło o 1851 zł, tj. o 23,4 %.

Wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia wynikał głównie z podwyżki wynagrodzeń pracowników państwowej sfery budżetowej łącznie o 20 % w stosunku do 2023 r. (z wyłączeniem osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe).

Zobowiązania budżetu państwa w części 21 na koniec 2024 r. wyniosły 30 367,9 tys. zł (nie było zobowiązań wymagalnych) i były wyższe od zobowiązań wg stanu na 2023 r. (25 546,1 tys. zł) o 4821,8 tys. zł, tj. o 18,9 %. Zobowiązania dotyczyły głównie dodatkowego wynagrodzenia rocznego (wraz z pochodnymi), zakupu energii, materiałów i wyposażenia oraz opłat za media i ubezpieczenia. Wzrost stanu zobowiązań na koniec 2024 r. w stosunku do 2023 r. wynikał głównie z podwyżek wynagrodzeń w części 21 oraz wzrostu cen energii i materiałów.

Wybrane efekty rzeczowe uzyskane w roku 2024.

W wyniku realizacji zadań inwestycyjnych przez Urząd Morski w Gdyni m.in.:

- w dniu 8 lipca 2024 r. odebrano roboty budowlane zrealizowane w ramach zadania „Przebudowa Portu Rybackiego we Fromborku”;
- dniu 6 grudnia 2024 r. dokonano odbioru końcowego robót budowlanych w ramach zadania „Przebudowa portu rybackiego w Nowej Pastęce – etap II”;
- w dniu 22 lipca 2024 r. odebrano dokumentację projektową zadania „Remont Falochronu Zachodniego, Wschodniego w Porcie Ustka wraz z Nabrzeżem Pilotowym”;
- zakupiono cztery samochody o napędzie elektrycznym.

W efekcie realizacji zadań inwestycyjnych przez Urząd Morski w Szczecinie m.in.:

- w ramach zadania „Przebudowa poddasza budynku magazynowego na pomieszczenia socjalno-biurowe w Darłowie” wykonano zadaszenie oraz część robót zewnętrznych i wewnętrznych w budynku magazynowym na terenie bazy remontowej portu morskiego w Darłowie. Przeprowadzono roboty budowlane polegające na montażu nadproży stalowych, zamontowaniu okien wraz z parapetami oraz modernizację elewacji budynku oraz ocieplenie zadaszenia wraz z wykonaniem sufitu GK zewnętrznej klatki schodowej przedmiotowego budynku. Zakończenie inwestycji przewidziane jest w 2025 r.;
- wykonano zadanie „Budowa zjazdu technicznego na plażę w Niechorzu z ul. Klifowej (na 369 kilometrażu wybrzeża)” - przedsięwzięcie zrealizowane zostało w ramach rozbudowy systemu umożliwiającego dostęp do plaży dla turystów i urlopowiczów, jak również dla sprzętu technicznego (służb i pracowników Urzędu Morskiego) - pojazdów ratowniczych, patrolowych i techniczno-budowlanych;
- zakupiono sprzęt nawigacyjny: pławy świetlne lodowe (2 szt.) i latarnie nawigacyjne (2 szt.);
- zakupiono dwa pojazdy o napędzie hybrydowym, trzy samochody terenowe 4x4 i ciągnik rolniczy.

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa "SAR" – dokonała m.in. następujących zakupów:

- dwa samochody osobowe dla Służby SAR;

²⁸ Po korektach i uzupełnieniach rozliczeń dokonanych przez beneficjentów dotacji.

- cztery pojazdy typu UTV z napędem na 4 x 4 i z przyczepkami do transportu uszkodzonych z zestawem siedząco-stojącym dla ratownika;
- cztery pojazdy typu UTV (identyczne jak opisane wyżej) oraz dziewięć dronów wyposażonych w kamerę termowizyjną;
- dwie łodzie ratownicze typu RIB z przyczepami do ich transportu.

Wydatki dysponenta III stopnia w Ministerstwie Infrastruktury.

Wydatki dysponenta III stopnia wyniosły 50 817,5 tys. zł, co stanowiło 88,5 % planu po zmianach (57 421,7 tys. zł) i 108,7 % wydatków wykonanych w 2023 r. (46 732,4 tys. zł). Wydatki poniesiono głównie w dziale 750 – Administracja publiczna, w kwocie 42 374,7,3 tys. zł.

Dysponent III stopnia otrzymał w 2024 r. środki finansowe z rezerw celowych budżetu państwa w wysokości 723,9 tys. zł, z tego głównie z rezerwy na przygotowanie i realizację zadań związanych z objęciem i sprawowaniem przez Polskę przewodnictwa w Radzie UE w pierwszej połowie 2025 r. (poz. 62), w kwocie 561,8 tys. zł.

Ze środków przyznanych z rezerw celowych w łącznej kwocie 723,9 tys. zł wykorzystano 600,8 tys. zł, tj. 83 %. Szczegółowym badaniem objęto zwiększenia planu wydatków dokonane pięcioma decyzjami Ministra Finansów w sprawie zmian w budżecie państwa na 2024 r. ze środków z rezerw celowych o wartości 631,8 tys. zł. Środki uruchomione tymi decyzjami zostały wydatkowane w kwocie 525,5 tys. zł (83,2 %) m.in. na wynagrodzenia oraz ekwiwalent za niewykorzystany urlop dla osoby odwołanej z kierowniczego stanowiska państwowego i na działania związane z przygotowaniem do przewodnictwa Polski w Radzie UE w I połowie 2025 r. Ze środków przyznanych z rezerw celowych na podstawie poddanych analizie decyzji nie wykorzystano łącznie 106,3 tys. zł, m.in. z powodu tego, że zaplanowane wyjazdy zagraniczne do Międzynarodowej Organizacji Morskiej z siedzibą w Londynie, związane bezpośrednio z przygotowaniem i sprawowaniem przewodnictwa Polski w Radzie UE w I połowie 2025 r. ostatecznie się nie odbyły (uczestnictwo w spotkaniach odbyło się w formie zdalnej).

Wydatki majątkowe dysponenta III stopnia w 2024 r. zrealizowano w kwocie 323,4 tys. zł, tj. 22,4 % planu (1 445 tys. zł). Wydatki majątkowe były wyższe niż w 2023 r. (299,5 tys. zł) o 23,9 tys. zł, tj. o 8 %. Wydatki poniesiono m.in. na budowę i rozwój systemów teleinformatycznych, zakup sprzętu teleinformatycznego, a także na modernizację oprogramowania systemu rejestracji czasu pracy i kontroli dostępu w lokalizacji Ministerstwa Infrastruktury przy ul. Nowy Świat 6/12. Niski poziom realizacji planu wydatków majątkowych wynikał m.in. z tego, że centralny zamawiający nie wszczął postępowania dotyczącego planowanego zakupu samochodów osobowych, a w związku z tym dysponent III stopnia nie poniósł w 2024 r. wydatków na ten cel.

W 2024 r. wydatki na wynagrodzenia wyniosły 24 665,9 tys. zł²⁹ i były o 19,3 % wyższe niż wydatki zrealizowane w 2023 r. (20 678,5 tys. zł). Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w przeliczeniu na jednego pełnozatrudnionego wynosiło 12 561 zł i było o 21,8 % wyższe od średniego miesięcznego wynagrodzenia w 2023 r. (10 315,5 zł).

Zobowiązania budżetu państwa na koniec 2024 r. wyniosły 2 050 tys. zł i były wyższe o 194,9 tys. zł (10,5 %) od zobowiązań na koniec 2023 r. (1 855,1 tys. zł), a dotyczyły głównie dodatkowego wynagrodzenia rocznego.

²⁹ Z tego m.in. na nagrody z oszczędności przeznaczono 1 296,2 tys. zł, a na nagrody specjalne 26,9 tys. zł.

Badaniem objęto próbę wydatków na łączną kwotę 17 539,8 tys. zł.³⁰ Zbadane wydatki stanowiły 34,5 % wydatków dysponenta III stopnia i zostały poniesione z zachowaniem zasad gospodarowania środkami publicznymi, zostały rzetelnie skalkulowane oraz dokonane do wysokości kwot ujętych w planie finansowym. Nie stwierdzono nieprawidłowości pod względem danych identyfikacyjnych dowodów księgowych dotyczących ww. wydatków, opisu i wartości operacji, daty operacji gospodarczych, akceptacji pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym, dekretacji, okresu księgowania oraz wskazania odpowiednich kont księgowych.

Wydatki na usługi doradcze i eksperckie wyniosły łącznie 10 089,1 tys. zł. Szczegółowym badaniem objęto sześć umów zawartych z podmiotami zewnętrznymi o wartości 1 112,8 tys. zł, tj. 11 % zrealizowanych wydatków. Przedmiotem tych umów były m.in. doradztwo prawne, analizy finansowe, opracowanie specjalistycznych badań statystycznych w przemyśle stoczniowym, opracowanie raportów i programów ochrony środowiska, a także usługi związane z aktywnym uczestnictwem oraz wsparciem merytorycznym podczas posiedzeń Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w ramach przygotowania do sprawowania przewodnictwa Polski w Radzie UE w I połowie 2025 r. Zawarcie wszystkich badanych umów poprzedzone było szacowaniem wartości zamówienia. Zlecenie zadań w ramach powyższych umów następowało zgodnie z Regulaminem wewnętrznym Departamentu Gospodarki Morskiej i Zarządzeniem nr 21 Dyrektora Generalnego Ministerstwa Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2020 r. w sprawie dokonywania wydatków ze środków publicznych, konieczność zlecenia tych zadań wynikała z zakresu oraz złożoności tematyki oraz z uzasadnionych i udokumentowanych potrzeb jednostki. Zlecone usługi były niezbędne dla prawidłowej i efektywnej realizacji zadań. W przypadku pięciu z sześciu zbadanych umów usługi doradcze i eksperckie zostały zrealizowane zgodnie z umowami, terminowo i w pełnym zakresie. Sprawowany był rzetelny nadzór nad realizacją umów oraz w sposób prawidłowy dokonywany był odbiór wykonanych prac. W przypadku niepełnej i nieterminowej realizacji jednej z umów, MI wyegzekwowało kary umowne w łącznej kwocie 24 tys. zł.

3.2.2. WYDATKI BUDŻETU ŚRODKÓW EUROPEJSKICH W CZĘŚCI 21 – GOSPODARKA MORSKA

Wydatki budżetu środków europejskich w części 21 zostały zrealizowane w kwocie 7707,6 tys. zł, tj. 55 % planu po zmianach (14 013 tys. zł) i 4,5 % wydatków zrealizowanych w 2023 r. (170 457,9 tys. zł). Wykonanie wydatków na poziomie znacznie niższym niż w 2023 r. wynikało z początkowej fazy realizacji projektów w perspektywie finansowej 2021–2027 (w 2023 r. 99,7 % wydatkowanych środków dotyczyło perspektywy 2014–2020). W 2024 r. nie uruchamiano środków z rezerwy celowej budżetu środków europejskich. W trakcie 2024 r. dokonano trzech blokad wydatków na kwotę ogółem 6263,7 tys. zł. Decyzje w sprawie blokowania środków europejskich dotyczyły następujących jednostek i zadań:

1) Urząd Morski w Szczecinie:

- „Przeprowadzenie oceny aktualności rozstrzygnięć planistycznych i skutków wejścia w życie planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, analiza zmian w zagospodarowaniu przestrzennym obszarów morskich oraz opracowanie raportu o stanie zagospodarowania obszarów morskich”,
- „Inwentaryzacja podmorskiej infrastruktury liniowej (kable i rurociągi) w obszarze kompetencji terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie”;

³⁰ Z tego kwota 16 427 tys. zł wynikająca z doboru losowego wydatków (udokumentowana 39 dowodami księgowymi) metodą monetarną (MUS) i kwota 1 112,8 tys. zł – wydatki wybrane w sposób celowy (udokumentowane sześcioma dowodami księgowymi).

2) Urząd Morski w Gdyni:

- „Przegląd i aktualizacja map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego od strony morza w tym morskich wód wewnętrznych we właściwości Urzędu Morskiego w Gdyni”,
- „Ochrona gatunków oraz siedlisk przyrodniczych w obszarach administrowanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni”,
- „Opracowanie projektów planów dla obszarów Natura 2000 będących pod nadzorem Urzędu Morskiego w Gdyni”,
- „Zabezpieczenie brzegów przed powodzią od strony wód Zatoki Gdańskiej”;

3) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa:

- „Budowa i zakup nowych specjalistycznych ratowniczych jednostek pływających dla Służby SAR”,
- „Modernizacja specjalistycznych ratowniczych jednostek pływających Służby SAR”.

Powodami niewykorzystania środków były:

- 1) W Urzędzie Morskim w Szczecinie – przedłużająca się procedura³¹ naboru wniosków w ramach programu „Fundusze Europejskie dla Rybactwa 2021–2027” priorytet 4. „Wzmocnienie międzynarodowego zarządzania oceanami oraz przyczynienie się do zapewnienia bezpieczeństwa i czystości mórz i oceanów, ochrony na nich, a także zrównoważonego zarządzania nimi”,
- 2) W Urzędzie Morskim w Gdyni – m.in.: obmiarowy charakter umowy na roboty budowlane i związane z tym mniejsze wydatki niż pierwotnie szacowano oraz konieczność unieważnienia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego,
- 3) W Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa – niższe zapotrzebowanie na środki związane z przedłużającymi się postępowaniami przetargowymi oraz niezłożeniem przez Wykonawcę wniosku o zaliczkę (program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko³²).

Całość środków z budżetu środków europejskich wydatkowano w ramach Programu FEnIKS 2021–2027. W zakresie tego programu m.in.³³:

- Urząd Morski w Szczecinie realizował następujące projekty (łączne wydatki w ramach budżetu środków europejskich wyniosły 5147,7 tys. zł):
 - 1) „Przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu”³⁴,
 - 2) „Zapobieganie powodziom sztormowym na odcinkach brzegu morskiego pomiędzy m. Wicie a m. Pleśna poprzez wymianę zniszczonych grup ostróg brzegowych i budowę nowych”,
 - 3) „Budowa i przebudowa ostróg brzegowych w celu zapobiegania powodziom sztormowym i zabezpieczenia brzegu morskiego przed negatywnymi wpływami Morza Bałtyckiego w km 345,56-352,10 na terenie gminy Trzebiatów”,
 - 4) „Opracowanie projektów planów ochrony dla wybranych obszarów Natura 2000 nadzorowanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie”,
 - 5) „Przegląd i aktualizacja map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego od strony morza w tym morskich wód wewnętrznych we właściwości Urzędu Morskiego w Szczecinie”,

³¹ Prowadzona przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

³² Dalej: FEnIKS.

³³ Oprócz nw. urzędów morskich wydatki z bśe w 2024 r. poniosła jeszcze Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa - w kwocie 46 tys. zł.

³⁴ Wydatki w 2024 r. przeznaczano m.in. na analizę nawigacyjną dla ruchu statków po nowym podejściowym torze wodnym do Portu w Świnoujściu, wykonanie wariantowej koncepcji gospodarowania urobkiem i pobranie oraz zbadanie próbek z dna toru wodnego z opracowaniem wyników.

- 6) „Budowa i przebudowa ostróg brzegowych w celu zapobiegania powodziom sztormowym i zabezpieczenia brzegu morskiego przed negatywnymi wpływami Morza Bałtyckiego w km 368,31-370,51 oraz 375,90-378,50 na terenie gminy Rewal”;
- 7) „Ochrona wybranych siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin i zwierząt, stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000, wyznaczonych na akwenach morskich i przybrzeżnych terenach lądowych w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie”;
- Urząd Morski w Gdyni realizował następujące zadania (łącznie wydatki w ramach budżetu środków europejskich wyniosły 2513,9 tys. zł):
 - 1) „Przegląd i aktualizacja map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego od strony morza w tym morskich wód wewnętrznych we właściwości Urzędu Morskiego w Gdyni”;
 - 2) „Ochrona gatunków oraz siedlisk przyrodniczych w obszarach administrowanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni”;
 - 3) „Opracowanie projektów planów dla obszarów Natura 2000 będących pod nadzorem Urzędu Morskiego w Gdyni”;
 - 4) „Zabezpieczenie brzegów przed powodzią od strony wód Zatoki Gdańskiej”.

Dysponent III stopnia w MI w 2024 r. nie poniósł wydatków z budżetu środków europejskich.

3.2.3. WYDATKI BUDŻETU PAŃSTWA W CZĘŚCI 39 – TRANSPORT

Plan wydatków dla części 39 określony w ustawie z dnia 8 listopada 2024 r. o zmianie ustawy budżetowej na rok 2024 wyniósł 17 217 453 tys. zł. Środki te zaplanowano niemal w całości w dziale klasyfikacji budżetowej³¹ 600 Transport i łączność w kwocie 16 795 855 tys. zł (97,6 % wydatków zaplanowanych w części 39). W ramach działu 600 - Transport i łączność wydatki zostały zaplanowane głównie w rozdziałach: 60002 - Infrastruktura kolejowa: 8 102 898 tys. zł, 60011 - Drogi publiczne krajowe: 4 905 804 tys. zł, 60001 - Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe: 2 601 679 tys. zł, 60012 - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad: 753 348 tys. zł. W trakcie roku dokonano zmian, w wyniku których plan wydatków części 39 ostatecznie wyniósł 19 523 024,9 tys. zł. Wydatkowano 19 387 720,4 tys. zł, tj. 99,3 % planu po zmianach i 108 % wydatków poniesionych w 2023 r. (17 948 793 tys. zł). Środki te zostały wykorzystane przede wszystkim w rozdziałach:

- 60002 - Infrastruktura kolejowa: 8 611 293,5 tys. zł, tj. 99,7 % planu po zmianach (8 636 240,3 tys. zł),
- 60011 - Drogi publiczne krajowe: 5 007 758 tys. zł, tj. 99,7 % planu po zmianach (5 024 173,8 tys. zł),
- 60001 - Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe: 2 884 565,9 tys. zł, tj. 98,8 % planu po zmianach (2 918 379 tys. zł),
- 60018 - Działalność Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg: 1 032 587 tys. zł, tj. 100 % planu po zmianach (1 032 587 tys. zł),
- 60012 - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad: 815 359,6 tys. zł, tj. 100 % planu po zmianach (815 450,7 tys. zł),
- 60055 - Inspekcja Transportu Drogowego: 274 389,5 tys. zł, tj. 99,2 % planu po zmianach (276 472,6 tys. zł).

W 2024 r. do Planu finansowego części 39 z rezerw budżetu państwa, na podstawie decyzji Ministra Finansów, przeniesiono środki w wysokości 2 158 048,3 tys. zł³⁵, z czego

³¹ O których mowa w załączniku nr 2 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 2 marca 2010 r. w sprawie szczegółowej klasyfikacji dochodów, wydatków, przychodów i rozchodów oraz środków pochodzących ze źródeł zagranicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 513, ze zm.).

³⁵ Kwota ta obejmuje również środki przeniesione z rezerwy ogólnej budżetu państwa.

wykorzystano 2 121 190,3 tys. zł³⁶, tj. 98,3 %. W odniesieniu do poszczególnych pozycji rezerw wydatki zrealizowano głównie z:

- poz. 5 Uzupełnienie *środków dla Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg i Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej* – przeniesiono 1 765 626 tys. zł – wykorzystano 100 % (z tego 1 032 587 tys. zł na wypłatę do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, celem zapewnienia środków na realizację zadań przewidzianych w ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg³⁷);
- poz. 15 *Środki na realizację ustawy o Karcie Dużej Rodziny* – przeniesiono 56 700 tys. zł, z czego wykorzystano 100 % (środki w całości przeznaczone na wypłatę dotacji przedmiotowej w celu wyrównania przewoźnikom oraz operatorom publicznego transportu zbiorowego kolejowego utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg dla rodziców i małżonków rodziców, którzy uzyskali uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego na podstawie ustawy o Karcie Dużej Rodziny);
- poz. 78 *Rezerwa na przeciwdziałanie klęskom żywiołowym i usuwanie ich skutków* – przeniesiono 74 736,3 tys. zł³⁸, z czego wykorzystano 100 % (44 500 tys. zł dla PKP PLK S.A. na zadania związane z usuwaniem skutków powodzi, która miała miejsce we wrześniu 2024 r., w obszarze infrastruktury kolejowej i 30 234,2 tys. zł na zadania związane z usuwaniem skutków tej powodzi w obszarze infrastruktury drogowej).

Niewykorzystane środki przeniesione z rezerw celowych w kwocie 36 857,9 tys. zł dotyczyły głównie:

- poz. 39 *Dotacja dla zarządów województw oraz prezydentów miast na prawach powiatu na zadania związane z zarządzaniem bezpieczeństwem dróg*, w ramach której z 25 028,5 tys. zł wykorzystano 1 094,4 tys. zł. Niepełne wykorzystanie środków wynikało ze zrealizowania wszystkich przedłożonych do resortu infrastruktury wniosków o wypłatę dotacji a niewykorzystane środki zostały zablokowane decyzjami Ministra Infrastruktury³⁹. Możliwość wykorzystania środków z tej pozycji na dofinansowanie krajowych kolejowych przewozów pasażerskich w celu wyrównania uprawnionym przewoźnikom i operatorom publicznego transportu zbiorowego utraconych przychodów z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów wynikała z opinii nr 77 Komisji Finansów Publicznych w sprawie zmiany przeznaczenia rezerw celowych uchwalonej na posiedzeniu w dniu 15 października 2024 r.;
- poz. 56 *Rezerwa na zmiany systemowe i niektóre zmiany organizacyjne, w tym nowe zadania*, w ramach której z 28 714,9 tys. zł wykorzystano 16 571,9 tys. zł. Możliwość wykorzystania środków z tej pozycji na dofinansowanie krajowych kolejowych przewozów pasażerskich w celu wyrównania uprawnionym przewoźnikom i operatorom publicznego transportu zbiorowego utraconych przychodów z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów wynikała z opinii nr 77 Komisji Finansów Publicznych w sprawie zmiany przeznaczenia rezerw celowych uchwalonej na posiedzeniu 15 października 2024 r. Z uwagi na zrealizowanie wszystkich przedłożonych do resortu infrastruktury wniosków o wypłatę dotacji, środki w wysokości 2778,3 tys. zł zostały zablokowane decyzją Ministra Infrastruktury, a kwota 9 258,4 tys. zł została zwrócona po zakończeniu roku budżetowego.

³⁶ Kwota ta obejmuje również środki przeniesione z rezerwy ogólnej budżetu państwa.

³⁷ Dz. U. z 2025 r. poz. 94.

³⁸ Pierwotnie przeniesiono środki w kwocie wyższej o 25 600 tys. zł, a w późniejszym okresie z uwagi na brak możliwości wykorzystania tych środków Minister Finansów decyzją z 26.11.2024 r. dokonał korekty zmniejszając wartość środków przeniesionych z tej pozycji rezerw.

³⁹ Decyzje na kwotę 14 000 tys. zł i na kwotę 7 776,3 tys. zł.

Niepełne wykorzystanie ww. środków wynikało z tego, że określenie potrzeb finansowych na realizację zadania obarczone było ryzykiem pochodzącym z wielu zmiennych, takich jak: preferencje pasażerów co do wyboru środków transportu prywatnego i publicznego, liczba sprzedanych biletów z ulgą ustawową w środkach publicznego transportu zbiorowego kolejowego czy same zmieniające się ceny tych biletów.

Kontrola próby wydatków przeniesionych na podstawie trzech decyzji z rezerw celowych budżetu państwa na łączną kwotę 1 250 072 tys. zł (57,9 % środków pozyskanych z rezerw celowych) nie wykazała nieprawidłowości.

Ze środków rezerwy ogólnej w 2024 r. do części 39 Transport przeniesiono środki budżetowe w wysokości 202 734,4 tys. zł. Środki te zostały uruchomione na wnioski Ministra Infrastruktury z przeznaczeniem na pokrycie zmniejszonych wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego (dalej: KFD) w związku z wdrożeniem procedury umożliwiającej czasowe niepobieranie opłat za przejazd autostradą A1 na odcinku Gdańsk-Toruń. Wnioski Ministra Infrastruktury, podobnie jak w 2023 r., nie dotyczyły spraw nagłych, których wystąpienia nie można było przewidzieć, a wymagających niezwłocznego wsparcia finansowego. W „Informacji o rezerwie ogólnej i rezerwach celowych budżetu państwa ujętych w projekcie ustawy budżetowej na rok 2023”⁴⁰ wskazano, że rezerwa ogólna stanowi szczególny instrument finansowy umożliwiający Radzie Ministrów reagowanie między innymi w sytuacjach nagłych, których wystąpienia nie można było przewidzieć, a wymagających niezwłocznego wsparcia finansowego. Analogiczne przeznaczenie wskazywała również sama Kancelaria Prezesa Rady Ministrów w wytycznych skierowanych do dysponentów dotyczących obligatoryjnych elementów składanych wniosków o środki z rezerwy ogólnej. Wykorzystano łącznie 202 327,3 tys. zł (99,8 %). W umowach dotacji celowej dla KFD udzielonej przez dysponenta części 39, nieprawidłowo określono zadania, na które została ona udzielona. Wskutek tego nie było możliwe rozliczenie zadań sfinansowanych z przekazanych środków. Stwierdzona w ramach wydatków części 39 – Transport nieprawidłowość polegała na przekazaniu 202 734,4 tys. zł przez Ministra Infrastruktury do Krajowego Funduszu Drogowego na cele nieprzewidziane w art. 39f ust. 4a ustawy o autostradach płatnych. Umowy o przekazanie w 2024 r. dotacji nie określały konkretnego zadania Funduszu ujętego w jego planie finansowym. Działanie to było niezgodne z art. 39f ust. 4a ustawy o autostradach płatnych w zw. z art. 127 ufp. Przedmiotowe umowy stanowiły jedynie, że przeznaczeniem dotacji było „pokrycie zmniejszonych wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego w związku z wdrożeniem procedury umożliwiającej zaprzestanie stosowania opłat za przejazd autostradą A1 na odcinku Gdańsk-Toruń od niektórych rodzajów pojazdów samochodowych”. Takie określenie przeznaczenia dotacji nie mieści się w katalogu zadań KFD, na które mogą być przeznaczone dotacje celowe z budżetu państwa określonym w art. 39f ust. 4a ustawy o autostradach płatnych, jak również nie spełnia wymogów określonych w art. 150 pkt 1 ufp, zgodnie z którym umowa dotacji powinna zawierać m.in. szczegółowy opis zadania, w tym cel, na jaki dotacja została przyznana. Tym samym przekazana przez Ministra dotacja celowa do Krajowego Funduszu Drogowego wykazywała cechy zbliżone do dotacji podmiotowej, której na podstawie obowiązujących przepisów KFD otrzymywać nie może. W ocenie NIK udzielona dotacja nie spełniała również definicji dotacji celowej określonej w art. 127 ufp.

W 2024 r. dysponent części 39 wydał 45 decyzji w sprawie blokowania planowanych wydatków budżetu państwa na podstawie art. 177 ust. 1 pkt 2 i 3 ufp na łączną kwotę 109 234,5 tys. zł. Nie wystąpiły przypadki blokowania wydatków w trybie określonym

⁴⁰ Ministerstwo Finansów, październik 2022 r. (Źródło: <https://www.gov.pl/attachment/02a7a571-a788-4d48-8efc-d70fa18d10ca>).

w art. 179 ufp.⁴¹ Decyzje o blokowaniu planowanych wydatków na kwotę 26 787,8 tys. zł dotyczyły środków pozyskanych z rezerw celowych.

Kontrola czterech decyzji w sprawie blokowania planowanych na rok 2024 wydatków na łączną kwotę 36 337,3 tys. zł (33,3 % łącznej wartości dokonanych blokad) w tym dwóch⁴² decyzji w sprawie blokowania planowanych na rok 2024 wydatków finansowanych z rezerw celowych na łączną kwotę 21 776,4 tys. zł, nie wykazała nieprawidłowości w zakresie działań dysponenta części zarówno pod kątem zasadności blokowania środków jak również ujmowania decyzji w systemie Trezor.

W 2024 r. Prezes Rady Ministrów nie wydał wiążącego polecenia dysponentowi części 39 – Transport wpłaty środków na Fundusz Przeciwdziałania COVID-19 i Fundusz Pomocy⁴³.

Wydatki budżetu państwa w zakresie programów realizowanych ze środków pochodzących z budżetu UE oraz niepodlegających zwrotowi środków z pomocy udzielanej przez państwa członkowskie EFTA, z wyłączeniem wydatków na realizację Wspólnej Polityki Rolnej w ustawie budżetowej na 2024 r. (po zmianach) zostały zaplanowane w kwocie 952 099 tys. zł, a po zmianach dokonanych w trakcie roku plan został określony na 1 117 246 tys. zł (w tym 90 808,1 tys. zł stanowiących wkład UE i 1 026 438 tys. zł stanowiących wkład budżetu państwa). Wydatkowano⁴⁴ 1 075 648,4 tys. zł (96,3 % planu po zmianach i 37,9 % wydatków z 2023 r., które wyniosły 2 840 039,6 tys. zł), w tym: 202 920,1 tys. zł stanowiących wkład UE i 2 637 119,5 tys. zł stanowiące wkład budżetu państwa. Środki te zostały przeznaczone na finansowanie zadań w ramach programów:

- Instrument CEF⁴⁵ – zaplanowano w ramach wkładu budżetu państwa⁴⁶ środki w kwocie 207 704 tys. zł, a wydatkowano 195 915,5 tys. zł, tj. 94 %,
- Instrument CEF 2021-2027⁴⁷ zaplanowano w ramach wkładu UE środki w kwocie 4 294,2 tys. zł, a wydatkowano 1 187,4 tys. zł, tj. 28 % w ramach wkładu budżetu państwa zaplanowano środki w kwocie 112 335,88 tys. zł, a wydatkowano 108 965,2 tys. zł, tj. 97 %,

⁴¹ tj. blokowanie planowanych wydatków w przypadku zagrożenia realizacji ustawy budżetowej.

⁴² 1) Decyzja w sprawie blokowania z dnia 12 grudnia 2024 r. na kwotę 14 000 tys. zł dotycząca środków przyznanych decyzją Ministra Finansów z dnia 15 października 2024 r. na wypłaty dotacji przedmiotowej w celu wyrównania przewoźnikom i operatorom publicznego transportu zbiorowego utraconych przychodów w związku ze stosowaniem obowiązujących ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie kolejowym. Blokowanie wynikało w szczególności z poziomu wykorzystania środków dotacji oraz informacji przekazanych przez przedstawicieli podmiotów uprawnionych do otrzymywania dotacji odnośnie kwot należnych za nierozliczone do tej pory miesięczne okresy rozliczeniowe a także faktu, że kwota środków zabezpieczona na wypłaty rat dotacji przedmiotowej do ustawowych ulg przejazdowych przewyższa zapotrzebowanie na te środki. 2) Decyzja w sprawie blokowania z dnia 30 grudnia 2024 r. na kwotę 7776,4 tys. zł dotycząca środków przyznanych decyzją Ministra Finansów z dnia 15 października 2024 r. na wypłaty dotacji przedmiotowej w celu wyrównania przewoźnikom i operatorom publicznego transportu zbiorowego utraconych przychodów w związku ze stosowaniem obowiązujących ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie kolejowym. Blokowanie wynikało ze zrealizowania wszystkich wypłat dotacji przedmiotowej do ulg ustawowych w przewozach kolejowych, które wynikały z przedłożonych do resortu infrastruktury rozliczeń i skorygowanych planów dotacji.

⁴³ O którym mowa w art. 14 ust. 1. ustawy z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa (Dz. U. z 2025 r. poz. 337).

⁴⁴ Na podstawie RB-28 Programy.

⁴⁵ Instrument utworzony na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010.

⁴⁶ Nie planowano wydatków w ramach wkładu UE.

⁴⁷ Instrument utworzony na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” i uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 (Tekst mający znaczenie dla EOG).

- Umowa Partnerstwa 2014-2020⁴⁸ – w ramach wkładu UE zaplanowano środki w kwocie 8 177 tys. zł, a wydatkowano 4 479,2 tys. zł, tj. 55 %, natomiast w ramach wkładu budżetu państwa zaplanowano środki w kwocie 667 995,4 tys. zł, a wydatkowano 667 964,8 tys. zł, tj. prawie 100 %,
- Umowa Partnerstwa 2021-2027⁴⁹ – zaplanowano w ramach wkładu UE środki w kwocie 78 336,8 tys. zł, a wydatkowano 61 377,3 tys. zł, tj. 78 %, natomiast w ramach wkładu budżetu państwa zaplanowano środki w kwocie 38 402,6 tys. zł, a wydatkowano 35 759 tys. zł, tj. 93 %.

Niższe od planowanego wykorzystanie środków w ramach wkładu UE dotyczyło głównie:

- realizowanego w ramach Umowy Partnerstwa 2021-2027, programu FEnIKS, w którym w rozdziale 75095 w paragrafie 4008 zaplanowano 18 864,6 tys. zł i nie wydatkowano żadnych środków,
- realizowanego, w ramach Umowy Partnerstwa 2014-2020, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w którym w rozdziale 60002 w paragrafie 2008 zaplanowano 8177 tys. zł, a wykorzystano 4479,2 tys. zł.
- realizowanego, w ramach Instrumentu CEF 2021-2027, programu CEF.2027.T, w którym w rozdziale 75001 w paragrafie 4008 zaplanowano 2 990 tys. zł i nie wydatkowano żadnych środków.

Niepełne wydatkowanie środków wynikało głównie z niższego zapotrzebowania na środki w zakresie opłat za najem powierzchni oraz działalności administracyjnej a niewydatkowane środki zostały zablokowane. Odnośnie do Umowy Partnerstwa 2014-2020, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 niewykorzystanie środków dotyczyło wydatków ujętych w planie finansowym Centrum Unijnych Projektów Transportowych, przeznaczonych na realizację projektu pomocy technicznej i wynikało z zakończenia projektu. Niewydatkowane środki zostały zablokowane. Natomiast w odniesieniu do Instrumentu CEF 2021-2027, program CEF.2027.T, niewykorzystanie środków dotyczyło wydatków ujętych w planie finansowym Ministerstwa Infrastruktury, przeznaczonych na realizację projektu Instrumentu „Łącząc Europę” w sektorze transport 2021-2027 pn. „Wsparcie realizacji polityki TEN-T w Polsce na lata 2022-2024” i wynikało z przedłużenia okresu wdrażania przedmiotowego projektu do końca bieżącego roku i związanym z tym przesunięciem na 2025 r. wydatków na realizację zadań. Niewydatkowane środki zostały zablokowane.

Zobowiązania na koniec 2024 r. wyniosły 422 832,5 tys. zł i stanowiły 76,5 % zobowiązań na koniec 2023 r. (552 407,4 tys. zł). Zobowiązania wystąpiły głównie w rozdziałach: 60011 Drogi publiczne krajowe (w kwocie 316 227,8 tys. zł) oraz 60012 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (w kwocie 58 622 tys. zł). Kwota 0,8 tys. zł zobowiązań wymagalnych które wystąpiła na koniec 2024 r. dotyczyła zobowiązań w rozdziale 60055 Inspekcja Transportu Drogowego stanowiła zajęcie komornicze, które zostało zapłacone 7 stycznia 2025 r.

Wyższa kwota zobowiązań wykazana w rozdziale 60011 za 2024 r. w porównaniu do roku poprzedniego była związana z realizacją zadań na przełomie roku i dotyczyła przede wszystkim usług remontowych, zakupu energii, materiałów i wyposażenia oraz pozostałych usług.

⁴⁸ Umowa Partnerstwa (UP) jest dokumentem określającym strategię interwencji funduszy europejskich w ramach trzech polityk unijnych: polityki spójności, wspólnej polityki rolnej (WPR) i wspólnej polityki rybołówstwa (WPRyb) w Polsce w latach 2014-2020.

⁴⁹ Umowa Partnerstwa (UP) została opracowywana na podstawie art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej (Dz. Urz. UE L 231 z 30.06.2021, str. 159), zwanego dalej „rozporządzeniem ogólnym”.

Plan wydatków na dotacje⁵⁰ (po zmianach dokonanych w trakcie roku) wyniósł 9 871 357,4 tys. zł, z czego faktycznie wydatkowano 9 823 438,6 zł⁵¹, tj. 99,5 % planu wydatków po zmianach i 121 % wydatków 2023 r. (8 136 043,6 tys. zł⁵²). W 2024 r. dysponent części 39 udzielił dotacji⁵³ na łączną kwotę 11 414 442 tys. zł (z czego 9 609 449,5 tys. zł w paragrafach należących do grupy ekonomicznej „dotacje i subwencje” i 1 804 992,4 tys. zł w paragrafach należących do grupy ekonomicznej „wydatki majątkowe”). Środki te zostały wykorzystane przede wszystkim na:

- dotację podmiotową na realizację programu wieloletniego „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów do 2028 roku” w wysokości 6 460 192 tys. zł, z czego 6 414 733,7 tys. zł na rzecz PKP PLK S.A.,
- dotację celową na dofinansowanie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach usług publicznych dla PKP Intercity S.A. w wysokości 1 885 253 tys. zł,
- dotację celową na dofinansowanie zadań inwestycyjnych na liniach kolejowych – dotacja dla PKP PLK S.A. w kwocie 1 265 659,1 tys. zł,
- dotację przedmiotową na dofinansowanie krajowych kolejowych przewozów pasażerskich w celu wyrównania przewoźnikom i operatorom kolejowym utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w wysokości 999 312,9 tys. zł, w tym głównie dla PKP Intercity S.A. (557 456,7 tys. zł) i Polregio S.A. (170 088,6 tys. zł),
- dotacje celowe na dofinansowanie zadań inwestycyjnych na liniach kolejowych w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków UE – dla PKP PLK S.A. w kwocie 358 044,4 tys. zł.

W ramach paragrafów z grupy dotacji przekazywano również środki na zasilanie funduszy, tj.:

- 147 385 tys. zł (rozdział 60004 § 2300) – wpłaty jednostek na państwowy fundusz celowy, w całości przekazano na zasilenie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
- 55 911,2 tys. zł (rozdział 60018 § 2150) – środki przekazane do funduszu prowadzonego w Banku Gospodarstwa Krajowego na finansowanie lub dofinansowanie zadań bieżących, w całości przekazano na zasilenie Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.

Kontrola niżej wymienionej próby dotacji na łączną kwotę 830 706, 7 tys. zł (8,5 % kwoty dotacji udzielonych w części 39 w grupie ekonomicznej „dotacje i subwencje”) nie wykazała nieprawidłowości:

- dotacji podmiotowej dla uczelni publicznych kształcących personel lotniczy dla lotnictwa cywilnego w rozdziale 73095 § 2270 dla Państwowej Akademii Nauk Stosowanych w Chełmie na kwotę 9739 tys. zł,
- dotacji podmiotowej na realizację programu wieloletniego „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów do 2028 roku” dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. na kwotę 39 500 tys. zł,
- dotacji podmiotowej na realizację programu wieloletniego „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów do 2028 roku” dla Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu na kwotę 6000 tys. zł,

⁵⁰ W kwocie tej zostały ujęte środki zaplanowane w paragrafach grupy ekonomicznej „Dotacje i subwencje” ujęte w grupie „Współfinansowanie projektów z udziałem środków Unii Europejskiej”. Natomiast nie ujęto wydatków na dotacje ujmowanych w grupie ekonomicznej „wydatki majątkowe”.

⁵¹ Z czego 10 692,9 tys. zł w grupie „Współfinansowanie projektów z udziałem środków Unii Europejskiej”.

⁵² Z czego 84 384,4 tys. zł w grupie „Współfinansowanie projektów z udziałem środków Unii Europejskiej”.

⁵³ W kwocie tej ujęto wartość wydatków realizowanych w grupie ekonomicznej „Dotacje i subwencje” oraz wydatków na dotacje realizowanych w grupie ekonomicznej „Wydatki majątkowe”. W ramach części 39 dotacje były również przekazywane przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

- dotacji celowej na dofinansowanie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach usług publicznych – wydatki na łączną kwotę 775 467,7 tys. zł – udzielonej dla PKP Intercity S.A.

Wydatki majątkowe w ustawie budżetowej na 2024 r. zaplanowano w kwocie 3 345 103 tys. zł. Po zmianach dokonanych w trakcie roku plan tych wydatków wyniósł 5 151 755,8 tys. zł⁵⁴, a wydatkowano 5 112 571,1 tys. zł⁵⁵, co stanowiło 99,2 % planu po zmianach i 92 % wydatków 2023 r. (5 555 807,1 tys. zł⁵⁶). Środki te wykorzystano w rozdziałach:

- 60002 Infrastruktura kolejowa: 2 184 908,6 tys. zł, tj. 42,7 % wydatków majątkowych,
- 60011 Drogi publiczne krajowe: 1 771 704,7 tys. zł, tj. 34,7 % wydatków majątkowych,
- 60018 Działalność Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg: 976 675,8 tys. zł, tj. 19,1 % wydatków majątkowych.

Wydatki bieżące jednostek budżetowych w ustawie budżetowej na 2024 r. zaplanowano w wysokości 4 188 771 tys. zł. Po zmianach dokonanych w trakcie roku plan tych wydatków wyniósł 4 491 226,2 tys. zł⁵⁷, a faktycznie wydatkowano 4 443 156,4 tys. zł⁵⁸, co stanowiło 98,9 % planu po zmianach i 105 % wydatków wykonanych w 2023 r. (4 248 641,3 tys. zł).

Na współfinansowanie projektów z udziałem środków Unii Europejskiej w ustawie budżetowej na 2024 r. zaplanowano wydatki w wysokości 952 099 tys. zł. Po zmianach dokonanych w trakcie roku plan tych wydatków wyniósł 1 117 246 tys. zł, z czego faktycznie wydatkowano 1 075 648,4 tys. zł, co stanowiło 96,3 % planu po zmianach i 37,9 % wydatków 2023 r. (2 840 039,6 tys. zł).

W 2024 r. stan zatrudnienia w części 39 wyniósł 6899 osób i wzrósł o 74 osoby (1,1 %) w porównaniu do 2023 r. Wynikało to przede wszystkim ze zwiększenia zatrudnienia w rozdziale 60055 Inspekcja Transportu Drogowego, gdzie ogólna liczba zatrudnionych wzrosła o 35 osób (wzrost zatrudnienia wynikał z uzyskania dodatkowych etatów związanych z wdrażaniem Pakietu Mobilności) i w rozdziale 60012 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w którym liczba ta wzrosła o 20 osób. Przeciętnie miesięczne wynagrodzenie brutto na 1 pełnozatrudnionego wyniosło 11 158,1 zł i wzrosło w porównaniu do 2023 r. o 1 661,6 zł, tj. 17 %.

Wydatki dysponenta III stopnia w Ministerstwie Infrastruktury.

Plan wydatków dysponenta III stopnia w części 39 Transport na 2024 r. wyniósł 158 575 tys. zł i został zwiększony w trakcie roku o kwotę 5394,1 tys. zł, w tym:

- z rezerw celowych budżetu państwa poz. 8, 20, 21, 44, 62 w kwocie 2204,2 tys. zł m.in. na: wynagrodzenia wraz z pochodnymi, ekwiwalenty za niewykorzystany urlop wypoczynkowy oraz odprawy emerytalne dla osób odwołanych z kierowniczych stanowisk państwowych; wynagrodzenia⁵⁹ w związku ze średniorocznym wskaźnikiem wzrostu wynagrodzeń w państwowej sferze budżetowej ustalonym w ustawie budżetowej na 2024 r.; zadania związane z przygotowaniem i sprawowaniem

⁵⁴ W kwocie tej ujęto 987 288 tys. zł wydatków na realizację programów finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ufp, realizowanych w ramach paragrafów „wydatków majątkowych”.

⁵⁵ W kwocie tej ujęto 970 912,4 tys. zł wydatków na realizację programów finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ufp, realizowanych w ramach paragrafów „wydatków majątkowych”.

⁵⁶ W kwocie tej ujęto 2 588 331,7 tys. zł wydatków na realizację programów finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ufp, realizowanych w ramach paragrafów „wydatków majątkowych”.

⁵⁷ W kwocie tej ujęto 115 249,6 tys. zł wydatków na realizację programów finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ufp, realizowanych w ramach paragrafów „wydatków bieżących”.

⁵⁸ W kwocie tej ujęto 93 749 tys. zł wydatków na realizację programów finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy, realizowanych w ramach paragrafów „wydatków bieżących”.

⁵⁹ Na uzupełnienie wynagrodzeń pracowników Ministerstwa Infrastruktury w projekcie Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) w sektorze transportu 2021-2027, w projekcie Programu Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich 2021-2027.

Przewodnictwa Polski w Radzie Unii Europejskiej w I połowie 2025 r.; sfinansowanie systemu motywacyjno-lojalnościowego dla członków korpusu prezydencji, tj. pracowników oraz innych osób zaangażowanych w 2024 r. w przygotowania polskiego przewodnictwa w Radzie UE w I połowie 2025 r.;

- środkami przeniesionymi z innych części budżetowych oraz z innych jednostek w ramach części 39 (GDDKiA, CUPT) w kwocie 3 189,9 tys. zł, z przeznaczeniem, m.in. na: zadanie pn. „Kampanie społeczne dotyczące największych problemów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego” realizowane w ramach programu FEnIKS 2021–2027; wynagrodzenia wraz z pochodnymi (w tym np. na zwiększenie środków na wynagrodzenia dla pracowników zaangażowanych w realizację projektu pn. „Wsparcie stanowisk pracy Ministerstwa Infrastruktury zaangażowanych we wdrażanie polityki spójności w 2024 r.” w ramach programu Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich 2021–2027, na powstrzymanie fluktuacji kadr w MI oraz zapewnienie konkurencyjnych warunków zatrudnienia).

W trakcie roku plan wydatków dysponenta III stopnia w części 39 został zmniejszony o 1202,5 tys. zł, m.in. w związku z:

- przesunięciem środków dla: Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) na zwiększenie planu finansowego na 2024 r. w celu zabezpieczenia środków na działalność operacyjną⁶⁰; PKP PLKS.A. na sfinansowanie pełnego zakresu planowanych robót utrzymaniowych na liniach kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym; Instytutu Badawczego Dróg i Mostów (IBDiM) na zadania związane z dokonaniem sprawdzenia lub wykonaniem ekspertyz stanu technicznego dróg publicznych i drogowych obiektów inżynierskich, uszkodzonych w wyniku powodzi lub osunięcia ziemi we wrześniu 2024 r.,
- dokonaniem korekty decyzji Ministra Finansów w sprawie rezerwy celowej (o kwotę 30 tys. zł)⁶¹.

Plan po zmianach wyniósł 162 766,6 tys. zł i został wykonany w 81,1 % (wydatkowano 132 027,1 tys. zł). Wydatki dysponenta III stopnia w MI w 2024 r. były wyższe o 17 854,4 tys. zł, tj. o 15,6 % od kwoty wydatków z 2023 r. (114 172,7 tys. zł). Na niższe wykonanie wydatków w 2024 r. w porównaniu do planu miały wpływ np.:

- w rozdziale 60095 w grupie wydatków bieżących jednostki m.in. niewydatkowanie środków na projekt pn.: „Kampanie społeczne dotyczące największych problemów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego” współfinansowanego z Programu FEnIKS 2021–2027 (ze względu na przedłużającą się procedurę udzielenia zamówienia), niższe faktycznie poniesione wydatki (po przeprowadzonych postępowaniach o udzielenie zamówień publicznych) niż zakładane wartości szacunkowe;
- w rozdziale 75001 w grupie wydatków bieżących jednostki m.in.: rozbieżności pomiędzy kwotami szacowanymi a rzeczywiście poniesionymi wydatkami na poszczególne zadania; rezygnacja z zakupu ekspertyzy analitycznej dot. obowiązujących w Polsce regulacji krajowych dot. ochrony w lotnictwie cywilnym; niewydatkowanie środków na zadania realizowane w projekcie nr 21-PL-TC-TA CEF PL, pn.: „Wsparcie realizacji

⁶⁰ M.in. na planowane do uruchomienia postępowanie ujęte w Planie Zamówień Publicznych na 2024 r., w tym m.in. na zakup dostępu do Bazy SzukIO (wyszukiwarka wyroków Krajowej Izby Odwoławczej, Trybunału Sprawiedliwości UE czy Sądów dotyczących zamówień publicznych), Portalu PZP oraz dostawę i wdrożenie infrastruktury serwerowej i wirtualizacyjnej wraz ze wsparciem.

⁶¹ Korekta do decyzji Ministra Finansów z 18.05.2024 r. (Prezydencja - delegacje), decyzja korygująca z 15.10.2024 r.

polityki TEN-T w Polsce na lata 2022–2024”⁶² (Departament Strategii Transportu podjął działania na rzecz wydłużenia okresu realizacji projektu na 2025 r.)⁶³;

- w rozdziale 75076 (Prezydencja Rzeczypospolitej Polskiej w Radzie UE w 2025 r.) głównie niższe niż planowano wykorzystanie środków na podróże służbowe krajowe i zagraniczne.

Zobowiązania ogółem na koniec 2024 r. wyniosły 7822,8 tys. zł i w porównaniu z 2023 r. (6819,6 tys. zł) wzrosły o 1003,2 tys. zł, tj. o 14,7 %. Największa kwota zobowiązań dotyczyła naliczenia dodatkowego wynagrodzenia rocznego i wyniosła 5770,6 tys. zł⁶⁴.

Minister Infrastruktury podjął⁶⁵ 11 decyzji w sprawie blokowania planowanych na 2024 r. wydatków z budżetu państwa, w łącznej kwocie 22 736,6 tys. zł.

Kwota 2 174,2 tys. zł przeniesiona z rezerw (tj. kwota 2204,2 tys. zł pomniejszona o 30 tys. zł w wyniku korekty jednej decyzji o uruchomienie rezerwy⁶⁶), o którą został zwiększony w ciągu roku plan wydatków budżetu państwa dysponenta III stopnia w MI, została wykorzystana w wysokości 1 911,7 tys. zł (87,9 %). Szczegółowe badanie rezerw celowych w kwocie 1780,9 tys. zł, tj. 81,9 % środków rezerw celowych ogółem, nie wykazało nieprawidłowości.

Wydatki dysponenta III stopnia według grup ekonomicznych poniesiono na:

- świadczenia na rzecz osób fizycznych⁶⁷ – 351,8 tys. zł;
- wydatki bieżące jednostek budżetowych – 119 918,7 tys. zł, w tym: wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń 94 047,5 tys. zł, składki z tytułu przynależności do organizacji międzynarodowych 2104,3 tys. zł, pozostałe wydatki bieżące 23 766,9 tys. zł (m.in. zakup materiałów i wyposażania, energii i usług pozostałych);
- wydatki majątkowe – 6 035 tys. zł (m.in. wymiana okien w siedzibie MI, budowa i rozwój systemów teleinformatycznych, zakup sprzętu teleinformatycznego, licencji oraz majątkowych praw autorskich, modernizacja instalacji oświetlenia w budynku A i C w siedzibie MI, montaż instalacji fotowoltaicznej na dachu budynku A w siedzibie MI);
- współfinansowanie projektów z udziałem środków UE – 5721,6 tys. zł.

Przeciętne zatrudnienie⁶⁸ w Ministerstwie Infrastruktury w ramach części 39 było w porównaniu z 2023 r. na nieznacznie wyższym poziomie i wyniosło w 2024 r. 497 osób (w 2023 r. 479 osób). W 2024 r. wydatki na wynagrodzenia dysponenta III stopnia części 39 wyniosły 84 625,7 tys. zł i były o 23,8 % wyższe niż wydatki zrealizowane w 2023 r. (68 365,4 tys. zł), co wynikało przede wszystkim ze średniorocznego wskaźnika wzrostu wynagrodzeń w państwowej sferze budżetowej ustalonego w ustawie budżetowej na 2024 r.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w przeliczeniu na jednego pełnozatrudnionego wyniosło 14 188,28 zł i było o 19,3 % wyższe od średniego miesięcznego wynagrodzenia w 2023 r. (11 892,04 zł). W 2024 r. wydatki na nagrody wyniosły 5557,1 tys. zł.

W 2024 r. zakupiono usługi doradcze i eksperckie na podstawie 21 umów i wydatkowano łącznie 768,5 tys. zł. Szczegółową kontrolą objęto sześć umów (w tym dwie umowy zlecenia

⁶² Projekt dotyczący finansowania działań MI związanych z uczestnictwem w Korytarzach Sieci Bazowej TEN-T, korytarzach RFC oraz funkcjonowaniem i rozwojem systemu TENtec.

⁶³ Ponadto z uwagi na trwające rozmowy z Komisją Europejską, aby zadanie zostało przekazane do realizacji przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Departament Strategii Transportu zidentyfikował środki, które nie zostaną wydatkowane do końca 2024 r. (środki zablokowane decyzjami z 8.09.2024 r. oraz 20.12.2024r.).

⁶⁴ Łączna kwota w rozdziałach: 60095, 75001, 75076.

⁶⁵ Na podst. art. 177 ust. 1 pkt. 2 i 3 oraz art. 177 ust. 3 pkt. 2 ufp.

⁶⁶ Korekta – decyzja z 15.10.2024 r., była to korekta do decyzji Ministra Finansów z 18.05.2024 r. (Prezydencja – delegacje).

⁶⁷ M.in. wydatki na odzież i obuwie robocze, środki ochrony indywidualnej i wyposażenie BHP, ekwiwalent za pranie odzieży roboczej, refundacja zakupu okularów korygujących wzrok, ekwiwalent za pracę zdalną zgodnie z wewnętrznymi regulacjami MI.

⁶⁸ Wg sprawozdania Rb-70, w przeliczeniu na pełnozatrudnionych.

oraz jedną umowę o dzieło⁶⁹), na podstawie których wydatkowano w 2024 r. 468 tys. zł, tj. 60,9 % łącznej kwoty wydatków z tytułu umów na zakup usług doradczych i eksperckich w 2024 r. Analiza wykazała, że umowy były zawarte zgodnie z obowiązującymi przepisami, ich realizacja wymagała od wykonawców specjalistycznej wiedzy eksperckiej (np. opracowanie specjalistycznych analiz, opinii, rekomendacji, ewaluacji), a poniesione wydatki były celowe i gospodarne oraz służyły realizacji zadań jednostki.

Zaplanowane na 2024 r. wydatki majątkowe wynosiły 7605 tys. zł (łącznie ze współfinansowaniem ze środków UE). W trakcie roku dokonano korekty planu, który po zmianach wyniósł 8 259,8 tys. zł. Plan wydatków po zmianach został wykonany w kwocie 6035 tys. zł (73,1 %). Niższe wykonanie wydatków wynikało z niewykorzystania środków w zaplanowanej wysokości m.in. na zadania:

- montaż instalacji fotowoltaicznej na dachu budynku A w siedzibie MI, w przypadku tego zadania niższe wykonanie planu wydatków wynikało m.in. z niewykonania zakładanego zaawansowania prac;
- zakup samochodów służbowych – wstrzymanie postępowania, na dostawę samochodów dla Jednostek Administracji Państwowej, prowadzonego przez Centrum Obsługi Administracji Rządowej.

Badanie próby 46 wydatków wylosowanych metodą monetarną (MUS) zrealizowanych przez dysponenta III stopnia w części 39 w łącznej kwocie 9 682,4 tys. zł wykazało, że wszystkie wydatki zostały poniesione z zachowaniem zasad gospodarowania środkami publicznymi, rzetelnie skalkulowane oraz dokonane do wysokości kwot ujętych w planie finansowym. Nie wystąpiły przypadki nieterminowych płatności.

Na działania promocyjne i reklamowe wydatkowano w 2024 r. z budżetu państwa 748,6 tys. zł⁷⁰ (w 2023 r. wydatkowano 18 597,3 tys. zł, w tym: 5213,2 tys. zł z budżetu państwa oraz 13 384,1 tys. zł z budżetu środków europejskich). Najwyższe wydatki na działania promocyjne i reklamowe poniesione w 2024 r. dotyczyły:

- wykonania i dostawy materiałów (artykułów) konferencyjnych oraz informacyjno-wystawienniczych – 365 tys. zł (działanie zainicjowane przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństw Ruchu Drogowego⁷¹);
- przygotowania pięciu kreacji (scenariusz, produkcja i post produkcja) interaktywnych filmów internetowych (viral marketing) do emisji w Internecie o długości od 30 do 60 sekund oraz dwóch grafik do każdego filmu – 159,3 tys. zł (działanie zainicjowane przez SKR).

Pozostałe wydatki na działania promocyjne i reklamowe (w kwocie 224,3 tys. zł) dotyczyły m.in. dostawy materiałów informacyjno-promocyjnych wraz z oznakowaniem na potrzeby Ministerstwa Infrastruktury, opracowania i emisji audycji radiowych dot. bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wykonania ścianek tekstylnych z identyfikacją wizualną Ministerstwa Infrastruktury, na potrzeby wydarzeń medialnych z udziałem kierownictwa MI.

Wydatki na działania promocyjne i reklamowe zostały ujęte w planie finansowym dysponenta III stopnia na 2024 r. Zadania były realizowane w oparciu o procedury prawa zamówień publicznych oraz zgodnie z planem zamówień publicznych i planem zakupów na 2024 r., a także zgodnie z obowiązującymi wewnętrznymi regulacjami m.in. zarządzeniem nr 21 Dyrektora Generalnego Ministerstwa Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2020 r. w sprawie dokonywania wydatków ze środków publicznych.

Szczegółowym badaniem objęto dwa ww. najwyższe wydatki na zadania promocyjno-informacyjne poniesione w 2024 r. na działania SKR. Wydatki te, w łącznej kwocie

⁶⁹ Skutkujące wydatkiem w 2024 r. w kwocie 60,3 tys. zł.

⁷⁰ W 2024 r. nie było wydatków z budżetu środków europejskich na działania promocyjne i reklamowe.

⁷¹ Dalej: SKR.

524,3 tys. zł, stanowiły 70 % wszystkich wydatków na działania promocyjno-reklamowe u dysponenta III stopnia w cz. 39 (748,6 tys. zł). Działania przeprowadzone przez SKR wynikały z dokumentu strategicznego „Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021–2030”. Program zakładał konkretne cele oraz wskazywał priorytety działań, których wdrożenie powinno doprowadzić do poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach, w tym działania informacyjne i edukacyjne, do których zaliczają się ww. działania zrealizowane przez SKR. Wydatki na badane zadania zostały poniesione z zachowaniem zasad gospodarowania środkami publicznymi oraz dokonane do wysokości kwot ujętych w planie finansowym.

W 2024 r. Ministerstwo Infrastruktury w cz. 39 w ramach dysponenta III stopnia nie realizowało kampanii o charakterze informacyjnym finansowanych ze źródeł innych niż budżet państwa, w tym ze środków funduszy celowych, funduszy obsługiwanych przez Bank Gospodarstwa Krajowego oraz środków Polskiego Funduszu Rozwoju.

Wydatki GDDKiA (dysponenta III stopnia w części 39 – Transport)

Wydatki GDDKiA w 2024 r. – z uwzględnieniem wydatków finansowanych z budżetu państwa, ze środków KFD, środków UE oraz innych środków, tj. gwarancji, środków samorządowych, udziału partnera prywatnego/środków obcych – ujęto w planie wydatków majątkowych i bieżących GDDKiA na łączną kwotę 26 495 138,2 tys. zł⁷².

Wydatki GDDKiA pokrywane ze wszystkich źródeł finansowania w 2024 r. wykonano w kwocie 23 999 004,7 tys. zł, z tego 17 171 402,8 tys. zł stanowiły wydatki ze środków KFD, 5 651 221,9 tys. zł wydatki budżetu państwa, 1 160 097,5 tys. zł wydatki budżetu środków europejskich i 16 282,5 tys. zł z innych środków.

GDDKiA wydatkowała środki budżetu państwa z części 39 – Transport w ramach dwóch działów: 600 – Transport i łączność oraz 752 – Obrona narodowa. Łączne wydatki finansowane środkami budżetu państwa, zgodnie z ustawą budżetową na rok 2024, zaplanowano na kwotę 5 659 354 tys. zł. Plan wydatków budżetowych GDDKiA po zmianach dokonanych w ciągu roku budżetowego wynosił 5 667 328,5 tys. zł, z tego:

- w dziale 600 – Transport i łączność – 5 667 126,5 tys. zł;
- w dziale 752 - Obrona narodowa – 202 tys. zł.

Wykonanie wydatków środkami pochodzącymi z budżetu państwa w roku 2024 wyniosło 5 651 221,9 tys. zł (z tego 5 651 024,5 tys. zł w dziale 600 i 197,4 tys. zł w dziale 752), tj. 99,9 % planu wg ustawy budżetowej na rok 2024 oraz 99,7 % planu po zmianach. W porównaniu do 2023 r. wykonane wydatki budżetowe GDDKiA były wyższe o 140 683,1 tys. zł, tj. o 2,6 %.

W GDDKiA badaniem objęto próbę wydatków bieżących i majątkowych w kwocie ogółem 264 795,5 tys. zł, stanowiącą 16,4 % zrealizowanych w 2024 r. wydatków przez Centralę GDDKiA oraz trzy wybrane celowo oddziały⁷³. Próba objęła 166 wybranych dowodów księgowych, z tego: 125 dotyczyło wydatków bieżących pozapłacowych na kwotę ogółem 193 499,3 tys. zł, a 41 dotyczyło wydatków inwestycyjnych na kwotę ogółem 71 296,2 tys. zł. Analiza próby wydatków wykazała, że służyły one realizacji celów GDDKiA, zostały poniesione do wysokości kwot ujętych w planie finansowym jednostki, a płatności dokonano w terminach wynikających z zawartych umów.

⁷² Plan wydatków majątkowych i bieżących GDDKiA 2024 r., stan na dzień 20 lutego 2024 r. – wydatki w kwocie 8004,3 tys. zł to pozostałe wydatki do planu KFD (usługi doradcze oraz płatności dla podwykonawców wynikające z ustawy z dnia 28 czerwca 2012 r. o spłacie niektórych niezaspokojonych należności przedsiębiorców, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych – Dz. U z 2020 r. poz. 227).

⁷³ Do próby, biorąc pod uwagę wysokość kwot zrealizowanych wydatków, dobrano wydatki zrealizowane w Centrali GDDKiA oraz w trzech oddziałach: w Warszawie, Katowicach oraz we Wrocławiu. Badaniem objęto próbę wydatków bieżących i majątkowych stanowiącą 4,7 % wszystkich zrealizowanych w 2024 r. wydatków GDDKiA.

Efekty rzeczowe uzyskane w roku 2024.

W 2024 r. obowiązywał nowy program wieloletni pn. „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”, który był kontynuacją programu obowiązującego w latach 2019–2023. W 2024 r. realizowane były umowy wykonawcze z PKP PLK S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (dalej: PKP SKM w Trójmieście) i Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei we Wrocławiu (dalej: DSDiK) na realizację ww. programu, mające na celu poprawę stanu infrastruktury kolejowej i zapewnienie trwałości jej parametrów technicznych. Na koniec 2024 roku „Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych” wyniósł 92,46 %, przy założonym celu 89 % (wartość osiągnięta przez PKP PLK S.A.). W przypadku innych podmiotów zarządzających siecią kolejową, tj. PKP SKM w Trójmieście oraz DSDiK udział ten wyniósł 100 % (co oznacza, że cała sieć przez nich zarządzana i eksploatowana spełnia standardy linii kolejowych).

Wartość pracy eksploatacyjnej liczona w milionach wyniosła w 2024 roku 281,18 pociągokilometrów (pockm) i przekroczyła wyznaczony cel (276,78 mln pockm). Odnotowano ponadto wzrost wartości pracy przewozowej PKP Intercity S.A. w ramach przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, z wynikiem na poziomie 14 911,7 mln pasażerokilometrów. Wynikało to przede wszystkim ze zwiększenia oferty przewozowej u przewoźników pasażerskich, związanej m.in. z wykonanymi pracami modernizacyjnymi i utrzymaniowymi zrealizowanymi w istotnej części ze środków budżetu państwa i budżetu środków europejskich. W wyniku modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych „Długość linii kolejowych, na których zwiększono dopuszczalną prędkość o co najmniej 30 km/h (w km toru)” wzrosła o 501 km, przy planowanej do osiągnięcia wartości 135 km. Dodatkowo, w wyniku prowadzonych prac, w 2024 r. zostało przebudowanych 349,94 km linii kolejowych. W 2024 r. zakończono przebudowy dwóch dworców kolejowych w Rokicinach i Raciborzu.

W wyniku realizacji inwestycji drogowych finansowanych ze środków KFD, budżetu państwa i środków europejskich w 2024 r. GDDKiA oddała do użytku łącznie 127,936 km dróg krajowych (z planowanych 162,890 km, tj. o 34,954 km mniej niż zaplanowano)⁷⁴, w tym 95,224 km autostrad i dróg ekspresowych (z planowanych 129,398 km, tj. o 34,174 km mniej). Ponadto w 2024 r. przebudowano 106,035 km dróg krajowych (z planowanych 116,000 km, tj. mniej o 9,965 km) i oddano do użytkowania cztery obwodnice⁷⁵ (100 % planowanych). Stopień realizacji docelowej sieci dróg szybkiego ruchu (autostrad i dróg ekspresowych) wyniósł na koniec 2024 r. 65,2 % (wobec zaplanowanej wielkości 65,4 %).

GDDKiA w 2024 r. nie osiągnęła w pełni zaplanowanych efektów rzeczowych przyjętych do planu wg ustawy budżetowej na rok 2024 w szczególności z powodu wystąpienia robót nieprzewidzianych, wystąpienia siły wyższej oraz niekorzystnych warunków atmosferycznych uniemożliwiających prawidłowe wykonanie robót w zaplanowanym terminie.

Do użytkowania oddano m.in.:

- 24,549 km autostrady A2 Warszawa – Siedlce, odc. Mińsk Mazowiecki – Siedlce,
- 16,136 km drogi krajowej nr 47 Rabka Zdrój – Zakopane, odc. Rdzawka – Nowy Targ,
- 16,062 km drogi S3 Legnica (A4) – Lubawka, odc. w. Bolków – w. Kamienna Góra,
- 12,935 km drogi S16 Olsztyn – Ełk, odc. Borki Wielkie – Mrągowo,
- 12,326 km drogi S52 Północna Obwodnica Krakowa, odc. w. Modlnica – w. Kraków-Mistrzejowice.

⁷⁴ W 2023 r. oddano łącznie 285,707 km nowych dróg krajowych.

⁷⁵ Obwodnice Ostrowca Świętokrzyskiego (dk nr 42 i 9), Gryfina (dk nr 31), Grzymiszewa (dk nr 72) i Strykowa (dk nr 33) o łącznej długości 12,862 km.

Na koniec 2024 r. procentowy udział dróg krajowych w stanie dobrym w stosunku do ogółu dróg krajowych osiągnął 56,3 % (wobec zaplanowanego udziału 57 %).

Procentowy udział dróg krajowych w stanie złym i niezadowalającym w stosunku do ogółu dróg krajowych wyniósł 42,1 %.

3.2.4. WYDATKI BUDŻETU ŚRODKÓW EUROPEJSKICH W CZĘŚCI 39 – TRANSPORT

W ustawie budżetowej na 2024 r. zaplanowano wydatki budżetu środków europejskich w kwocie 7 359 077 tys. zł. W trakcie roku plan ten został zwiększony do 7 524 194,7 tys. zł z czego wydatkowano 7 061 060,4 tys. zł, tj. 93,8 %. Zwiększenia planu zostały dokonane poprzez przeniesienie środków z rezerw celowych w kwocie 125 897,7 tys. zł oraz na podstawie decyzji Ministra Finansów o przeniesieniu środków z innych części budżetu państwa na kwotę 39 220 tys. zł. Wydatki z budżetu środków europejskich zostały dokonane w ramach programów:

- Instrument CEF – z planowanych 954 251,7 tys. zł wykorzystano 928 182,4 tys. zł, tj. 97,3 %,
- Instrument CEF 2021–2027 – z planowanych 438 128,7 tys. zł wykorzystano 438 117,7 tys. zł, tj. 100 %,
- Umowa Partnerstwa 2014–2020 – z planowanych 4 269 280,6 tys. zł wykorzystano 4 269 280,4 tys. zł, tj. 100 %,
- Umowa Partnerstwa 2021–2027 – z planowanych 1 862 533,7 tys. zł wykorzystano 1 425 479,9 tys. zł, tj. 76,5 %.

Niższe od planowanego wykorzystanie środków wystąpiło w ramach Umowy Partnerstwa 2021–2027, w rozdziale 60011 Drogi publiczne krajowe i wynikało z przyczyn, na które Ministerstwo Infrastruktury nie miało wpływu, co zostało opisane w dalszej części niniejszej Informacji, dotyczącej badania decyzji w sprawie blokowania środków.

Kontrolą objęto wykorzystanie środków przeniesionych z rezerw celowych budżetu środków europejskich na kwotę 73 754,2 tys. zł, tj. 58,6 %. Nie stwierdzono nieprawidłowości.

W ramach budżetu środków europejskich Minister Infrastruktury wydał decyzje w sprawie blokowania planowanych wydatków na rok 2024 na łączną kwotę 463 022,3 tys. zł. Kontrola decyzji w sprawie blokowania planowanych wydatków dotyczących środków budżetu europejskiego na 428 548,5 tys. zł, ujętych w planie finansowym GDDKiA, przeznaczonych na sfinansowanie wydatków z tytułu refundacji wydatków poniesionych z KFD na realizację projektów Programu FEnIKS 2021–2027 nie wykazała nieprawidłowości. Blokowanie środków nastąpiło wskutek informacji przekazanych przez Ministerstwo Finansów pismem z dnia 25 listopada 2024 r., zgodnie z którym zlecenia na płatności dla GDDKiA ze środków europejskich (w zakresie finansowania z KFD) nie powinny być składane do czasu otrzymania kolejnych transferów z Komisji Europejskiej.

Wydatki budżetu środków europejskich realizowane przez dysponenta III stopnia w MI

Plan wydatków dysponenta III stopnia w cz. 39 z budżetu środków europejskich przyjęty w ustawie budżetowej na rok 2024 wynosił 8523 tys. zł, a plan po zmianach 8504 tys. zł.

Wykonanie wydatków budżetu środków europejskich w 2024 r. wyniosło zero zł (w 2023 r. wynosiło 13 656,5 tys. zł). Niewydatkowane środki (8504 tys. zł) miały być przeznaczone na zadanie pn.: „Kampanie społeczne dotyczące największych problemów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego” współfinansowane z Programu FEnIKS 2021–2027. W ramach realizacji tego zadania przeprowadzono w 2024 r. postępowanie przetargowe dotyczące przygotowania i realizacji ogólnopolskiej kampanii społecznej, dotyczącej przekraczania przez

kierujących samochodami osobowymi dopuszczalnej prędkości pojazdów. Ze względu na termin składania wniosków o dofinansowanie na poszczególne projekty⁷⁶ (na który MI nie miało wpływu) oraz przedłużającą się procedurę udzielenia zamówienia (liczne zapytania od wykonawców, konieczność szczegółowych wyjaśnień, zmiana treści Specyfikacji Warunków Zamówienia, co skutkowało zmianą terminu składania ofert, odwołania oferentów), faktyczna realizacja umowy mogła rozpocząć się dopiero w 2025 r.

Minister Infrastruktury w grudniu 2024 r. podjął decyzję o zablokowaniu wydatków w budżecie środków europejskich na 2024 r. w kwocie 8504 tys. zł.

Wydatki budżetu środków europejskich realizowane przez GDDKiA

Plan wydatków ze środków europejskich wg ustawy budżetowej na rok 2024 wynosił 1 488 830 tys. zł, a plan po zmianach 1 614 727,7 tys. zł. Wydatki budżetu środków europejskich zostały zrealizowane przez GDDKiA w kwocie 1 160 097,5 tys. zł, tj. 71,8 % planu po zmianach. Niskie wykonanie planu wydatków BŚE było niezależne od działań GDDKiA i wynikało z:

- informacji przekazanych przez Ministerstwo Finansów w dniu 25 listopada 2024 r.⁷⁷, zgodnie z którymi zlecenia na płatności dla GDDKiA ze środków europejskich (w zakresie finansowania z KFD) nie powinny być składane do czasu otrzymania kolejnych transferów z Komisji Europejskiej (w związku z tym środki BŚE w kwocie 428 548,5 tys. zł zostały zablokowane przez Ministra Infrastruktury⁷⁸);
- opóźnień w odbiorach prac, z przyczyn leżących po stronie wykonawców, w realizacji projektu „Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T Etap 1”⁷⁹, posiadającego dofinansowanie UE w ramach Instrumentu „Łącząc Europę”.

Badaniem objęto próbę 43 wydatków BŚE na kwotę ogółem 74 219,5 tys. zł spośród wydatków BŚE zrealizowanych przez GDDKiA w 2024 r. Wydatki BŚE zostały poniesione w związku z realizacją ww. projektu KSZRD oraz refundacją kosztów pośrednich Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027. Wydatki zostały przeznaczone na zadania ujęte w umowach o dofinansowanie, służyły realizacji celów GDDKiA, zostały poniesione do wysokości kwot ujętych w planie finansowym jednostki, a płatności dokonano w terminach wynikających z zawartych umów.

3.3. SPRAWOZDAWCZOŚĆ

Kontrolą objęto prawidłowość sporządzania rocznych sprawozdań za 2024 r. przez dysponenta części 21 – Gospodarka morska i 39 – Transport i sprawozdań jednostkowych dysponenta III stopnia (ww. części) w Ministerstwie oraz sprawozdań jednostkowych dysponenta części, a także sprawozdań sporządzonych przez GDDKiA:

- o stanie środków na rachunkach bankowych państwowych jednostek budżetowych (Rb-23),
- z wykonania planu dochodów budżetowych (Rb-27),
- z wykonania planu wydatków budżetu państwa (Rb-28),
- z wykonania planu wydatków budżetu środków europejskich, z wyłączeniem wydatków na realizację Wspólnej Polityki Rolnej (Rb-28 UE),

⁷⁶ Zgodnie z harmonogramem naboru do FENX, SKR mógł aplikować dopiero od 1 lipca 2024 r.

⁷⁷ Pismo nr IP10.9011.18.2024.

⁷⁸ Decyzją nr DBI-4.3110.176.2024 z dnia 30 grudnia 2024 r.

⁷⁹ Zadanie dotyczy utworzenia spójnego systemu zarządzania ruchem na drogach krajowych. Projekt obejmuje wdrożenie kluczowych elementów systemu, pozwalających na uruchomienie i zarządzanie usługami ITS, w tym między innymi Krajowe Centrum Zarządzania Ruchem, centralne komponenty sprzętowe i programistyczne oraz instalacje urządzeń w pasie drogowym (dalej: projekt KSZRD).

- z wykonania planu wydatków budżetu państwa w zakresie programów realizowanych ze środków pochodzących z budżetu UE oraz niepodlegających zwrotowi środków z pomocy udzielanej przez państwa członkowskie EFTA, z wyłączeniem wydatków na realizację Wspólnej Polityki Rolnej (Rb-28 Programy),
- z wykonania wydatków budżetu państwa oraz budżetu środków europejskich w układzie zadaniowym (Rb-BZ1).

Kontrolą poprawności sporządzenia objęto również sprawozdania za IV kwartał 2024 r. o stanie zobowiązań według tytułów dłużnych oraz poręczeń i gwarancji (Rb-Z) oraz sprawozdania RB-70 o zatrudnieniu i wynagrodzeniach.

Sprawozdania zbiorcze zostały sporządzone przez dysponenta części 21 i 39 na podstawie sprawozdań jednostkowych (własnych i podległych jednostek).

Kwoty wykazane w sprawozdaniach jednostkowych dysponenta III stopnia w MI i dysponenta części oraz GDDKiA były zgodne z danymi wynikającymi z ewidencji księgowej. Wyżej wymienione sprawozdania zostały sporządzone terminowo i prawidłowo pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym oraz zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 11 stycznia 2022 r. w sprawie sprawozdawczości budżetowej⁸⁰ i rozporządzenia Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 17 grudnia 2020 r. w sprawie sprawozdań jednostek sektora finansów publicznych w zakresie operacji finansowych⁸¹.

SPRAWOZDANIA PRZEDSTAWIAŁY WIARYGODNE DANE O DOCHODACH I WYDATKACH ORAZ ZWIĄZANYCH Z NIMI NALEŻNOŚCIACH I ZOBOWIĄZANIACH.

⁸⁰ Dz. U. z 2024 r. poz. 454, ze zm.

⁸¹ Dz. U. z 2023 r. poz. 652.

4. USTALENIA INNYCH KONTROLI

W okresie od 31 stycznia 2024 r. do 22 maja 2024 r. NIK przeprowadziła kontrolę planową pt.: „Realizacja inwestycji drogowych w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych” (P/24/019).

Kontrolą P/24/019 objęto siedem jednostek samorządu terytorialnego w tym: dwa Urzędy Gmin, jeden Powiatowy Zarząd Dróg, dwa Zarządy Dróg Wojewódzkich, dwa Starostwa Powiatowe. Kontrole w ww. jednostkach przeprowadzono na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy o NIK, z uwzględnieniem kryteriów określonych art. 5 ust. 2, tj. legalność, rzetelność i gospodarność⁸².

W ocenie NIK skontrolowane inwestycje w zakresie realizacji projektów infrastruktury drogowej nie były realizowane w sposób w pełni rzetelny, zgodny z obowiązującymi przepisami prawa oraz postanowieniami zawartych umów, a także gospodarny. Mimo to osiągnięto zamierzone efekty inwestycyjne na odcinkach dróg o łącznej długości ok. 59 km, jednakże charakter stwierdzonych nieprawidłowości może skutkować brakiem gwarancji trwałości i odpowiedniej jakości parametrów użytkowych zrealizowanych inwestycji drogowych. Łączna kwota środków wydatkowanych z naruszeniem prawa wyniosła 15 741,6 tys. zł oraz 2121,3 tys. zł z tytułu nienaliczonych kar umownych, tj. 16,6 % łącznej wartości kontrolowanych inwestycji (107 634 tys. zł).

Stwierdzone w trzech jednostkach naruszenia przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych⁸³, w tym m.in. nieprawidłowe oszacowanie wartości zamówienia publicznego, nie miały wpływu na wybór wykonawców, którego dokonano zgodnie z tą ustawą oraz przyjętymi w kontrolowanych jednostkach regulacjami.

Dokumentacja projektowa w przypadku inwestycji objętych kontrolą nie w każdej kontrolowanej jednostce została opracowana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, pomimo że jej autorzy posiadali odpowiednie uprawnienia projektowe i doświadczenie zawodowe.

Formalny nadzór w przypadku badanych inwestycji został ustanowiony prawidłowo, jednak w trakcie realizacji tych inwestycji zamawiający nie egzekwowali rzetelnego wywiązywania się z powierzonych stronom procesu inwestycyjnego obowiązków, tj. m.in.: akceptacji wytworzonych dokumentów budowy, odbiorów, opiniowania zmian projektowych, czy też prowadzenia dzienników budowy w sposób wiarygodny.

W związku z zaniechaniami prawidłowego pełnienia funkcji nadzoru nad realizacją robót budowlanych w żadnej skontrolowanej jednostce jakość zrealizowanych robót nie została prawidłowo potwierdzona, a mimo to dokonywano odbiorów robót zanikających i ulegających zakryciu. Od wykonawców w ograniczony sposób egzekwowano – w trakcie trwania robót oraz podczas ich odbioru – potwierdzenie spełnienia norm jakościowych użytych materiałów, wykonania wymaganych prób i badań, przedłożenia certyfikatów, atestów. W żadnej z kontrolowanych jednostek dokumentacja powykonawcza nie była kompletna, a mimo to dokonywano odbiorów końcowych robót.

W pięciu jednostkach, na podstawie przeprowadzonych oględzin, NIK jako nieprawidłowe oceniła wykonanie obiektów budowlanych skutkujące m.in.: wystąpieniem spękań nawierzchni bitumicznej, brakiem prawidłowego odwodnienia drogi, niestabilnością skarp rowów. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczące wykonania robót mogą mieć negatywny wpływ na trwałość efektów rzeczowych realizowanych zadań, w tym na jakość wbudowanych elementów oraz nawierzchni drogi. Tym samym NIK wskazuje na istotne ryzyko związane

⁸² Kontrolą objęto okres 2021–2024 (I kwartał) z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.

⁸³ Dz. U. z 2024 r. poz. 1320.

z przyspieszoną degradacją wyremontowanych odcinków dróg, mogącą negatywnie oddziaływać na bezpieczeństwo ich użytkowników.

Objęte kontrolą inwestycje realizowano terminowo (z wyjątkiem ZDW w Opolu, gdzie zwłoka wyniosła 45 dni). Działania podejmowane przez kontrolowanych w celu pozyskania środków finansowych na realizację inwestycji były prawidłowe. W jednym przypadku (UG Miedziana Góra) nie dochowano rzetelności w procesie weryfikacji dokumentacji finansowej stanowiącej podstawę wypłaty wynagrodzenia wykonawcy za zrealizowane roboty budowlane oraz nadzór inwestorski. Ponadto w trzech jednostkach stwierdzono dokonanie odbioru i zapłaty za roboty faktycznie niezrealizowane lub w trakcie realizacji⁸⁴.

⁸⁴ Źródło: Informacja o wynikach kontroli Realizacja inwestycji drogowych w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych KIN.430.5.2024 Nr ewid. 93/2024/P/24/019/KIN.

5. INFORMACJE DODATKOWE

W wystąpieniu pokontrolnym skierowanym, w dniu 20 marca 2025 r., do p.o. Dyrektora GDDKiA nie sformułowano wniosków pokontrolnych.

Wystąpienie pokontrolne do Ministra Infrastruktury po przeprowadzeniu kontroli wykonania budżetu państwa w 2024 r. w części 21 i 39 zostało wystosowane w dniu 14 kwietnia 2025 r. NIK sformułowała w nim następujące wnioski:

1. Podejmowanie decyzji w sprawie blokad planowanych wydatków na programy wieloletnie niezwłocznie po stwierdzeniu wystąpienia przesłanek to umożliwiających.
2. Wskazywanie – w zawieranych umowach dotyczących udzielania dotacji celowych oraz rozliczeniach rzeczowo-finansowych tych umów – zadań, które mają być finansowane ze środków budżetowych.

Z odpowiedzi w sprawie wykonania wniosków pokontrolnych⁸⁵ wynika, że wnioski zostały przyjęte do realizacji, a ich wykonanie będzie możliwe do sprawdzenia w następnej kontroli wykonania budżetu państwa.

⁸⁵ Pismo znak: DK-3.0810.5.2025 z 28 kwietnia 2025 r.

6. ZAŁĄCZNIKI

6.1. KALKULACJA OCENY OGÓLNEJ

Oceny wykonania budżetu w części 21 – Gospodarka morska oraz 39 – Transport dokonano stosując kryteria oparte na wskaźnikach wartościowych opracowanych przez Najwyższą Izbę Kontroli.

Część 21

Dochody (D) ⁸⁶: 123 477,3 tys. zł

Wydatki (W) ⁸⁷: 974 831,1 tys. zł

Łączna kwota (G = W): 974 831,1 tys. zł

Waga wydatków w łącznej kwocie: (Ww = W : G): 1

Nieprawidłowości w wydatkach: nie stwierdzono.

Stwierdzona w toku kontroli nieprawidłowość, polegająca na zwłoce w podjęciu decyzji o blokadzie planowanych wydatków (w kwocie 379 645 tys. zł) w stosunku do terminu powzięcia informacji o nadmiarze posiadanych środków, nie miała wpływu na ocenę wykonania budżetu.

Ocena częściowa wydatków (Ow): pozytywna.

Opinia o sprawozdaniach: pozytywna.

Ocena ogólna: pozytywna.

⁸⁶ W częściach budżetu państwa, w których zgodnie z założeniami do kontroli wykonania budżetu państwa nie były badane dochody, a prowadzona była analiza porównawcza dochodów, nie dokonuje się oceny częściowej dla dochodów i przy ustalaniu wartości G nie uwzględnia się kwoty dochodów.

⁸⁷ Łącznie z wydatkami budżetu środków europejskich.

Część 39

Dochody (D) ⁸⁸ :	231 328,2 tys. zł
Wydatki (W) ⁸⁹ :	26 448 780,8 tys. zł
Łączna kwota (G = W):	26 448 780,8 tys. zł
Waga wydatków w łącznej kwocie: (Ww = W : G):	1
Nieprawidłowości w wydatkach:	202 734,4 tys. zł.

Stwierdzona w ramach wydatków części 39 – Transport nieprawidłowość polegała na przekazaniu 202 734,4 tys. zł przez Ministra Infrastruktury do Krajowego Funduszu Drogowego na cele nieprzewidziane w art. 39f ust. 4a ustawy o autostradach płatnych. Umowy o przekazanie w 2024 r. dotacji nie określały konkretnego zadania Funduszu ujętego w jego planie finansowym. Działanie to było niezgodne z art. 39f ust. 4a ustawy o autostradach płatnych w zw. z art. 127 ufp.

Ocena cząstkowa wydatków (Ow):	opisowa.
Opinia o sprawozdaniach:	pozytywna.
Ocena ogólna:	pozytywna.

⁸⁸ W częściach budżetu państwa, w których zgodnie z założeniami do kontroli wykonania budżetu państwa nie były badane dochody, a prowadzona była analiza porównawcza dochodów, nie dokonuje się oceny cząstkowej dla dochodów i przy ustalaniu wartości G nie uwzględnia się kwoty dochodów.

⁸⁹ Łącznie z wydatkami budżetu środków europejskich.

6.2. DOCHODY BUDŻETOWE

CZĘŚĆ 21 – GOSPODARKA MORSKA

Lp.	Wyszczególnienie	2023	2024		5:3	5:4
		Wykonanie	Ustawa ¹⁾	Wykonanie		
		tys. zł			%	
1	2	3	4	5	6	7
	Ogółem, w tym:	115758,1	249151,0	123477,3	106,7	49,6
1.	Dział 600 Transport i łączność	16934,6	11547,0	12793,9	75,5	110,8
1.1.	Rozdział 60043 Urzędy morskie	16693,4	11452,0	12727,8	76,2	111,1
1.2.	Rozdział 60044 Ratownictwo morskie	241,2	95,0	66,1	27,4	69,6
2.	Dział 730 Nauka	51,9	-	180,6	348,0	-
2.1.	Rozdział 73014 Działalność dydaktyczna i badawcza	51,9	-	180,6	348,0	-
3.	Dział 750 Administracja publiczna	57 539,5	207630,0	79468,3	138,1	38,3
3.1.	Rozdział 75001 Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej	57 539,5	207630,0	79468,2	138,1	38,3
3.2.	Rozdział 75076 - Prezydencja Rzeczypospolitej Polskiej w Radzie Unii Europejskiej w 2025 roku	-	-	0,1	-	-
4.	Dział 755 Wymiar sprawiedliwości	1233,6	182,0	1242,8	100,7	682,9
4.1.	Rozdział 75504 Izby morskie	1233,6	182,0	1242,8	100,7	682,9
5.	Dział 756 Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz wydatki związane z ich poborem	39998,5	29792,0	29791,8	74,5	100,0
5.1.	Rozdział 75624 Dywidendy	39998,5	29792,0	29791,8	74,5	100,0

Opracowanie własne na podstawie danych z rocznego sprawozdania Rb-27 z wykonania planu dochodów budżetu państwa zweryfikowanych przez NIK.

¹⁾ Ustawa budżetowa na rok 2024 z dnia 18 stycznia 2024 r. (Dz. U. poz. 122, ze zm.).

CZĘŚĆ 39 – TRANSPORT

Lp.	Wyszczególnienie	2023	2024		5:3	5:4
		Wykonanie	Ustawa ¹⁾	Wykonanie		
		tys. zł			%	
1	2	3	4	5	6	7
	Ogółem, w tym:	240 284,5	123 630,0	231 328,1	96,3	187,1
1.	Dział 600 Transport i łączność	236 590,7	123 153,0	230 636,4	97,5	187,3
1.1.	Rozdział 60001 Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe	67 077,0	0,0	31 760,9	47,3	-
1.1.1	§0950	66 009,9	0,0	31 703,5	48,0	-
1.2.	Rozdział 60002 Infrastruktura kolejowa	30 866,4	0,0	26 897,6	87,1	-
1.2.1	§0929	8 019,6	0,0	10 763,4	134,2	-
1.2.2	§0950	14 589,0	0,0	10 358,4	71,0	-
1.3.	Rozdział 60011 Drogi publiczne krajowe	0,0	0,0	13,3	-	-
1.4.	Rozdział 60012 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	97 371,6	89 395,0	130 338,7	133,9	145,8
1.4.1	§0940	6 387,8	6 000,0	22 187,1	347,3	369,8
1.4.2	§0950	56 947,8	50 000,0	79 279,3	139,2	158,6
1.5.	Rozdział 60015 Drogi publiczne w miastach na prawach powiatu	112,9	0,0	32,3	28,6	-
1.6.	Rozdział 60016 Drogi publiczne gminne	138,8	0,0	0,0	-	-
1.7.	Rozdział 60041 Infrastruktura portowa	359,1	0,0	0,0	-	-
1.8.	Rozdział 60055 Inspekcja Transportu Drogowego	5 542,9	4 820,0	5 854,7	105,6	121,5
1.8.1	§0620	3 517,5	3 100,0	2 151,4	61,2	69,4
1.8.2	§0640	1 421,0	1 500,0	1 557,2	109,6	103,8
1.9.	Rozdział 60056 Urząd Lotnictwa Cywilnego	32 297,6	28 218,0	34 622,8	107,2	122,7
1.9.1	§0610	6 744,7	5 736,0	7 890,0	117,0	137,6
1.9.2	§0970	13 924,9	16 834,0	16 873,5	121,2	100,2
1.10.	Rozdział 60095 Pozostała działalność	2 824,3	720,0	1 116,1	39,5	155,0
1.10.1	§0610	973,6	710,0	1 079,1	110,8	152,0
2.	Dział 730 Szkolnictwo wyższe i nauka	44,8	0,0	5,8	12,9	-
2.1.	Rozdział 73095 Pozostała działalność	44,8	0,0	5,8	12,9	-
3.	Dział 750 Administracja publiczna	3 633,8	477,0	627,8	17,3	131,6
3.1.	Rozdział 75001 Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej	3 619,7	477,0	485,9	13,4	101,9
3.2.	Rozdział 75095 Pozostała działalność	14,1	0,0	141,9	1003,3	-
4.	Dział 752 Obrona narodowa	15,2	0,0	58,1	382,7	-
4.1.	Rozdział 75212 Pozostałe wydatki obronne	15,2	0,0	58,1	382,7	-

Opracowanie własne na podstawie danych z rocznego sprawozdania Rb-27 z wykonania planu dochodów budżetu państwa zweryfikowanych przez NIK.

¹⁾ Ustawa budżetowa na rok 2024 z dnia 18 stycznia 2024 r. (Dz. U. poz. 122, ze zm.).

6.3. WYDATKI BUDŻETU PAŃSTWA

CZĘŚĆ 21 – GOSPODARKA MORSKA

	Wyszczególnienie	2023	2024			6:3	6:4	6:5
		Wykonanie	Ustawa ¹⁾	Budżet po zmianach	Wykonanie			
		tys. zł				%		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Ogółem, w tym:	968 884,2	1419562	1421795,5	967123,5	99,8	68,1	68,0
1.	Dział 600 Transport i łączność	624733,9	989264	989117,0	541681,7	86,7	54,8	54,8
1.1.	Rozdział 60043 Urzędy morskie	559087,5	905 084	911269,4	463880,7	83,0	51,3	50,9
1.2.	Rozdział 60044 Ratownictwo morskie	57801,9	74108	69381,7	69358,3	120,0	93,6	100,0
1.3.	Rozdział 60095 Pozostała działalność	7844,5	10072	8465,9	8442,8	107,6	83,8	99,7
2.	Dział 730 Szkolnictwo wyższe i nauka	249194,8	323649	323649,0	323586,1	129,9	100,0	100,0
2.1.	Rozdział 73014 Działalność dydaktyczna i badawcza	240108,6	314424	314494,0	314431,8	131,0	100,0	100,0
2.2.	Rozdział 73016 Pomoc materialna dla studentów i doktorantów	9086,2	9225	9155,0	9154,2	100,7	99,2	100,0
3.	Dział 750 Administracja publiczna	38882,8	48232	49139,0	42525,2	109,4	88,2	86,5
3.1.	Rozdział 75001 Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej	38882,8	48232	48267,1	41851,3	107,6	86,8	86,7
3.2.	Rozdział 75076 Prezydencja Rzeczypospolitej Polskiej w Radzie Unii Europejskiej w 2025 roku	-	-	872,0	673,9	-	-	77,3
4.	Dział 752 Obrona narodowa	379,0	450	450,0	423,9	111,8	94,2	94,2
4.1.	Rozdział 75212 Pozostałe wydatki obronne	379,0	450	450,0	423,9	111,8	94,2	94,2
5.	Dział 755 Wymiar sprawiedliwości	2 159,7	3144	3144,0	2765,2	128,0	88,0	88,0
5.1.	Rozdział 75504 Izby morskie	2 159,7	3144	3144,0	2765,2	128,0	88,0	88,0
6.	Dział 801 Oświata i wychowanie	12 547,8	13 158	14452,5	14362,4	114,5	99,4	99,4
6.1.	Rozdział 80115 Technika	12 501,4	13113	14398,9	14314,8	114,5	109,2	99,4
6.2.	Rozdział 80146 Doksztalcanie i doskonalenie nauczycieli	34,5	33	41,6	37,1	107,5	112,4	89,2
6.3.	Rozdział 80195 - Pozostała działalność	11,9	12	12,0	10,5	88,2	87,5	87,5
7.	Dział 854 - Edukacyjna opieka wychowawcza	1084,4	1415	1593,9	1581,8	145,9	111,8	99,2
7.1.	Rozdział 85410 - Internaty i bursy	1084,4	1415	1593,9	1581,8	145,9	111,8	99,2
8.	Dział 900 - Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	39901,8	40250	40250,0	40197,3	100,7	99,9	99,9
8.1.	Rozdział 90018 - Ochrona brzegów morskich	39901,8	40250	40250,0	40197,3	100,7	99,9	99,9

Opracowanie własne na podstawie danych z rocznego sprawozdania Rb-28 z wykonania planu wydatków budżetu państwa zweryfikowanych przez NIK.

¹⁾ Ustawa budżetowa na rok 2024 z dnia 18 stycznia 2024 r. (Dz. U. poz. 122, ze zm.).

CZĘŚĆ 39 – TRANSPORT

	Wyszczególnienie	2023	2024			6:3	6:4	6:5
		Wykonanie	Ustawa ¹⁾	Budżet po zmianach	Wykonanie			
		tys. zł					%	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Ogółem, w tym:	17 948 793,0	17 217 453,0	19 523 024,9	19 387 720,4	108,0	112,6	99,3
1.	Dział 600 Transport i łączność	17 687 755,4	16 795 855,0	19 093 722,8	19 003 003,8	107,4	113,1	99,5
1.1.	Rozdział 60001 Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe	2 780 021,1	2 601 679,0	2 918 379,0	2 884 565,9	103,8	110,9	98,8
1.1.1.	2630	886 325,1	716 426,0	1 033 126,0	999 312,9	112,7	139,5	96,7
1.1.2.	2830	1 893 696,0	1 885 253,0	1 885 253,0	1 885 253,0	99,6	100,0	100,0
1.2.	Rozdział 60002 Infrastruktura kolejowa	8 468 942,6	8 102 898,0	8 636 240,3	8 611 293,5	101,7	106,3	99,7
1.2.1.	2580	4 805 770,9	6 042 094,0	6 418 133,0	6 415 692,0	133,5	106,2	100,0
1.2.2.	6209	2 536 155,4	692 809,0	850 687,6	850 687,5	33,5	122,8	100,0
1.3.	Rozdział 60004 Lokalny transport zbiorowy	152 873,9	0,0	147 385,0	147 385,0	96,4	-	100,0
1.4.	Rozdział 60011 Drogi publiczne krajowe	4 836 610,0	4 905 804,0	5 024 173,8	5 007 758,0	103,5	102,1	99,7
1.4.1.	4300	1 649 608,6	0,0	0,0	1 780 313,9	107,9	-	-
1.4.2.	6050	1 717 490,9	1 809 939,0	1 673 761,5	1 673 127,2	97,4	92,4	100,0
1.5.	Rozdział 60012 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	777 024,1	753 348,0	815 450,7	815 359,6	104,9	108,2	100,0
1.6.	Rozdział 60013 Drogi publiczne wojewódzkie	0,0	0,0	2 316,4	471,2	-	-	20,3
1.7.	Rozdział 60015 Drogi publiczne w miastach na prawach powiatu	24 400,0	0,0	935,6	623,2	2,6	-	66,6
1.8.	Rozdział 60016 Drogi publiczne gminne	67 852,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-
1.9.	Rozdział 60018 Działalność Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg	174 123,0	0,0	1 032 587,0	1 032 587,0	593,0	-	100,0
1.10.	Rozdział 60055 Inspekcja Transportu Drogowego	256 305,4	267 417,0	276 472,6	274 389,5	107,1	102,6	99,2
1.11.	Rozdział 60056 Urząd Lotnictwa Cywilnego	90 395,9	100 413,0	113 863,0	112 309,8	124,2	111,8	98,6
1.12.	Rozdział 60061 Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	35 355,4	50 160,0	36 400,0	31 002,6	87,7	61,8	85,2
1.13.	Rozdział 60078 Usuwanie skutków klęsk żywiołowych	0,0	0,0	75 316,3	75 309,6	-	-	100,0
1.14.	Rozdział 60095 Pozostała działalność	23 851,9	14 136,0	14 203,0	9 948,9	41,7	70,4	70,0
2.	Dział 730 Szkolnictwo wyższe i nauka	26 999,9	28 782,0	28 782,0	28 782,0	106,6	100,0	100,0
2.1.	Rozdział 73095 Pozostała działalność	26 999,9	28 782,0	28 782,0	28 782,0	106,6	100,0	100,0
3.	Dział 750 Administracja publiczna	185 705,1	242 377,0	248 995,9	206 021,1	110,9	85,0	82,7
3.1.	Rozdział 75001 Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej	104 305,1	144 927,0	148 051,5	121 859,1	116,8	84,1	82,3
3.2.	Rozdział 75076 Prezydencja Rzeczypospolitej Polskiej w Radzie Unii Europejskiej w 2025 roku	0,0	0,0	1 420,2	1 142,2	-	-	80,4
3.3.	Rozdział 75095 Pozostała działalność	81 399,9	97 450,0	99 524,1	83 019,8	102,0	85,2	83,4
4.	Dział 752 Obrona narodowa	45 273,3	144 280,0	144 280,0	142 817,3	315,5	99,0	99,0
4.1.	Rozdział 75212 Pozostałe wydatki obronne	45 273,3	144 280,0	144 280,0	142 817,3	315,5	99,0	99,0

	Wyszczególnienie	2023	2024			6:3	6:4	6:5
		Wykonanie	Ustawa ¹⁾	Budżet po zmianach	Wykonanie			
		tys. zł				%		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
5.	Dział 754 Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa	0,0	0,0	6,0	4,4	-	-	73,5
5.1.	Rozdział 75421 Zarządzanie kryzysowe	0,0	0,0	6,0	4,4	-	-	73,5
6.	Dział 801 Oświata i wychowanie	3 059,2	6 159,0	7 238,2	7 091,8	231,8	115,1	98,0
6.1.	Rozdział 80115 Technika	1 696,3	3 674,0	4 264,5	4 193,5	247,2	114,1	98,3
6.2.	Rozdział 80117 Branżowe szkoły I i II stopnia	1 362,9	2 485,0	2 967,6	2 892,2	212,2	116,4	97,5
6.3.	Rozdział 80146 Doksztalcanie i doskonalenie nauczycieli	0,0	0,0	6,0	6,0	-	-	100,0

Opracowanie własne na podstawie danych z rocznego sprawozdania Rb-28 z wykonania planu wydatków budżetu państwa zweryfikowanych przez NIK.

¹⁾ Ustawa budżetowa na rok 2024 z dnia 18 stycznia 2024 r. (Dz. U. poz. 122, ze zm.).

6.4.ZATRUDNIENIE I WYNAGRODZENIA

CZĘŚĆ 21 – GOSPODARKA MORSKA

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie 2023 r.			Wykonanie 2024 r.			
		Przeciętne zatrudnienie wg Rb-70 ¹⁾	Wynagrodzenia wg Rb-70 ²⁾	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na 1 pełnozatrudnionego	Przeciętne zatrudnienie wg Rb-70 ¹⁾	Wynagrodzenia wg Rb-70 ²⁾	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na 1 pełnozatrudnionego	8:5
			tys. zł	zł		tys. zł	zł	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ogółem wg statusu zatrudnienia³⁾, w tym		1947	184 794,9	7 909,4	1959	229 446,9	9 760,4	123,4
1.	1. Dział 600 - Transport i łączność	1676	156 808,3	7 796,76	1690	195 283,2	9 629,3	123,5
	status zatrudnienia 01	833	72 209,5	7 223,9	846	90 158,8	8 880,9	122,9
	status zatrudnienia 03	843	84 598,8	8 362,9	844	105 124,3	10 379,6	124,1
1.1.	Rozdział 60043 - Urzędy morskie	1384	129 147,1	7 776,2	1393	161 827,9	9 681,0	124,5
	status zatrudnienia 01	541	44 548,3	6 862,0	549	56 703,5	8 607,1	125,4
	status zatrudnienia 03	843	84 598,8	8 362,9	844	105 124,3	10 379,6	124,1
1.2.	Rozdział 60044 - Ratownictwo morskie	292	27 661,2	7 894,2	297	33 455,3	9 387,0	118,9
	status zatrudnienia 01	292	27 661,2	7 894,2	297	33 455,3	9 387,0	118,9
2.	Dział 750 - Administracja publiczna	167	20 678,6	10 618,6	163	24 686,4	12 620,9	118,9
	status zatrudnienia 01	35	4 154,8	9 892,3	31	4247,3	11 060,6	111,8
	status zatrudnienia 02	0	83,5	-	1	353,0	29 419,4	-
	status zatrudnienia 03	132	16 440,3	10 379,0	130	19857,6	12 729,2	122,6
2.1.	Rozdział 75001 - Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej	167	20 678,6	10 618,6	163	24 686,4	12 620,9	118,9
	status zatrudnienia 01	35	4 154,8	9 892,3	31	4247,3	11 060,6	111,8
	status zatrudnienia 02	0	83,5	-	1	353,0	29 419,4	-
	status zatrudnienia 03	132	16 440,3	10 379,0	130	19857,6	12 729,2	122,6
2.2.	Rozdział 75076 Prezydencja Rzeczypospolitej Polskiej w Radzie Unii Europejskiej w 2025 roku	-	-	-	-	228,5	-	-
	status zatrudnienia 01	-	-	-	-	20,5	-	-
	status zatrudnienia 03	-	-	-	-	208,0	-	-
3.	Dział 755 - Wymiar sprawiedliwości	15	1 340,0	7 444,3	15	1747,1	9 706,1	130,4

	status zatrudnienia 01	15	1 340,0	7 444,3	15	1747,1	9 706,1	130,4
3.1.	Rozdział 75504 - Izby morskie	15	1 340,0	7 444,3	15	1747,1	9 706,1	130,4
	status zatrudnienia 01	15	1 340,0	7 444,3	15	1747,1	9 706,1	130,4
4.	Dział 801 - Oświata i wychowanie	75	5 174,2	5 749,1	76	6560,8	7 193,8	125,1
	status zatrudnienia 01	21	1 357,5	5 387,0	21	1706,7	6 772,7	125,7
	status zatrudnienia 14	54	3 816,7	5 889,9	55	4854,0	7 354,6	124,9
4.1.	Rozdział 80115 - Technika	75	5 174,2	5 749,1	76	6560,8	7 193,8	125,1
	status zatrudnienia 01	21	1 357,5	5 387,0	21	1706,7	6 772,7	125,7
	status zatrudnienia 14	54	3 816,7	5 889,9	55	4854,0	7 354,6	124,9
5.	Dział 854 - Edukacyjna opieka wychowawcza	14	793,8	4 725,2	15	1169,5	6 497,2	137,5
	status zatrudnienia 01	7	369,5	4 398,9	8	515,8	5 373,2	122,1
	status zatrudnienia 14	7	424,3	5 051,5	7	653,7	7 781,7	154,0
5.1.	Rozdział 85410 - Internaty i bursy szkolne	14	793,8	4 725,2	15	1169,5	6 497,2	137,5
	status zatrudnienia 01	7	369,5	4 398,9	8	515,8	5 373,2	122,1
	status zatrudnienia 14	7	424,3	5 051,5	7	653,7	7 781,7	154,0

Opracowanie własne na podstawie danych z rocznego sprawozdania Rb-70 o zatrudnieniu i wynagrodzeniach, zweryfikowanego przez NIK.

¹⁾ W przeliczeniu na pełnozatrudnionych.

²⁾ Załącznik nr 35 do rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 11 stycznia 2022 r. w sprawie sprawozdawczości budżetowej, w sprawozdaniu Rb-70 wykazuje się wysokość wynagrodzeń osobowych, uposażeń oraz dodatkowego wynagrodzenia rocznego.

³⁾ Status zatrudnienia określony został w rozporządzeniu w sprawie sprawozdawczości budżetowej, zgodnie z którym status zatrudnienia:

- 01 - dotyczy osób nieobjętych mnożnikowymi systemami wynagrodzeń,
- 02 - dotyczy osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe,
- 03 - dotyczy członków korpusu służby cywilnej,
- 14 - dotyczy nauczycieli zatrudnionych w szkołach i placówkach prowadzonych przez organy administracji rządowej.

CZĘŚĆ 39 – TRANSPORT

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie 2023 r.			Wykonanie 2024 r.			
		Przeciętne zatrudnienie wg Rb-70 ¹⁾	Wynagrodzenia wg Rb-70 ²⁾	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na 1 pełnozatrudnionego	Przeciętne zatrudnienie wg Rb-70 ¹⁾	Wynagrodzenia wg Rb-70 ²⁾	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na 1 pełnozatrudnionego	8:5
			tys. zł	zł		tys. zł	zł	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Ogółem wg statusu zatrudnienia ³⁾ :	6 825	777 727,1	9 496,5	6 899	923 760,5	11 158,1	117,5
	status zatrudnienia 01	964	103 179,2	8 918,3	899	115 863,6	10 740,0	120,4
	status zatrudnienia 02	7	1 520,1	18 822,2	7	2 131,9	25 379,8	134,8
	status zatrudnienia 03	5 823	671 094,9	9 603,6	5 964	801 847,5	11 204,0	116,7
	status zatrudnienia 14	31	1 933,0	5 281,4	29	3 917,5	11 257,2	213,1
	w tym:							
1.	Dział 600 Transport i łączność	5 983	662 930,5	9 234,2	6 047	784 267,2	10 807,94	117,0

1.1.	Rozdział 60012 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	4 591	506 847,5	9 200,2	4 611	597 638,1	10 800,95	117,4
	status zatrudnienia 01	477	41 613,8	7 274,6	412	43 953,2	8 892,40	122,2
	status zatrudnienia 02	-	-	-	-	-	-	-
	status zatrudnienia 03	4 114	465 233,8	9 423,3	4 199	553 684,9	10 989,50	116,6
	status zatrudnienia 14	-	-	-	-	-	-	-
1.2.	Rozdział 60055 Inspekcja Transportu Drogowego	972	103 456,6	8 868,1	1 007	123 521,1	10 221,9	115,3
	status zatrudnienia 01	29	2 562,9	7 369,6	28	3 217,7	9 583,3	130,0
	status zatrudnienia 02	1	234,5	19 539,1	-	162,9	41 135,3	210,5
	status zatrudnienia 03	942	100 659,3	8 902,9	979	120 140,5	10 222,8	114,8
	status zatrudnienia 14	-	-	-	-	-	-	-
1.3.	Rozdział 60056 Urząd Lotnictwa Cywilnego	396	48 802,3	10 276,9	393	57 184,1	12 125,6	118,0
	status zatrudnienia 01	41	3 423,3	6 942,7	38	3 870,8	8 490,7	122,3
	status zatrudnienia 02	3	545,8	18 050,0	2	588,3	20 427,1	113,2
	status zatrudnienia 03	352	44 833,2	10 610,3	353	52 725,0	12 432,8	117,2
	status zatrudnienia 14	-	-	-	-	-	-	-
1.4.	Rozdział 60095 Pozostała działalność	24	3 824,1	13 417,8	36	5 923,9	13 712,7	102,2
	status zatrudnienia 01	-	-	-	-	-	-	-
	status zatrudnienia 02	-	-	-	-	-	-	-
	status zatrudnienia 03	24	3 824,1	13 417,8	36	5 923,9	13 808,7	102,9
	status zatrudnienia 14	-	-	-	-	-	-	-
2.	Dział 750 - Administracja publiczna	805	112 567	11 647,5	817	135 051	13 775,1	118,3
2.1	Rozdział 75001 Urzędy naczelných i centralnych organów administracji rządowej	455	64 541,3	11 812,4	461	78 127	14 122,8	119,6
	status zatrudnienia 01	61	7 257,0	9 899,3	59	7 965,3	11 167,2	112,8
	status zatrudnienia 02	3	739,8	19 205,1	5	1 380,7	25 231,4	131,4
	status zatrudnienia 03	391	56 544,6	12 050,7	397	68 781,3	14 427,2	119,7
	status zatrudnienia 14	-	-	-	-	-	-	-

2.2.	Rozdział 75076 Prezydencja Rzeczypospolitej Polskiej w Radzie Unii Europejskiej w 2025 roku	-	-	-	-	594,3	-	-
	status zatrudnienia 01	-	-	-	-	2,4	-	-
	status zatrudnienia 02	-	-	-	-	-	-	-
	status zatrudnienia 03	-	-	-	-	591,9	-	-
	status zatrudnienia 14	-	-	-	-	-	-	-
2.3.	Rozdział 75095 Pozostała działalność	350	48 025,3	11 433,0	356	56 329,2	13 190,5	115,4
	status zatrudnienia 01	350	48 025,3	11 433,0	356	56 329,2	13 190,5	115,4
	status zatrudnienia 02	-	-	-	-	-	-	-
	status zatrudnienia 03	-	-	-	-	-	-	-
	status zatrudnienia 14	-	-	-	-	-	-	-
3.	Dział 801 - Oświata i wychowanie	37	2 230,0	5 063,6	35	4 442,5	10 577,4	208,9
3.1.	Rozdział 80115 Technika	20	1 223,0	5 062,9	19	2 436,6	10 686,8	211,1
	status zatrudnienia 01	3	163,0	3 995,1	3	288,0	7 058,8	176,7
	status zatrudnienia 02	-	-	-	-	-	-	-
	status zatrudnienia 03	-	-	-	-	-	-	-
	status zatrudnienia 14	17	1 060,0	5 279,9	16	2 148,6	11 121,3	210,6
3.2.	Rozdział 80117 Branżowe szkoły I	17	1 007,0	5 064,4	16	2 005,9	10 447,4	206,3
	status zatrudnienia 01	3	134,0	3 988,1	3	237,0	7 053,5	176,9
	status zatrudnienia 02	-	-	-	-	-	-	-
	status zatrudnienia 03	-	-	-	-	-	-	-
	status zatrudnienia 14	14	873,0	5 283,2	13	1 768,9	11 175,8	211,5

Opracowanie własne na podstawie danych z rocznego sprawozdania Rb-70 o zatrudnieniu i wynagrodzeniach, zweryfikowanego przez NIK.

¹⁾ W przeliczeniu na pełnozatrudnionych.

²⁾ Załącznik nr 35 do rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 11 stycznia 2022 r. w sprawie sprawozdawczości budżetowej, w sprawozdaniu Rb-70 wykazuje się wysokość wynagrodzeń osobowych, uposażeń oraz dodatkowego wynagrodzenia rocznego.

³⁾ Status zatrudnienia określony został w rozporządzeniu w sprawie sprawozdawczości budżetowej, zgodnie z którym status zatrudnienia:

- 01 - dotyczy osób nieobjętych mnożnikowymi systemami wynagrodzeń,
- 02 - dotyczy osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe,
- 03 - dotyczy członków korpusu służby cywilnej,
- 14 - dotyczy nauczycieli zatrudnionych w szkołach i placówkach prowadzonych przez organy administracji rządowej.

6.5. WYDATKI BUDŻETU ŚRODKÓW EUROPEJSKICH

CZĘŚĆ 21 – GOSPODARKA MORSKA

	Wyszczególnienie	2023	2024			6:3	6:4	6:5
		Wykonanie	Ustawa ¹⁾	Budżet po zmianach	Wykonanie			
		tys. zł				%		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Ogółem, w tym:	170 458	52 446,0	14 013,0	7 707,6	4,5	14,7	55,0
1.	600 - Transport i łączność:	170 458	52 446,0	14 013,0	7 707,6	4,5	14,7	55,0
1.1	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	170 458	-	-	-	-	-	-
1.2	Program Operacyjny Rybactwo i Morze 2014-2020	146 362	-	-	-	-	-	-
1.3	Program Operacyjny Wiedza, Edukacja, Rozwój 2014-2020	21 087	-	-	-	-	-	-
1.4	Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego 2014-2020	139	-	-	-	-	-	-
1.5	Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020	2 315	-	-	-	-	-	-
1.6	Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027	0	51 046	12 613,0	7 707,6	-	15,1	61,1
1.7	Fundusze Europejskie dla Rybactwa 2021-2027	555	1 400	1 400,0	0,0	-	-	-

Opracowanie własne na podstawie danych z rocznego sprawozdania Rb-28UE z wykonania planu wydatków budżetu środków europejskich, z wyłączeniem wydatków na realizację Wspólnej Polityki – po weryfikacji przez NIK.

¹⁾ Ustawa budżetowa na rok 2024 z dnia 18 stycznia 2024 r. (Dz. U. poz. 122, ze zm.).

CZĘŚĆ 39 – TRANSPORT

Wyszczególnienie		2023	2024			6:3	6:4	6:5
		Wykonanie	Ustawa ¹⁾	Budżet po zmianach	Wykonanie			
		tys. zł					%	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Ogółem część 39 Transport, w tym:	12 877 380,8	7 359 077,0	7 524 194,7	7 061 060,4	55	96	94
1.	Dział 600 Transport i łączność	12 877 249,0	7 352 829,0	7 516 184,1	7 053 049,7	55	96	94
1.1	Instrument "Łącząc Europę"	1 601 990,8	609 387,0	954 251,7	928 182,4	58	152	97
1.2	Instrument "Łącząc Europę" 2021–2027	358 663,3	654 859,0	430 118,1	430 107,1	120	66	100
1.3	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020	10 752 636,4	2 391 404,0	4 224 123,5	4 224 123,4	39	177	100
1.4	Program Operacyjny Polska Cyfrowa na lata 2014–2020	169,4	-	-	-	0	-	-
1.5	Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020	151 182,0	11 323,0	45 157,1	45 157,1	30	399	100
1.6	Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027	12 607,0	3 553 380,0	1 862 533,7	1 425 479,8	11307	40	77
1.7	Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021–2027	-	132 476,0	-	-	-	0	-
2.	Dział 750 Administracja publiczna	131,7	-	-	-	0	-	-
2.1	Program Operacyjny Polska Cyfrowa na lata 2014–2020	131,7	-	-	-	0	-	-
3.	Dział 752 Obrona Narodowa	-	6 248,0	8 010,6	8 010,6	-	128	100
3.1	Instrument "Łącząc Europę" 2021–2027	-	6 248,0	8 010,6	8 010,6	-	128	100

Opracowanie własne na podstawie danych z rocznego sprawozdania Rb-28UE z wykonania planu wydatków budżetu środków europejskich, z wyłączeniem wydatków na realizację Wspólnej Polityki – po weryfikacji przez NIK.

¹⁾ Ustawa budżetowa na rok 2024 z dnia 18 stycznia 2024 r. (Dz. U. poz. 122, ze zm.).

6.6. WYKAZ PODMIOTÓW, 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 Finansów
8. Minister Infrastruktury
9. Komisja Finansów Publicznych Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
10. Komisja do Spraw Kontroli Państwowej Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
11. Sejmowa Komisja Infrastruktury
12. Sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej