



# NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

WICEPREZES

KSF.410.1.4.2026

**Pan**  
**Dariusz Klimczak**  
**Minister Infrastruktury**  
**Ministerstwo Infrastruktury,**  
**ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa**

## Wystąpienie pokontrolne

**Wykonanie budżetu państwa w 2025 r. w części 21 – Gospodarka  
morska i części 39 - Transport**

# I. Dane identyfikacyjne

## Jednostka kontrolowana

Ministerstwo Infrastruktury<sup>1</sup>, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

## Kierownik jednostki kontrolowanej

Dariusz Klimczak, Minister Infrastruktury<sup>2</sup>, od 13 grudnia 2023 r. do dnia zakończenia kontroli.

## Okres objęty kontrolą

Rok 2025 oraz okres wcześniejszy i późniejszy, w którym miały miejsce działania lub zaniechania związane z planowaniem i wykonaniem ustawy budżetowej na rok 2025. W przypadku konieczności porównania niektórych danych z danymi za lata 2022-2024 okres kontroli obejmował również te lata.

## Podstawa prawna podjęcia kontroli

Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>3</sup>.

## Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli

Departament Spójności i Infrastruktury

## Kontrolerzy

1. Marcin Chmielewski, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr KSF/12/2026 z dnia 7 stycznia 2026 r.;
2. Anna Szydłarska-Konarska, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KSF/13/2026 z dnia 7 stycznia 2026 r.;
3. Krzysztof Skorobogaty, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KSF/14/2026 z dnia 7 stycznia 2026 r.;
4. Rafał Dmochowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KSF/25/2026 z dnia 4 lutego 2026 r.;
5. Ryszard Ostaszewski, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr KSF/15/2026 z dnia 7 stycznia 2026 r.;
6. Marcin Banaszkiewicz, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KSF/16/2026 z dnia 7 stycznia 2026 r.;
7. Adam Owsianik, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KSF/26/2026 z dnia 5 lutego 2026 r.

(akta kontroli str. 920-921, 922-923, 924-925)

---

<sup>1</sup> Dalej: Ministerstwo lub MI.

<sup>2</sup> Dalej: Minister.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 623 ze zm., dalej: ustawa o NIK.

## II. Zakres kontroli

Celem kontroli było dokonanie oceny wykonania budżetu państwa na rok 2025 pod względem legalności, celowości, rzetelności i gospodarności działań podejmowanych przez dysponenta części budżetowej 21 - Gospodarka morska i 39 – Transport oraz ocena wykonania planu finansowego dysponenta III stopnia funkcjonującego w ramach tych części budżetu państwa w Ministerstwie Infrastruktury.

Ocenie podlegały w szczególności:

- realizacja wydatków budżetu państwa i budżetu środków europejskich, w tym rzeczowe efekty uzyskane w wyniku realizacji zadań finansowanych ze środków publicznych,
- sporządzenie rocznych sprawozdań budżetowych oraz wybranych sprawozdań za IV kwartał 2025 r. w zakresie operacji finansowych,
- system kontroli zarządczej w zakresie prawidłowości sporządzania sprawozdań,
- 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 publicznych<sup>4</sup>, w tym:
  - a) nadzór nad wykonaniem planów finansowych podległych jednostek,
  - b) nadzór nad wykorzystaniem i rozliczeniem dotacji wypłaconych z budżetu państwa w części 21 i 39.

Celem kontroli było dokonanie oceny pod względem legalności, rzetelności, celowości i gospodarności realizacji zadań związanych z wybranymi inwestycjami w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności<sup>5</sup> przez Ministra jako instytucji odpowiedzialnej za realizację inwestycji.

Opis ustaleń kontrolnych przedstawiono w części IV. *Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe kontrolowanej działalności.*

---

<sup>4</sup> Dz. U. z 2025 r. poz. 1483 ze zm., dalej: ufp.

<sup>5</sup> Dalej: KPO.

### III. Ocena ogólna<sup>6</sup> kontrolowanej działalności

#### Ocena ogólna – część 21

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonanie budżetu państwa w 2025 r. w części 21 - Gospodarka morska.

#### Uzasadnienie oceny ogólnej

Zrealizowane w części 21 wydatki w 2025 r. wyniosły 1 322 251,7 tys. zł, tj. 85,6% planu po zmianach (1 544 650,6 tys. zł) i 136,7% wydatków zrealizowanych w 2024 r. (967 123,5 tys. zł). Niższe, w stosunku do planu, wykonanie wydatków budżetu państwa wynikało głównie z opóźnień w realizacji zadań inwestycyjnych, na które dysponent części 21 nie miał wpływu. Przede wszystkim dotyczyło to programu wieloletniego „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023-2029”.

Wydatki budżetu środków europejskich w części 21 zostały zrealizowane w kwocie 62 322,4 tys. zł, tj. 73,1% planu po zmianach.

Badanie próby wydatków na łączną kwotę 14 794,7 tys. zł (wydatki z budżetu państwa wykonane przez dysponenta III stopnia w MI) wykazało, że zostały one dokonane z zachowaniem zasad gospodarowania środkami publicznymi.

#### Ocena ogólna – część 39

NIK pozytywnie ocenia wykonanie budżetu państwa w 2025 r. w części 39 – Transport.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie realizację przez Ministra Infrastruktury, jako instytucji odpowiedzialnej za realizację zadań w ramach KPO.

#### Uzasadnienie oceny ogólnej

Zrealizowane w części 39 - Transport wydatki wyniosły 24 144 484,2 tys. zł, tj. 99,3% planu po zmianach (24 307 803,2 tys. zł) i 124,5% wydatków poniesionych w 2024 r. (19 387 720,37 tys. zł).

Wydatki budżetu środków europejskich w części 39 zostały zrealizowane w kwocie 10 398 046,7 tys. zł, tj. prawie 100% planu po zmianach (w kwocie 10 400 250 tys. zł).

Analiza 36 wydatków bieżących i majątkowych<sup>7</sup> zrealizowanych przez Biuro Administracyjno-Finansowe w MI pełniące funkcję dysponenta III stopnia w części 39 – Transport<sup>8</sup> w łącznej kwocie 22 150,4 tys. zł (43,3% kwoty zrealizowanych w Ministerstwie pozapłacowych<sup>9</sup> wydatków budżetu państwa) wykazała, że zostały poniesione z zachowaniem zasad gospodarowania środkami publicznymi, rzetelnie skalkulowane oraz dokonane do wysokości kwot ujętych w planie finansowym.

Analiza wykorzystania środków uzyskanych z rezerw celowych budżetu państwa<sup>10</sup> i z rezerw celowych budżetu środków europejskich<sup>11</sup> wykazała, że środki te zostały wykorzystane zgodnie z przeznaczeniem określonym w decyzjach o ich przyznaniu.

---

<sup>6</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną albo ocenę negatywną. Jeśli nie zostały spełnione warunki do sformułowania oceny pozytywnej bądź negatywnej, Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę w formie opisowej.

<sup>7</sup> Wylosowanych metodą monetarną MUS (ang. Monetary Unit Sampling).

<sup>8</sup> Dalej BAF.

<sup>9</sup> Wyłączono z badania zrealizowane wydatki w paragrafach 401-408, 411-414, 418, 420, 444, 455, 470, 471, 474, 475, 478, 479, 480, 483, 485, 619-636, 641-644, 647, 651-657, 659-666 i 670-680.

<sup>10</sup> Którą objęto wykorzystanie środków w kwocie 387 326,6 tys. zł, tj. 16,9% środków uzyskanych z rezerw celowych.

<sup>11</sup> Analizą objęto wykorzystanie środków w kwocie 971 272,3 tys. zł, tj. 19,8% środków uzyskanych z rezerw.

Kontrola próby udzielonych dotacji (1 982 260,8 tys. zł, tj. 14,3% kwoty dotacji udzielonych przez dysponenta części 39) nie wykazała nieprawidłowości w ich udzielaniu i rozliczaniu przez dysponenta części. W jednym przypadku, dotyczącym złożonego przez beneficjenta<sup>12</sup> rozliczenia środków na realizację zadań związanych z utrzymaniem powietrznych statków szkolnych i specjalistycznych ośrodków szkoleniowych kadr powietrznych za styczeń 2025 r., stwierdzono, że w przedmiotowym dokumencie beneficjent ujął koszty amortyzacji, które nie wiążą się z dokonywaniem wydatków. W tym przypadku dysponent części podjął działania mające na celu wyjaśnienie zasadności ujęcia amortyzacji w przedmiotowym rozliczeniu.

Kontrola próby decyzji o blokowaniu środków z budżetu państwa i budżetu środków europejskich wykazała, że decyzje to zostały podjęte niezwłocznie po powzięciu informacji, iż przedmiotowe środki nie mogą być wykorzystane.

W zakresie realizacji zadań związanych z Krajowym Planem Odbudowy Minister Infrastruktury sprawował prawidłowy nadzór i kontrolę nad realizacją przez CUPT zadań jednostki wspierającej. W inwestycjach, dla których w ramach wdrażania KPO Minister pełnił rolę instytucji odpowiedzialnej za realizację inwestycji zostały osiągnięte wartości docelowe (po zmianach) wskaźników, których termin osiągnięcia upłynął 31 grudnia 2025 r.

## **IV. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe<sup>13</sup> kontrolowanej działalności**

### **1.1. Wydatki w części 21 – Gospodarka morska**

#### **1.1.1. Wydatki budżetu państwa**

##### **Opis stanu faktycznego**

##### **Dysponent części**

Plan wydatków budżetu państwa dla części 21 określony w ustawie budżetowej na 2025 r. z dnia 9 stycznia 2025 r.<sup>14</sup> wyniósł 1 506 572 tys. zł.

W trakcie roku dokonano zmian, w wyniku których plan wydatków części 21 ostatecznie wyniósł 1 544 650,6 tys. zł, a poniesiono wydatki w kwocie 1 322 251,7 tys. zł, tj. 85,6% planu po zmianach i 136,7% wydatków poniesionych w 2024 r. (967 123,5 tys. zł). Środki te zostały wykorzystane przede wszystkim w rozdziałach:

- 60043 - Urzędy morskie – 745 292,4 tys. zł, tj. 78,3% planu po zmianach (952 427,4 tys. zł);
- 73014 - Działalność dydaktyczna i badawcza – 377 798,7 tys. zł, tj. prawie 100% planu po zmianach (377 856 tys. zł);
- 60044 - Ratownictwo morskie – 78 200,6 tys. zł, tj. 96,8% planu po zmianach (80 816,7 tys. zł);
- 75001 - Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej - 44 485,6 tys. zł, tj. 88,2% planu po zmianach (50 410,9 tys. zł).

(akta kontroli str. 1740-1748, 1758-1766)

##### **Rezerwy celowe**

W 2025 r. do planu finansowego części 21 z rezerw budżetu państwa, na podstawie decyzji Ministra Finansów, przeniesiono środki w wysokości 54 955,3 tys. zł. W trakcie roku dokonano

---

<sup>12</sup> Lotniczą Akademią Wojskową z siedzibą w Dęblinie.

<sup>13</sup> Próba wydatków została wybrana metodą MUS (z uwzględnieniem wartości) i uzupełniona poprzez dobór celowy.

<sup>14</sup> Dz. U. poz. 63.

korekt powyższych decyzji na łączną kwotę 1238,2 tys. zł. Po uwzględnieniu korekt kwota środków otrzymanych *per saldo* z rezerw celowych wyniosła 53 717,1 tys. zł, z czego wydatkowano 35 326,8 tys. zł, tj. 65,8% planu po zmianach.

Wydatki zrealizowano głównie z następujących pozycji rezerw celowych:

- poz. 24 - Rezerwa na inwestycje KPO finansowane z wykorzystaniem środków pożyczki z Instrumentu Odbudowy i Zwiększenia Odporności w formie wsparcia o charakterze bezzwrotnym, wydatkowano 28 930,3 tys. zł, tj. 61,3% planu (47 231,9 tys. zł). Środki te były przeznaczone na zadanie pn. „Rozpoznanie i ewentualna neutralizacja materiałów niebezpiecznych zalegających na dnie Morza Bałtyckiego w wybranych lokalizacjach”, realizowane w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Powodem niepełnego wydatkowania przyznanych środków były trudności w realizacji umów na działania pomiarowe oraz badawcze dotyczące rozpoznania i ewentualnej neutralizacji materiałów niebezpiecznych zalegających na dnie Morza Bałtyckiego, w związku z intensywnym występowaniem zakłóceń sygnału GNSS<sup>15</sup> na obszarze prowadzonych prac oraz niekorzystnymi warunkami meteorologicznymi.
- poz. 59 - Dofinansowanie zadań z zakresu ochrony środowiska i gospodarki wodnej, wydatki wyniosły 4318,2 tys. zł, tj. 99,6% planu (4334,6 tys. zł). Środki te były przeznaczone m.in. na następujące zadania: „Termomodernizacja budynku Kapitanatu Portu Szczecin”, „Termomodernizacja budynku Czerwonego Ratusza w Szczecinie”, „Służba SAR<sup>16</sup> chroni nad morzem”.
- poz. 62 - Rezerwa na przygotowanie i realizację zadań związanych z objęciem i sprawowaniem przez Polskę przewodnictwa w Radzie UE w pierwszej połowie 2025 roku - wydatkowano 1248,5 tys. zł, tj. 99,8% planu (1250,9 tys. zł). Środki przeznaczono m.in. na sfinansowanie zadań związanych ze sprawowaniem przewodnictwa Polski w Radzie UE w I połowie 2025 r.

Kontrola próby wydatków poniesionych z rezerw celowych budżetu państwa na łączną kwotę 5676,6 tys. zł (16,1% wydatków z rezerw celowych w części 21) nie wykazała nieprawidłowości w zakresie ich wykorzystania. Środki te zostały głównie wykorzystane (w kwocie 4887,7 tys. zł tj. 86,1% badanych wydatków z rezerw) na realizację projektu pn. „Rozpoznanie i ewentualna neutralizacja materiałów niebezpiecznych zalegających na dnie Morza Bałtyckiego w wybranych lokalizacjach”, realizowanego w ramach KPO.

(akta kontroli str. 1033, 1035, 1058, 1120-1123, 1127-1128, 1025-1026, 4092, 4094-4097)

Dysponent części 21 nie otrzymał w 2025 r. środków z rezerwy ogólnej budżetu państwa.

(akta kontroli str. 1011)

### **Wydatki wg grup ekonomicznych**

Wydatki części 21 wg grup ekonomicznych kształtowały się następująco:

- wydatki bieżące jednostek budżetowych – 582 265 tys. zł, tj. 93,2% planu po zmianach (624 462,1 tys. zł);
- wydatki majątkowe – 390 837 tys. zł, tj. 71,4% planu po zmianach (547 039,7 tys. zł);
- dotacje i subwencje – 330 083,1 tys. zł, tj. 100% planu po zmianach (330 083,1 tys. zł);

---

<sup>15</sup> Global Navigation Satellite System.

<sup>16</sup> Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa.

- współfinansowanie projektów z udziałem środków Unii Europejskiej - 11 690 tys. zł, tj. 32,9% planu po zmianach (35 496,6 tys. zł);
- świadczenia na rzecz osób fizycznych – 7375,9 tys. zł, tj. 97,4% planu po zmianach (7569,1 tys. zł).

Przyczyną wykonania niższych niż planowano wydatków majątkowych (co miało miejsce głównie w rozdziale 60043 – Urzędy Morskie), było:

a) Urząd Morski w Szczecinie:

- opóźnienie w realizacji programu wieloletniego pn. „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023-2029”. Program ten obejmował trzy zadania:
  - „Zadanie nr 1 „Przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu” - przyznano środki finansowe w kwocie 17 734 tys. zł, z czego nie wykorzystano 15 575 tys. zł. Wynikało to ze zmiany terminu realizacji umowy na „Wykonanie wywiadu ferromagnetycznego - badań skanowania magnetometrycznego wraz z raportem dla inwestycji pn. „Przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu”. Do tej umowy zawarto dwa aneksy dotyczące wykonania prac dodatkowych oraz zmiany terminu wykonania przedmiotu umowy;
  - Zadanie nr 2 – „Budowa falochronu dla nowego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu” – nie wykorzystano środków w kwocie 79 635 tys. zł z planowanych 80 000 tys. zł. Wynikało to z późniejszego niż planowano terminu podpisania umowy na wykonanie prac polegających na oczyszczeniu z obiektów niebezpiecznych pochodzenia wojskowego akwenów objętych inwestycją pn. „Budowa falochronu dla nowego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu”. Postępowanie przetargowe zostało wszczęte 27 marca 2025 r., w dniu 12 września 2025 r. nastąpił wybór najkorzystniejszej oferty, a w dniu 22 września 2025 r. do Krajowej Izby Odwoławczej wpłynęło odwołanie od czynności Zamawiającego. Wydanie korzystnego dla Zamawiającego wyroku (3 listopada 2025 r.) umożliwiło podpisanie umowy z wykonawcą, co nastąpiło 25 listopada 2025 r. Tak późne podpisanie umowy uniemożliwiło wydatkowanie środków finansowych związanych z zadaniem w 2025 r.;
  - Zadanie nr 3 - Zakup pogłębiarki dla utrzymania torów podejściowych i toru Świnoujście - Szczecin - przyznano środki finansowe w kwocie 64 132 tys. zł, które w całości nie zostały wykorzystane. Wynikało to z wydłużonej procedury weryfikacji ofert złożonych na zakup pogłębiarki. Informacja o wyborze wykonawcy ukazała się 31 września 2025 r. Umowa została zawarta w lutym 2026 r. ponieważ wcześniej wykonawca nie przedkładał wymaganego zabezpieczenia należytego wykonania umowy. Zaplanowane w ramach zadania środki na obsługę prawną inwestycji również nie zostały wydatkowane, ponieważ wybór wykonawcy usługi uzależniony był od podpisania umowy z wykonawcą zakupu pogłębiarki.

b) Urząd Morski w Gdyni:

- opóźnienie w realizacji umowy na „Opracowanie wielobranżowej dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego”<sup>17</sup> realizowanej w ramach programu wieloletniego pn. „Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w

---

<sup>17</sup> Opracowanie wielobranżowego projektu konstrukcji morskiej do rozładunku (MOLF - Marine Off-Loading Facility).

tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim" (wykonanie wydatków w ramach tego programu wyniosło 4899 tys. zł, tj. 32,6% planu<sup>18</sup>);

- niekorzystnych warunków pogodowych, które spowodowały mniejsze niż planowano przeroby w zakresie robót ziemnych wykonywanych w ramach programu wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” (wykonanie wydatków wyniosło 31 247,4 tys. zł, tj. 95% planu<sup>19</sup>).

Oprócz trzech ww. programów wieloletnich, w 2025 r. w ramach części 21 – Gospodarka morska realizowane były jeszcze trzy programy, w przypadku których wykonanie wydatków wyniosło 100%. Były to następujące programy: „Budowa falochronu osłonowego w Porcie Gdańsk”<sup>20</sup>, „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028”<sup>21</sup>, „Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie.”

Przyczyną niższego wykonania planu wydatków na współfinansowanie projektów z udziałem środków Unii Europejskiej - 11 690 tys. zł<sup>22</sup>, tj. 32,9% planu po zmianach (35 496,6 tys. zł), była m.in.: konieczność (wynikająca z wykonania dodatkowych prac oraz występowania niekorzystnych warunków pogodowych) zmiany terminu realizacji umowy na „Wykonanie wywiadu ferromagnetycznego - badań skanowania magnetometrycznego wraz z raportem dla inwestycji.” w ramach Zadania: „Przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu”.

(akta kontroli str. 1654-1657)

Kwota zrealizowanych wydatków na dotacje w części 21 wyniosła w 2025 r. 114 625,6 tys. zł (bez subwencji), tj. niemal 100% planu po zmianach (114 682,5 tys. zł) i 98,6% wykonania w 2024 r. (116 218,7 tys. zł), z tego:

- środki na dotacje podmiotowe<sup>23</sup> dla uczelni morskich w kwocie 57 762,5 tys. zł (wg planu po zmianach), wykorzystano w 100%. Dotacje przeznaczono m.in. na zadania związane z utrzymaniem 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

---

<sup>18</sup> W 2025 r. prowadzono następujące działania:

- kontynuowano realizację umowy z 11 kwietnia 2024 r. na opracowanie Raportu o oddziaływaniu na środowisko, w celu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W dniu 3 marca 2025 r. złożony został w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku (RDOŚ) wniosek o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- kontynuowano realizację umowy z 27 sierpnia 2024 r. na opracowanie wielobranżowej dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego. W ramach umowy odebrano koncepcję realizacyjną wraz z analizą nawigacyjną i analizą falowania, raport z badań UXO, dokumentację geologiczno-inżynierską oraz raport z badań ERT. W dniu 4 listopada 2025 r. złożony został do Ministerstwa Klimatu i Środowiska wniosek o zatwierdzenie dokumentacji geologiczno-inżynierskiej.

<sup>19</sup> W ramach tego programu w 2025 r. prowadzone były następujące działania:

- „Część IV Pogłębienie toru wodnego na rzece Elbląg do punktu P1”, m.in. kontynuowano realizację umowy z 26 stycznia 2024 r. na roboty pogłębiarskie na rzece Elbląg. Realizacja robót pogłębiarskich zakończyła się 28 lutego 2025 r., a 20 sierpnia 2025 r. zostało zatwierdzone Rozliczenie Końcowe Robót;

- „Część V Pogłębienie toru wodnego na rzece Elbląg od punktu PI do punktu Port Elbląg” – m.in.: w dniu 12 września 2025 r. ogłoszono postępowanie na „Roboty pogłębiarskie na rzece Elbląg w ramach Etapu IV projektu inwestycyjnego pn. Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską - odcinek od km 0+000 do km 7+450”. W dniu 22 października 2025 r. nastąpiło otwarcie ofert w postępowaniu. Po przeanalizowaniu ofert Zamawiający wezwał Wykonawcę, którego oferta została najwyżej oceniona, do przedłożenia podmiotowych środków dowodowych w terminie do 24 listopada 2025 r. 21.11.2025 r. oferent przedłożył PSD, a 3 grudnia 2025 r. został ogłoszony wybór najkorzystniejszej oferty. 15 grudnia 2025 r. wpłynęły do KIO odwołania od wyboru najkorzystniejszej oferty.

<sup>20</sup> W ramach tego programu w 2025 r. m.in. trwała realizacja umów na: wykonanie robót budowlanych; pełnienie funkcji inspektora nadzoru inwestorskiego oraz koordynatora inspektorów i na pełnienie funkcji nadzoru autorskiego.

<sup>21</sup> W ramach realizacji tego programu w 2025 r. m.in.: wykonano dokumentację projektową wraz z uzyskaniem pozwolenia na rozbiórkę przystani pola refulacyjnego Mańków, wykonano remont jednostek pływających Syriusz i Hydrograf 26.

<sup>22</sup> Środki te zostały przeznaczone na finansowanie zadań w ramach programów: „Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027”, „Fundusze Europejskie dla Rybactwa” i „INTERREG Region Morza Bałtyckiego 2021-2027”.

<sup>23</sup> 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.)



na studiach i w szkołach doktorskich lub prowadzenia działalności naukowej a także stypendia socjalne. Podziału dotacji dokonano zgodnie z przepisami 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 morskiej<sup>24</sup> oraz 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, kształceniu na studiach i w szkołach doktorskich lub prowadzeniu działalności naukowej<sup>25</sup>;

- w 2025 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 56 920 tys. zł, z czego wydatkowano 56 863,1 tys. zł. Dotacje dla Uniwersytetu Morskiego w Gdyni były przeznaczone na dofinansowanie kosztów inwestycji dotyczącej modernizacji Studenckiego Domu Marynarza nr 2 - etap I, zakup elementów wyposażenia wraz z instalacją na statku szkoleniowym Uniwersytetu Morskiego w Gdyni - DAR MŁODZIEŻY, zakup elementów wyposażenia wraz z instalacją na statku szkoleniowym Uniwersytetu Morskiego w Gdyni - HORYZONT II, 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” i kosztów realizacji inwestycji pn. „Modernizacja laboratoriów naukowo-dydaktycznych Politechniki Morskiej w Szczecinie”.

Badanie wydatków na dotacje w kwocie 105 120,5 tys. zł (tj. 91,7% wydatków na dotacje w 2025 r. w części 21, bez subwencji), wykazało, że zostały poniesione zgodnie z przeznaczeniem, na cele określone w umowach i terminowo rozliczone.

(akta kontroli str. 2161-2164, 2169-2243, 2438-2440, 2696-2698, 3516-3781, 3921-3952)

Subwencje dla Uniwersytetu Morskiego w Gdyni i Politechniki Morskiej w Szczecinie przekazano w kwocie 272 320,6 tys. zł, tj. 100% planu po zmianach i 131,4% subwencji przekazanych w 2024 r. (207 287,1 tys. zł). Wydatki przeznaczono na utrzymanie i rozwój potencjału dydaktycznego i badawczego uczelni morskich.

Wzrost kwoty przekazanej subwencji dla uczelni morskich w 2025 r. w porównaniu do 2024 r. związany był między innymi z coroczną waloryzacją środków dla uczelni morskich zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce<sup>26</sup> w ramach, której uwzględniono również planowaną na 2025 r. podwyżkę 5% wynagrodzeń w uczelniach morskich. Ponadto, w związku z sygnalizowanymi przez uczelnie morskie zastrzeżeniami dotyczącymi niedofinansowania wynikającego z dysproporcji w zakresie otrzymywanych w wyniku ustawowej waloryzacji środków, a faktycznymi potrzebami finansowymi, będącymi konsekwencją dynamicznie zachodzących w gospodarce zmian (wzrostu cen wynikających z faktycznych wskaźników makroekonomicznych i mechanizmów rynkowych) została podjęta decyzja o zwiększeniu subwencji.

Środki subwencji były przekazywane do obu uczelni zgodnie z harmonogramem.

(akta kontroli str. 4157-4162)

---

<sup>24</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1157

<sup>25</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 384, ze zm.

<sup>26</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 1571 ze zm.

## **Blokady planowanych wydatków**

W 2025 r. dysponent części 21 wydał 34 decyzje w sprawie blokowania planowanych na 2025 r. wydatków budżetu państwa na podstawie art. 177 ust. 1 pkt 2 i 3 ufp na łączną kwotę 211 420,2 tys. zł.

Analiza dwóch decyzji w sprawie blokowania planowanych na 2025 r. wydatków na łączną kwotę 138 132 tys. zł (tj. 65,3% łącznej wartości dokonanych blokad) wykazała, że decyzje zostały podjęte niezwłocznie po uzyskaniu informacji, że planowane wydatki nie będą wykonane. Decyzje o blokadach planowanych wydatków wynikały z:

- przedłużającej się procedury udzielania zamówienia publicznego na oczyszczenie z obiektów niebezpiecznych pochodzenia wojskowego akwenów objętych inwestycją w zakresie zadania pn. "Budowa falochronu dla nowego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu", jak również z trwającą procedurą weryfikacji ofert złożonych w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego pn. „Zakup pogłębiarki dla utrzymania torów podejściowych i toru Świnoujście — Szczecin" (blokada planowanych wydatków w kwocie 82 000 tys. zł - ujętej w planie finansowym Urzędu Morskiego w Szczecinie, przeznaczonej na realizację programu wieloletniego pn. „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023-2029”);
- długotrwałej procedury udzielenia zamówienia publicznego na „Zakup pogłębiarki dla utrzymania torów podejściowych i toru Świnoujście — Szczecin" (blokada planowanych wydatków w kwocie 56 132 tys. zł - ujętej w planie finansowym Urzędu Morskiego w Szczecinie, przeznaczonej na realizację programu wieloletniego pn. „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023-2029”).

(akta kontroli str. 1130-1139)

Wydatki bieżące jednostek budżetowych wyniosły w 2025 r. kwotę 582 265 tys. zł, z tego wydatki na wynagrodzenia (wraz z pochodnymi) stanowiły 42,6% i wyniosły 248 287,6 tys. zł. Przeciętne zatrudnienie w części 21 w 2025 r. wyniosło 2003 osoby i było wyższe w porównaniu do przeciętnego zatrudnienia w 2024 r. o 44 osoby, a przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na jednego pełnozatrudnionego w 2025 r. wyniosło 10 330 zł i w porównaniu z przeciętnym wynagrodzeniem w 2024 r. wynoszącym 9760 zł, wzrosło o 570 zł, tj. o 5,8%.

(akta kontroli str. 1272-1273)

## **Zobowiązania**

Zobowiązania na koniec 2025 r. w części 21 wyniosły 45 200,8 tys. zł i były wyższe od zobowiązań na koniec 2024 r. o 48,8% (30 367,9 tys. zł). Wzrost stanu zobowiązań na koniec 2025 r. w stosunku do 2024 r. wynikał głównie z podwyżek wynagrodzeń w części 21 oraz wzrostu cen.

(akta kontroli str. 1545)

## **Wydatki dysponenta III stopnia w MI**

Wydatki dysponenta III stopnia wyniosły 55 289,8 tys. zł, co stanowiło 89,9% planu po zmianach (61 492,3 tys. zł) i 108,8 % wydatków wykonanych w 2024 r. (50 817,5 tys. zł).

## **Wydatki wg grup ekonomicznych**

Wydatki dysponenta III stopnia wg grup ekonomicznych przedstawiały się następująco:

- wydatki bieżące jednostek budżetowych – wykonano wydatki w kwocie 54 460,1 tys. zł, tj. 90,7% planu po zmianach (60 074,8 tys. zł);
- wydatki majątkowe - wykonano wydatki w kwocie 712,4 tys. zł, tj. 57% planu po zmianach (1250 tys. zł). Niższa niż planowano realizacja wydatków majątkowych wynikała m.in. z

rezygnacji z zakupu samochodu, co spowodowane było informacją otrzymaną od centralnego zamawiającego (COAR), że w postępowaniu dla tego segmentu nie wpłynęła żadna oferta. Wznowienie postępowania centralnego planowane jest w 2026 r.;

- świadczenia na rzecz osób fizycznych – wykonano wydatki w kwocie 117,3 tys. zł, tj. 70% planu po zmianach (167,5 tys. zł). Poziom realizacji planu był uzależniony m.in. od wystąpienia wypadków i incydentów (w tym morskich) wymagających przeprowadzenia badań, a zdarzenia te mają charakter losowy, co ogranicza możliwość pełnego wykorzystania zaplanowanych środków.

(akta kontroli str. 1265, 1277, 128, 4189)

Badaniem objęto próbę wydatków na łączną kwotę 14 794,7 tys. zł.<sup>27</sup> Zbadane wydatki stanowiły 26,7% 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.

(akta kontroli str. 1770-1771, 1773, 4219-4592, 4798)

Dysponent III stopnia otrzymał w 2025 r. środki finansowe z rezerw celowych budżetu państwa w kwocie 1485,3 tys. zł, z czego wykorzystano 1412,9 tys. zł, tj. 95,1%. Szczegółowe badanie wydatków dokonanych ze środków przyznanych z rezerw celowych dla dysponenta III stopnia wykazało, że środki te zostały przeznaczone na zadania<sup>28</sup> określone w decyzjach je przyznających.

(akta kontroli str. 4034-4081, 4145-4154)

### **Zatrudnienie i wynagrodzenia**

W 2025 r. przeciętne zatrudnienie wyniosło 168 osób i było wyższe w porównaniu do przeciętnego zatrudnienia w 2024 r. o pięć osób. Wydatki na wynagrodzenia wyniosły 26 500,3 tys. zł i były o 7,4% wyższe niż wydatki zrealizowane w 2024 r. (24 665,9 tys. zł). Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w przeliczeniu na jednego pełnozatrudnionego wyniosło 13 093,56 zł i było o 4,2% wyższe od przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w 2024 r. (12 561,05 zł).

(akta kontroli str. 4871)

### **Realizacja wydatków na szkolenia**

Polityka szkoleniowa została określona zarządzeniem nr 12 Dyrektora Generalnego Ministerstwa Infrastruktury z dnia 27 listopada 2023 r. w sprawie podnoszenia kwalifikacji przez pracowników komórek organizacyjnych Ministerstwa Infrastruktury. W zarządzeniu ustalono zasady kierowania

---

<sup>27</sup> Z tego kwota 14 773,4 tys. zł wynikająca z doboru losowego wydatków (udokumentowana 38 dowodami księgowymi) metodą monetarną (MUS) i kwota 21,3 tys. zł - wydatki wybrane w sposób celowy (udokumentowane 13 dowodami księgowymi).

<sup>28</sup> M.in. na: sfinansowanie zadań związanych ze sprawowaniem przewodnictwa Polski w Radzie UE w I połowie 2025 r., sfinansowanie systemu motywacyjno-lojalnościowego dla osób zaangażowanych w okres sprawozdawczy z polskiego przewodnictwa w Radzie UE

pracowników na szkolenia, a także na inne formy podnoszenia kwalifikacji zawodowych, w tym studia, studia podyplomowe oraz określono zasady ich finansowania.

Na 2025 r. został opracowany plan szkoleń i innych form podnoszenia kwalifikacji pracowników. W części 21 zaplanowano wydatki w kwocie 136 tys. zł, z czego wykorzystano 123,2 tys. zł, tj. 90,6%. Zrealizowano 51 szkoleń, w których uczestniczyło 520 pracowników.

Szczegółowym badaniem objęto 13 z 51 szkoleń zrealizowanych w 2025 r. dla pracowników MI w części 21 - Gospodarka morska na łączną kwotę 21,3 tys. zł. Kontrola wykazała, że realizacja i finansowanie szkoleń były zgodne z celami statutowymi MI.

(akta kontroli str. 4792-4857)

### **Wydatki na wypłatę ekwiwalentu za niewykorzystany urlop wypoczynkowy**

Łączne wydatki poniesione na wypłatę ekwiwalentu za niewykorzystany urlop wypoczynkowy (w związku z brakiem możliwości wykorzystania urlopu) w 2025 r. wyniosły 25,6 tys. zł i dotyczyły trzech osób. We wszystkich przypadkach wypłata ekwiwalentu nastąpiła zgodnie z art. 171 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy<sup>29</sup>, a rozwiązanie umowy o pracę zgodnie z art. 30 § 1 pkt.1 k.p. wobec dwóch osób, natomiast wobec jednej osoby na podstawie art. 71 ust. 7 pkt 1 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej<sup>30</sup>. Żaden z pracowników nie został zwolniony ze świadczenia pracy w okresie wypowiedzenia.

(akta kontroli str. 1633, 1637, 4825-4826, 4858-4867)

### **Zobowiązania**

Zobowiązania budżetu państwa na koniec 2025 r. wyniosły 2371,7 tys. zł i były wyższe o 321,7 tys. zł (15,7%) od zobowiązań na koniec 2024 r. (2050 tys. zł) i dotyczyły głównie dodatkowego wynagrodzenia rocznego. Na koniec 2025 r. nie wystąpiły zobowiązania wymagalne.

W 2025 r. nie były wydatkowane środki finansowe na zapłatę kar i odszkodowań.

(akta kontroli str. 1549, 1554-1627)

### **Stwierdzone nieprawidłowości**

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

---

<sup>29</sup> Dz. U. z 2025 r. poz. 277, ze zm., dalej: k.p.

<sup>30</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 409, ze zm.

## 1.1.2. Wydatki budżetu środków europejskich

### Opis stanu faktycznego

#### Dysponent części 21 Gospodarka morska

W ustawie budżetowej na 2025 r. zaplanowano wydatki budżetu środków europejskich w kwocie 260 531 tys. zł. W trakcie roku plan ten został zmniejszony do 85 258,7 tys. zł z czego wydatkowano 62 322,4 tys. zł, tj. 73,1%. Niepełne wykonanie wydatków wynikało głównie z:

- przesunięcia terminu rozpoczęcia naboru wniosków o dofinansowanie, co skutkowało brakiem możliwości wydatkowania środków w 2025 r.<sup>31</sup>;
- braku możliwości wydatkowania środków w 2025 r. w związku z niezłożeniem przez wykonawcę wniosku o wypłatę zaliczki<sup>32</sup>.

W 2025 r. nie zwiększano planu wydatków budżetu środków europejskich w części 21 środkami z rezerw celowych.

(akta kontroli str. 1317, 1749, 4165-4166)

W ramach budżetu środków europejskich Minister Infrastruktury wydał sześć decyzji w sprawie blokowania planowanych wydatków na 2025 r. na łączną kwotę 20 618,2 tys. zł. Analiza decyzji w sprawie blokowania planowanych wydatków na kwotę 13 077 tys. zł, ujętych w planie finansowym Urzędu Morskiego w Gdyni, przeznaczonych na sfinansowanie wydatków przeznaczonych na realizację projektów programu Fundusze Europejskie dla Rybactwa 2021-2027 dotyczących:

- budowy falochronów osłonowych dla morskiej przystani w Krynicy Morskiej basen III – Nowa Karczma,
- przebudowa portu rybackiego w Nowej Pasłęce – etap III,
- budowa falochronu osłonowego w porcie rybackim w Pucku,

wykazała, że została ona podjęta niezwłocznie po uzyskaniu informacji, że powyższe środki nie będą wykorzystane.

Wydatki budżetu środków europejskich w 2025 r. zostały zrealizowane w ramach Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (62 166,3 tys. zł) i Funduszy Europejskich dla Rybactwa 2021-2027 (156,1 tys. zł).

Wydatki te przeznaczono m.in. przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, na budowę i zakup nowych specjalistycznych ratowniczych jednostek pływających oraz na modernizację specjalistycznych ratowniczych jednostek pływających Służby SAR.

(akta kontroli str. 1127, 1178-1191, 4165-4166, 4196-4200, 4204-4207, 4211)

W 2025 r. dysponent III stopnia w MI nie poniósł wydatków z budżetu środków europejskich.

(akta kontroli str. 4192)

### Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonanie budżetu państwa i budżetu środków europejskich w 2025 r. w części 21 – Gospodarka morska. Podane badaniu wydatki zostały

---

<sup>31</sup> Kwota 13 077 tys. zł, ujęta w planie finansowym Urzędu Morskiego w Gdyni.

<sup>32</sup> Dotyczyło to wydatków budżetu środków europejskich (5598,5 tys. zł) ujętych w planie finansowym Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, przeznaczonych na realizację projektu programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021- 2027 pn. „Budowa i zakup nowych specjalistycznych ratowniczych jednostek pływających dla Służby SAR”.

dokonane do wysokości kwot ujętych w planie finansowym części 21 i służyły realizacji zadań w ww. części budżetowej.

## **1.2. Wydatki w części 39 – Transport**

### **1.2.1. Wydatki budżetu państwa**

#### **Opis stanu faktycznego**

#### **Dysponent części**

#### **Realizacja planu wydatków**

Plan wydatków budżetu państwa dla części 39 określony w ustawie budżetowej na 2025 r. wyniósł 21 613 021 tys. zł. Środki te zaplanowano głównie (21 052 847 tys. zł) w dziale<sup>33</sup> 600 Transport i łączność. W trakcie roku dokonano zmian, w wyniku których plan wydatków części 39 per saldo wzrósł o 2 694 782,2 tys. zł i ostatecznie wyniósł 24 307 803,2 tys. zł. Z tego wydatkowano 24 144 484,2 tys. zł, tj. 99,3% planu po zmianach i 124,5% wydatków poniesionych w 2024 r. (19 387 720,37 tys. zł). Środki te zostały wykorzystane przede wszystkim w rozdziałach:

- 60002 Infrastruktura kolejowa – wykonano wydatki w kwocie 10 745 834,8 tys. zł, tj. 99,9% planu po zmianach w wysokości 10 756 414,7 tys. zł;
- 60011 Drogi publiczne krajowe – wykonano wydatki w kwocie 5 887 581,9 tys. zł, tj. 99,1% planu po zmianach (5 940 322,8 tys. zł);
- 60001 Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe – z planu po zmianach w wysokości 3 526 506 tys. zł wykorzystano 3 464 866,4 tys. zł, tj. 98,3%;
- 60018 Działalność Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg – wykonano wydatki w kwocie 1 458 626 tys. zł, tj. 100% planu po zmianach;
- 60012 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – wykonano wydatki w kwocie 865 869,3 tys. zł, tj. prawie 100% planu po zmianach (865 928,2 tys. zł);
- 60004 Lokalny transport zbiorowy – wykonano wydatki w kwocie 744 297,7 tys. zł, tj. 100% planu po zmianach;
- 60055 Inspekcja Transportu Drogowego – wykonano wydatki w kwocie 272 632,8 tys. zł, tj. 98,9% planu po zmianach (275 535,3 tys. zł);
- 75212 Pozostałe wydatki obronne – wykonano wydatki w kwocie 225 314,6 tys. zł, tj. 98,5% planu po zmianach (228 785,2 tys. zł),
- 75001 Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej – wykonano wydatki w kwocie 147 261,5 tys. zł, tj. 91,8% planu po zmianach (160 469,7 tys. zł).

(akta kontroli str. 5908, 5915-537, 6019-6035, 6215-6231)

#### **Rezerwy celowe**

W 2025 r. do Planu finansowego części 39, na podstawie decyzji Ministra Finansów, z rezerw celowych budżetu państwa przeniesiono środki w kwocie 2 650 586,7 tys. zł, z czego wykorzystano 2 650 007,8 tys. zł. W odniesieniu do poszczególnych pozycji rezerw, wydatki zrealizowano głównie z:

---

<sup>33</sup> O których mowa w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 2 marca 2010 r. w sprawie szczegółowej klasyfikacji dochodów, wydatków, przychodów i rozchodów oraz środków pochodzących ze źródeł zagranicznych w załączniku nr 2 (Dz. U. z 2022 r. poz. 513, ze zm.).

- poz. 5 - „Uzupełnienie środków dla Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg i Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej” - przeniesiono 1 658 626 tys. zł, z czego wykorzystano 100% (1 458 626 tys. zł przeznaczono na wpłatę do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, celem zapewnienia środków na realizację zadań przewidzianych w ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg<sup>34</sup>, a 200 000 tys. zł na uzupełnienie środków dla Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
- poz. 24 - „Rezerwa na inwestycje KPO finansowane z wykorzystaniem środków pożyczki z Instrumentu Odbudowy i Zwiększenia Odporności w formie wsparcia o charakterze bezzwrotnym” – wydatkowano w całości otrzymane środki w kwocie 544 297,7 tys. zł,
- poz. 8 - „Rezerwa na realizację projektów współfinansowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu UE oraz ze środków pomocy bezzwrotnej, rozliczenia programów i projektów finansowanych z udziałem tych środków, a także rozliczenia z budżetem ogólnym Unii Europejskiej” – przeniesiono 363 788,9 tys. zł a wykorzystano 363 653,1 tys. zł (tj. prawie 100%),
- poz. 15 - „Środki na realizację ustawy o Karcie Dużej Rodziny” – wydatkowano 60 700 tys. zł (tj. 100% otrzymanych środków).

(akta kontroli str. 50-52, 5964-5968, 5939-5946)

Kontrola próby wydatków przeniesionych na podstawie pięciu decyzji<sup>35</sup> z rezerw celowych budżetu państwa na łączną kwotę 387 326,6 tys. zł (16,9% środków pozyskanych z rezerw celowych) nie wykazała nieprawidłowości. Wnioski o uruchomienie środków budżetowych z rezerw były uzasadnione wynikającymi z ustaw zobowiązaniami dysponenta części (np. wymóg uzupełnienia środków dla Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg i Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, na inwestycje KPO finansowane z wykorzystaniem środków pożyczki z Instrumentu Odbudowy i Zwiększenia Odporności w formie wsparcia o charakterze bezzwrotnym; przekazanie środków na realizację projektu kolejowego pn.: „Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego - Czempień” w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility), ujętego w Szczegółowym Planie Realizacji Krajowego Programu Kolejowego, dla jednostki realizującej tj.: PKP PLK S.A.) lub potrzebami funkcjonujących w części dysponentów niższego stopnia (np. środki dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przeznaczone na przeciwdziałanie i usuwanie skutków klęsk żywiołowych, w tym środki na realizację „Projektu ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły” oraz „Projektu budowania odporności na zmiany klimatu w gospodarce wodnej”; na realizację inwestycji E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje), w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, dla jednostki realizującej Centrum Unijnych Projektów Transportowych). Po otrzymaniu decyzji o zwiększeniu planu wydatków dysponent części wprowadzał zmiany w planie finansowym jednostki, a niewykorzystane środki zostały przez dysponentów którym je przekazano zwrócone na koniec roku.

(akta kontroli str. 5855-5859, 5865-5894)

W 2025 r. dysponent części 39 nie otrzymał środków z rezerwy ogólnej budżetu państwa.

(akta kontroli str. 43)

<sup>34</sup> Dz. U. z 2025 r. poz. 94.

<sup>35</sup> Nr MF/FG5.4143.3.147.2024.MF.4475 z 15.10.2024 r. na kwotę 1 032 587 tys. zł, MF/FG5.4143.3.143.2024.MF.4215 z 15.10.2024 r. na kwotę 147 385 tys. zł oraz MF/FG5.4143.3.169.2024.MF.4875 z 7.11.2024 r. na kwotę 70 100 tys. zł.

W 2025 r. dysponent części 39 wydał 69<sup>36</sup> decyzji w sprawie blokowania planowanych na rok 2025 wydatków budżetu państwa na podstawie art. 177 ust. 1 pkt 2 i 3 ufp na łączną kwotę 140 678 tys. zł. Nie wystąpiły przypadki blokowania wydatków w przypadkach określonych w art. 179 ufp.<sup>37</sup> Decyzje o blokowaniu środków na kwotę 523 tys. zł dotyczyły środków pozyskanych z rezerw celowych.

Kontrola siedmiu decyzji w sprawie blokowania planowanych na rok 2025 wydatków budżetu państwa na łączną kwotę 98 908,4 tys. zł (tj. 70,3% łącznej wartości dokonanych blokad wydatków budżetu państwa) nie wykazała nieprawidłowości w zakresie działań dysponenta części zarówno pod kątem zasadności blokowania środków jak również ujmowania decyzji w systemie Trezor.

(akta kontroli str. 61-81, 84, 5969-5987, 6143-6154)

### **Wydatki wg grup ekonomicznych**

W podziale na grupy ekonomiczne środki budżetu państwa wydatkowano na:

- dotacje w kwocie 11 636 458,2 tys. zł, co stanowiło 99,4% planu po zmianach (11 709 097,5 tys. zł) i 118,5% wydatków dokonanych w 2024 r. (9 823 438,6 tys. zł),
- świadczenia na rzecz osób fizycznych w kwocie 8 538,4 tys. zł, co stanowiło 98,% planu po zmianach (8 714,4 tys. zł) i 99,8% wydatków dokonanych w 2024 r. (8 554,2 tys. zł),
- wydatki bieżące jednostek budżetowych w kwocie 4 521 478,9 tys. zł, co stanowiło 99,5% planu po zmianach (4 546 345,3 tys. zł) i 101,8% wydatków dokonanych w 2024 r. (4 443 156,4 tys. zł),
- wydatki majątkowe w kwocie 7 978 008,7 tys. zł, co stanowiło 99,2% planu po zmianach (8 043 646 tys. zł) i 156% wydatków dokonanych w 2024 r. (5 112 571,1 tys. zł). Wydatki majątkowe zostały zrealizowane głównie w rozdziałach:
  - 60002 Infrastruktura kolejowa - 2 905 941,4 tys. zł (w tym 2 220 227 tys. na dotację celową na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych i 685 714,3 tys. zł na dotację celową w ramach programów finansowanych z udziałem środków europejskich oraz środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 3 pkt 5 i 6 uofp),
  - 60011 Drogi publiczne krajowe - 2 881 741,3 tys. zł (wydatkowane w ramach planu finansowego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad)
  - 60018 na działalność Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg - 1 409 219,1 tys. zł
  - 60004 Lokalny transport zbiorowy - 544 297,7 tys. zł (całość przekazana w formie dotacji celowa z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych).

W ramach ww. grup ekonomicznych 1 044 295,9 tys. zł zostało wydatkowane na realizację programów finansowanych z udziałem środków o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 uofp, w tym wydatki budżetu środków europejskich<sup>38</sup>.

---

<sup>36</sup> W tym 67 decyzji w sprawie blokowania planowanych na rok 2025 wydatków w zakresie części 39 i 2 decyzje korygujące ww. decyzje w sprawie blokowania planowanych na rok 2025 wydatków.

<sup>37</sup> tj. blokowanie planowanych wydatków w przypadku zagrożenia realizacji ustawy budżetowej.

<sup>38</sup> Grupa obejmuje wydatki klasyfikowane w paragrafach z odpowiednią czwartą cyfrą, stosowaną dla środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy, tj. odpowiednio: "1", "2", "5", "6", "7" (w zakresie budżetu środków europejskich), "8", "9".



Wzrost wydatków w porównaniu do 2024 r. w grupie ekonomicznej dotacji dotyczył:

a) w rozdziale 60001:

- wypłat środków dotacji przedmiotowej do krajowych kolejowych przewozów pasażerskich z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w 2025 r.,
- dotacji wypłacanej w ramach umowy ramowej o świadczenie usług publicznych międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich dla PKP Intercity S.A.

b) w rozdziale 60002: dofinansowania określonego w programie wieloletnim, mającym na celu zapewnienie stabilnego finansowania zadań związanych z utrzymaniem oraz remontami infrastruktury kolejowej w Polsce (przede wszystkim dla PKP PLK S.A.).

Wzrost wydatków w grupie ekonomicznej wydatki majątkowe dotyczył przede wszystkim:

a) w rozdziale 60002 w § 6230 - wydatków związanych z realizacją programów wieloletnich, tj.:

- „Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)” [KPK],
- „Programu wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim”.

b) w rozdziale 60004 –Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, w ramach którego w 2025 r. rozpoczęto finansowanie Inwestycji „E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje)” realizowanej na podstawie rozporządzenia Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 17 listopada 2022 r. w sprawie wykazu inwestycji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności kwalifikujących się do objęcia wsparciem o charakterze bezzwrotnym oraz w ramach których wsparcie zwrotne przyznawane w formie pożyczki może podlegać umorzeniu<sup>39</sup>, wydanego na podstawie art. 141 ust. 8 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju<sup>40</sup>.

c) w rozdziale 60011 - wzroście wartości realizacji programu wieloletniego pn. „Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku”. Wynikającego z uchwały nr 198/2022 Rady Ministrów z dnia 4 października 2022 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku”<sup>41</sup>.

(akta kontroli str. 5846-5851)

Plan 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 został określony (po zmianach dokonanych w trakcie roku budżetowego) na 1 055 140,3 tys. zł (w tym 85 212,3 tys. zł stanowiących wkład UE i 969 928 tys. zł stanowiących wkład budżetu państwa). Wydatkowano 1 044 295,9 tys. zł<sup>42</sup> (tj. 99% planu po zmianach i 97,1% wydatków z 2024 r., które wyniosły 1 075 648,4 tys. zł), w tym: 77 374,8 tys. zł stanowiących wkład UE i 966 921 tys. zł stanowiących wkład budżetu państwa. Środki te zostały przeznaczone na finansowanie zadań w ramach programów:

- Umowa Partnerstwa 2021-2027 - zaplanowano łącznie wydatkowanie 547 952,2 tys. zł, a wydatkowano 540 827,6 tys. zł, tj. 99%,
- Instrument CEF - zaplanowano 280 813,6 tys. zł a wydatkowano 279 632 tys. zł, tj. 99,6%,
- Instrument CEF 2021-2027 - 211 753,7 tys. zł, a wydatkowano 209 215,5 tys. zł, tj. 98,8%,
- Umowa Partnerstwa 2014-2020 - zaplanowano 14 620,8 tys. zł, całość środków została wydatkowana.

<sup>39</sup> Dz.U. z 2022 r. poz. 2413 ze zm.

<sup>40</sup> Dz. U. z 2025 r., poz. 198 ze zm, dalej uzppr.

<sup>41</sup> RM-06111-200-22.

<sup>42</sup> Na podstawie RB-28 Programy.

## Dotacje

Plan wydatków na dotacje<sup>43</sup> (po zmianach dokonanych w trakcie roku) wyniósł 13 965 431,1 tys. zł, z czego wydatkowano 13 888 294 tys. zł<sup>44</sup>, tj. 99,4% planu wydatków po zmianach i 121,7% wydatków na dotacje w 2024 r. (11 414 442 tys. zł. tys. zł). W 2025 r. dysponent części 39 przekazał środki na:

- dotację podmiotową na realizację programu wieloletniego "Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów do 2028 roku". Plan po zmianach<sup>45</sup> wyniósł 7 837 800 tys. zł z czego wykorzystano 7 836 803,9 tys. zł, tj. prawie 100% planu. Środki te zostały wykorzystane głównie przez PKP PLK S.A. w kwocie 7 784 206 tys. zł (99,3% ww. dotacji);
- dotację celową na dofinansowanie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach usług publicznych - dotacja udzielona dla PKP Intercity S.A. Plan po zmianach wyniósł 2 404 980 tys. zł, a wykonanie wydatków wyniosło 2 371 590 tys. zł, tj. 98,6% planu po zmianach;
- dotację celową na dofinansowanie zadań inwestycyjnych na liniach kolejowych - dotacja dla PKP PLK S.A. Plan po zmianach wyniósł 2 100 000 tys. zł i został wykonany w 100%;
- 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 – z planu po zmianach w kwocie 1 121 526 tys. zł wykorzystano 1 093 276,4 tys. zł, tj. 97,5%. Środki te zostały wykorzystane głównie przez: PKP Intercity S.A. (w kwocie 632 017,18 tys. zł) oraz Polregio S.A. (w kwocie 170 198,67 tys. zł).
- dotację celową na dofinansowanie zadań inwestycyjnych na liniach kolejowych o znaczeniu obronnym. Wydatkowano kwotę 191 855,5 tys. zł, tj. prawie 100% planu po zmianach (który wyniósł 191 895,6 tys. zł). Beneficjentem tych środków była głównie spółka PKP PLK S.A. -188 389 tys. zł;
- dotację celową na dofinansowanie zadań inwestycyjnych na liniach kolejowych w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków UE dla PKP PLK S.A. Wykorzystano 95 436,5 tys. zł, tj. całą kwotę ujętą w planie po zmianach;
- dotację celową na dofinansowanie zadań inwestycyjnych w ramach programu wieloletniego pn. Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim, realizowanych przez Spółkę PKP PLK S.A. Wykorzystano 70 227 tys. zł, tj. 88% planu po zmianach (który wyniósł 79 810,9 tys. zł);
- dotację celową na pokrycie kosztów związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej w przypadku lotów zwolnionych z opłat nawigacyjnych w kwocie 46 010,7 tys. zł co stanowiło 90,4% planu po zmianach (który wyniósł 50 883,2 tys. zł);

---

<sup>43</sup> 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.

<sup>44</sup> Z czego 10 692,9 tys. zł w grupie „Współfinansowanie projektów z udziałem środków Unii Europejskiej”.

<sup>45</sup> W przypadku tej dotacji nie wystąpiły decyzje w sprawie blokowania wydatków.

- dotację celową dla PKP S.A. na przebudowę dworców kolejowych w kwocie 50 000 tys. zł, tj. 100% planu po zmianach<sup>46</sup>;
- dotację podmiotową dla uczelni publicznych kształcących personel lotniczy dla lotnictwa cywilnego w kwocie 33 099 tys. zł, tj. 100% planu po zmianach<sup>47</sup> (33 099 tys. zł).

Różnice pomiędzy planem, a wykonaniem wydatków na dotacje w 2025 r. dotyczyły głównie dotacji przedmiotowej na dofinansowanie krajowych kolejowych przewozów pasażerskich w celu wyrównania przewoźnikom i operatorom kolejowym utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Zaplanowane na ten cel środki budżetowe nie zostały wykonane w pełnej wysokości, jednakże zrealizowano wszystkie przedłożone wnioski o ich wypłatę. W ramach omawianej dotacji przewoźnicy dokonali zwrotów niewykorzystanych środków w łącznej kwocie 9 783,4 tys. zł (w okresie przejściowym).

(akta kontroli str. 5960-5963, 5960-5963)

Kontrola próby dotacji na łączną kwotę 1 982 260,8 tys. zł (14,3% kwoty dotacji udzielonych przez dysponenta części 39)<sup>48</sup>, nie wykazała nieprawidłowości. Przedmiotowe środki zostały przez dysponenta części przekazane zgodnie z podpisanymi umowami. Przedłożone przez beneficjentów dotacji rozliczenia przekazanych środków potwierdziły, że zostały one wykorzystane zgodnie z przeznaczeniem (poza przypadkiem niżej opisanej dotacji której rozliczenie zostało zakwestionowane przez dysponenta części). Dysponent części sprawował prawidłowy nadzór nad prawidłowością udzielonych dotacji. Ponadto w przypadku dotacji celowych umowy przewidywały, że prawidłowość przedstawianych przez beneficjentów rozliczeń będzie potwierdzana w ramach badania sprawozdań finansowych przez biegłego rewidenta. Za 2024 r. biegli potwierdzili prawidłowość przedkładanych rozliczeń<sup>49</sup>. Niewykorzystane środki zostały przez beneficjentów terminowo zwrócone.

Złożone przez Lotniczą Akademię Wojskową w Dęblinie rozliczenie otrzymanej w styczniu 2025 r. transzy dotacji na realizację zadań związanych z utrzymaniem powietrznych statków szkolnych i specjalistycznych ośrodków szkoleniowych kadr powietrznych zawierało m.in. koszty amortyzacji, które nie są związane z wydatkowaniem środków finansowych na łączną kwotę 16 345,9 zł.

Przepis art. 460 ust. 7 Prawa o szkolnictwie wyższym i nauce<sup>50</sup> stanowi, że Minister właściwy do spraw transportu przyznaje uczelniom publicznym kształcącym personel lotniczy dla lotnictwa cywilnego środki finansowe na zadania, o których mowa w art. 459 pkt 7 tej ustawy, tj. zadania związane z: utrzymaniem powietrznych statków szkolnych i specjalistycznych ośrodków szkoleniowych kadr powietrznych. Zapisy umowy nr 2/2025 z 9 stycznia 2025 r. w sprawie realizacji zadań związanych z utrzymaniem powietrznych statków szkolnych i specjalistycznych ośrodków szkoleniowych kadr powietrznych, zawartej pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez Ministra Infrastruktury a Lotniczą Akademią Wojskową z siedzibą w Dęblinie zawierały co prawda postanowienie, że dotacji udziela się m.in. na wydatki związane z amortyzacją sprzętu, jednak wykazana w ww. rozliczeniu amortyzacja nie wiąże się z wydatkiem środków finansowych i w związku z tym nie powinna zostać rozliczona w ramach środków z dotacji podmiotowej (ujęcie przez beneficjenta w rozliczeniu kosztów dotacji może doprowadzić do sytuacji podwójnego finansowania tego samego środka trwałego – raz ze środków pochodzących z dotacji celowej na zakup, a drugi raz zaliczając amortyzację zakupionego środka

<sup>46</sup> W przypadku tej dotacji nie wystąpiły decyzje w sprawie blokowania wydatków.

<sup>47</sup> W przypadku tej dotacji nie wystąpiły decyzje w sprawie blokowania wydatków.

<sup>48</sup> W tym dotacji celowych na kwotę 1 085 535,5 tys. zł i dotacji podmiotowych na kwotę 896 725,4 tys. zł.

<sup>49</sup> Za 2025 r. prawidłowość rozliczeń nie została potwierdzona do dnia zakończenia kontroli.

<sup>50</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 1571 ze zm.

trwałego jako koszt do pokrycia z kolejnej dotacji).

Dyrektor Departamentu Budżetu w MI wyjaśnił m.in., że wykazane przez Lotniczą Akademię Wojskową w Dęblinie koszty amortyzacji w rozliczeniu dotacji za styczeń 2025 r. są przedmiotem wyjaśnień. Ujęcie kosztów amortyzacji w ramach rozliczenia dotacji podmiotowej budzi wątpliwość z uwagi na fakt iż co do zasady, nie wymagają one zaangażowania środków finansowych (fizycznego przekazanie środków), gdyż ponoszone są wcześniej, tj. np. przy nabyciu środka trwałego. Stąd, dotacja pobrana przez uczelnię najprawdopodobniej nie mogła zostać wykorzystana przez zapłatę za zrealizowane zadania - co byłoby naruszeniem postanowień umowy. W związku z powyższym rozliczenie dotacji za rok 2025 nie zostało zatwierdzone. Uczelnia została poinformowana o zgłoszonych uwagach i poproszona o korektę rozliczenia dotacji poprzez wyłączenie z niej kosztów niepieniężnych. Dyrektor Departamentu Budżetu w MI wyjaśnił m.in., że będą podejmowane dalsze działania w przedmiotowej sprawie aby w rozliczeniach nie ujmowane były przedmiotowe pozycje.

### **Zatrudnienie i wynagrodzenia**

Przeciętne zatrudnienie<sup>51</sup> w części 39 -Transport wyniosło 6 980 osób i było o 81 osób (1,2%) wyższe niż w 2024 r. Zmiany w wielkości zatrudnienia wynikały przede wszystkim ze zwiększenia liczby zatrudnionych w grupie o statusie 03 (członków korpusu służby cywilnej) o 135 osób i jednocześnie zmniejszenia liczby zatrudnionych w grupie o statusie 01 (osoby nieobjęte mnożnikowymi systemami wynagrodzeń) o 53 osoby.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na jednego pełnozatrudnionego wyniosło w 2025 r. 11 762 zł i stanowiło 105,4% wynagrodzenia z 2024 r. (11 158 zł).

Wzrost przeciętnego wynagrodzenia w 2025 r. o 5,4% w stosunku do 2024 r. wynikał z:

- zwiększenia średniorocznego wskaźnika wzrostu wynagrodzeń (tzw. wskaźnika waloryzacji) do poziomu 5%; wzrostu minimalnego wynagrodzenia za pracę w 2025 r.; wypłaty pracownikom nagród jubileuszowych i odpraw oraz konieczności zabezpieczenia środków na realizację zobowiązań wobec PFRON;
- spadku wynagrodzeń osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe – o 31,9% z uwagi na zwiększone wydatki w 2024 roku, które dotyczyły odpraw (w tym emerytalnej) oraz ekwiwalentów za niewykorzystany urlop wypoczynkowy osób odwołanych z kierowniczych stanowisk.

(akta kontroli str. 5909-5912, 5846, 6064-6066, 6939-6941)

### **Zobowiązania**

Zobowiązania na koniec roku 2025 wyniosły 591 640,4 tys. zł i stanowiły 139,9 % zobowiązań na koniec roku 2024 (422 832,5 tys. zł). Zobowiązania wystąpiły głównie w rozdziałach:

- 60004 Lokalny transport zbiorowy - 223 425,6 tys. zł (na koniec 2024 r. nie wystąpiły zobowiązania w tym rozdziale),
- 60011 Drogi publiczne krajowe – 206 282,1 tys. zł (co stanowiło 65,2% wartości zobowiązań na koniec 2024 r. w kwocie 316 227,8 tys. zł).

Na koniec 2025 r. w rozdziale 60055 Inspekcja Transportu Drogowego wystąpiły zobowiązania wymagalne w kwocie 0,4 tys. zł.

Zobowiązania wykazane w rozdziale 60004 wynikały głównie z zatwierdzenia w 2025 r. wniosku o płatność w ramach projektu finansowanego ze środków pożyczki Instrumentu na rzecz

---

<sup>51</sup> Wg Rb-70, w przeliczeniu na pełnozatrudnionych.

Odbudowy i Zwiększania Odporności w formie wsparcia o charakterze bezzwrotnym, który mógł zostać zrealizowany dopiero w 2026 r.<sup>52</sup>

(akta kontroli str. 5846-5851, 6019-6035, 6161-6186)

### **Realizacja działań nadzorczych**

Dysponent części w ramach nadzoru nad prawidłowością realizacji budżetu w części 39 dokonywał analiz planów finansowych wydatków dysponentów podległych na 2025 r. Analizy te były przeprowadzane zarówno na etapie opracowywania projektu ustawy budżetowej, jak i w trakcie realizacji budżetu. W trakcie roku budżetowego na poziomie dysponenta części 39 prowadzono zbiorczy plan finansowy w układzie tradycyjnym, zadaniowym, inwestycji, wynagrodzeń oraz projektów realizowanych z udziałem środków UE. Dodatkowo – sporządzano również wymagane wytycznymi analizy inwestycji objętych Krajowym Planem Odbudowy i Zwiększania Odporności. Wszelkie zmiany wprowadzane do każdego z ww. układów były na bieżąco analizowane, a w przypadku inwestycji oraz wydatków KPO – uzgadniane z właściwymi departamentami merytorycznymi.

Wykonując przepisy art. 175 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. ufp, dysponent części w trakcie trwania roku budżetowego monitorował na bieżąco wykonanie planu dochodów i wydatków przez poszczególnych dysponentów, m.in. poprzez analizę miesięcznych, kwartalnych, półrocznych i rocznych sprawozdań oraz dodatkowych informacji otrzymywanych w tym zakresie. Przedmiotem analiz były m.in. dochody i wydatki budżetu państwa i budżetu środków europejskich – monitoring tych środków odbywał się w różnych układach, tj. w układzie klasyfikacji budżetowej oraz zadaniowej. Dodatkowo, zaplanowane wydatki 2025 roku monitorowane były także według programów UE/projektów UE, według poszczególnych inwestycji krajowych realizowanych ze środków budżetu państwa, funduszy celowych oraz pozostałych dotacji udzielanych z budżetu państwa. Ponadto, w związku z prowadzonym nadzorem nad realizacją budżetu, Departament Budżetu, stosownie do zapisów § 17 Procedury planowania i realizacji budżetu dla części 21, 22, 39 i 69 – Zarządzenie nr 15 Ministra Infrastruktury z dnia 16 czerwca 2021 r.<sup>53</sup>, za 2025 rok sporządzał informacje o wykonaniu dochodów i wydatków, które były przedkładane były Kierownictwu Ministerstwa. Sprawozdania otrzymywane od jednostek podległych były weryfikowane pod względem formalno-rachunkowym oraz pod względem logicznych powiązań pomiędzy sprawozdaniami i innymi informacjami, dokumentami. W przypadku wystąpienia wątpliwości czy niejasności, jednostki obligowane były do złożenia stosownych wyjaśnień bądź dokonania korekt sprawozdań. W przypadku stwierdzenia znacznych odchyłeń wykonania wydatków, tj. niewspółmiernego wykonania planu budżetu w stosunku do upływu czasu, Departament Budżetu dokonywał zmiany przeznaczenia środków budżetowych w celu zwiększenia skuteczności i efektywności realizacji zadań. Weryfikacja przesyłanych sprawozdań oraz analiza stopnia wykonania planów budżetowych pozwalały na podejmowanie decyzji czy wystąpienia z wnioskiem do MF o dokonanie zmian w budżecie. W trakcie roku budżetowego dysponent części wykorzystywał instrumenty zapisane w ustawie o finansach publicznych, tj. m.in.: dokonywał przeniesień wydatków w trybie art. 171 ufp w celu efektywnego i gospodarnego wykorzystania środków ujętych w częściach budżetowych; występował z wnioskami o dokonanie zmian do ministra właściwego do spraw budżetu/rozwoju regionalnego, w tym w szczególności przy wnioskowaniu o uruchomienie środków z rezerwy

---

<sup>52</sup> Zgodnie z § 8 ust. 15a umowy z dnia 28 marca 2025 r. nr KPOD.10.02-IW.02-0006/24 wraz z Aneks nr 1 z dnia 30 lipca 2025 r.: „Przekazanie wsparcia w wysokości 223 425,6 tys. zł mogło zostać dokonane nie wcześniej niż w styczniu 2026 r.”, w tym po uruchomieniu środków z rezerwy celowej budżetu państwa na wypłatę tego wsparcia”.

<sup>53</sup> Dz. Urz. MI poz.30

celowej w celu zapewnienia środków na realizację niezbędnych zadań; dokonywał blokad wydatków w trybie art. 177 ufp w przypadku nadmiaru środków czy opóźnień w realizacji zadań.

(akta kontroli str. 6187-6206,6929-6935)

### **Dysponent III stopnia**

Plan wydatków dysponenta III stopnia w MI wyniósł (po zmianach) 173 616 tys. zł. W 2025 r. wydatkowano kwotę 159 306,9 tys. zł, tj. 91,8% planu po zmianach, w następujących rozdziałach klasyfikacji budżetowej:

- 60095 - Pozostała działalność, w kwocie 9231,1 tys. zł, tj. 89,9% planu po zmianach;
- 75001 - Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej, w kwocie 147 261,5 tys. zł, tj. 91,8% planu po zmianach;
- 75076 - Prezydencja Rzeczypospolitej Polskiej w Radzie Unii Europejskiej w 2025 roku, w kwocie 2743,7 tys. zł, tj. 98,3% planu po zmianach;
- 75212 - Pozostałe wydatki obronne, w kwocie 70,1 tys. zł, tj. 78,8% planu po zmianach.

W podziale na grupy ekonomiczne wydatkowano na:

- świadczenia na rzecz osób fizycznych: 408,5 tys. zł, tj. 86,6% planu po zmianach i 116,1% wykonania z 2024 r.,
- wydatki bieżące jednostek budżetowych: 151 720,5 tys. zł tj. 95,2% planu po zmianach i 120,4% wykonania z 2024 r.,
- wydatki majątkowe 5493 tys. zł, tj. w 65,5% planu po zmianach i 91% wykonania z 2024 r. Wykonanie planu wydatków majątkowych na poziomie 65,5% wynikało m.in. z przedłużającej się procedury przetargowej dla zadania pn. „Nadbudowa wraz z przebudową oficyny B budynek A”, realizacji zadania pn. „Przebudowa systemu zasilania w rozdzielni elektrycznej budynku A i B” w późniejszym terminie oraz niepełnej realizacji zadania pn. „Budowa i rozwój systemów teleinformatycznych, zakup sprzętu teleinformatycznego, licencji oraz majątkowych praw autorskich”;
- wydatki na realizację programów finansowanych udziałem środków o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy, w tym wydatki budżetu środków europejskich: 14 628,2 tys. zł, tj. 70,4% planu po zmianach i 255,7% wykonania z 2024 r.

(akta kontroli str. 221, 5067, 5201, 5214-5217, 5525)

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 2025 r. zostały zaplanowane (plan po zmianach) na kwotę 13 041,8 tys. zł (w tym 9347,9 tys. zł stanowiących wkład UE i 3693,8 tys. zł stanowiących wkład budżetu państwa). Wydatkowano 8965,9 tys. (tj. 69% planu po zmianach i 156% wydatków z 2024 r., które wyniosły 5721,6 tys. zł), w tym 6014,1 tys. zł stanowiących wkład UE i 2951,7 tys. zł stanowiących wkład budżetu państwa. Środki te zostały przeznaczone na finansowanie zadań w ramach programów:

- Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 - zaplanowano w ramach wkładu budżetu państwa środki w kwocie 1793 tys. zł, a wydatkowano 1 441,5 tys. zł, tj. 80,3%;
- Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich na lata 2021-2027 - zaplanowano w ramach wkładu budżetu państwa środki w kwocie 1900,8 tys. zł, a wydatkowano 1510,3 tys. zł, tj. 79,4%.

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

- Instrumentu Łącząc Europę (CEF) 2021-2027 - zaplanowano w ramach wkładu UE kwotę 1187,6 tys. zł, a wydatkowano 80,9 tys. zł, tj. 6,8%;
- Pomocy Technicznej dla Funduszy Europejskich na lata 2021-2027 - zaplanowano w ramach wkładu UE kwotę 8160,3 tys. zł, a wydatkowano 5933,2 tys. zł, tj. 72,7%.

(akta kontroli str. 5207-5211, 5297-5298)

Ze środków rezerw celowych budżetu państwa do planu finansowego dysponenta III stopnia części 39 w MI przeniesiono środki w wysokości 4438 tys. zł (per saldo), z których wykorzystano 3865,5 tys. zł, tj. 87,1%. Środki pozyskano głównie z rezerw celowych:

- poz. nr 62 Rezerwa na przygotowanie i realizację zadań związanych z objęciem i sprawowaniem przez Polskę przewodnictwa w Radzie UE w pierwszej połowie 2025 roku, w kwocie 2389,9 tys. zł, którą wykorzystano w kwocie 2370 tys. zł, tj. 99,1 % (podjęto decyzję o blokowaniu środków na kwotę 19,8 tys. zł);
- poz. nr 44 Dofinansowanie realizacji niektórych zadań kontynuowanych, w kwocie 1906 tys. zł, którą wykorzystano w kwocie 1489 tys. zł, tj. 78 % (podjęto decyzję o blokowaniu środków na kwotę: 366,9 tys. zł).

W zakresie środków przeniesionych z rezerw celowych dysponent części 39 podjął decyzję o blokowaniu środków, w łącznej kwocie 522,7 tys. zł.

(akta kontroli str. 5118, 5202a)

Analiza wydatków ze środków otrzymanych na podstawie trzech decyzji dotyczący zmiany planu wydatków z rezerw celowych na łączną kwotę 1143,6 tys. zł. (tj. 22% wartości środków przeniesionych z rezerw celowych) wykazała, że środki finansowe zostały wykorzystane w całości i zgodnie z przeznaczeniem (m.in. na wyjazdy służbowe związane z przygotowaniem i sprawowaniem polskiej prezydencji w Radzie Unii Europejskiej w 2025 roku).

(akta kontroli str. 5178-5180)

Kontrola próby 36 wydatków bieżących i majątkowych, wylosowanych metodą MUS, w łącznej kwocie 22 150,4 tys. zł (43,3% kwoty zrealizowanych w Ministerstwie pozapłacowych<sup>54</sup> wydatków budżetu państwa), nie wykazała nieprawidłowości. Wydatki zostały rzetelnie skalkulowane, dokonane do wysokości kwot ujętych w planie finansowym jednostki, służyły realizacji celów Ministerstwa, zostały poddane kontroli merytorycznej i formalno-rachunkowej. Wydatki zrealizowane zostały terminowo, z wyjątkiem jednego przypadku, opisanego poniżej.

(akta kontroli str. 2046-2057)

W wylosowanej próbie wydatków kontrolą objęto zapłatę przez MI na rzecz spółki GTC ustawowych odsetek w kwocie 46 tys. zł. W ocenie NIK, pomimo zapłaty przedmiotowych

---

<sup>54</sup> Wyłączono z badania zrealizowane wydatki w paragrafach 401-408, 411-414, 418, 420, 444, 455, 470, 471, 474, 475, 478, 479, 480, 483, 485, 619-636, 641-644, 647, 651-657, 659-666 i 670-680.

odsetek, działania dysponenta III stopnia środków budżetu państwa na rzecz realizacji wydatku były rzetelne (zapłata odsetek wynikała z obiektywnych przesłanek, które nie były spowodowane przewlekłością działania). W wydanym 18 grudnia 2025 r. wyroku w sprawie postępowania arbitrażowego prowadzonego pomiędzy Gdańsk Transport Company Spółką Akcyjną (powód)<sup>55</sup> przeciwko Skarbowi Państwa Rzeczypospolitej Polskiej (pozwany, działający przez Ministra Infrastruktury oraz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad), dotyczącym realizacji umowy na budowę i eksploatację autostrady A1, Trybunał Arbitrażowy, m.in. nakazał Skarbowi Państwa zapłatę na rzecz spółki GTC kwoty 14 724,6 tys. zł tytułem kosztów arbitrażu i kosztów prawnych spółki. Trybunał nakazał także zapłatę na rzecz spółki GTC odsetek od tej kwoty, naliczanych od dnia wydania wyroku do dnia zapłaty pełnej kwoty, według stopy ustawowej za opóźnienie, określonej w art. 481 ust. 1 i 2 ustawy z 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny<sup>56</sup>. Ministerstwo zapłaciło zasądzoną kwotę 14 724,6 tys. zł 30 grudnia 2025 r., tj. 12 dni po wydaniu wyroku (z których pięć było dniami roboczymi, a siedem dniami wolnymi od pracy), co skutkowało naliczeniem i zapłaceniem na rzecz spółki GTC ustawowych odsetek za ten okres w kwocie 46 tys. zł. Odpowiedzialnymi za realizację (procedowanie) płatności w Ministerstwie były w szczególności: dyrektor Departamentu Dróg Publicznych<sup>57</sup>, główna księgowa Ministerstwa oraz dyrektor Biura Administracyjno-Finansowego<sup>58</sup>, które podpisywały niezbędne do dokonania płatności na rzecz spółki GTC dokumenty księgowe w ramach kontroli merytorycznej i formalno-rachunkowej<sup>59</sup>, o których mowa w „Instrukcji sporządzania, obiegu i kontroli dokumentów finansowo-księgowych w Ministerstwie Infrastruktury”<sup>60</sup>.

Wyrok Trybunału Arbitrażowego został doręczony przez przewodniczącego trybunału drogą mailową na kancelarię Ministerstwa 18 grudnia o godz. 19.18, a przez kancelarię do DDP został przekazany 19 grudnia 2025 r. o godz. 11.16, stąd podjęcie jakichkolwiek działań, zmierzających do zapłaty kosztów postępowania przez komórkę merytoryczną, możliwe było od tego momentu. W Ministerstwie dowiedziano się o wysokości kosztów dopiero w momencie otrzymania wyroku, gdyż we wcześniejszej korespondencji trybunału nie było informacji o wysokości ostatecznych kosztów do pokrycia przez strony postępowania arbitrażowego, ich podziale oraz terminie zapłaty, który został ostatecznie ustalony na ten sam dzień, w którym zapadł wyrok. Czynności zmierzające do dokonania płatności zostały podjęte w DDP niezwłocznie po otrzymaniu wyroku i w tym celu tego samego dnia nawiązano kontakt telefoniczny oraz wystąpiono do Prokuratury Generalnej RP, która wykonywała zastępstwo procesowe Skarbu Państwa na podstawie art. 7 ustawy z dnia 15 grudnia 2016 r. o Prokuraturze Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej<sup>61</sup>, o przedstawienie rekomendacji co do dalszych działań strony publicznej w kontekście wyroku trybunału. Było to niezbędne, gdyż działania Ministerstwa powinny być spójne ze stanowiskiem pełnomocnika procesowego oraz strategią procesową przyjętą przez prokuraturę na dalszy etap

---

<sup>55</sup> Dalej: spółka GTC.

<sup>56</sup> Dz. U. z 2025 r. poz. 1071 ze zm.

<sup>57</sup> Dalej: DDP.

<sup>58</sup> Biuro Administracyjno-Finansowe, zgodnie z regulaminem organizacyjnym Ministerstwa (obwieszczenie Ministra Infrastruktury z 21 stycznia 2025 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu zarządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury), odpowiadało m.in. za opracowanie i realizację budżetu Ministerstwa w zakresie części budżetu państwa 39 – Transport w zakresie dochodów i wydatków dysponenta środków budżetu państwa III stopnia oraz środków pochodzących z budżetu UE. Dalej: BAF.

<sup>59</sup> Dyrektor DDP podpisał opis merytoryczny płatności, dyspozycję realizacji płatności oraz tzw. likwidaturę – dokument realizacji płatności. Dyrektor BAF i główna księgowa Ministerstwa podpisały likwidaturę oraz dekret księgowy. Dokonanie kontroli merytorycznej i formalno-rachunkowej zostało udokumentowane, oprócz złożonych podpisów elektronicznych przez wcześniej wymienione osoby, również poprzez funkcję akceptacji dokumentów księgowych w systemie EZD przez innych pracowników Ministerstwa w zależności od rodzaju dokumentu i komórki organizacyjnej Ministerstwa, np. głównego specjalistę, naczelnika wydziału, radcę lub dyrektora generalnego.

<sup>60</sup> Załącznik do zarządzenia nr 14 Dyrektora Generalnego Ministerstwa Infrastruktury z 16 września 2024 r. w sprawie instrukcji sporządzania, obiegu i kontroli dokumentów finansowo-księgowych w Ministerstwie Infrastruktury.

<sup>61</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 1192 ze zm.



postępowania, a stronie sporu arbitrażowego przysługiwał m.in. środek odwoławczy od wyroku, tj. skarga do sądu o uchylenie wyroku arbitrażowego na podstawie art. 1205 § 1 w związku z art. 1206 oraz art. 1208 § 1 ustawy z 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego<sup>62</sup> (Prokuratoria Generalna RP złożyła ostatecznie skargę 18 lutego 2026 r.). Dyrektor DDP wyjaśniła, że Ministerstwo posiada doświadczenie w sprawach zwrotu kosztów postępowania arbitrażowego w ramach postępowania przed polskim wymiarem sprawiedliwości, podając jako przykład uchylenie wyroku Trybunału Arbitrażowego przez sąd apelacyjny w sporze z Autostradą Wielkopolską S.A., po którym strona publiczna wystąpiła o zwrot zasądzonych i wypłaconych na rzecz spółki kosztów arbitrażu i po wyroku sądu okręgowego w 2023 r. koszty te wraz z odsetkami zostały zwrócone stronie publicznej.

Ministerstwo uzyskało stanowisko Prokuratury Generalnej RP 23 grudnia 2025 r., m.in. pozytywnie oceniające inicjatywę zapłaty zasądzonych kosztów z zastrzeżeniem ich zwrotu. Tego samego dnia dyrektor DDP skierowała do dyrektora BAF dyspozycję realizacji płatności, w której wskazana została data realizacji płatności 30 grudnia 2025 r. i na ten dzień dokonano ustalenia całkowitej kwoty do zapłaty (kwota bazowa wraz z kwotą odsetek ustawowych za opóźnienie). Dyrektor DDP wyjaśniła m.in., że data ta została uzgodniona z BAF oraz Departamentem Budżetu i był to pierwszy możliwy termin dokonania płatności uwzględniając fakt, że od 24 do 28 grudnia przypadały dni wolne od pracy. Wyjaśniła dalej, że ustalenia te były dokonywane telefonicznie, z uwagi na potrzebę pilnego procedowania płatności, stąd brak jest innej dokumentacji potwierdzającej ten fakt, niż skierowana do BAF dyspozycja realizacji płatności. Główna księgowa Ministerstwa, pełniąca jednocześnie funkcję zastępcy dyrektora BAF, wyjaśniła m.in., że 30 grudnia 2025 r. był datą realną z uwagi na możliwość pozyskania środków na rachunku bankowym za pośrednictwem systemu Trezor i w efekcie dostosowaniu planu finansowego w końcu roku budżetowego.

(akta kontroli str. 285 *pliki nr 178-183*, 692 *plik nr 4*, 703-740, 2059-2106, 2121 *pliki nr 24-43*)

Dyrektor Biura Administracyjno-Finansowego zatwierdziła 19 lutego 2025 r. zaksięgowanie wydatku w kwocie 521,42 zł (w tym: 430,5 zł – zasądzona kwota 90,92 zł – odsetki od zasądzonej kwoty<sup>63</sup>, tytułem zwrotu kosztów postępowania sądowego wraz z odsetkami, w całości do paragrafu 461 „Koszty postępowania sądowego i prokuratorskiego”, podczas gdy zgodnie z „Klasyfikacją paragrafów wydatków i środków”<sup>64</sup>, zasądzone odsetki w kwocie 90,92 zł powinny być być zaksięgowane w paragrafie 458 „Pozostałe odsetki”. Skutkiem nieprawidłowego zaksięgowania wydatku była konieczność dokonania przeksięgowania oraz korekty rocznego sprawozdania Rb-28 „Sprawozdanie z wykonania planu wydatków budżetu państwa”, co zostało dokonane w toku czynności kontrolnych NIK odpowiednio (1 marca oraz 24 marca 2026 r.).

Dyrektor BAF wyjaśniła, że na powstanie błędu miały wpływ skala i zakres operacji dokonywanych w księgach rachunkowych w ciągu roku. Potwierdza również, że każdy dokument weryfikowany jest zgodnie z zasadami kontroli formalno-rachunkowej przez pracownika i naczelnika oraz zatwierdzany jest przez głównego księgowego.

(akta kontroli str. 5368-5369, 5447 - 5461, 5528-5535)

Dyrektor BAF zatwierdziła w dniu 4 kwietnia 2025 r. zaksięgowanie w paragrafie wydatków 4580 wydatku w kwocie 878,81 zł, z tytułu zapłaty odsetek ustawowych za opóźnienie w wypłacie wynagrodzenia, zgodnie z wyrokiem sądu z dnia 19 lutego 2025. Plan wydatków jednostki, na

---

<sup>62</sup> Dz. U. z 2026 r. poz. 468.

<sup>63</sup> Wyrok Sądu Okręgowego z dnia 3 stycznia 2025 roku, sygn. V Ca 1847/23

<sup>64</sup> Załącznik nr 4 do 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.).

dzień 4 kwietnia 2025 r. nie obejmował paragrafu wydatkowego, z którego zapłacono odsetki – 4580: pozostałe odsetki. Paragraf 4580 do planu wydatków jednostki, został wprowadzony zmianą planu z dnia 07.04.2025 r.

(akta kontroli str. 5536-5541)

Dyrektor BAF wyjaśniła m.in., iż na powyższy stan wpływ miał czasookres realizacji zadań, tj. m.in. sporządzanie sprawozdań finansowych za 2024 r. i przygotowanie sprawozdań budżetowych za I kwartał 2025 r. Wskazała również, że zmiana dotycząca wprowadzenia do planu paragrafu 4580 przygotowana była już 3 kwietnia 2025 r. Paragrafu 4580, którego co do zasady nie planuje się w pierwotnym planie wydatków jednostki.

(akta kontroli str. 5447-5448, 5445-5461, 6246-6938)

Przeciętne zatrudnienie w 2025 r. wyniosło w 511 osób i było o 2,9% wyższe w porównaniu do roku 2024 (497 osób). Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w przeliczeniu na jednego zatrudnionego w 2025 r. wyniosło 14 466 i było o 1,9% większe w stosunku do roku 2024 (14 188,3 zł).

(akta kontroli str. 506-5065, 5074-5075)

W 2025 r. 516 pracowników otrzymało nagrody na łączną kwotę 4055,4 tys. zł. Średnia kwota nagrody wyniosła 7931,3 zł.

(akta kontroli str. 5076)

W 2025 r. dokonano wydatków, dotyczących wynagrodzeń lub uposażeń finansowanych ze środków państwowego funduszu celowego oraz innych źródeł nie wskazanych w ustawie budżetowej, w łącznej kwocie 1586 tys. zł dla 23 osób.

(akta kontroli str. 5066)

W 2025 roku na świadczenia na rzecz osób fizycznych wydatkowano kwotę 408,5 tys. zł, tj. 86,6% planu po zmianach. Największe wydatki w tym obszarze poniesiono w rozdziałach:

- 75001 - Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej, w kwocie 333,8 tys. zł, tj. 88,1% planu po zmianach;
- 60095 - Pozostała działalność, w kwocie 74,7 tys. zł, tj. 80,3% planu po zmianach.

(akta kontroli str. 5186-5189)

Plan szkoleń na rok budżetowy 2025 został zatwierdzony 27 lutego 2025 r. Na 133 szkolenia, w których uczestniczyło 1578 pracowników, wydatkowano łącznie kwotę 486 tys. zł. Szczegółowe badanie 11 szkoleń na łączną kwotę 54,1 tys. zł wykazało, że ich realizacja i finansowanie były prawidłowe i służyły realizacji celów statutowych Ministerstwa.

(akta kontroli str. 4919-4929, 4931-4933, 5149-5159, 5403-5413-5414)

W 2025 r. Ministerstwo zapłaciło jedną grzywnę w wysokości 300 zł za nieprzekazanie skargi na bezczynność urzędu do sądu oraz jedno odszkodowanie w wysokości 500 zł za zniszczoną odzież roboczą.

(akta kontroli str. 5169-5174, 5176, 5393-5396)

W 2025 r. wypłacono 14 ekwiwalentów za niewykorzystany urlop wypoczynkowy, na łączną kwotę 65,2 tys. zł. Badanie szczegółowe wszystkich wypłaconych ekwiwalentów nie wykazało nieprawidłowości w działaniach Ministerstwa.

(akta kontroli str. 5175, 5416-5444)

Zobowiązania na koniec roku 2025 wyniosły 8507 tys. zł i stanowiły 108 % zobowiązań na koniec roku 2024 (7822,7 tys. zł). Zobowiązania wystąpiły głównie w rozdziałach:

- 60095 Pozostała działalność, w kwocie 301,5 tys. zł,
- 75001 Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej, w kwocie 2743,7 tys. zł.

Wyższa kwota zobowiązań wykazana w rozdziale 75001 za 2025 r., w porównaniu do roku poprzedniego, była związana z wypłatą wyższego wynagrodzenia rocznego w paragrafie 4040, tj. w kwocie 5647,8 tys. zł, w stosunku do kwoty 4973,8 tys. zł w 2024 r. Na 31 grudnia 2025 roku nie wystąpiły zobowiązania wymagalne oraz odsetki od takich zobowiązań. W trakcie roku budżetowego 2025, stwierdzono istnienie zobowiązań wymagalnych i przeterminowanych, od których zapłacono odsetki, co zostało szczegółowo opisane przy badaniu próby wydatków budżetu państwa u dysponenta III stopnia, we wcześniejszej części niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 5255)

### **Stwierdzone nieprawidłowości**

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

## **1.2.2. Wydatki budżetu środków europejskich**

### **Opis stanu faktycznego**

#### **Dysponent części**

W ustawie budżetowej na 2025 r. zaplanowano wydatki budżetu środków europejskich w kwocie 5 308 511 tys. zł. W trakcie roku plan ten został zwiększony do 10 400 250 tys. zł z czego wydatkowano 10 398 046,7 tys. zł, tj. 100%. Zwiększenia planu zostały dokonane poprzez przeniesienie środków z poz. 98 rezerw celowych (4 915 214,2 tys. zł) oraz przeniesienie z innych części budżetowych (z części 21 w kwocie 175 272,3 tys. zł, z części 22 w kwocie 789 tys. zł oraz z części 69 w kwocie 463,5 tys. zł).

(akta kontroli str. 5772-5773, 5938, 6019-6035, 297-303, 43-57, 297-303)

Wydatki z budżetu środków europejskich zostały dokonane w ramach programów:

- Umowa Partnerstwa 2021-2027 z planu po zmianach w kwocie 8 882 535,8 tys. zł, wydatkowano 8 880 418,7 tys. zł,
- Instrument CEF 2021-2027 z planu po zmianach w kwocie 970 815 tys. zł, wydatkowano 970 728,8 tys. zł,
- Instrument CEF z planu po zmianach w kwocie 318 447,7 tys. zł, wydatkowano 318 447,7 tys. zł,
- Umowa Partnerstwa 2014-2020 z planu po zmianach w kwocie 228 451,5 tys. zł, wydatkowano 228 451,5 tys. zł.

(akta kontroli str. 6043-6046)

Kontrolą objęto wykorzystanie środków przeniesionych z rezerw celowych budżetu środków europejskich na kwotę 971 272,3 tys. zł, tj. 19,8% środków przeniesionych z rezerw. W wyniku kontroli stwierdzono, że wnioskowanie o te środki wynikało z faktycznych potrzeb beneficjentów i było celowe. Środki uruchomione na podstawie wydanych decyzji zostały przeznaczone na wypłatę środków w ramach zatwierdzonych do wypłaty wniosków o płatność na realizację projektów kolejowych ujętych w Szczegółowym Planie Realizacji Krajowego Programu Kolejowego, dla jednostki realizującej tj.: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., na refundację wydatków

poniesionych z KFD przez jednostkę realizującą, tj.: Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

(akta kontroli str. 5860-5863, 5774-5845)

W ramach budżetu środków europejskich Minister Infrastruktury wydał pięć decyzji w sprawie blokowania planowanych wydatków na rok 2025 na łączną kwotę 2 203,3 tys. zł. Kontrola ww. decyzji w sprawie blokowania planowanych wydatków dotyczących środków budżetu europejskiego, ujętych w planie finansowym Ministerstwa, Generalnej Dyrektji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego nie wykazała nieprawidłowości. Minister podjął ww. decyzje niezwłocznie po uzyskaniu informacji o braku możliwości wydatkowania środków w 2025 r.

(akta kontroli str. 84, 5988-6013, 6155-6160)

### **Dysponent III stopnia**

Plan wydatków budżetu środków europejskich na 2025 rok wyniósł 7735 tys. zł. i w trakcie roku nie został zwiększony. Wykonanie wyniosło 5662,3 tys. zł, co stanowiło 73,2% planu. Środki te zostały wykorzystane w dziale 600 – Transport i łączność, w ramach programu FEnIKS – Fundusze Europejskiej na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2012-2027. Z w/w programu została zrealizowana kampania dot. najczęstszych przyczyn zdarzeń drogowych spowodowanych przez kierujących. Ogólnopolska kampania społeczna swoim zakresem obejmowała zagadnienie związane z drastycznym przekraczaniem dozwolonych limitów prędkości, zwłaszcza poza obszarem zabudowanym oraz wpływem takiego zachowania kierujących samochodami osobowymi na ryzyko utraty życia i zdrowia innych uczestników ruchu drogowego. Dyrektor BAF wyjaśniła, że niższe od planowanego wykorzystanie środków w ramach programu FEnIKS 2021-2027 związane było ze zmianą założeń merytorycznych oraz koniecznością ponownego szacowania wartości zamówienia. Niższe od planowanego wykorzystanie środków w ramach instrumentu Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich na lata 2021-2027 związane było z koniecznością modyfikacji wcześniejszych założeń co do zakresu merytorycznych zadań i sposobu ich realizacji. Równocześnie wskazane zadania realizowane były w niższych kwotach aniżeli zakładano.

(akta kontroli str. 5071, 5207-5211)

Badanie wydatku w kwocie 3337,6 tys. zł (58,9% kwoty zrealizowanych w Ministerstwie wydatków budżetu środków europejskich) nie wykazało nieprawidłowości. Wydatek został dokonany do wysokości kwot ujętych w planie finansowym jednostki, poniesiony w okresie kwalifikowalności, należycie udokumentowany, poddany kontroli merytorycznej i formalno-rachunkowej oraz terminowo zrealizowany.

(akta kontroli str. 2058)

### **Stwierdzone nieprawidłowości**

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

### **Ocena cząstkowa**

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonanie budżetu państwa i budżetu środków europejskich w 2025 r. przez kontrolowaną jednostkę w zakresie wydatków.

Wydatki budżetu państwa w części 39 -Transport zostały zrealizowane w 99,3% planu po zmianach, a wydatki budżetu środków europejskich w 100%. Nie stwierdzono nieprawidłowości w zakresie udzielenia i rozliczenia zbadanych dotacji budżetowych. Dysponent części 39 - Transport sprawował w 2025 r. prawidłowy nadzór nad realizacją budżetu.

Kontrola próby 36 wydatków bieżących i majątkowych BAF w łącznej kwocie 22 150,4 tys. zł (13,9% kwoty dokonanych wydatków budżetu państwa) oraz wydatku budżetu środków europejskich w kwocie 3 337,6 tys. zł (58,9% kwoty dokonanych wydatków budżetu środków europejskich) wykazała, że zostały one zrealizowane zgodnie z zasadami gospodarowania środkami publicznymi.

## **2. Sprawozdawczość części 21 – Gospodarka morska i 39 – Transport.**

### **Opis stanu faktycznego**

Kontrolą objęto prawidłowość sporządzania rocznych łącznych sprawozdań za 2025 r. przez dysponenta części 21 – Gospodarka morska i części 39 - Transport i sprawozdań jednostkowych dysponenta części i dysponenta III stopnia części 21 – Gospodarka morska i części 39 - Transport w Ministerstwie Infrastruktur:

- 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 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 planu wydatków budżetu środków europejskich, z wyłączeniem wydatków na realizację Wspólnej Polityki Rolnej (Rb-28 UE),
- Rb-70 o zatrudnieniu i wynagrodzeniach,
- z wykonania wydatków budżetu państwa oraz budżetu środków europejskich w układzie zadaniowym (Rb-BZ1).

Kontrolą poprawności sporządzenia objęto również sprawozdania za IV kwartał 2025 r. o stanie zobowiązań według tytułów dłużnych oraz poręczeń i gwarancji (Rb-Z).

Sprawozdania łączne zostały sporządzone przez dysponenta części 21 i 39 na podstawie sprawozdań jednostkowych (własnych i podległych jednostek). Kwoty wykazane w sprawozdaniach jednostkowych kontrolowanej jednostki (dysponent III stopnia) były zgodne z danymi wynikającymi z ewidencji księgowej. Stosowany system kontroli zarządczej zapewniał w sposób racjonalny prawidłowość sporządzania sprawozdań. Wyżej wymienione sprawozdania zostały sporządzone terminowo i prawidłowo pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym.

Sprawozdania przedstawiają wiarygodne dane o dochodach i wydatkach oraz związanych z nimi należnościach i zobowiązaniach.

(akta kontroli str. 4593-4610, 4620-4791, 6067-6142)

## Stwierdzone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

## 3. Realizacja Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności

### Opis stanu faktycznego

Zgodnie z porozumieniem z 2 lutego 2023 r.<sup>65</sup> o realizacji reform/inwestycji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności zawartym pomiędzy Ministrem Funduszy i Polityki Regionalnej (instytucją koordynującą - IK KPO<sup>66</sup>) a Ministrem Infrastruktury (instytucją odpowiedzialną - IOI) minister właściwy ds. transportu był odpowiedzialny za prawidłową realizację reform<sup>67</sup> oraz inwestycji: A2.3.1 Lokalne centra kompetencji w dziedzinie bezzałogowych statków powietrznych, B2.2.3 Budowa infrastruktury terminalowej offshore, B3.2.1 Inwestycje w neutralizację ryzyka oraz odnowę obszarów lądowych i morskich, E1.1.2 Zeroemisyjne i niskoemisyjne autobusy i tramwaje, E2.1.1 Linie kolejowe, E2.1.2 Pasażerski tabor kolejowy, E2.1.3 Projekty intermodalne, E2.2.1 Inwestycje w bezpieczeństwo transportu, E2.2.2 Cyfryzacja transportu, E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje). Zgodnie z § 2 ust. 1 ww. porozumienia maksymalna wysokość środków przeznaczonych na finansowanie inwestycji, o których mowa w § 1 ust. 3, wynosiła łącznie 25 890 873,7 tys. zł<sup>68</sup>. Finansowanie inwestycji zostało uregulowane w umowie<sup>69</sup> z 15 lutego 2023 r. finansowania inwestycji zawartej pomiędzy Skarbem Państwa, reprezentowanym przez Ministra, a Polskim Funduszem Rozwoju S.A.<sup>70</sup>, o której mowa w § 19 ust. 2 ww. porozumienia.

(akta kontroli str. 304-587)

Jednostką wspierającą plan rozwojowy zostało Centrum Unijnych Projektów Transportowych z Warszawy<sup>71</sup>, któremu na mocy porozumienia<sup>72</sup> zawartego 17 lutego 2023 r. z Ministrem powierzono realizację zadań<sup>73</sup> w ramach wdrażania wyżej wymienionych

---

<sup>65</sup> Aneksy z załącznikami: nr 1 z 20 maja 2024, nr 2 z 20 grudnia 2024 i nr 3 z 13 października 2025 r., dalej Porozumienie z MFIPR.

<sup>66</sup> Dalej IK lub MFIPR lub minister właściwy ds. rozwoju regionalnego.

<sup>67</sup> A2.3 Zapewnienie instytucjonalnych i prawnych podstaw rozwoju bezzałogowych statków powietrznych (BSP), B3.1 Wsparcie zrównoważonej gospodarki wodno-ściekowej na terenach wiejskich, B3.2 Wsparcie rekultywacji środowiska i ochrony przed substancjami niebezpiecznymi, E1.1 Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska, E2.1 Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego, E2.2 Zwiększenie bezpieczeństwa transportu i E2.3 Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań i G1.3.1 Wspieranie zrównoważonego transportu.

<sup>68</sup> 5 776 762 906 EUR wg kursu 4,4819, w tym wysokość środków przeznaczonych na wydatki ponoszone na realizację działań wykonywanych bezpośrednio przez instytucję odpowiedzialną za realizację inwestycji wynosiło łącznie 0,0 EUR.

<sup>69</sup> Aneks nr 1 z 15 stycznia 2025 r. wraz z załącznikami.

<sup>70</sup> Dalej PFR.

<sup>71</sup> Dalej JW lub CUPT.

<sup>72</sup> W sprawie powierzenia zadań związanych z realizacją inwestycji w ramach planu rozwojowego. Dalej porozumienie z CUPT/JW.

<sup>73</sup> Zgodnie z § 1 ust. 2 i 5 Porozumienia MI z CUPT: Jednostka Wspierająca zobowiązana była do realizacji powierzonych jej zadań w ramach inwestycji/przedsięwzięć zgodnie z systemem realizacji planu rozwojowego, w szczególności zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego, wytycznymi i zaleceniami ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego, horyzontalnymi zasadami dotyczącymi realizacji planu rozwojowego, strategią promocji i informacji oraz zaopiniowanymi przez Instytucję Odpowiedzialną procedurami w formie, o której mowa w § 11 ust. 5 Porozumienia oraz Jednostka Wspierająca zapewni prawidłową realizację zadań wynikających z Porozumienia, w szczególności poprzez prowadzenie działań informacyjnych i promocyjnych, prowadzenie kontroli przedsięwzięć w ramach inwestycji, o których mowa w ust. 1, oraz zawarcie umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem z planu rozwojowego zgodnie ze wzorem przez siebie opracowanym.

inwestycji/przedsięwzięć<sup>74</sup> z pominięciem spraw związanych z zadaniem dot. refinansowania wymiany tachografów, w których jednostką wspierającą została Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa<sup>75</sup>.

Minister Infrastruktury odpowiedzialny za realizację inwestycji, sprawował nadzór i kontrolę nad realizacją przez CUPT, jako jednostkę wspierającą, powierzonych jej zadań w ramach inwestycji/przedsięwzięć Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, zgodnie z § 1 pkt 2 i § 12 pkt 2 porozumienia z 7 lutego 2023 r., zawartego pomiędzy Ministrem a CUPT.

W ramach struktur MI zakres właściwości związanych z wdrażaniem reform i inwestycji KPO został podzielony pomiędzy osiem Departamentów: Dróg Publicznych, Kolejnictwa, Lotnictwa, Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Gospodarki Wodnej, Transportu Drogowego oraz Strategii Transportu i Departament Kontroli (w ramach wyodrębnionego ze swojej struktury, Zespołu Kontroli Planu Rozwojowego)<sup>76</sup>, które według regulaminów wewnętrznych<sup>77</sup> realizowały zadania związane z wdrażaniem planu rozwojowego zgodnie ze swoim zakresem merytorycznym i zapisami w „Instrukcji wdrażania Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności w Ministerstwie Infrastruktury – opis najważniejszych procesów”. DST dodatkowo koordynował działania na poziomie Ministerstwa w zakresie przygotowania i wdrażania, będących w gestii Ministra elementów planu rozwojowego, które zostały zdefiniowane w art. 5 pkt 7 aa)<sup>78</sup> ustawy z 6 grudnia 2006 r. uzppr. Ponadto Minister, zarządzeniem nr 32 z 29 sierpnia 2024 r., powołał Zespół do spraw monitorowania i oceny stanu wdrażania Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) w zakresie reform i inwestycji realizowanych przez Ministerstwo. Protokołowane spotkania zespołu, w skład którego wchodziłi przedstawiciele ww. departamentów i CUPT, skupiały się na bieżącej ocenie realizacji poszczególnych kamieni milowych inwestycji analizując poszczególne jej fazy, m.in.: nabory w ramach konkursów na realizację przedsięwzięć, ocenę wniosków konkursowych, podpisywanie umów z wykonawcami wybranymi w procedurze przetargowej, kontrole realizacji wskaźników. Spełniony zatem został cel powołania zespołu, tj. realizacja obowiązków wynikających z pełnienia przez MI funkcji instytucji odpowiedzialnej za realizację reform i inwestycji<sup>79</sup>.

(akta kontroli str.: 592-593, 596-597, 742, 794-805, 6979 CD plik 123)

W ramach działań kontrolnych od lipca 2022 do grudnia 2025 r. DK przeprowadził, na podstawie przepisów uzppr, 13 kontroli wykonania potwierdzających, że kamienie milowe i wskaźniki w reformach osiągnięto w sposób zadowalający oraz, 16 kontroli utrzymania mierników – potwierdzających, że od czasu osiągnięcia kamienia lub wskaźnika nie wprowadzono rozwiązań prowadzących do cofnięcia lub redukcji osiągniętych zobowiązań wynikających z CID<sup>80</sup>.

---

<sup>74</sup> Zgodnie z systemem realizacji planu rozwojowego, w szczególności zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego, wytycznymi i zaleceniami ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego, horyzontalnymi zasadami dotyczącymi realizacji planu rozwojowego, strategią promocji i informacji oraz zaopiniowanymi przez IOI procedurami w formie podręcznika procedur kontroli i schematów pozostałych procedur.

<sup>75</sup> Zgodnie z zawartym porozumieniem pomiędzy Ministrem a ARiMR 14 listopada 2025 r.

<sup>76</sup> Dalej: DK.

<sup>77</sup> Kolejno: z 4 listopada 2025 r., z 17 grudnia 2025 r.

<sup>78</sup> Plan rozwojowy - dokument, o którym mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia 2021/241, stanowiący podstawę realizacji reform i inwestycji objętych wsparciem ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności

<sup>79</sup> Zgodnie z Zarządzeniem posiedzenia Zespołu odbywały się nie rzadziej niż raz na kwartał i były protokołowane. Do 15 lutego 2026 się 7 posiedzeń Zespołu: 18.09.2024, 23.10.2024, 14.01.2025, 25.02.2025, 06.05.2025, 07.08.2025, 09.01.2026. W drugim półroczu 2025 r. prowadzone były intensywne prace dotyczące IV rewizji KPO. Odbyła się seria spotkań monitorujących z udziałem Departamentów merytorycznych MI oraz Jednostki Wspierającej (CUPT). Ponadto odbywały się robocze branżowe spotkania z KE oraz szkolenia organizowane przez MFIPR i KE (w zakresie samplingu, kontroli). Z uwagi na powyższe posiedzenie Zespołu ds. KPO odbyło się po zakończeniu prac nad rewizją KPO, tj. w styczniu 2026 roku.

<sup>80</sup> Council Implementing Decision (CID) – DECYZJA WYKONAWCZA RADY w sprawie zatwierdzenia oceny planu odbudowy i zwiększania odporności Polski

Osiągnięcie kamieni milowych reform oznaczało wejście w życie aktów prawnych, a ich kontrola miała na celu potwierdzenie, że od czasu osiągnięcia kamienia lub wskaźnika nie wprowadzono rozwiązań prowadzących do cofnięcia lub redukcji osiągniętych zobowiązań wynikających z załącznika do decyzji wykonawczej Rady UE z 17 czerwca 2022 r. w sprawie zatwierdzenia oceny planu odbudowy i zwiększania odporności Polski.

DK przeprowadził ponadto trzy kontrole systemowe prowadzone w oparciu o zatwierdzone przez MFIPR „Wytyczne w zakresie kontroli w ramach planu rozwojowego współfinansowanego ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności”, pn. *Wykonanie zadań przez CUPT jako jednostką wspierającą realizację KPO*<sup>81</sup>, *Wykonywanie czynności związanych z monitorowaniem realizacji inwestycji ujętych w KPO*<sup>82</sup> – obie kontrole zakończone z wynikiem pozytywnym z zastrzeżeniami<sup>83</sup> oraz *Kontrolę realizacji zadań przez JW w zakresie kontroli osiągnięcia mierników inwestycji w odniesieniu do CID i mechanizmów weryfikacji, w tym kontrola weryfikacji wydatków* – niezakończoną wg stanu na 24 lutego 2026 r. Ponadto w latach 2022-2025 DK MI przeprowadził 10 kontroli potwierdzających kompletność dokumentów w systemie CST2021<sup>84</sup>, które dotyczyły mierników osiąganych zarówno w reformach jak i inwestycjach. Ponadto DK weryfikował kontrole przeprowadzone przez CUPT i przysyłał do MFIPR kwartalne sprawozdania z realizacji wszystkich kontroli przeprowadzanych przez JW.

(akta kontroli: 666-678, 820 - 853)

Zgodnie z §4 porozumienia z CUPT IOI powierzyła JW realizację zadań w zakresie m.in. organizowania procesu naboru, dokonywania oceny wniosków o objęcie przedsięwzięć wsparciem z planu rozwojowego w zakresie spełniania kryteriów wyboru oraz przygotowywania listy przedsięwzięć ocenionych pozytywnie (list rankingowych) wraz z informacją potwierdzającą, że projekty wybrane w drodze konkursu wypełniały zapisy planu rozwojowego dla danego przedsięwzięcia. Do IOI należało zatwierdzanie tych list. W 2025 r. Minister zatwierdził wybór 41 przedsięwzięć zgodnie z przepisami, tj. art. 14 lz pkt 1 i art. 14 lza uzppr do objęcia wsparciem w ramach środków KPO, w tym:

- na podstawie art. 14 lz pkt 1 uzppr<sup>85</sup> – 16 przedsięwzięć kolejowych w ramach dwóch inwestycji: E2.2.2 Cyfryzacja transportu i E2.1.1 Linie kolejowe.

- na podstawie art. 14 lz pkt 2 uzppr<sup>86</sup>: 25 przedsięwzięć w ramach czterech inwestycji: E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy), E2.1.2 Pasażerski tabor kolejowy, E2.2.2 Cyfryzacja transportu i E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje). We wszystkich przypadkach JW dokonała oceny złożonych wniosków, a Minister bez zbędnej zwłoki dokonał akceptacji list rankingowych<sup>87</sup>. Wymiana korespondencji pomiędzy CUPT a MI dokonywała się na poziomie właściwych departamentów merytorycznych, tj. DDP, DTK i DST.

---

<sup>81</sup> Kontrola przeprowadzana od 22 września 2023 do 10 listopada 2023 r. zgodnie z upoważnieniem Ministra Infrastruktury nr DG.0120.53.U.2023/M z 15 września 2023 r.

<sup>82</sup> Kontrola przeprowadzana od 19 sierpnia 2024 do 30 września 2024 r. zgodnie z upoważnieniem Ministra Infrastruktury nr DG.0120.34.U.2024/M z 14 sierpnia 2024 r.

<sup>83</sup> Zastrzeżenia dotyczyły m.in.: schematów, które nie zawsze były odzwierciedleniem procedur oraz niespójności procedur z czynnościami realizowanymi w praktyce, a także braku opisanego w nich mechanizmu kontroli podwójnego finansowania. Zgodnie z treścią pism CUPT nr DK-KN.0910.15.2023 i DK-KN.0910.11.2024 zalecenia pokontrolne MI zostały zrealizowane.

<sup>84</sup> Centralny System Teleinformatyczny CST2021 do obsługi inwestycji i przedsięwzięć KPO, umożliwiający wgląd do pełnego procesu weryfikacji dokumentacji składanej przez OOW – ostatecznego odbiorcy wsparcia zarówno z poziomu oceny wniosków o objęcie wsparciem, jak i procesu zawierania umowy, rozliczania wniosków o płatność a także prowadzenia kontroli przedsięwzięć. Dalej CST2021.

<sup>85</sup> stanowiącym, że wybrane do objęcia wsparciem z KPO mogło być przedsięwzięcie zgłoszone do objęcia wsparciem ze środków planu rozwojowego przez podmiot jednoznacznie określony ze względu na charakter lub cel przedsięwzięcia, wskazane przez instytucję odpowiedzialną za realizację inwestycji

<sup>86</sup> dla którego wybór odbywał się na zasadach wskazanych w art. 14lza-14lzf uzppr, tj. w drodze konkursu:

<sup>87</sup> Tj., w ciągu 2-5 dni.



W 2025 r. do Ministerstwa wpłynęły z CUPT 164 pisma wymagające odpowiedzi/akceptacji IOI, w tym aneksy do umów dot. realizacji przedsięwzięć. W przypadku 57 pism (34,8%) w Ministerstwie udzielono odpowiedzi w terminie przekraczającym 10 dni, w tym korespondencja dot. realizacji inwestycji Departamentu Kolejnictwa stanowiła 87,8%, tj. 50 z tych pism (w tym 31 – 62% stanowiły projekty aneksów do umów w sprawie realizacji przedsięwzięć. Kontrola 5 z 50 ww. spraw wykazała, że termin realizacji prac przez DTK był uzasadniony koniecznością przeprowadzenia analiz dotyczących przedsięwzięć o złożonym charakterze technicznym, obejmujących szeroki zakres rzeczowy lub dużą liczbę elementów inwestycyjnych, a także uzyskanie dodatkowych informacji od ostatecznego odbiorcy wsparcia (OOW).

(akta kontroli: 760-803, 4884-4888)

Zgodnie z postanowieniami Porozumienia pomiędzy MI a CUPT w sprawie powierzenia zadań związanych z realizacją inwestycji w ramach planu rozwojowego - obie strony porozumienia - w zakresie swoich właściwości, odpowiadały za zapewnienie bieżącego wprowadzania danych związanych z zarządzaniem i kontrolą inwestycji, do systemu teleinformatycznego, zgodnie z terminami i zasadami określonymi w wytycznych właściwych dla wdrażania KPO. W praktyce JW odpowiadała za bieżącą weryfikację danych wprowadzanych do systemu CST2021 przez OOW w zgodzie z treścią Załącznika nr 4 do ww. Porozumienia MI-CUPT, natomiast właściwa komórka MI dokonywała wprowadzania danych dotyczących inwestycji na poziomie IOI zgodnie z obowiązującymi w MI zasadami, tj. z „Instrukcją wdrażania Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności w Ministerstwie Infrastruktury – opis najważniejszych procesów”. Czynności w systemie CST2021 realizowane były przez pracowników posiadających uprawnienia do systemu, którzy zobowiązani byli do rejestrowania w nim danych zapewniających zachowanie ścieżki audytu w zakresie wdrażanych kamieni milowych i wskaźników KPO co było zgodnie z § 12 ust. 1 porozumienia z MFiPR. Badana próba pięciu inwestycji nie wykazała nieprawidłowości w zakresie wprowadzania danych do systemu CST2021.

(akta kontroli: 4872-4874, 4881-4884)

Zgodnie z ww. instrukcją monitoring inwestycji na poziomie IOI odbywał się w systemie CST2021 i był dodatkowo uzupełniany informacjami zawartymi w sprawozdaniach przygotowywanych przez OOW. Komórki MI w oparciu o posiadane lub pozyskane informacje w zakresie wdrażania inwestycji uzupełniały sprawozdania nie rzadziej niż raz na miesiąc oraz nie później niż w ostatnim dniu miesiąca. W 2025 r. MI przekazało do IK KPO 117 takich sprawozdań. Poza systemem CST2021, w trybie półrocznym, przekazywane były do MFiPR sprawozdania z utrzymania wskaźnika w celu potwierdzenia, że nie wprowadzono rozwiązań prowadzących do cofnięcia/redukcji osiągniętych wartości wskaźników. Według stanu na dzień 1 kwietnia 2026 r. Minister złożył takie sprawozdanie dla wskaźnika E24G – 17 sierpnia 2024 r. oraz ponownie na wezwanie IK KPO – 7 stycznia 2026 r., czyli zgodnie z pkt 4d z rozdziału 4 Wytycznych w zakresie sprawozdawczości i monitorowania w ramach KPO zatwierdzonych przez MFiPR. Ponadto Minister składał na wniosek MFiPR sprawozdania pod nazwą „Monitoring wniosku o płatność” (adresowane do wszystkich resortów realizujących inwestycje w ramach KPO), w których ujmowane były informacje na temat: aktualizacji opisu bieżącego stanu realizacji danego miernika, stopnia jego wykonania oraz oznaczenia statusu miernika, w tym poziomu jego zagrożenia. W 2025 r. MI przekazało 34 takie sprawozdania<sup>88</sup>. MI przestrzegało zasady, że jako IOI sprawozdawało wyłącznie wskaźniki dotyczące kamieni milowych inwestycji, czyli zgodnie z pkt 4c z rozdziału

---

<sup>88</sup> Daty przekazania sprawozdań w 2025 r.: 13.01; 17.01; 27.01, 31.01; 10.02; 12.02; 21.02; 28.02; 7.03; 27.03; 18.04; 9.05; 16.06; 23.06; 4.07; 15.07; 23.07; 8.08; 22.08; 29.08; 5.09; 22.09; 25.09; 2.10; 10.10; 16.10; 23.10; 5.11; 14.11; 20.11; 27.11; 5.12; 11.12.

4 „Wytucznych w zakresie sprawozdawczości” nie przekazywało wartości wskaźników, które są sprawozdawane z poziomu OOW.

(akta kontroli: 647, 760-803, 4881-4883)

Zgodnie z pierwotnymi założeniami Porozumienia z MFIPR z 2023 r. termin realizacji wskaźnika upływający do 31 grudnia 2025 r. obowiązywał dla inwestycji: A2.3.1 Rozbudowa i wyposażenie centrów kompetencji (specjalistyczne ośrodki szkoleniowe, wsparcia wdrożeń, centra monitorowania) oraz infrastruktura do zarządzania przemysłem pojazdów bezzałogowych, jako Ekosystem Innowacji (wskaźniki A34G W2 i A36G W1), B3.2.1. Inwestycje w neutralizację zagrożeń oraz odnowę wielkoobszarowych terenów zdegradowanych i Morza Bałtyckiego (wskaźnik B18L), E1.1.2 Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy – autobusy (wskaźnik E13G), E2.1.1 Linie kolejowe (wskaźnik E17G), E2.1.2 Pasażerski tabor kolejowy (wskaźniki E19G), E2.1.3 Projekty intermodalne (wskaźnik E21G), E2.2.1 Inwestycje w bezpieczeństwo transportu (wskaźnik E24G), E2.2.2 Cyfryzacja transportu (wskaźnik E27G), E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach – tramwaje (wskaźnik E3L).

W ramach aktualizacji Krajowego Planu Odbudowy w 2025 r., tzw. IV rewizji dostosowującej harmonogramy reform i inwestycji do realnego tempa ich realizacji usunięto wskaźniki: B18L, E13G, E21G, E27G, E3L.

W ramach polityki uproszczenia Komisja Europejska zaproponowała usunięcie wskaźników: E13G *Pojazdy zeroemisyjne i niskoemisyjne: wybór beneficjentów*; E21G *Podpisanie umów na projekty w zakresie transportu intermodalnego*. W celu usprawnienia procesu rozliczenia inwestycji na wnioski KE usunięto także wskaźnik E3L *Nowe tramwaje: wybór beneficjentów*. Ponadto przez konieczność aktualizacji wskaźnika ilościowego wskaźnik E27G *Instalacja: Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP), systemów kontroli i przejazdów kolejowych w 55 obszarach* stał się wartością bazową dla wskaźnika E28G *Instalacja automatycznego sterowania, przejazdu kolejowe, 180 urzędzeń pokładowych ERTMS i związane z tym wprowadzenie do eksploatacji*. Natomiast odnośnie do B18L *Lokalizacje w polskich obszarach morskich (w tym wraki) z przeprowadzoną inwentaryzacją i badaniami terenowymi na obecność materiałów niebezpiecznych* - w ramach konsultacji z KE podczas IV rewizji KPO Ministerstwo Klimatu i Środowiska zawnioskowało o usunięcie wskaźnika B17L. W związku z przychyleniem się KE do tej prośby usunięto analogiczny wskaźnik B18L realizowany przez MI.

Ponadto dla inwestycji A2.3.1 Rozbudowa i wyposażenie centrów kompetencji (specjalistyczne ośrodki szkoleniowe, wsparcia wdrożeń, centra monitorowania) oraz infrastruktura do zarządzania przemysłem pojazdów bezzałogowych, jako Ekosystem Innowacji, w ramach ww. IV rewizji KPO połączono wskaźniki A34G, A35G i A36G w jeden wskaźnik A35G, którego zakończenie zaplanowano do 15 lipca 2026 r.

W rezultacie ww. rewizji Minister osiągnął zaplanowane na koniec 2025 r. wartości wskaźników dla inwestycji, tj.: E2.1.1 Linie kolejowe, wskaźnik: E17G (Podpisanie umów w ramach otwartych i konkurencyjnych przetargów), E2.1.2 Pasażerski tabor kolejowy, wskaźnik: E19G (Podpisanie umów na pasażerski tabor kolejowy) i E2.2.1 Inwestycje w bezpieczeństwo transportu, wskaźnik: 24G Zakończenie budowy obwodnic i likwidacja czarnych punktów bezpieczeństwa drogowego). W pozostałych inwestycjach osiągnięcie wskaźników zaplanowano na drugi i trzeci kwartał 2026 r. ze względu na opóźnienie inwestycji lub utrzymanie pierwotnie wskazanego terminu zakończenia w 2026 r.

(akta kontroli str.: 304-587, 597, 748-759, 773, 775, 791, 2129-2131)

JW do 10 dnia każdego miesiąca przekazywała do departamentów merytorycznych MI wstępną wersję zapotrzebowania na środki na następny miesiąc oraz prognozę zapotrzebowania na

kolejne dwa miesiące do uzgodnienia – celem zabezpieczenia przez Polski Fundusz Rozwoju (PFR) środków na finansowanie inwestycji, o których mowa w art. 14 lq ust. 5 pkt 2 uzppr.

W 2025 r. na realizację KPO Ministerstwo przekazało do CUPT 544 297,7 tys. zł z czego 100% zostało wydatkowane (całość przeniesiona z rezerw celowych budżetu państwa). Środki te zostały przeznaczone na realizację inwestycji E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje), w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

Ponadto z PFR na realizację inwestycji dla których funkcję jednostki odpowiedzialnej za realizację pełnił Minister Infrastruktury wydatkowano 43 295,5 tys. zł na wykonanie przedsięwzięcia „Rozwój operacyjności Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego na polskich drogach” realizowanego przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego w ramach inwestycji KPO E2.2.1 Inwestycje w bezpieczeństwo transportu oraz na wykonanie przedsięwzięcia „Utworzenie CSIRT<sup>89</sup> sektorowego o nazwie roboczej CSIRT INFRASTRUKTURA dla podmiotów nadzorowanych przez Ministra Infrastruktury” (Projekt realizowany jest w ramach Inwestycji C3.1.1: „Cyberbezpieczeństwo – CyberPL, infrastruktura przetwarzania danych oraz optymalizacja infrastruktury służb państwowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo” z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, finansowanego ze środków Instrumentu na Rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz Unii Europejskiej – NextGenerationEU).

Minister przekazywał do Ministra Finansów oraz MFiPR kwartalne i roczne sprawozdania dysponenta części z wykonania planu finansowego wydzielonego rachunku dochodów państwowych jednostek budżetowych, zgodnie z art. 14 lp ust. 8 uzppr.

(akta kontroli str. 596-597, 2017-2030)

W 2025 r. departament koordynujący KPO w MI, DST, zarejestrował dwa przypadki niedostępności systemu teleinformatycznego: 19 i 29 maja 2025 r., co jednak nie miało wpływu na terminowość ani na kompletność sprawozdań otrzymywanych przez MI lub sprawozdań składanych do IK KPO.

(akta kontroli str. 773)

## **Stwierdzone nieprawidłowości**

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

## **Ocena częściowa**

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie ocenę działania Ministra Infrastruktury w zakresie wykonania jego zadań jako instytucji odpowiedzialnej za realizację inwestycji w ramach KPO.

Minister Infrastruktury sprawował prawidłowy nadzór i kontrolę nad realizacją przez CUPT, powierzonych tej jednostce zadań w zakresie realizacji inwestycji w ramach KPO. Minister zapewnił bieżące wprowadzanie do systemu CST2021 danych związanych z zarządzaniem i kontrolą inwestycji. Ponadto prawidłowo i bez zbędnej zwłoki dokonywał wyboru przedsięwzięć, wybieranych zgodnie z art. 14l pkt 1 i 2 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, do objęcia wsparciem na podstawie wyników oceny, przeprowadzanej przez CUPT jako jednostkę wspierającą. W inwestycjach, dla których Minister pełnił rolę IOI, osiągnięto wartości docelowe wszystkich wskaźników (po uwzględnieniu dokonanych zmian), których termin realizacji upływał

---

<sup>89</sup> Zespołu Reagowania na Incydenty Bezpieczeństwa Komputerowego w sektorach pozostających we właściwości ministra właściwego do spraw transportu z wyłączeniem podsektora transportu wodnego, dla podsektora transportu wodnego oraz dla sektora zaopatrzenia w wodę pitną i jej dystrybucji.

31 grudnia 2025 r. IOI przekazywało sprawozdania do MF i MFiPR z utrzymania wskaźników w wymaganych terminach i formie.

## V. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, NIK nie formułuje uwag i wniosków pokontrolnych.

## VI. Pozostałe informacje i pouczenia

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie<sup>90</sup> umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Prezesa Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały Kolegium NIK w sprawie zastrzeżeń.

Wystąpienie pokontrolne sporządzono w postaci elektronicznej z użyciem kwalifikowanych podpisów elektronicznych.

Warszawa, dnia 15 kwietnia 2025 r.

Wiceprezes  
Najwyższej Izby Kontroli  
**Sylweryusz Królak**

/podpisano elektronicznie/

---

<sup>90</sup> Najwyższa Izba Kontroli zwraca się z prośbą o zgłaszanie, w miarę możliwości, zastrzeżeń opatrzonych kwalifikowanym podpisem elektronicznym na adres do doręczeń elektronicznych NIK, o którym mowa w art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1045, ze zm.). w przypadku zaś nadania pisma z zastrzeżeniami w placówce pocztowej operatora wyznaczonego, NIK zwraca się z prośbą o dodatkowe przekazanie, w miarę możliwości, skanu tych zastrzeżeń na adres mailowy jednostki kontrolnej NIK przeprowadzającej postępowanie kontrolne.