



KSF.430.9.2026

Nr ewid. 34/2026/P/26/001/KSF

Informacja o wynikach kontroli

Wykonanie budżetu państwa w 2025 r.
w części 39 – Transport
oraz realizacja zadań w ramach Krajowego
Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności

MISJA

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

p.o. Dyrektor Departamentu Spójności
i Infrastruktury

Jolanta Stawska

/podpisano elektronicznie/

Akceptuję:

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

Sylweryusz Królak

/podpisano elektronicznie/

Zatwierdzam:

Prezes Najwyższej Izby Kontroli

Mariusz Haładyj

/podpisano elektronicznie/

Warszawa, maj 2026 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
02-056 Warszawa
+48 22 444 50 00
nik@nik.gov.pl
www.nik.gov.pl

SPIS TREŚCI

1.	Wprowadzenie	4
2.	Ocena ogólna	5
3.	Wyniki kontroli wykonania budżetu państwa i budżetu środków europejskich w części 39 – Transport, w tym realizacji zadań finansowanych w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności	10
3.1.	WYDATKI BUDŻETU PAŃSTWA I BUDŻETU ŚRODKÓW EUROPEJSKICH.....	10
3.2.	SPRAWOZDAWCZOŚĆ	26
3.3.	KRAJOWY PLAN ODBUDOWY I ZWIĘKSZANIA ODPORNOŚCI	27
3.4.	SPRAWOZDANIA.....	39
4.	Informacje dodatkowe	41
5.	Załączniki	43
5.1.	WYKAZ OCEN KONTROLOWANYCH JEDNOSTEK.....	43
5.2.	KALKULACJA OCENY OGÓLNEJ W CZĘŚCI 39 – TRANSPORT.....	45
5.3.	WYDATKI BUDŻETU PAŃSTWA W CZĘŚCI 39 – TRANSPORT.....	46
5.4.	ZATRUDNIENIE I WYNAGRODZENIA W CZĘŚCI 39 – TRANSPORT	48
5.5.	WYDATKI BUDŻETU ŚRODKÓW EUROPEJSKICH W CZĘŚCI 39 – TRANSPORT	50
5.6.	WYBRANE EFEKTY RZECZOWE OSIĄGNIĘTE W 2025 R.....	51
5.7.	WYKAZ PODMIOTÓW, KTÓRYM PRZEKAZANO INFORMACJĘ O WYNIKACH KONTROLI.....	53

Cel kontroli

Celem kontroli było dokonanie oceny wykonania budżetu państwa w 2025 r., pod względem legalności, celowości, rzetelności i gospodarności działań podejmowanych przez dysponenta części budżetowej 39 – Transport (dalej: część 39) i ocena wykonania planów finansowych jednostek finansowanych w ramach tej części budżetu państwa. Celem kontroli była również ocena realizacji zadań w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności przez Ministra Infrastruktury i Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz ostatecznych beneficjentów wsparcia (dalej: OOW) z KPO.

Jednostki kontrolowane

Ministerstwo Infrastruktury, CUPT i 29 OOW

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.

1. WPROWADZENIE

Budżet państwa w części 39 – Transport realizował w 2025 r. dysponent tej części, tj. Minister Infrastruktury¹ (dalej: Minister).

Dział Transport obejmował sprawy funkcjonowania oraz rozwoju infrastruktury transportu, w szczególności budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg publicznych (w tym autostrad) oraz kolei, lotnisk i portów lotniczych; opłat za korzystanie z infrastruktury transportu; ruchu drogowego, kolejowego oraz lotniczego; przewozu osób i rzeczy środkami transportu samochodowego, kolejowego i lotniczego; komunikacji publicznej². W ramach części 39 Minister Infrastruktury sprawował w 2025 r. nadzór nad: Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad oraz Głównym Inspektorem Transportu Drogowego, a podlegały mu: Transportowy Dozór Techniczny oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej³. W części 39 w 2025 r. zrealizowane dochody budżetu państwa wyniosły 228 068,9 tys. zł (0,04 % dochodów budżetu państwa ogółem), wydatki budżetu państwa 24 144 484,2 tys. zł (2,8% wydatków budżetu państwa ogółem), a wydatki budżetu środków europejskich 10 398 046,7 tys. zł (11,6% wydatków budżetu środków europejskich ogółem).

Minister Infrastruktury pełnił w 2025 r. rolę instytucji odpowiedzialnej⁴ (dalej: IOI) za prawidłową realizację ośmiu reform i 10 inwestycji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności⁵.

Kontrola została przeprowadzona na podstawie art. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁶, w okresie od 7 stycznia do 1 kwietnia 2026 r.

Wykaz ocen kontrolowanych jednostek zawiera załącznik nr 5.1. do niniejszej Informacji.

¹ Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 28 listopada 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2588).

² Art. 27 ust. 1 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2025 r., poz. 1275, ze zm.) – dalej u.o.d.a.r.

³ Art. 27 ust. 2 i 3 u.o.d.a.r.

⁴ Na podstawie porozumienia z 2 lutego 2023 r. o realizacji reform/inwestycji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności zawartego pomiędzy Ministrem Funduszy i Polityki Regionalnej (instytucją koordynującą – dalej: IK KPO) a Ministrem Infrastruktury.

⁵ Dalej: KPO.

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

2. OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli
ocenia pozytywnie
wykonanie budżetu
państwa w 2025 r.
w części 39 – Transport

Najwyższa Izba Kontroli
ocenia pozytywnie
realizację zadań
w ramach KPO przez
Ministra Infrastruktury

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

Zrealizowane w części 39 – Transport wydatki budżetu państwa 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. (19 387 720,4 tys. zł).

Wydatki budżetu środków europejskich⁷ w części 39 zostały zrealizowane w kwocie 10 398 046,7 tys. zł, tj. prawie 100% planu po zmianach (10 400 250 tys. zł).

Analiza wykorzystania środków uzyskanych z rezerw celowych budżetu państwa⁸ i z rezerw celowych budżetu środków europejskich⁹ wykazała, że środki te zostały wykorzystane zgodnie z przeznaczeniem określonym w decyzjach o ich przyznaniu.

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 przekazaniu i rozliczeniu¹⁰.

Kontrola próby decyzji Ministra dotyczących blokowania planowanych wydatków z budżetu państwa¹¹ i budżetu środków europejskich¹² wykazała, że decyzje te zostały podjęte niezwłocznie po powzięciu informacji, iż przedmiotowe środki nie mogą być wykorzystane.

⁷ Dalej również: BŚE.

⁸ Którą objęto wykorzystanie środków w kwocie 387 326,6 tys. zł, tj. 14,6% środków uzyskanych z rezerw celowych budżetu państwa przez dysponenta części 39 – Transport, w kwocie 1143,6 tys. zł, tj. 22% środków rezerw celowych otrzymanych przez dysponenta III stopnia w MI i w kwocie 378 176,2 tys. zł, stanowiącej 53,4% środków z rezerw otrzymanych przez CUPT.

⁹ Analizą objęto wykorzystanie środków w kwocie 971 272,3 tys. zł, tj. 19,8% środków uzyskanych z rezerwy BŚE przez dysponenta części 39 – Transport i w kwocie 276 645 tys. zł, tj. 12,3% środków otrzymanych z rezerwy BŚE przez CUPT.

¹⁰ W jednym przypadku, dotyczącym złożonego przez beneficjenta 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 w kwocie 16,3 tys. zł, które nie wiążą się z dokonywaniem wydatków. Dysponent części podjął działania mające na celu wyjaśnienie zasadności ujęcia kosztów amortyzacji w rozliczeniu dotacji.

¹¹ Analizą objęto siedem decyzji na łączną kwotę 98 908,4 tys. zł (tj. 70,3% wartości wszystkich dokonanych blokad planowanych wydatków budżetu państwa – 140 678 tys. zł).

¹² Kontrolą objęto wszystkie pięć decyzji na łączną kwotę 2203,3 tys. zł.

Analiza 36 wydatków bieżących i majątkowych zrealizowanych przez dysponenta III stopnia¹³ w Ministerstwie Infrastruktury¹⁴ w łącznej kwocie 22 150,4 tys. zł (43,3% kwoty zrealizowanych w Ministerstwie pozapłacowych wydatków budżetu państwa) wykazała, że zostały poniesione z zachowaniem zasad gospodarowania środkami publicznymi, rzetelnie skalkulowane oraz dokonane do wysokości kwot ujętych w planie finansowym.

Również badanie próby 42 wydatków zrealizowanych przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych¹⁵ w 2025 r. na kwotę 9921,9 tys. zł (tj. 41,3% wydatków pozapłacowych CUPT w dziale 750) wykazało, że wszystkie zostały poniesione z zachowaniem zasad gospodarowania środkami publicznymi, były rzetelnie skalkulowane oraz dokonane do wysokości kwot ujętych w planie finansowym.

Kontrola jednego zamówienia publicznego w CUPT¹⁶, którego przedmiotem była dostawa licencji oraz usługi wdrożeniowe do istniejącego środowiska Systemu Center Configuration Manager, wykazała, że działania CUPT w zakresie planowania, przygotowania i przeprowadzenia oraz udzielenia ww. zamówienia były zgodne z ustawą z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych¹⁷ oraz Regulaminem udzielania zamówień w Centrum Unijnych Projektów Transportowych.¹⁸ Z tytułu realizacji ww. zamówienia w 2025 r. wydatkowano kwotę 243 tys. zł.

W Ministerstwie i CUPT szczegółową analizą objęto realizację wydatków na szkolenia pracowników i na wypłaty ekwiwalentu za niewykorzystany

¹³ Na podstawie § 2 pkt 2) lit. c decyzji Nr 3 Ministra Infrastruktury z dnia 31 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia dysponentów środków budżetu państwa w częściach, których dysponentem jest Minister Infrastruktury (Dz. Urz. Min. Infrastruktury poz. 3), dysponentem III stopnia był Dyrektor Generalny Ministerstwa Infrastruktury (dalej: dysponent III stopnia w MI lub Ministerstwie). Zgodnie z regulaminem organizacyjnym Ministerstwa, stanowiącym załącznik do zarządzenia Nr 1 Ministra Infrastruktury z dnia 8 stycznia 2021 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury (Dz. Urz. Min. Infrastruktury poz. 4, ze zm.), za opracowanie i realizację budżetu Ministerstwa w zakresie dochodów i wydatków dysponenta środków budżetu państwa III stopnia oraz środków pochodzących z budżetu UE, odpowiadało Biuro Administracyjno-Budżetowe MI.

¹⁴ Dalej: Ministerstwo lub MI.

¹⁵ Dalej: CUPT.

¹⁶ W tym zakresie kontrolą nie objęto MI.

¹⁷ Dz.U. z 2024 r., poz. 1320, ze zm.; dalej: ustawa PZP.

¹⁸ Wprowadzonym zarządzeniem nr 8/2024 Dyrektora CUPT z 29 marca 2024 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu udzielania zamówień w Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: Regulamin zamówień", zmienionym zarządzeniem nr 5/2025 Dyrektora CUPT z 7 kwietnia 2025 r. w sprawie zmiany Zarządzenia nr 8/2024 Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych z dnia 29 marca 2024 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu udzielania zamówień w Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

urlop wypoczynkowy. Analiza wykazała, że realizacja i finansowanie szkoleń było prawidłowe i służyło realizacji celów statutowych Ministerstwa¹⁹ i CUPT²⁰. Wpłaty ekwiwalentu za niewykorzystany urlop wypoczynkowy nastąpiły (w obu skontrolowanych jednostkach²¹) zgodnie z art. 171 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy²² i jedynie za urlop wypoczynkowy, który nie uległ przedawnieniu.

Kalkulacja oceny ogólnej wykonania budżetu państwa w 2025 r. w części 39 – Transport została zawarta w załączniku nr 5.2. do niniejszej Informacji.

Najwyższa Izba Kontroli opiniuje pozytywnie prawidłowość sporządzania łącznych sprawozdań za 2025 r. przez dysponenta części 39 – Transport i sprawozdań jednostkowych dysponent III stopnia w MI oraz CUPT.

Sprawozdania łączne zostały sporządzone przez dysponenta części 39 na podstawie sprawozdań jednostkowych (własnych i podległych jednostek). Kwoty wykazane w sprawozdaniach jednostkowych kontrolowanych jednostek (dysponent III stopnia w MI i CUPT) były zgodne z danymi wynikającymi z ewidencji księgowej. Przyjęty system kontroli zarządczej zapewniał w sposób racjonalny prawidłowość sporządzania sprawozdań budżetowych, w tym z budżetu środków europejskich, sprawozdań w zakresie operacji finansowych, z uwzględnieniem sprawozdań dysponentów III stopnia. Skontrolowane sprawozdania zostały sporządzone terminowo i prawidłowo pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie realizację przez Ministra Infrastruktury obowiązków 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. W inwestycjach, dla których Minister pełnił rolę IOI, osiągnięto wartości docelowe wszystkich wskaźników (po uwzględnieniu dokonanych w trakcie roku

¹⁹ Analizą objęto wydatki na kwotę 54,1 tys. zł na 11 szkoleń (ogółem wydatki MI na szkolenia wyniosły 486 tys. zł, przeprowadzono 133 szkolenia, w których uczestniczyło 1578 pracowników).

²⁰ Kontrolą objęto 22 szkolenia zrealizowane w 2025 r. o łącznej wartości 135,6 tys. zł (10,7% wydatków CUPT na szkolenia w 2025 r., tj. 1264,4 tys. zł).

²¹ W Ministerstwie w 2025 r. wypłacono ekwiwalent za niewykorzystany urlop wypoczynkowy 14 osobom na łączną kwotę 65,2 tys. zł, a w CUPT dziewięciu osobom na łączną kwotę 54,7 tys. zł.

²² Dz.U. z 2025 r., poz. 277, ze zm., dalej: k.p.

budżetowego zmian w ramach tzw. IV rewizji KPO), których termin realizacji upływał 31 grudnia 2025 r.

Kwota wydatkowana²³ przez CUPT na realizację inwestycji w ramach KPO²⁴ w latach 2023–2025 wyniosła 9 625 936,6 tys. zł i stanowiła 38% kwoty środków przyznanych CUPT ²⁵ (25 334 574,6 tys. zł), z tego na realizację inwestycji w ramach komponentu B²⁶ wydatkowano 514 905,5 tys. zł, a w ramach komponentu E²⁷ – 9 111 031,1 tys. zł.

Ze środków PFR CUPT wydatkowało do końca 2025 r.

9 081 638,9 tys. zł, natomiast z budżetu państwa (w ramach środków z rezerwy celowej poz. 24) wydatkowano 544 297,7 tys. zł (pożyczki bezzwrotne na inwestycję E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje)), tj. 100% środków przyznanych z rezerwy.

Łącznie we wszystkich umowach podpisanych przez CUPT z OOW (wg stanu na 31 grudnia 2025 r.), zakontraktowano dostawę: 549 autobusów, 120 tramwajów i 109 szt. pasażerskiego taboru regionalnego, z tego na koniec 2025 r. efekty ilościowe wyniosły: 129 autobusów, 105 tramwajów i 34 szt. taboru regionalnego (wg zatwierdzonych wniosków o płatność).

Szczegółowe badanie trzech postępowań konkursowych wykazało, że CUPT prawidłowo koordynowało i prowadziło procedury konkursowe oraz wybór projektów transportowych w ramach KPO. CUPT rzetelnie wywiązało się z obowiązków sprawozdawczych w zakresie powierzonych w ramach KPO zadań oraz przeprowadzało kontrole przedsięwzięć i mierników zgodnie z harmonogramem kontroli uzgodnionym z Ministrem jako instytucją odpowiedzialną za realizację inwestycji.

CUPT nadzorowało realizację przedsięwzięć w ramach KPO, niemniej jednak w trzech przypadkach stwierdzono niespójności w umowach z ostatecznymi odbiorcami wsparcia w zakresie zapisów dotyczących m.in.: daty realizacji zadania, okresu rozpoczęcia kwalifikowania wydatków oraz błędnie obliczonej kwoty zaliczki.

²³ Kwota wypłat pomniejszona o zwroty dotyczące wypłaconego wsparcia np. zwroty z tytułu niewykorzystanej części zaliczki.

²⁴ Komponent B i E.

²⁵ W zakresie komponentu B i E.

²⁶ W ramach komponentu B realizowana była inwestycja: B2.2.3 Budowa infrastruktury terminalowej offshore.

²⁷ W ramach komponentu E realizowane były inwestycje: E1.1.2–2/2 Zeroemisyjne i niskoemisyjne autobusy i tramwaje – MI, 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).

Kontrole przeprowadzone przez NIK bezpośrednio u ostatecznych odbiorców wsparcia z KPO wykazały, że wykorzystanie środków było prawidłowe, a stwierdzone nieprawidłowości przy realizacji umów nie miały wpływu na prawidłową realizację przedsięwzięć.

3. WYNIKI KONTROLI WYKONANIA BUDŻETU PAŃSTWA I BUDŻETU ŚRODKÓW EUROPEJSKICH W CZĘŚCI 39 – TRANSPORT, W TYM REALIZACJI ZADAŃ FINANSOWANYCH W RAMACH KRAJOWEGO PLANU ODBUDOWY I ZWIĘKSZANIA ODPORNOŚCI

3.1. WYDATKI BUDŻETU PAŃSTWA I BUDŻETU ŚRODKÓW EUROPEJSKICH

3.1.1. WYDATKI BUDŻETU PAŃSTWA

Dysponent części 39 – Transport

Plan wydatków budżetu państwa dla części 39, określony w ustawie budżetowej na 2025 r. z dnia 9 stycznia 2025 r.,²⁸ wyniósł 21 613 021 tys. zł. W trakcie roku dokonano zmian, w wyniku których plan wydatków wzrósł o 2 694 782,2 tys. zł i ostatecznie został ukształtowany na poziomie 24 307 803,2 tys. zł. Wykonanie wydatków wyniosło 24 144 484,2 tys. zł, tj. 99,3% planu po zmianach i 124,5% wydatków wykonanych w 2024 r. (19 387 720,4 tys. zł). Najwyższe wydatki poniesiono w następujących rozdziałach klasyfikacji budżetowej²⁹:

- 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);

²⁸ Dz. U. poz. 63.

²⁹ Wg załącznika nr 2 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.).

- 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).

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);
- 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. (5 112 571,2 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);
- świadczenia na rzecz osób fizycznych w kwocie 8538,4 tys. zł, co stanowiło 98% planu po zmianach (8714,4 tys. zł) i 99,8% wydatków dokonanych w 2024 r. (8554,2 tys. zł)³⁰.

Wydatki bieżące jednostek budżetowych w kwocie 4 521 478,9 tys. zł przeznaczono na funkcjonowanie (w tym wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń) i zadania bieżące jednostek budżetowych finansowanych w części 39 – Transport, tj.: Ministerstwa Infrastruktury, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, CUPT, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią.

W ramach wydatków bieżących jednostek budżetowych na wynagrodzenia wydatkowano łącznie 985 175,8 tys. zł.

Przeciętne zatrudnienie³¹ 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., w stosunku do 2024 r., wynikał głównie ze: zwiększenia średniorocznego wskaźnika wzrostu wynagrodzeń (tzw. wskaźnika waloryzacji) do poziomu 5%, wzrostu minimalnego wynagrodzenia za pracę w 2025 r. i wypłaty nagród jubileuszowych.

³⁰ Były to wydatki m.in. na: odzież i obuwie robocze, środki ochrony indywidualnej i wyposażenie BHP, ekwiwalent za pranie odzieży roboczej, refundacja zakupu okularów korygujących wzrok.

³¹ Wg Rb-70, w przeliczeniu na pełnozatrudnionych.

W grupie ekonomicznej **dotacje** w 2025 r. wydatki zostały przeznaczone przed wszystkim na:

- dotację podmiotową na realizację programu wieloletniego „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów do 2028 roku”. Plan po zmianach 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), z przeznaczeniem na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej (z wyłączeniem linii o znaczeniu obronnym) i na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania tej infrastruktury;
- 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 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 632 017,2 tys. zł) oraz Polregio S.A. (w kwocie 170 198,7 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);
- dotację podmiotową dla uczelni publicznych kształcących personel lotniczy dla lotnictwa cywilnego w kwocie 33 099 tys. zł, tj. 100% planu po zmianach.

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 wykorzystane w pełnej wysokości, jednakże zrealizowano wszystkie przedłożone wnioski o ich wypłatę.

Wzrost wydatków na dotacje w porównaniu do 2024 r. 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.).

Analiza próby dotacji na łączną kwotę 1 982 260,8 tys. zł (14,3% kwoty dotacji udzielonych przez dysponenta części 39³²) wykazała, że dotacje zostały przekazane zgodnie z podpisanymi umowami. Przedłożone przez beneficjentów dotacji rozliczenia przekazanych środków potwierdziły, że zostały one wykorzystane zgodnie z przeznaczeniem (poza jednym przypadkiem dotacji, której rozliczenie zostało zakwestionowane przez dysponenta części – dotyczyło to rozliczenia otrzymanej w styczniu 2025 r. transzy dotacji na realizację zadań związanych z utrzymaniem powietrznych statków szkolnych i specjalistycznych ośrodków szkoleniowych kadr powietrznych – w rozliczeniu tym ujęto koszty amortyzacji, które nie są związane z wydatkowaniem środków finansowych na łączną kwotę 16,3 tys. zł.³³). Dysponent części sprawował rzetelny nadzór nad prawidłowością wykorzystania 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 rozliczeń³⁴.

Wydatki majątkowe (7 978 008,7 tys. zł) zostały zrealizowane głównie w rozdziałach:

- 60002 – Infrastruktura kolejowa – 2 905 941,4 tys. zł (w tym 2 220 227 tys. zł w ramach dotacji celowej 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 – 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 celowej z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie kosztów

³² Łącznie wydatki dysponenta część 39 – Transport na dotacje (w tym ujęte w grupie wydatków majątkowych) wyniosły 13 888 294 tys. zł.

³³ Ujęcie kosztów amortyzacji w ramach rozliczenia dotacji podmiotowej budziło wątpliwość z uwagi na fakt, iż co do zasady, nie wymagają one zaangażowania środków finansowych. W związku z powyższym rozliczenie dotacji za 2025 r. nie zostało zatwierdzone. Uczelnia została poinformowana o zgłoszonych uwagach i poproszona o korektę rozliczenia dotacji poprzez wyłączenie z niej kosztów niepieniężnych. Do dnia zakończenia kontroli ww. korekta rozliczenia nie została przedłożona.

³⁴ Za 2025 r. prawidłowość rozliczeń nie została potwierdzona do dnia zakończenia kontroli.

realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych).

Wzrost wydatków, o 56% w porównaniu do 2024 r., w grupie ekonomicznej wydatki majątkowe dotyczył przede wszystkim:

- a) w rozdziale 60002 – wydatków związanych z realizacją programów wieloletnich, tj.:
 - „Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)”,
 - „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 umorzeniu³⁵, wydanego na podstawie art. 141l ust. 8 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju³⁶.
- c) w rozdziale 60011 – wzrostu wartości realizacji programu wieloletniego pn. „Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku”, przyjętego uchwałą 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”.

W ramach wszystkich ww. grup ekonomicznych 1 044 295,9 tys. zł (tj. 99% planu po zmianach i 97,1% wydatków z 2024 r., które wyniosły 1 075 648,4 tys. zł) zostało wydatkowane na realizację programów finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 uofp, nieujętych w budżecie środków europejskich. 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). 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%,

³⁵ Dz.U. z 2022 r. poz. 2413, ze zm.

³⁶ Dz. U. z 2025 r., poz. 198, ze zm., dalej uzppr.

- 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.

Szczegółowe dane dotyczące wydatków, zatrudnienia i wynagrodzenia w części 39 zostały przedstawione w załącznikach nr 5.3., 5.4. i 5.6., a wybrane efekty rzeczowe osiągnięte w 2025 r. zaprezentowano w załączniku 5.6. do niniejszej Informacji.

Rezerwy celowe

W 2025 r. do Planu finansowego części 39, na podstawie decyzji Ministra Finansów/Ministra Finansów i Gospodarki, z rezerw celowych budżetu państwa (w 2025 r. dysponent części 39 nie otrzymał środków z rezerwy ogólnej budżetu państwa) przeniesiono środki w kwocie 2 650 586,7 tys. zł, z czego wykorzystano 2 650 007,8 tys. zł. Wydatki poniesiono przede wszystkim z następujących pozycji rezerw celowych:

- poz. 5 – „Uzupełnienie środków dla Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg i Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej” – z rezerwy tej zrealizowano wydatki w kwocie 1 658 626 tys. zł (tj. 100% otrzymanych środków), z czego 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 Dróg³⁷, 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 Zwiększania 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” – wykorzystano 363 653,1 tys. zł, tj. prawie 100% otrzymanych środków (363 788,9 tys. zł);
- poz. 15 – „Środki na realizację ustawy o Karcie Dużej Rodziny” – wydatkowano 60 700 tys. zł (tj. 100% otrzymanych środków).

Analiza próby wydatków z rezerw celowych budżetu państwa na łączną kwotę 387 326,6 tys. zł (14,6% środków pozyskanych z rezerw celowych) nie wykazała nieprawidłowości w zakresie ich wykorzystania. Wnioski o uruchomienie środków

³⁷ Dz. U. z 2025 r., poz. 94.

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; przekazanie środków na realizację projektu kolejowego pn.: „Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempin” 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 KPO, dla jednostki realizującej, tj. CUPT. Po otrzymaniu decyzji o zwiększeniu planu wydatków, dysponent części wprowadził zmiany w planie finansowym jednostki, a niewykorzystane środki zostały przez dysponentów, którym je przekazano, zwrócone na koniec roku.

Blokady planowanych wydatków

W 2025 r. dysponent części 39 wydał 69³⁸ decyzji w sprawie blokowania planowanych na rok 2025 wydatków budżetu państwa na podstawie art. 177 ust. 1 pkt 2 i 3 uofp na łączną kwotę 140 678 tys. zł³⁹ (z czego decyzje o blokowaniu planowanych wydatków na kwotę 523 tys. zł dotyczyły środków pozyskanych z rezerw celowych). Szczegółowa analiza siedmiu decyzji w sprawie blokowania planowanych na 2025 r. 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, dotyczących zasadności blokowania środków i terminowości podejmowania decyzji.

Zobowiązania

Zobowiązania na koniec 2025 r. wyniosły 591 640,4 tys. zł i stanowiły 139,9% zobowiązań na koniec 2024 r. (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). Wykazane zobowiązania wynikały z zatwierdzenia w 2025 r. wniosku o płatność w ramach projektu finansowanego

³⁸ W tym 67 decyzji w sprawie blokowania planowanych na 2025 r. wydatków w zakresie części 39 i dwie decyzje korygujące.

³⁹ Najwyższe kwoty zablokowanych środków przeznaczone były na następujące zadania: „Budowa drogi krajowej nr 69 na odcinku Lubiatowo – droga ekspresowa S6” (50 012,2 tys. zł), dotację celową stanowiącą rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych. (33 390 tys. zł), dotację przedmiotową w celu wyrównania przewoźnikom i operatorom publicznego transportu zbiorowego utraconych przychodów w związku ze stosowaniem obowiązujących ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie kolejowym (15 000 tys. zł).

ze środków pożyczki Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności w formie wsparcia o charakterze bezzwrotnym, który mógł zostać zrealizowany dopiero w 2026 r.⁴⁰

- 60011 – Drogi publiczne krajowe – 206 282,1 tys. zł (co stanowiło 65,2% wartości zobowiązań na koniec 2024 r., które wyniosły 316 227,8 tys. zł).

Zobowiązania wymagalne na koniec 2025 r. wystąpiły w rozdziale 60055 – Inspekcja Transportu Drogowego w kwocie 0,4 tys. zł.

Dysponent III stopnia w Ministerstwie Infrastruktury

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:

- 75001 – Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej, w kwocie 147 261,5 tys. zł, tj. 91,8% planu po zmianach;
- 60095 – Pozostała działalność, w kwocie 9231,1 tys. zł, tj. 89,9% 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 środki budżetowe wydatkowano na:

- wydatki bieżące jednostek budżetowych: 144 439,5 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 z udziałem środków o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 uofp, nieujętych w budżecie środków europejskich: 8965,9 tys. zł, tj. 68,7% planu po zmianach i 156,7% wykonania z 2024 r.;

⁴⁰ Zgodnie z § 8 ust. 15a umowy z dnia 28 marca 2025 r. nr KPOD.10.02-IW.02-0006/24 wraz z Aneksem 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”.

- świadczenia na rzecz osób fizycznych⁴¹: 408,5 tys. zł, tj. 86,6% planu po zmianach i 116,1% wykonania z 2024 r.

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 decyzje o blokowaniu planowanych wydatków w łącznej kwocie 522,7 tys. zł.

Analiza wydatków ze środków otrzymanych na podstawie trzech decyzji dotyczących zmiany planu wydatków z rezerw celowych na łączną kwotę 1143,6 tys. zł. (tj. 25,8% 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).

Kontrola próby 36 wydatków bieżących i majątkowych, wylosowanych z zastosowaniem metody MUS⁴², w łącznej kwocie 22 150,4 tys. zł (43,3% kwoty zrealizowanych w Ministerstwie pozapłacowych wydatków budżetu państwa), wykazała, że wydatki zostały rzetelnie skalkulowane, zrealizowane do wysokości kwot ujętych w planie finansowym jednostki oraz służyły realizacji celów Ministerstwa. Wydatki zrealizowane zostały terminowo, z wyjątkiem jednego przypadku zapłaty odsetek w kwocie 46 tys. zł. Zapłata odsetek nastąpiła w związku z wydanym 18 grudnia 2025 r. wyrokiem w sprawie postępowania arbitrażowego prowadzonego przez Gdańsk Transport Company S.A. (powód)⁴³ 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. W tym wyroku 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 § 1 i 2

⁴¹ M.in. wydatki na odzież i obuwie robocze, środki ochrony indywidualnej i wyposażenie BHP, ekwiwalent za pranie odzieży roboczej, refundacja zakupu okularów korygujących wzrok, ekwiwalent za pracę zdalną.

⁴² Ang. Monetary Unit Sampling

⁴³ Dalej: spółka GTC.

ustawy z 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny⁴⁴. 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. W ocenie NIK, pomimo zapłaty przedmiotowych odsetek, działania dysponenta III stopnia w MI na rzecz realizacji wydatku były rzetelne (zapłata odsetek wynikała z obiektywnych przesłanek, które nie były spowodowane przewlekłością działania).

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

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

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.

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.

Zobowiązania na koniec 2025 r. wyniosły 8507,7 tys. zł i stanowiły 108,8% zobowiązań na koniec 2024 r. (7822,8 tys. zł). Zobowiązania dotyczyły głównie dodatkowego wynagrodzenia rocznego (wraz z pochodnymi), a ich wzrost w porównaniu do 2024 r. wynikał głównie z podwyżek wynagrodzeń w 2025 r.

Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Łączne wydatki finansowane środkami budżetu państwa, zgodnie z ustawą budżetową na 2025 rok, zaplanowano na kwotę 480 353 tys. zł. Plan wydatków budżetowych CUPT po zmianach dokonanych w ciągu roku budżetowego wynosił 1 257 275,9 tys. zł, z tego:

- w dziale 600 – 1 151 744,6 tys. zł (w tym: rozdział 60002 – Infrastruktura kolejowa – 607 447 tys. zł oraz rozdział 60004 – Lokalny transport zbiorowy – 544 297,6 tys. zł),
- w dziale 750 – 105 531,3 tys. zł.

Łączna kwota wydatków poniesionych przez CUPT w 2025 r. wyniosła 1 252 098,9 tys. zł i stanowiła 99,6% planu po zmianach (1 257 275,9 tys. zł) oraz była o 106,5% wyższa

⁴⁴ Dz. U. z 2025 r., poz. 1071, ze zm., dalej: k.c.

niż w 2024 r. (606 482,5 tys. zł). Poniesienie wyższych niż w 2024 r. wydatków wynikało głównie ze zrealizowania wydatków w rozdziale 60004 – Lokalny transport zbiorowy, z tytułu dotacji celowych z budżetu państwa na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych oraz dotacji celowych przekazanych z budżetu państwa na realizację inwestycji i zakupów inwestycyjnych własnych powiatu, w łącznej kwocie 544 297,6 tys. zł (w 2024 r. CUPT nie poniosło wydatków w tym rozdziale).

CUPT nie otrzymało w 2025 r. środków z rezerwy ogólnej budżetu państwa, natomiast plan finansowy CUPT zwiększono środkami z rezerw celowych w kwocie 708 478,8 tys. zł. Wszystkie rezerwy celowe dotyczyły wydatków w dziale 600. Wykorzystanie rezerw wyniosło 708 478,8 tys. zł (tj. 100%). Środki z przyznanых rezerw celowych (w najwyższych kwotach) zostały przeznaczone m.in. na:

- a) realizację inwestycji E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje), w ramach KPO – wydatkowano 378 176,2 tys. zł⁴⁵, 123 188,1 tys. zł⁴⁶, 42 933,3 tys. zł⁴⁷(rezerwa celowa poz. 24);
- b) realizację następujących projektów kolejowych pn.: 1) Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Tychy – Most Wisła, 2) Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Będzin – Katowice Szopienice Płd. – Katowice – Katowice Piotrowice, wydatkowano 37 514,6 tys. zł (rezerwa celowa poz. 8);
- c) realizację następujących projektów kolejowych pn.: 1) Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Tychy – Most Wisła, 2) Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65)

⁴⁵ Decyzja Ministra Finansów i Gospodarki z 1 sierpnia 2025 r. Rezerwa na inwestycje KPO finansowane z wykorzystaniem środków pożyczki z Instrumentu Odbudowy i Zwiększania Odporności w formie wsparcia o charakterze bezzwrotnym. Środki przeznaczone na realizację następujących przedsięwzięć:

- „Zakup nowego, niskopodłogowego taboru tramwajowego dla Miasta Bydgoszczy w ramach KPO”,
- „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości komunikacji zbiorowej w Krakowie – część IV i V”,
- „Dostawa taboru tramwajowego dla MPK Sp. z o.o. we Wrocławiu”,
- „Zielona mobilność – inwestycje w tabor tramwajowy MPK Poznań Sp. z o.o.”, dla następujących ostatecznych odbiorców wsparcia: Miasto Bydgoszcz, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A w Krakowie, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o.

⁴⁶ Decyzja Ministra Finansów i Gospodarki z 14 października 2025 r. Rezerwa na inwestycje KPO finansowane z wykorzystaniem środków pożyczki z Instrumentu Odbudowy i Zwiększania Odporności w formie wsparcia o charakterze bezzwrotnym. Środki przeznaczone na realizację następujących przedsięwzięć:

- „Zakup nowego, niskopodłogowego taboru tramwajowego dla Miasta Bydgoszczy w ramach KPO”,
- „Dostawa taboru tramwajowego dla MPK Sp. z o.o. we Wrocławiu”,
- „Zielona mobilność – inwestycje w tabor tramwajowy MPK Poznań Sp. z o.o.”, dla następujących ostatecznych odbiorców wsparcia: Miasto Bydgoszcz, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o.

⁴⁷ Decyzja Ministra Finansów i Gospodarki z 11 września 2025 r. Rezerwa na inwestycje KPO finansowane z wykorzystaniem środków pożyczki z Instrumentu Odbudowy i Zwiększania Odporności w formie wsparcia o charakterze bezzwrotnym. Środki przeznaczone na realizację przedsięwzięcia „Zielona mobilność – inwestycje w tabor tramwajowy MPK Poznań Sp. z o.o.”, dla ostatecznego odbiorcy wsparcia – Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Sp. z o.o.

na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Zabrzeg-Zebrzydowice (granica państwa), wydatkowano 26 250 tys. zł (rezerwa celowa poz. 8).

Szczegółowe badanie wykorzystania środków z rezerwy celowej (poz. 24 przeznaczonej na realizację inwestycji E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje), w ramach KPO⁴⁸) w kwocie 378 176,2 tys. zł, stanowiącej 53,4% wszystkich uruchomionych rezerw, nie wykazało nieprawidłowości.

Zobowiązania CUPT na koniec 2025 r. wyniosły 283 243,9 tys. zł i w porównaniu z 2024 r. (12 523,6 tys. zł) wzrosły o 270 720,3 tys. zł. Zobowiązania dotyczyły głównie:

- umów na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych w ramach KPO, w kwocie 223 425,6 tys. zł oraz
- umów 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, lub płatności w ramach budżetu środków europejskich (z wyłączeniem wydatków klasyfikowanych w paragrafie 625), w kwocie 54 284 tys. zł.

Wydatki zrealizowane przez CUPT w dziale 750 – Administracja publiczna

Wydatki budżetu państwa zrealizowane przez CUPT w 2025 r. w dziale 750 – Administracja publiczna (tj. wydatki na funkcjonowanie CUPT) wyniosły 100 354,2 tys. zł, co stanowiło 120,9% wydatków z 2024 r. (83 019,8 tys. zł) oraz 95,1% planu po zmianach (105 531,3 tys. zł). Plan w dziale 750 nie został w 2025 r. zwiększony środkami z rezerw celowych.

Wydatki według grup ekonomicznych poniesiono na:

- wydatki bieżące jednostek budżetowych – 95 961,8 tys. zł, w tym: wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń 76 326,9 tys. zł, pozostałe wydatki bieżące 19 634,9 tys. zł;
- wydatki majątkowe – 4017 tys. zł (m.in.: dostawa i wdrożenie infrastruktury serwerowej i wizualizacyjnej wraz ze wsparciem, dostawa i wdrożenie infrastruktury sieciowej wraz ze wsparciem, dostawa i wdrożenie systemu do gromadzenia danych transportowych, zakup sprzętu komputerowego z wyposażeniem i oprogramowaniem systemowym oraz udzielenie gwarancji jakości);
- świadczenia na rzecz osób fizycznych – 375,4 tys. zł.

Kontrolą objęto jedno zamówienie publiczne na dostawę licencji oraz usługi wdrożeniowe do istniejącego środowiska Systemu Center Configuration Manager⁴⁹ przeprowadzone na podstawie art. 275 pkt 1 ustawy PZP. Działania CUPT w zakresie planowania, przygotowania i przeprowadzenia oraz udzielenia ww. zamówienia były zgodne z ustawą PZP i Regulaminem zamówień.

⁴⁸ Przyznanych decyzją Ministra Finansów i Gospodarki z 1 sierpnia 2025 r.

⁴⁹ Zamówienie nr 14.2025.ZAM.

Z tytułu realizacji ww. zamówienia w 2025 r. wydatkowano kwotę 243 tys. zł. Realizacja zamówienia, w tym jego przedmiot, termin realizacji i wysokość wynagrodzenia wykonawcy w 2025 r., była zgodna z treścią zawartej umowy. Poniesione z tytułu realizacji zamówienia wydatki były celowe i gospodarne oraz służyły realizacji zadań jednostki.

Przeciętne zatrudnienie w CUPT w 2025 r. wyniosło 357 osób i było na porównywalnym poziomie do 2024 r. (356 osób).

W 2025 r. wydatki na wynagrodzenia w CUPT wyniosły 64 444 tys. zł i były o 14,4% wyższe niż wydatki zrealizowane w 2024 r. (56 329,2 tys. zł). Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w przeliczeniu na jednego pełnozatrudnionego pracownika wyniosło w 2025 r. 15 042,95 zł i było o 14% wyższe od średniego miesięcznego wynagrodzenia w 2024 r. (13 190,44 zł).

Wyższe przeciętne wynagrodzenie w 2025 r. wynikało m.in. z waloryzacji wynagrodzeń w sferze budżetowej na poziomie 5% i uzyskania przez CUPT wyższej kwoty w ramach alokacji środków na Pomoc Techniczną w ramach programu FENIKS. W 2025 r. wydatki na nagrody wyniosły 6313,1 tys. zł, a w 2024 r. – 6566,6 tys. zł.

Łączne wydatki poniesione na wypłatę ekwiwalentu za niewykorzystany urlop wypoczynkowy w 2025 r. w CUPT wyniosły 54,7 tys. zł i objęły dziewięć osób. We wszystkich przypadkach wypłata ekwiwalentu nastąpiła zgodnie z art. 171 k.p., a rozwiązanie umowy o pracę zgodnie z art. 30 § 1 pkt.1 k.p. Żaden z pracowników nie został zwolniony ze świadczenia pracy w okresie wypowiedzenia. Wypłaty ekwiwalentu dokonano jedynie za urlop wypoczynkowy, który nie uległ przedawnieniu.

Wydatki CUPT na szkolenia w 2025 r. wyniosły 1264,4 tys. zł, co stanowiło 86% zaplanowanego budżetu na szkolenia (po zmianach).

Kontrolą objęto 22 szkolenia zrealizowane w 2025 r. o wartości łącznej 135,6 tys. zł⁵⁰ (10,7% wartości zrealizowanych szkoleń) i ustalono, że szkolenia służyły wykonywaniu ustawowych zadań CUPT, były przydatne dla realizacji celów jednostki i zgodne z jej potrzebami. Szkolenia obejmowały obszary tematyczne związane z zakresami obowiązków pracowników w nich uczestniczących.

⁵⁰ Dwa szkolenia grupowe zrealizowane przez wykonawcę wybranego po przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego: Kompleksowa organizacja Szkoleń Wyjazdowych na potrzeby CUPT (8 i 10 grupa); jedno dofinansowanie studiów podyplomowych – Zarządzanie Projektami, trzy umowy na dofinansowanie nauki języka obcego, dwa szkolenia z zakresu informatyki; trzy indywidualne szkolenia z grupy „umiejętności osobiste”, jedno szkolenie grupowe dla 25 osób z kadry zarządzającej – Szkolenie „Zarządzanie zmianą w organizacji”, 10 szkoleń z innych dziedzin.

3.1.2. WYDATKI BUDŻETU ŚRODKÓW EUROPEJSKICH

Dysponent części 39 – Transport

W ustawie budżetowej na 2025 r. zaplanowano wydatki budżetu środków europejskich⁵¹ 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. prawie 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 – Gospodarka morska w kwocie 175 272,3 tys. zł, z części 22 – Gospodarka wodna w kwocie 789 tys. zł oraz z części 69 – Żegluga śródlądowa w kwocie 463,5 tys. zł).

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.

Szczegółowe dane dotyczące wydatków BŚE zostały przedstawione w załączniku nr 5.3., a najważniejsze efekty rzeczowe osiągnięte w 2025 r. (uzyskane w wyniku wydatkowania środków budżetu państwa i BŚE) zaprezentowano w załączniku 5.6. do niniejszej Informacji.

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 (4 915 214,2 tys. zł). W wyniku kontroli stwierdzono, że wnioskowanie o te środki wynikało z faktycznych potrzeb beneficjentów i było celowe. Środki uruchomione na podstawie wydanych decyzji przeznaczono na realizację płatności wynikających z zatwierdzonych wniosków o płatność dotyczących projektów kolejowych ujętych w Szczegółowym Planie Realizacji Krajowego Programu Kolejowego, realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i na refundację wydatków poniesionych z KFD przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

W ramach budżetu środków europejskich Minister wydał pięć decyzji w sprawie blokowania planowanych wydatków na rok 2025 na łączną kwotę 2203,3 tys. zł. Kontrola ww. decyzji w sprawie blokowania planowanych wydatków dotyczących środków budżetu europejskiego, ujętych w planie finansowym Ministerstwa, Generalnej Dyrekcji 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.

⁵¹ Dalej również: BŚE.

Dysponent III stopnia w MI

Plan wydatków BŚE na 2025 r. 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 na realizację kampanii społecznej dotyczącej najczęstszych przyczyn zdarzeń drogowych spowodowanych przez kierujących. Ogólnopolska kampania 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.

Niższe od planowanego wykorzystanie środków wynikało m.in. z niezrealizowania planowanej na 2025 r. kampanii społecznej, która miała dotyczyć ochrony dzieci i/lub młodzieży w ruchu drogowym przed ryzykiem utraty życia i zdrowia i projektu pn. „Ogólnopolskie szkolenia z zakresu organizacji ruchu na drogach samorządowych w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego”⁵² – było to spowodowane zmianą założeń merytorycznych ww. zadań.

Badanie wydatku w kwocie 3337,6 tys. zł (58,9% wydatków BŚE w MI) wykazało, że został on dokonany do wysokości kwot ujętych w planie finansowym jednostki, poniesiony w okresie kwalifikowalności, należycie udokumentowany i terminowo zrealizowany.

Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Plan wydatków BŚE wg ustawy budżetowej na 2025 rok wynosił 2 274 408 tys. zł, a plan po zmianach 4 704 640,2 tys. zł. Wydatki BŚE zostały zrealizowane przez CUPT w kwocie 4 704 640,1 tys. zł (tj. prawie 100% planu po zmianach). W porównaniu do 2024 r. (5 900 962,9 tys. zł) wydatki BŚE w 2025 r. były niższe o 1 196 322,8 tys. zł, tj. o 20,3%

Wszystkie wydatki w 2025 r. zostały poniesione w ramach dwóch działów klasyfikacji budżetowej, tj.:

- 600 – Transport i łączność w kwocie 4 690 588,4 tys. zł;
- 752 – Obrona narodowa w kwocie 14 051,7 tys. zł.

Wydatki w dziale 600 dotyczyły:

- Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę Klimat i Środowisko 2021–2027 – w kwocie 3 045 371,5 tys. zł;
- Instrumentu „Łącząc Europę (CEF) w sektorze transport 2021–2027” – 911 208,8 tys. zł;
- Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) w sektorze transport” – 318 447,7 tys. zł;
- Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 – 228 451,5 tys. zł;

⁵² W wyniku aneksowania umowy o dofinansowanie okres kwalifikowalności wydatków w tym projekcie został wydłużony do 30 czerwca 2028 r.

- Programu Operacyjnego Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021–2027
– 187 108,9 tys. zł.

Wydatki poniesione przez CUPT w dziale 752 dotyczyły w całości wdrażania Instrumentu „Łącząc Europę (CEF) w sektorze transport 2021–2027” (wydatkowano 14 051,7 tys. zł).

W 2025 r. plan wydatków środków europejskich CUPT został zwiększony środkami z rezerw celowych w łącznej kwocie 2 252 107 tys. zł, z której wykorzystano 2 252 106,9 tys. zł. Środki z rezerw (w najwyższych kwotach) były przeznaczone na:

- finansowanie projektów realizowanych w ramach Programu FEnIKS 2021–2027, Priorytetu IV – Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności, Działania – 4.2 – Kolej w TENT–T oraz Priorytetu V – Wsparcie sektora transportu z EFRR⁵³, Działania 5.4 – Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei, ujętych w Szczegółowym Planie Realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 (z perspektywą do roku 2032):
 - Prace na linii kolejowej C–E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo, etap I – faza II,
 - Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk – faza II,
 - Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN–T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec – faza II.

dla jednostki realizującej: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (rezerwa część 83, poz. 98), kwota przyznana 266 205,4 tys. zł, wykorzystano 100%;

- finansowanie projektu realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę (CEF) w sektorze transport 2021–2027”, Priorytet 01 – Wydajne, wzajemnie połączone, interoperacyjne i multimodalne sieci dla rozwoju infrastruktury kolejowej, drogowej, infrastruktury dróg wodnych śródlądowych i morskich, Działanie 1.1 – Wdrażanie sieci bazowej, w tym połączeń transgranicznych i brakujących, węzłów miejskich, multimodalnych platform logistycznych, portów morskich, portów śródlądowych, terminali kolejowo–drogowych i połączeń z portami lotniczymi sieci bazowej:
 - Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Tychy – Most Wisła,
 - Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Będzin – Katowice Szopienice Płd. – Katowice – Katowice Piotrowice,

dla jednostki realizującej: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (rezerwa część 83, poz. 98), kwota przyznana 212 582,9 tys. zł, wykorzystano 100%;

- finansowanie projektów realizowanych w ramach Programu FEnIKS 2021–2027, Priorytetu IV – Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności, Działania – 4.2 – Kolej w TENT–T oraz Priorytetu V – Wsparcie sektora transportu z EFRR, Działania 5.4 – Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na

⁵³ Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego.

kolei, ujętych

w Szczegółowym Planie Realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 (z perspektywą do roku 2032):

- Prace na linii kolejowej C–E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo, etap I – Faza II,
- Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk – Faza II, dla jednostki realizującej: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (rezerwa część 83, poz. 98), kwota przyznana 196 881,4 tys. zł, wykorzystano 100%;
 - finansowanie projektu realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę (CEF) w sektorze transport 2021–2027”, Priorytet 01 – Wydajne, wzajemnie połączone, interoperacyjne i multimodalne sieci dla rozwoju infrastruktury kolejowej, drogowej, infrastruktury dróg wodnych śródlądowych i morskich, Działanie 1.1 – Wdrażanie sieci bazowej, w tym połączeń transgranicznych i brakujących, węzłów miejskich, multimodalnych platform logistycznych, portów morskich, portów śródlądowych, terminali kolejowo–drogowych i połączeń z portami lotniczymi sieci bazowej:
- Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Tychy – Most Wisła,
- Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Zabrzeg – Zebrzydowice (granica państwa), dla jednostki realizującej: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (rezerwa część 83, poz. 98), kwota przyznana 148 750 tys. zł, wykorzystano 100%;
 - finansowanie projektu realizowanego w ramach Programu FEnIKS 2021–2027, Priorytet III – Transport miejski, Działanie 3.1 – Transport miejski: – pn. Zakup taboru tramwajowego dla Wrocławia – etap I, dla jednostki realizującej: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu (rezerwa część 83, poz. 98), kwota przyznana 147 990,8 tys. zł, wykorzystano 100%.

Badaniem objęto sposób wykorzystania przyznanych środków z rezerw celowych BŚE w kwocie 276 645 tys. zł (trzy ostatnie decyzje dotyczące przyznania środków w 2025 r.), stanowiących 12,3% kwoty przyznanych rezerw celowych ogółem zwiększających plan wydatków BŚE w 2025 r. Badanie rozliczenia ww. środków wykazało, że zostały one wykorzystane zgodnie z przeznaczeniem.

3.2. SPRAWOZDAWCZOŚĆ

Kontrolą objęto prawidłowość sporządzania rocznych łącznych sprawozdań za 2025 r. przez dysponenta części 39 – Transport i sprawozdań jednostkowych dysponenta części, CUPT i dysponenta III stopnia w Ministerstwie Infrastruktury:

- 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 39 na podstawie sprawozdań jednostkowych (własnych i podległych jednostek). Kwoty wykazane w sprawozdaniach jednostkowych (CUPT i dysponenta III stopnia w MI) były zgodne z danymi wynikającymi z ewidencji księgowej. Stosowany w MI i w CUPT 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.

3.3. KRAJOWY PLAN ODBUDOWY I ZWIĘKSZANIA ODPORNOŚCI

Ministerstwo Infrastruktury

Minister właściwy ds. transportu, zgodnie z porozumieniem z 2 lutego 2023 r.⁵⁴ o realizacji reform/inwestycji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności zawartym z Ministrem Funduszy i Polityki Regionalnej (instytucją koordynującą), był odpowiedzialny za prawidłową realizację reform⁵⁵ oraz inwestycji:

- A2.3.1 Lokalne centra kompetencji w dziedzinie bezzałogowych statków powietrznych;
- B2.2.3 Budowa infrastruktury terminalowej offshore;

⁵⁴ Porozumienie było zmieniane aneksami: nr 1 z 20 maja 2024, nr 2 z 20 grudnia 2024 i nr 3 z 13 października 2025 r., dalej: Porozumienie.

⁵⁵ 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.

- B3.2.1 Inwestycje w neutralizację ryzyka oraz odnowę obszarów lądowych i morskich;
- E1.1.2 Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy);
- 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).

Maksymalna⁵⁶ wysokość środków przeznaczonych na finansowanie inwestycji, o których mowa w § 1 ust. 3 Porozumienia, wynosiła łącznie 25 890 873,7 tys. zł.

Finansowanie inwestycji zostało uregulowane w umowie z 15 lutego 2023 r.⁵⁷ zawartej pomiędzy Skarbem Państwa, reprezentowanym przez Ministra Infrastruktury, a Polskim Funduszem Rozwoju S.A.⁵⁸, o której mowa w § 19 ust. 2 Porozumienia.

Jednostką wspierającą plan rozwojowy zostało CUPT, któremu na mocy porozumienia⁵⁹ zawartego z Ministrem 17 lutego 2023 r., powierzono realizację zadań w ramach wdrażania wyżej wymienionych inwestycji/przedsięwzięć⁶⁰ (z pominięciem spraw związanych z zadaniem dotyczącym refinansowania wymiany tachografów⁶¹, w których jednostką wspierającą została Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa⁶²). Minister sprawował nadzór nad wykonywaniem przez CUPT powierzonych mu zadań związanych z realizacją inwestycji.

W Ministerstwie zadania związane z wdrażaniem reform i inwestycji KPO zostały przydzielone ośmiu departamentom⁶³. 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.

⁵⁶ Zgodnie z § 2 ust. 1 ww. porozumienia.

⁵⁷ Zmienionej aneksem nr 1 z 15 stycznia 2025 r.

⁵⁸ Dalej: PFR.

⁵⁹ W sprawie powierzenia zadań związanych z realizacją inwestycji w ramach planu rozwojowego. Dalej: Porozumienie CUPT-MI.

⁶⁰ 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.

⁶¹ Realizowanym w ramach inwestycji w bezpieczeństwo transportu (E2.2.1).

⁶² Zgodnie z zawartym porozumieniem pomiędzy Ministrem a ARiMR 14 listopada 2025 r.

⁶³ Dróg Publicznych, Kolejnictwa, Lotnictwa, Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Gospodarki Wodnej, Transportu Drogowego oraz Strategii Transportu (Dalej: DST) i Departament Kontroli (w ramach wyodrębnionego ze swojej struktury Zespołu Kontroli Planu Rozwojowego).

W ramach działań kontrolnych od lipca 2022 r. do grudnia 2025 r. Departament Kontroli⁶⁴ przeprowadził:

- 13 kontroli wykonania potwierdzających, że kamienie milowe i wskaźniki w reformach osiągnięto w sposób zadowalający;
- 16 kontroli utrzymania mierników – potwierdzających, że od czasu osiągnięcia kamienia lub wskaźnika nie wprowadzono rozwiązań prowadzących do cofnięcia lub redukcji osiągniętych zobowiązań wynikających z CID⁶⁵.

Ponadto DK przeprowadził trzy kontrole systemowe⁶⁶ prowadzone w oparciu o zatwierdzone przez IK KPO „Wytyczne w zakresie kontroli w ramach planu rozwojowego współfinansowanego ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności”. W latach 2022–2025 DK przeprowadził także 10 kontroli potwierdzających kompletność dokumentów w systemie CST2021⁶⁷, które obejmowały również mierniki osiągane zarówno w reformach, jak i inwestycjach. DK weryfikował także kontrole przeprowadzone przez CUPT i przysyłał do IK KPO kwartalne sprawozdania z realizacji wszystkich kontroli przeprowadzanych przez JW.

Zgodnie z §4 Porozumienia CUPT–MI, IOI powierzyła JW realizację zadań m.in. w zakresie: 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 zadań IOI należało natomiast zatwierdzanie ww. list.

W 2025 r. Minister zatwierdził wybór 41 przedsięwzięć⁶⁸. We wszystkich przypadkach JW dokonała oceny złożonych wniosków, a Minister bez zbędnej zwłoki zaakceptował listy rankingowe⁶⁹.

Monitoring inwestycji na poziomie MI odbywał się w systemie CST2021 i był dodatkowo uzupełniany informacjami zawartymi w sprawozdaniach

⁶⁴ Dalej: DK.

⁶⁵ Council Implementing Decision (CID) – Decyzja Wykonawcza Rady w sprawie zatwierdzenia oceny planu odbudowy i zwiększania odporności Polski, ze zm. (EUR-Lex: ST 9728/22).

⁶⁶ Pn. Wykonanie zadań przez CUPT jako jednostki wspierającej realizację KPO, Wykonywanie czynności związanych z monitorowaniem realizacji inwestycji ujętych w KPO⁶⁶ – obie kontrole zakończone z wynikiem pozytywnym z zastrzeżeniami oraz Kontrolę realizacji zadań przez JW w zakresie kontroli osiągania mierników inwestycji w odniesieniu do CID i mechanizmów weryfikacji, w tym kontrola weryfikacji wydatków – kontrola niezakończona wg stanu na 24 lutego 2026 r.

⁶⁷ 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.

⁶⁸ 16 przedsięwzięć kolejowych (w ramach dwóch inwestycji: E2.2.2 Cyfryzacja transportu i E2.1.1 Linie kolejowe) oraz 25 innych 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)).

⁶⁹ Tj., w ciągu dwóch do pięciu dni.

przygotowywanych przez OOW. Komórki organizacyjne 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 IK KPO sprawozdania z utrzymania wskaźnika w celu potwierdzenia, że nie wprowadzono rozwiązań prowadzących do cofnięcia/redukcji osiągniętych wartości wskaźników⁷⁰. Ponadto Minister składał na wniosek IK KPO 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. przekazano 34 takie sprawozdania. Minister składał do Ministra Finansów/Ministra Finansów i Rozwoju oraz IK KPO kwartalne i roczne sprawozdania dysponenta części z wykonania planu finansowego wydzielonego rachunku dochodów państwowych jednostek budżetowych, zgodnie z art. 14 lp ust. 8 uzppr.

Według pierwotnych założeń Porozumienia z IK KPO z 2023 r., termin realizacji wskaźnika upływający 31 grudnia 2025 r., obowiązywał dla inwestycji:

- A2.3.1 Lokalne centra kompetencji w dziedzinie bezzałogowych statków powietrznych (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 KPO w 2025 r., tzw. IV rewizji dostosowującej harmonogramy reform i inwestycji do realnego tempa ich realizacji usunięto wskaźniki: B18L, E13G, E21G, E27G, E3L (m.in. w związku z polityką uproszczania zaproponowaną przez KE w celu usprawniania procesu rozliczania inwestycji).

Ponadto dla inwestycji A2.3. Lokalne centra kompetencji w dziedzinie bezzałogowych statków powietrznych, w ramach ww. IV rewizji KPO połączono wskaźniki A34G, A35G i A36G w jeden wskaźnik A35G, którego zakończenie zaplanowano do 15 lipca 2026 r.

⁷⁰ 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.

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);
- E2.2.1 Inwestycje w bezpieczeństwo transportu, wskaźnik: 24G (Zakończenie budowy obwodnic i likwidacja czarnych punktów bezpieczeństwa drogowego).

W pozostałych inwestycjach osiągnięcie wskaźników zaplanowano pierwotnie na 2026 r. lub przesunięto w ramach dokonanej rewizji na drugi i trzeci kwartał 2026 r. (ze względu na opóźnienia inwestycji).

Centrum Unijnych Projektów Transportowych

CUPT jako JW Ministerstwa Infrastruktury w zakresie dwóch komponentów KPO, tj. komponentu B i E⁷¹, na realizację inwestycji w ramach tych komponentów dysponowało środkami w kwocie 25 334 574,6 tys. zł.

Na komponent B (dwie inwestycje) przewidziano 1 761 249,2 tys. zł, w tym:

- 1 640 042,8 tys. zł stanowiły środki z części grantowej przekazywane z PFR;
- 121 206,4 tys. zł z części pożyczkowej (budżet państwa).

Na komponent E (siedem inwestycji) przewidziano 23 573 325,4 tys. zł, w tym:

- 22 707 565,4 tys. zł stanowiły środki z PFR;
- 865 760 tys. zł środki z budżetu państwa.

Kwota wydatkowana⁷² przez CUPT na realizację inwestycji w ramach KPO⁷³ na koniec 2025 r. wyniosła 9 625 936,6 tys. zł (co stanowiło 38% kwoty środków przyznanych), w tym: w 2023 r. – 336 601,9 tys. zł, w 2024 r. – 1 070 908,2 tys. zł, a w 2025 r. – 8 218 426,5 tys. zł. Na realizację inwestycji w ramach komponentu B⁷⁴ wypłacono 514 905,5 tys. zł, a w ramach komponentu E⁷⁵ – 9 111 031,1 tys. zł.

⁷¹ CUPT dysponowało również środkami na komponent A – odporność i konkurencyjność gospodarki – w kwocie 177 633 tys. zł (przeznaczonej pierwotnie na sfinansowanie przedsięwzięcia w ramach inwestycji A2.3.1 „Rozbudowa i wyposażenie centrów kompetencji (specjalistyczne ośrodki szkoleniowe, wsparcie wdrożeń, centra monitorowania) oraz infrastruktura do zarządzania ruchem pojazdów bezzałogowych, jako Ekosystem Innowacji”. Wg stanu na 31 grudnia 2025 r. CUPT nie wydatkowało środków w ramach komponentu A.

⁷² Kwota wypłat pomniejszona o zwroty dotyczące wypłaconego wsparcia np. zwroty z tytułu niewykorzystanej części zaliczki.

⁷³ Komponent B i E.

⁷⁴ W ramach komponentu B realizowana była inwestycja: B2.2.3 Budowa infrastruktury terminalowej offshore.

⁷⁵ W ramach komponentu E realizowane były inwestycje: E1.1.2-2/2 Zeroemisyjne i niskoemisyjne autobusy i tramwaje – MI, 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).

Ze środków PFR CUPT wypłaciło do końca 2025 r. – 9 081 638,9 tys. zł (w tym: w 2023 r. 336 601,8 tys. zł, w 2024 r. 1 070 908,2 tys. zł, w 2025 r. 7 674 128,9 tys. zł), natomiast z budżetu państwa (w ramach środków z rezerwy celowej poz. 24) wydatkowano 544 297,7 tys. zł⁷⁶ (pożyczki bezzwrotne na inwestycję E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje)), tj. 100% środków przyznanych z rezerwy.

Ze względu na specyfikę inwestycji transportowych, które charakteryzują się wysoką złożonością, wieloetapowością przygotowania oraz koniecznością prowadzenia zaawansowanych procedur administracyjnych, ich realizacja przebiegała w długim horyzoncie czasowym. Poziom zaawansowania rzeczowego przedsięwzięć wpływał na tempo i równomierność wydatkowania środków. Dyrektor CUPT wyjaśniła, że: „biorąc pod uwagę spiętrzenie prac inwestycyjnych przypadające na rok 2026, wydatkowanie na poziomie 38% (zgodnie ze stanem na 31 grudnia 2025 r.) było spójne z rzeczowym poziomem realizacji inwestycji”.

Łącznie we wszystkich umowach podpisanych przez CUPT z OOW (wg stanu na 31 grudnia 2025 r.), zakontraktowano dostawę: 549 autobusów, 120 tramwajów i 109 szt. pasażerskiego taboru regionalnego, z tego na koniec 2025 r. efekty ilościowe wyniosły: 129 autobusów, 105 tramwajów, 34 szt. taboru regionalnego (wg zatwierdzonych wniosków o płatność).

Postępowania konkursowe

CUPT w ramach powierzonych na mocy porozumienia CUPT-MI zadań przygotowywało i prowadziło postępowania konkursowe. Od dnia rozpoczęcia realizacji KPO⁷⁷ do 31 grudnia 2025 r. w ramach komponentu E CUPT ogłosiło 10 konkursów, z czego jeden został unieważniony⁷⁸. Ponadto przeprowadziło osiem naborów niekonkurencyjnych (z tego: sześć z komponentu E i dwa z komponentu B), z czego również jeden został unieważniony⁷⁹.

Analizą objęto próbę trzech postępowań konkursowych na sfinansowanie przedsięwzięć polegających na zakupie autobusów, tramwajów i regionalnych pociągów pasażerskich, wybranych w sposób celowy, z uwzględnieniem dat zakończenia naborów i ogłoszenia listy rankingowej, przypadających w 2025 r.⁸⁰

⁷⁶ Decyzje MFiG: z 11 września 2025 r. na kwotę 42 933,3 tys. zł, z 1 sierpnia 2025 r. na kwotę 378 176,2 tys. zł, z 14 października 2025 r. na kwotę 123 188,1 tys. zł.

⁷⁷ Tj. od 17 lutego 2023 r., kiedy zawarte zostało Porozumienie w sprawie powierzenia zadań związanych z realizacją inwestycji w ramach planu rozwojowego pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a CUPT.

⁷⁸ W ramach komponentu B CUPT nie przeprowadzało konkursów.

⁷⁹ W ramach komponentu E.

⁸⁰ E1.1.2-2/2 Zeroemisyjne i niskoemisyjne autobusy i tramwaje – MI, konkurs na zakup zeroemisyjnych autobusów (pozamiejskich) 4.0 – KPOD.09.05-IW.02-003/24, E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje) – KPOD.10.02-IW.02-001/24, E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy – KPOD.09.08-IW.02-001/25.

CUPT zapewniło równy dostęp do informacji o warunkach i sposobie wyboru przedsięwzięć do objęcia wsparciem. Ogłoszenia o konkursach zostały opublikowane na stronie internetowej CUPT, wraz z zasadami ubiegania się o wsparcie.

Do badania w ramach trzech analizowanych postępowań konkursowych wybrano w sposób celowy 15 wniosków o objęcie przedsięwzięcia wsparciem. Wszystkie wnioski zostały złożone w terminach i na zasadach określonych w regulaminie danego konkursu, w tym w zakresie formy złożenia, osoby składającej, kompletności i poprawności merytorycznej. CUPT dokonało oceny przedsięwzięć w ramach badanych konkursów pod względem spełniania kryteriów wyboru przedsięwzięć (formalnych i merytorycznych oraz horyzontalnych i szczegółowych), zgodnie z określonymi dla danego konkursu zasadami oraz w terminach określonych w harmonogramach konkursów. Proces ten został rzetelnie udokumentowany, w szczególności za pomocą list sprawdzających zawierających dane i elementy określone w „Podręczniku procedur Jednostki Wspierającej w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, rozdziale 3.2 – Procedura oceny wyboru przedsięwzięć do wsparcia w ramach planu rozwojowego – sposób konkurencyjny.”⁸¹ Wnioski oceniono zgodnie z Horyzontalnymi zasadami i kryteriami wyboru przedsięwzięć dla KPO określonymi w załącznikach do regulaminów wyboru przedsięwzięć, a przyznana punktacja była prawidłowa. Proces selekcji odbył się w trybie konkursowym z zachowaniem zasad transparentności i równego traktowania wszystkich uczestników konkursu, wnioskodawcy mieli możliwość uzupełnienia lub poprawienia wniosków w przypadku wykrycia błędów lub braków. Listy rankingowe zostały sporządzone i zatwierdzone w terminie ustalonym w harmonogramach, a następnie zatwierdzone przez MI.

CUPT weryfikowało zgodność przedsięwzięcia z zasadą DNSH⁸² poprzez analizę oświadczeń zamieszczanych w treści wniosków oraz załączonych do wniosków „Oświadczeń potwierdzających zgodność przedsięwzięcia z zasadą DNSH” i „Wykazu dowodów gromadzonych przez Wnioskodawcę potwierdzających zgodność z poszczególnymi celami zasady DNSH”.

Przed podpisaniem umów o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego sporządzono kompletne listy sprawdzające, wygenerowano raporty szczegółowego ryzyka ex ante z systemu Arachne⁸³ oraz uzyskano informację, czy

⁸¹ Opracowany przez CUPT Podręcznik dotyczący zadań powierzonych Centrum Unijnych Projektów Transportowych jako Jednostce Wspierającej w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności na mocy stosownego porozumienia zawartego z Ministerstwem Infrastruktury. Zatwierdzony przez Dyrektora CUPT, ostatnia aktualizacja 14 sierpnia 2025 r., dalej: Podręcznik procedur.

⁸² Zgodność z zasadą „niewyrządzania znaczącej szkody środowisku” (DNSH – „do no significant harm”). Weryfikowane jest zachowanie zgodności z zasadą „niewyrządzania znaczącej szkody środowisku” na podstawie Rozporządzenia RRF oraz Wytycznych technicznych dotyczących stosowania zasady „niewyrządzania znaczącej szkody środowisku” na podstawie rozporządzenia ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Weryfikacja na etapie oceny wniosku o objęcie wsparciem dotyczy inwestycji, dla których w decyzji implementacyjnej wskazano objęcie przedsięwzięć zasadą DNSH.

⁸³ System informatyczny zasilany szeregiem informacji z wewnętrznych (CST2021) i zewnętrznych (Orbis, WorldCompliance) baz danych na temat m.in. projektów, ostatecznych odbiorców wsparcia,

w ramach przedsięwzięcia nie są prowadzone postępowania organów ścigania. Zgodnie z procedurą 4.1 Podręcznika procedur KPO – „Procedurą przygotowania i zawierania Umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z Planu Rozwojowego (UoOW)”, przed podpisaniem ww. umów przeprowadzono wymagane czynności weryfikacyjne.

Realizacja umów z ostatecznymi odbiorcami wsparcia

Zgodnie z porozumieniem CUPT-MI, Minister powierzył CUPT realizację zadań w zakresie: zawierania, zmiany, wypowiedziania i rozwiązywania umów o objęcie przedsięwzięć wsparciem z OOW, a w zakresie zarządzania finansowego: weryfikację i zatwierdzanie wniosków o płatność przedkładanych przez OOW oraz weryfikację spełnienia przez OOW warunków do przekazania środków.

CUPT zawarło z OOW 174 umowy⁸⁴ o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego (komponent B i E). Wartość zawartych umów dla ww. komponentów wg stanu na 31 grudnia 2025 r. wyniosła 23 907 750,9 tys. zł (wg stanu na 25 marca 2026 r. było to 23 933 167 tys. zł⁸⁵).

Z wyłączeniem PKP Intercity S.A. CUPT zawarło 173 umowy⁸⁶ o wartości przyznanego wsparcia w kwocie 21 745 718,2 tys. zł, w tym:

- komponent B – sześć umów, kwota wsparcia 1 670 316,3 tys. zł;
- komponent E – 167 umów, kwota wsparcia 20 075 401,9 tys. zł (w tym m.in.: na zakup autobusów – 81 umów na kwotę wsparcia 926 291,2 tys. zł, tramwajów – cztery umowy na 813 918,7 tys. zł, pasażerskich pociągów regionalnych – 13 umów na 2 956 126,4 tys. zł).

W ramach komponentu E⁸⁷ wg stanu na 31 grudnia 2025 r. rozwiązanych zostało 10 umów, o wartości wsparcia wynoszącej 1 139 345,3 tys. zł. Głównymi przyczynami rozwiązania umów były problemy ze znalezieniem wykonawców lub zmiana sytuacji ostatecznych odbiorców wsparcia będąca wynikiem powodzi z 2024 r.

Szczegółowej analizie poddano 18 umów (wybranych w sposób celowy⁸⁸) na sfinansowanie zakupu autobusów, tramwajów i regionalnych pociągów pasażerskich. W wyniku badania stwierdzono, że CUPT prawidłowo nadzorowało realizację przedsięwzięć przez OOW, kontrolowało sposób wykonywania zobowiązań

umów, wykonawców oraz osób zajmujących eksponowane stanowiska polityczne, który poprzez zastosowanie algorytmów przeliczeniowych kalkuluje ryzyko wystąpienia poważnych nieprawidłowości, tj. nadużyć finansowych, konfliktów interesów, korupcji i podwójnego finansowania.

⁸⁴ Bez umów rozwiązanych.

⁸⁵ Dodatkowo w ramach komponentu E.2.1.1 oraz E1.2.1 w 2026 r. planowane jest zawarcie kolejnych sześciu umów. Po ich podpisaniu, wartość zawartych umów o objęcie przedsięwzięcia wsparciem dla komponentów B i E wyniesie 24 521 980,6 tys. zł.

⁸⁶ Bez umów rozwiązanych.

⁸⁷ W ramach komponentu B nie było rozwiązanych umów.

⁸⁸ 10 umów wybranych spośród zawartych do 30 czerwca 2025 r., z uwzględnieniem ryzyka wystąpienia nieprawidłowości oraz wartości i czasu zakończenia projektu – szczegółowe badanie umów przeprowadzone podczas kontroli w CUPT. Dodatkowe osiem umów wybrano w związku z kontrolami NIK przeprowadzonymi u OOW.

wynikających z umów, w tym dotyczących postępów inwestycji, zgodności z harmonogramami i budżetem.

CUPT w umowach o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego zobowiązywało OOW do: przekazywania informacji o postępach w realizacji przedsięwzięcia, konieczności aktualizacji harmonogramów płatności i realizacji przedsięwzięcia lub informowania o ich aktualności, wyznaczyło terminy przekazywania sprawozdań i raportów końcowych z realizacji zasady DNSH oraz terminy składania wniosków o płatność.⁸⁹

Podstawowym narzędziem służącym do monitorowania umów KPO był system CST2021. W ramach aplikacji SL2021 dla Instytucji, system przekazywał alerty o dokonaniu czynności przez OOW, po ich faktycznym dokonaniu, a nie jako przypomnienie o konieczności dokonania aktualizacji.

W 11 z 18 poddanych badaniu umów o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego, stwierdzono nieterminowe przekazywanie harmonogramów płatności lub/i harmonogramów realizacji przedsięwzięcia do CST2021 lub informacji o ich aktualności oraz opóźnienia w składaniu wniosków o płatność. Jednakże Kierownicy Projektów w CUPT pozostawali w roboczym kontakcie z Beneficjentami i dzięki temu posiadali bieżącą wiedzę na temat stanu realizacji przedsięwzięć. Pracownicy CUPT przypominali OOW mailowo i poprzez moduł <Korespondencja> w CST2021 o zbliżających się terminach postępu realizacji przedsięwzięć.

Uchybienia w zakresie przekazywania informacji i składania wymaganych umową dokumentów przez OOW nie miały wpływu na realizację przedsięwzięć.

W dwóch z 18 badanych umów stwierdzono niespójności w zakresie wskazanych w umowach postanowień, tj.: daty realizacji zadania i stosowanej nazwy zadania⁹⁰ (umowa z powiatem słupskim) oraz właściwej daty okresu rozpoczęcia kwalifikowania wydatków i odbioru końcowego pierwszego pojazdu⁹¹ (umowa z województwem zachodniopomorskim). Niespójności te wynikały w głównej mierze z omyłek pisarskich. CUPT ujednoliciło wskazane terminy (rozpoczęcie okresu kwalifikowalności wydatków określono na 23 maja 2024 r.) aneksem⁹² do umowy z województwem zachodniopomorskim i datę zakończenia zadania oraz nazwę zadania w umowie z powiatem słupskim⁹³.

W jednej z 18 badanych umów (zawartej przez CUPT z gminą Głusk) stwierdzono, że błędnie obliczono kwotę zaliczki, tj. określono ją w wysokości przekraczającej 30%

⁸⁹ W ramach zawartych umów, CUPT zobowiązało OOW do przekazywania zaktualizowanych harmonogramów płatności (HP) oraz harmonogramów realizacji przedsięwzięcia (HRP) lub potwierdzenia ich aktualności, w terminie 7 lub 14 dni od upływu terminów w nim wskazanych, a także przekazywania wniosków o płatność nie rzadziej niż raz na 3 miesiące licząc od momentu podpisania umowy OOW, najpóźniej do 20 dni kalendarzowych po okresie sprawozdawczym, za jaki składany jest wniosek.

⁹⁰ KPOD.09.05-IW.02.0057/24-00.

⁹¹ KPOD.09.08-IW.02.0023/23-00.

⁹² Z 19 lutego 2026 r.

⁹³ W aneksie nr 2 zawartym 28 kwietnia 2026 r.

wsparcia, o którym mowa w §6 ust. 1 umowy. Zamiast kwoty zaliczki w wysokości 435 915 zł wypłacono 484 350 zł, tj. o 48 435 zł wyższą. W związku ze stwierdzoną w toku kontroli NIK nieprawidłowością, CUPT wystąpiło do OOW o zwrot kwoty 48 435 zł (co zostało wykonane przez OOW) oraz zawarło aneks⁹⁴ do umowy z gminą Głusk, niwelujący stwierdzone rozbieżności.

W przedsięwzięciach realizowanych na podstawie 10 umów objętych szczegółowym badaniem⁹⁵ zaliczki były rozliczane w sposób określony w tych umowach, tj. z zachowaniem zasady, że kolejna zaliczka może być wypłacona dopiero po rozliczeniu poprzednich, w wysokości i terminie określonych w umowie.

Przed akceptacją wniosków o płatność CUPT pozyskiwało raporty z systemu Arachne. Dodatkowo weryfikowało przestrzeganie zasady zakazu podwójnego finansowania przedsięwzięcia, tj. ze środków KPO i równocześnie z innych środków unijnych na podstawie oświadczeń OOW, jak również krzyżowo – przy pomocy aplikacji SKANER⁹⁶.

Kontrole realizacji przedsięwzięć objętych wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego NIK przeprowadziła również bezpośrednio u OOW. Badaniu poddano realizację 29 umów o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego – komponent E (17,4% zawartych umów z komponentu E bez PKP Intercity S.A.) o wartości przyznanego wsparcia 2 002 675,4 tys. zł (10% przyznanego wsparcia):

- 22 umowy dotyczyły zakupu autobusów (27,2% zawartych umów na zakup autobusów);
- trzy umowy dotyczyły zakupu tramwajów (75% zawartych umów na zakup tramwajów);
- cztery umowy dotyczyły zakupu pasażerskich pociągów regionalnych (30,8% zawartych umów na zakup pociągów).

W wyniku kontroli potwierdzono, że wykorzystanie środków z Krajowego Planu Odbudowy z zakresu transportu przez ostatecznych odbiorców wsparcia było prawidłowe.⁹⁷ W przypadku realizacji pięciu z 29 skontrolowanych umów nie stwierdzono nieprawidłowości. W zakresie wykonania pozostałych 24 umów NIK wskazała łącznie 68 nieprawidłowości, które nie miały jednak wpływu na prawidłową realizację przedsięwzięć.

Nieprawidłowości w zakresie wywiązywania się przez OOW z umów zawartych z CUPT dotyczyły w szczególności:

⁹⁴ W dniu 18 marca 2026 r.

⁹⁵ Badanie w tym zakresie przeprowadzone podczas kontroli w CUPT.

⁹⁶ System informatyczny, który zapewnia dostęp do aktualnych informacji pochodzących z różnych baz, w tym rejestrów publicznych, na temat konkretnych podmiotów i osób oraz ich powiązań osobowych i kapitałowych KRS, CEIDG, Centralny Rejestr Beneficjentów Rzeczywistych, CST2021, informacji zawartych w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) i stronach internetowych danego podmiotu.

⁹⁷ NIK pozytywnie ocenił realizację przedsięwzięć w przypadku 22 umów (75,9%) w przypadku 7 kontroli zastosował ocenę opisową.

- opóźnień w przygotowywaniu planów naprawczych i sprawozdań DNSH;
- nieterminowego przekazywania do CUPT harmonogramów płatności, harmonogramów realizacji przedsięwzięcia lub potwierdzeń ich aktualności;
- przekazywania do CUPT nierzetelnie przygotowanych wniosków o płatność oraz po terminie wynikającym z zawartych umów;
- wprowadzenia danych do systemu SL2021 po terminie wynikającym z zawartych umów;
- występowania do CUPT o dokonanie płatności niezgodnie z harmonogramami;
- opóźnień w zawieraniu aneksów oraz upublicznianiu informacji o otrzymanym wsparciu;
- przekazania przez starostwo odsetek, naliczonych na rachunku bankowym Powiatu, w wysokości 18,2 tys. zł od środków przekazanej na realizację przedsięwzięcia zaliczki niezgodnie z art. 6 pkt 9 ustawy z 1 października 2024 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego⁹⁸;
- nieskutecznego monitorowania ryzyk związanych z terminową realizacją przedsięwzięć;
- nieprzekazania odebranego przedmiotu umowy do użytkowania przez 64 dni.

Nieprawidłowości w zakresie realizacji przez OOW umów zawartych z wykonawcami przedsięwzięć dotyczyły w szczególności:

- zbyt późnego dokonania rozeznania rynku i oszacowania wartości zamówienia;
- błędów w procedurze odbioru przedmiotu umowy.

W wystąpieniach pokontrolnych skierowanych do OOW przez delegatury NIK, sformułowano łącznie 21 wniosków pokontrolnych i jedną uwagę. Wnioski dotyczyły m.in.:

- terminowego przekazywania do CUPT wniosków o płatność,
- terminowego wprowadzania do systemu CST2021 danych o zdarzeniach występujących w trakcie realizacji przedsięwzięcia,
- bieżącego aktualizowania Harmonogramu Realizacji Przedsięwzięcia,
- zapewnienia spójności pomiędzy ponoszonymi wydatkami na poszczególne zadania w ramach projektu, a kwotami przewidzianymi na te zadania w budżecie wniosku o dofinansowanie,
- zawarcia aneksu do umowy o wsparcie w zakresie zaktualizowanego wykazu kamieni milowych, zatwierdzonego planu naprawczego oraz załącznika nr 12, tj. wzoru Planu naprawczego, którego nie dołączono na etapie podpisywania umowy o wsparcie,

⁹⁸ Dz.U. poz. 1572, ze zm.

- rzetelnej realizacji umów zawartych z CUPT, w szczególności w zakresie sporządzenia analizy ryzyka dla przedsięwzięcia oraz rozliczania transz wsparcia z KPO,
- terminowego dokonywania płatności na rzecz wykonawców oraz wprowadzenia mechanizmów zapewniających podpisywanie umów dzierżawy na odebrane autobusy niezwłocznie po ich odebraniu,
- podjęcia działań w celu odzyskania odsetek⁹⁹ oraz pozyskania stanowiska CUPT w przedmiocie usunięcia stwierdzonego braku przekazania sporządzonej analizy ryzyka.

Uwaga dotyczyła potrzeby wprowadzenia w wydziale starostwa, któremu powierzono zadania związane z pozyskiwaniem środków zewnętrznych, w tym z KPO, rozwiązań organizacyjnych zapewniających ich pełną i terminową realizację.

Kontrole

W 2025 r. CUPT przeprowadzało kontrole realizacji przedsięwzięć zgodnie z harmonogramem kontroli uzgodnionym z MI.

Od dnia rozpoczęcia realizacji KPO do 31 grudnia 2025 r. CUPT przeprowadziło 38 kontroli przedsięwzięć, wykonania wskaźnika inwestycji oraz kamieni milowych w inwestycjach, w tym: w 2024 r. – siedem¹⁰⁰, a w 2025 r. – 31.

Kontrole wszczęte w 2024 r. były kontrolami doraźnymi w trakcie realizacji przedsięwzięcia i odbyły się na miejscu realizacji.

Z 31 kontroli przeprowadzonych w 2025 r.:

- 29 stanowiły planowe, a dwie doraźne;
- 24 odbyły się na miejscu realizacji przedsięwzięcia, a siedem na dokumentacji;
- przeprowadzone na dokumentacji dotyczyły wykonania wskaźnika realizacji inwestycji, odbyły się zgodnie z planem kontroli (harmonogramem) i w ich wyniku nie wydano zaleceń;
- z 24, które odbyły się na miejscu realizacji przedsięwzięcia – jedna była wizytą monitoringową zakończoną notatką, 16 odbyło się w trakcie realizacji przedsięwzięcia, a siedem zostało przeprowadzonych na zakończenie realizacji przedsięwzięcia i były to kontrole łączne, tj. wykonania i weryfikacji wydatków.

W ramach kontroli wszczętych w 2025 r., we wszystkich przypadkach do 31 grudnia 2025 r. zostały wysłane ostateczne informacje pokontrolne.

⁹⁹ W dniu 8 lipca 2025 r. starostwo przekazało na rachunek PFR 18,2 tys. zł odsetek, naliczonych na rachunku bankowym Powiatu od środków przekazanej na realizację przedsięwzięcia zaliczki, co było niezgodnie z art. 6 pkt 9 ustawy z 1 października 2024 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego w związku z §8 ust. 21 Umowy o wsparcie oraz ppkt 3 pkt 5.1 rozdziału 5 Instrukcji w zakresie wniosków o płatność. Realizując zalecenia NIK starosta w dniu 9 marca 2026 r. wystąpił do CUPT o zwrot nienależnie przekazanych odsetek bankowych.

¹⁰⁰ Ostateczne informacje pokontrolne wysłane zostały do Kontrolowanego 13 stycznia 2025 r.

Po każdej zakończonej kontroli CUPT zamieściło w aplikacji e-Kontrola informację pokontrolną lub notatkę z przeprowadzonych czynności.

W 15 z 31 (48,4%) kontroli przeprowadzonych w 2025 r. CUPT wydało zalecenia, w tym w jednej kontroli doraźnej i 14 planowych. W 10 przypadkach zalecenia zostały wdrożone, w jednym nie zostały wdrożone, w trzech przypadkach zalecenia zostały wdrożone częściowo, a w jednym przypadku termin na wdrożenie zaleceń jeszcze nie upłynął.

Analiza czterech kontroli przeprowadzonych w 2025 r. na miejscu realizacji przedsięwzięcia (trzech kontroli planowych oraz jednej doraźnej¹⁰¹), w wyniku których CUPT wydało zalecenia wykazała, że CUPT monitorowało realizację wydanych zaleceń pokontrolnych zgodnie z *Procedurą monitorowania wdrażania udzielonych zaleceń pokontrolnych* określoną w Podręczniku procedur kontroli jednostki wspierającej – CUPT w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, w szczególności: monitorowało terminowość przekazania informacji o realizacji zaleceń przez OOW, przygotowało analizę wdrożenia zaleceń pokontrolnych, która była przekazywana OOW. W przypadku niepełnego wdrożenia zaleceń pokontrolnych, informacja w tym zakresie była również przekazywana do MI.

3.4. SPRAWOZDANIA

CUPT wywiązało się z obowiązków sprawozdawczych wynikających z Wytycznych w zakresie sprawozdawczości i monitorowania w ramach planu rozwojowego współfinansowanego ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności wydanych 6 grudnia 2023 r. przez IK KPO, realizując je w ramach schematu II przepływu informacji w systemie CST2021. Podstawą do sprawozdawczości z zakresu realizacji inwestycji były dane wpisywane przez OOW do CST2021, weryfikowane przez CUPT podczas procedowania wniosków o płatność.

Jako JW, CUPT prawidłowo realizowało również zadania w zakresie sprawozdawczości, wynikające z zapisów porozumienia CUPT-MI, tj. przekazywało informacje dotyczące osiągnięcia kamieni milowych i wskaźników inwestycji w postaci wkładu do projektu *One Page Note*¹⁰².

Ponadto w cyklu kwartalnym CUPT przekazywało do MI informacje o stwierdzonych poważnych nieprawidłowościach lub przypadkach podwójnego finansowania w ramach inwestycji lub przedsięwzięć współfinansowanych z KPO. Sprawozdawczość obejmowała także informacje dotyczące kontroli przedsięwzięć, w szczególności o kontrolach wszczętych, zakończonych i niezakończonych

¹⁰¹ KPOD.09.07-IW.02-0001/23-010 kontrola planowa w PKP PLK S.A. – zalecenia zostały wdrożone,
KPOD.09.07-IW.02-0005/23-001 kontrola planowa w PKP PLK S.A. – zalecenia zostały wdrożone,
KPOD.03.13-IW.02-0001/23-001 kontrola doraźna w Istrana sp. z o.o. – zalecenia zostały wdrożone,
KPOD.09.11-IW.02-0001/23-005 Kontrola planowa w GDDKiA – zalecenia wdrożone częściowo.

¹⁰² Podsumowanie w zakresie osiągnięcia kamienia milowego lub wskaźnika, zgodne ze wzorem załącznika do Wytycznych w zakresie sprawozdawczości i monitorowania.

w sprawozdawanym kwartale oraz kontrolach planowanych do przeprowadzenia zgodnie z obowiązującym harmonogramem.

Na potrzeby monitorowania realizacji inwestycji w ramach KPO CUPT określiło również inne raporty niż ogólnodostępne w CST2021.

CUPT wprowadzało na bieżąco dane do CST2021, zgodnie z Procedurą wprowadzania danych do CST20021, stanowiącą załącznik do Zasad postępowania i obsługi CST2021 w CUPT. Weryfikacja poprawności, w tym także terminowości wprowadzania danych, realizowana była w oparciu o zasadę „dwóch par oczu”. CUPT odnotowało 17 przypadków niedostępności CST2021, będących skutkiem awarii lub prac serwisowych.

4. INFORMACJE DODATKOWE

Informacje o wnioskach pokontrolnych i sposobie ich wykorzystania, a także o zgłoszonych zastrzeżeniach do wystąpień pokontrolnych i sposobie ich rozstrzygnięcia zaprezentowano w poniższych zestawieniach:

Liczba wystąpień pokontrolnych – ogółem	Liczba wystąpień pokontrolnych – w których sformułowano wnioski	Liczba wniosków pokontrolnych – ogółem
32	12	21

L.p.	Jednostka kontrolowana	Liczba wniosków pokontrolnych	Stan realizacji wniosków pokontrolnych		
			zrealizowano	w trakcie realizacji	nie zrealizowano
1.	Gmina Głusk	1	1	-	-
2.	Zielonogórski Związek Powiatowo – Gminny	2	2	-	-
3.	Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Żaganiu	3	3	-	-
4.	Miejski Zakład Komunikacji w Nysie sp. z o.o.	1	1	-	-
5.	Powiat Stalowowolski	1	1	-	-
6.	MKS w Jaśle Sp. z o.o.	1	1	-	-
7.	Powiat Słupski	3	1	2	-
8.	Gmina Łagów	3	3	-	-
9.	Faster Wash Sp. z o.o.	2	2	-	-
10.	MPK Poznań Sp. z o.o.	1	1	-	-
11.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Poznaniu S.A.	1	1	-	-
12.	Powiat Drawski	2	1	1	-

Liczba wystąpień pokontrolnych – ogółem	Liczba wystąpień pokontrolnych – do których wniesiono zastrzeżenia	Liczba zastrzeżeń – Ogółem
32	3	4

Lp.	Jednostka kontrolowana	Liczba zastrzeżeń	Sposób uwzględnienia zastrzeżeń		
			uwzględniono w całości	uwzględniono w części	odrzucono w całości
1.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. we Wrocławiu	2	2	-	-
2.	Miejski Zakład Komunikacji w Nysie sp. z o.o.	1	1	-	-
3.	Centrum Unijnych Projektów Transportowych	1	-	-	1

Finansowe rezultaty kontroli, w łącznej kwocie 22 367 235 zł, dotyczyły:

- „Potencjalnych szkód w ogólnym budżecie Unii Europejskiej” w kwocie 22 318 800 zł. Wynikało to z nieprawidłowości stwierdzonej w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego, polegającej na ujęciu we wniosku o płatność wydatku (na zakup i dostawę pierwszego z elektrycznych zespołów trakcyjnych) poniesionego przed

okresem kwalifikowalności wydatków (rozpoczynającym się zgodnie z postanowieniami o dofinansowanie 14 lipca 2024 r.). W trakcie kontroli NIK i w związku z przeprowadzaną kontrolą, w dniu 2 lutego 2026 r. marszałek województwa zachodniopomorskiego wystąpił do CUPT o zmianę terminu rozpoczęcia okresu kwalifikowalności wydatków określonego w umowie o dofinansowanie – z 14 lipca 2024 r. na 23 maja 2024 r. Stosowny aneks do umowy zawarto 19 lutego 2026 r.;

- „Potencjalnych finansowych skutków nieprawidłowości” w kwocie 48 435 zł. W umowie o dofinansowanie ze środków KPO zawartej przez CUPT z gminą Głusk błędnie obliczono kwotę zaliczki, tj. określono ją w wysokości przekraczającej 30% wsparcia, o którym mowa w §6 ust. 1 umowy. Zamiast kwoty zaliczki w wysokości 435 915 zł wypłacono 484 350 zł, tj. o 48 435 zł wyższą. W związku ze stwierdzoną nieprawidłowością, CUPT wystąpiło do OOW o zwrot kwoty 48 435 zł, co nastąpiło w trakcie kontroli NIK.

5. ZAŁĄCZNIKI

5.1. WYKAZ OCEN KONTROLOWANYCH JEDNOSTEK

Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Imię i nazwisko kierownika jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności*	Jednostka organizacyjna NIK przeprowadzająca kontrolę
1.	Ministerstwo Infrastruktury	Dariusz Klimczak	P	Departament Spójności i Infrastruktury
2.	Centrum Unijnych Projektów Transportowych	Joanna Lech	P	Departament Spójności i Infrastruktury
3.	Koleje Dolnośląskie S.A. w Legnicy	Damian Stawikowski	P	Dolnośląska Delegatura we Wrocławiu (DDW)
4.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu	Witold Woźny	O	Dolnośląska Delegatura we Wrocławiu (DDW)
5.	Urząd Miasta Bydgoszczy	Rafał Bruski	Odstąpienie od oceny ¹⁰³	Kujawsko-Pomorska Delegatura w Bydgoszczy (DKB)
6.	Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy	Wojciech Nalazek	P	Kujawsko-Pomorska Delegatura w Bydgoszczy (DKB)
7.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	Piotr Całbecki	P	Kujawsko-Pomorska Delegatura w Bydgoszczy (DKB)
8.	Urząd Gminy Głusk	Jacek Anasiewicz	P	Lubelska Delegatura w Lublinie (DLL)
9.	Zielonogórski Związek Powiatowo – Gminny	Lilianna Krajewska	O	Lubuska Delegatura w Zielonej Górze (DLZ)
10.	Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Żaganiu	Marcin Michalski	P	Lubuska Delegatura w Zielonej Górze (DLZ)
11.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	Joanna Skrzydlewska	P	Łódzka Delegatura w Łodzi (DLO)
12.	Urząd Gminy Podegrodzie	Małgorzata Gromala	P	Małopolska Delegatura w Krakowie (DMK)
13.	Koleje Małopolskie Sp. z o.o.	Radosław Włoszek	P	Małopolska Delegatura w Krakowie (DMK)
14.	„Koleje Mazowieckie – KM” Spółka z o.o.	Robert Stępień	P	Mazowiecka Delegatura w Warszawie (DMW)
15.	Związek Powiatowo–Gminny „Garwolińskie Przewozy Gminno-Powiatowe”	Iwona Kurowska	P	Mazowiecka Delegatura w Warszawie (DMW)
16.	Miejski Zakład Komunikacji w Nysie Sp. z o.o.	Piotr Janczar	O	Opolska Delegatura w Opolu (DOO)
17.	Starostwo Powiatowe w Nysie	Daniel Palimąka	O	Opolska Delegatura w Opolu (DOO)
18.	Starostwo Powiatowe w Stalowej Woli	Janusz Zarzeczny	P	Podkarpacka Delegatura w Rzeszowie (DPR)

¹⁰³ Prezydent Miasta Bydgoszczy udzielił pełnomocnictwa Dyrektorowi Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji w Bydgoszczy do działania w imieniu miasta Bydgoszcz w ramach badanego przez NIK projektu KPO. W związku z tym NIK przeprowadziła kontrolę w Zarządzie Dróg Miejskich i Komunikacji w Bydgoszczy.

19.	Miejska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. w Jaśle	Robert Dobosz	P	Podkarpacka Delegatura w Rzeszowie (DPR)
20.	Podlaska Komunikacja Samochodowa NOVA S.A.	Zbigniew Wojno	P	Podlaska Delegatura w Białymstoku (DPB)
21.	Starostwo Powiatowe w Słupsku	Paweł Lisowski	P	Pomorska Delegatura w Gdańsku (DPG)
22.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Mieczysław Struk	P	Pomorska Delegatura w Gdańsku (DPG)
23.	Starostwo Powiatowe w Raciborzu	Grzegorz Swoboda	P	Śląska Delegatura w Katowicach (DKA)
24.	Związek Powiatowo-Gminny pod nazwą „Jedźmy razem”	Piotr Kołodziejczyk	P	Śląska Delegatura w Katowicach (DKA)
25.	Urząd Miasta i Gminy Łagów	Sławomir Miechowicz	O	Świętokrzyska Delegatura w Kielcach (DKI)
26.	Starostwo Powiatowe w Ostrowcu Świętokrzyskim	Agnieszka Rogalińska	O	Świętokrzyska Delegatura w Kielcach (DKI)
27.	Faster Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Spółka Komandytowa	Maksymilian Szafranski	P	Warmińsko-Mazurska Delegatura w Olsztynie (DWO)
28.	Faster Wash Sp. z o.o.	Urszula Elżbieta Typa	P	Warmińsko-Mazurska Delegatura w Olsztynie (DWO)
29.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej w Poznaniu S.A.	Hieronim Urbanek	P	Wielkopolska Delegatura w Poznaniu (DWP)
30.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o.	Krzysztof Dostatni	P	Wielkopolska Delegatura w Poznaniu (DWP)
31.	Starostwo Powiatowe w Drawsku Pomorskim	Jacek Jerzy Kozłowski	O	Zachodniopomorska Delegatura w Szczecinie (DZS)
32.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	Olgierd Geblewicz	P	Zachodniopomorska Delegatura w Szczecinie (DZS)

* Użyty skrót oznacza: P – ocena pozytywna, O – w formie opisowej.

5.2. KALKULACJA OCENY OGÓLNEJ W CZĘŚCI 39 – TRANSPORT

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

Dochody (D) ¹⁰⁴ :	228 068,9 tys. zł
Wydatki (W) ¹⁰⁵ :	34 542 530,8 tys. zł
Łączna kwota (G = W):	34 542 530,8 tys. zł
Waga wydatków w łącznej kwocie: (Ww = W : G):	1
Nieprawidłowości w wydatkach:	nie stwierdzono.
Ocena cząstkowa wydatków (Ow):	(5) pozytywna.
Opinia o sprawozdaniach:	pozytywna.
Ocena ogólna:	pozytywna.

¹⁰⁴ W części 39 – Transport, zgodnie z założeniami do kontroli wykonania budżetu państwa nie były badane dochody i w związku z tym nie dokonano oceny cząstkowej dla dochodów i przy ustalaniu wartości G nie uwzględniono kwoty dochodów.

¹⁰⁵ Łącznie z wydatkami budżetu środków europejskich.

5.3. WYDATKI BUDŻETU PAŃSTWA W CZĘŚCI 39 – TRANSPORT

Lp.	Wyszczególnienie	2024	2025			6:3	6:4	6:5
		Wykonanie	Ustawa ¹⁾	Budżet po zmianach	Wykonanie			
		tys. zł						
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ogółem część 39 – Transport, w tym:		19 387 720,4	21 613 021,0	24 307 803,2	24 144 484,2	124,5	111,7	99,3
1.	Dział 600 Transport i łączność	19 003 003,8	21 052 847,0	23 768 990,0	23 627 604,0	124,3	112,2	99,4
1.1.	Rozdział 60001 Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe	2 884 565,9	3 522 416,0	3 526 506,0	3 464 866,4	120,1	98,4	98,3
1.2.	Rozdział 60002 Infrastruktura kolejowa	8 611 293,5	10 479 699,0	10 756 414,7	10 745 834,8	124,8	102,5	99,9
1.3.	Rozdział 60004 Lokalny transport zbiorowy	147 385,0	-	744 297,7	744 297,7	505,0	-	100,0
1.4.	Rozdział 60011 Drogi publiczne krajowe	5 007 758,0	5 733 954,0	5 940 322,8	5 887 581,9	117,6	102,7	99,1
1.5.	Rozdział 60012 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	815 359,6	853 815,0	865 928,2	865 869,3	106,2	101,4	100,0
1.6.	Rozdział 60013 Drogi publiczne wojewódzkie	471,2	-	-	-	-	-	-
1.7.	Rozdział 60015 Drogi publiczne w miastach na prawach powiatu	623,2	-	-	-	-	-	-
1.8.	Rozdział 60018 Działalność Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg	1 032 587,0	-	1 458 626,0	1 458 626,0	141,3	-	100,0
1.9.	Rozdział 60055 Inspekcja Transportu Drogowego	274 389,5	275 869,0	275 535,3	272 632,8	99,4	98,8	98,9
1.10.	Rozdział 60056 Urząd Lotnictwa Cywilnego	112 309,8	106 093,0	122 811,3	115 252,1	102,6	108,6	93,8
1.11.	Rozdział 60061 Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	31 002,6	65 307,0	49 827,9	44 955,4	145,0	68,8	90,2
1.12.	Rozdział 60078 Usuwanie skutków klęsk żywiołowych	75 309,6	-	17 401,3	17 401,3	23,1	-	100,0
1.13.	Rozdział 60095 Pozostała działalność	9 948,9	15 694,0	11 318,8	10 286,4	103,4	65,5	90,9
2.	Dział 730 Szkolnictwo wyższe i nauka	28 782,0	33 099,0	33 099,0	33 099,0	115,0	100,0	100,0
2.1.	Rozdział 73095 Pozostała działalność	28 782,0	33 099,0	33 099,0	33 099,0	115,0	100,0	100,0
3.	Dział 750 Administracja publiczna	206 021,1	261 954,0	269 183,3	250 747,1	121,7	95,7	93,2
3.1.	Rozdział 75001 Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej	121 859,1	157 017,0	160 469,7	147 261,5	120,8	93,8	91,8

3.2.	Rozdział 75076 Prezydencja Rzeczypospolitej Polskiej w Radzie Unii Europejskiej w 2025 roku	1 142,2	-	3 182,2	3 131,4	274,2	-	98,4
3.3.	Rozdział 75095 Pozostała działalność	83 019,8	104 937,0	105 531,3	100 354,2	120,9	95,6	95,1
4.	Dział 752 Obrona narodowa	142 817,3	257 560,0	228 785,2	225 314,6	157,8	87,5	98,5
4.1.	Rozdział 75212 Pozostałe wydatki obronne	142 817,3	257 560,0	228 785,2	225 314,6	157,8	87,5	98,5
5.	Dział 754 Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa	4,4	15,0	2,0	0,5	11,7	3,4	25,9
5.1.	Rozdział 75421 Zarządzanie kryzysowe	4,4	15,0	2,0	0,5	11,7	3,4	25,9
6.	Dział 801 Oświata i wychowanie	7 091,8	7 546,0	7 743,7	7 719,0	108,8	102,3	99,7
6.1.	Rozdział 80115 Technika	4 193,5	4 430,0	4 537,0	4 525,5	107,9	102,2	99,7
6.2.	Rozdział 80117 Branżowe szkoły I stopnia	2 892,2	3 073,0	3 162,4	3 149,2	108,9	102,5	99,6
6.3.	Rozdział 80146 Dokształcanie i doskonalenie nauczycieli	6,0	31,0	32,2	32,2	535,0	104,0	100,0
6.4.	Rozdział 80195 Pozostała działalność	-	12,0	12,0	12,0	-	100,0	100,0

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

¹⁾ Ustawa budżetowa na rok 2025 z dnia 9 stycznia 2025 r. (Dz. U. poz. 63)

5.4. ZATRUDNIENIE I WYNAGRODZENIA W CZĘŚCI 39 – TRANSPORT

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie 2024			Wykonanie 2025			8:5
		Przeciętne zatrudnienie wg Rb-70 ¹⁾	Wynagrodzenia wg Rb-70 ²⁾	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na 1 pełnozatrudnionego	Przeciętne zatrudnienie wg Rb-70 ¹⁾	Wynagrodzenia wg Rb-70 ²⁾	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na 1 pełnozatrudnionego	
								tys. zł
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ogółem,- w tym wg statusu zatrudnienia ³⁾		6 899	923 760,5	11 158	6 980	985 175,8	11 762	105,4
01		899	115 863,6	10 740	846	121 319,4	11 950	111,3
02		7	2 131,9	25 380	7	1 451,5	17 280	68,1
03		5 964	801 847,5	11 204	6 099	858 406,0	11 729	104,7
14		29	3 917,5	11 257	28	3 998,9	11 901	105,7
1.	Dział 600 Transport i łączność	6 047	784 267,2	10 808	6 102	831 955,1	11 362	105,1
1.1.	Rozdział 60012 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	4 611	597 638,1	10 801	4 676	635 333,3	11 323	104,8
1.2.	Rozdział 60055 Inspekcja Transportu Drogowego	1 007	123 521,1	10 222	1 017	131 319,1	10 760	105,3
1.3.	Rozdział 60056 Urząd Lotnictwa Cywilnego	393	57 184,1	12 126	384	60 616,3	13 155	108,5
1.4.	Rozdział 60095 Pozostała działalność	36	5 923,9	13 713	25	4 686,4	15 621	113,9
2.	Dział 750 – Administracja publiczna	817	135 050,8	13 775	844	148 633,4	14 675	106,5
2.1.	Rozdział 75001 Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej	461	78 127,3	14 123	487	82 801,0	14 169	100,3
2.2.	Rozdział 75076 Prezydencja Rzeczypospolitej Polskiej w Radzie	0	594,3	0	0	1 388,4	0	-

	Unii Europejskiej w 2025 roku							
2.3.	Rozdział 75095 Pozostała działalność	356	56 329,2	13 191	357	64 444,0	15 043	114,0
3.	Dział 801 – Oświata i wychowanie	35	4 442,5	10 577	34	4 587,3	11 243	106,3
3.1.	Rozdział 80115 Technika	19	2 436,6	10 687	18	2 522,5	11 678	109,3
3.2.	Rozdział 80117 Branżowe szkoły I stopnia	16	2 005,9	10 447	16	2 064,8	10 754	102,9

¹⁾ W przeliczeniu na pełnozatrudnionych.

²⁾ Załącznik nr 36 do rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 29 stycznia 2025 r. w sprawie sprawozdawczości budżetowej (Dz. U. poz. 133), w sprawozdaniu Rb-70 wykazuje się wysokość wynagrodzeń osobowych, dodatkowe wynagrodzenie roczne, uposażenia żołnierzy zawodowych i funkcjonariuszy oraz dodatkowe uposażenia roczne żołnierzy zawodowych i nagrody roczne funkcjonariuszy.

³⁾ Status zatrudnienia określony został w rozporządzeniu Ministra Finansów w sprawie sprawozdawczości budżetowej.

5.5. WYDATKI BUDŻETU ŚRODKÓW EUROPEJSKICH W CZĘŚCI 39 – TRANSPORT

Lp.	Wyszczególnienie	2024	2025			6:3	6:4	6:5
		Wykonanie	Ustawa ¹⁾	Budżet po zmianach	Wykonanie			
		tys. zł				%		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ogółem, w tym:		7 061 060,4	5 308 511,0	10 400 250,0	10 398 046,7	147,3	195,9	100,0
1.	Dział 600 Transport i łączność	7 053 049,7	5 303 388,0	10 386 198,3	10 383 995,0	147,2	195,8	100,0
1.2.	Instrument Łącząc Europę	928 182,4	151 652,0	318 447,7	318 447,7	34,3	210,0	100,0
1.3.	Instrument Łącząc Europę (CEF) w sektorze transport 2021–2027	430 107,1	435 691,0	956 763,3	956 677,1	222,4	219,6	100,0
1.4.	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020	4 224 123,4	135 292,0	228 451,5	228 451,5	5,4	168,9	100,0
1.5.	Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020	45 157,1	0,0	0,0	0,0	0,0	–	–
1.6.	Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027	1 425 479,8	4 558 891,0	8 695 426,9	8 693 309,8	609,9	190,7	100,0
1.7.	Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021–2027	0,0	21 862,0	187 108,9	187 108,9	–	855,9	100,0
2.	Dział 752 Obrona Narodowa	8 011,6	5 123,0	14 051,7	14 051,7	175,4	274,3	100,0
2.1.	Instrument Łącząc Europę (CEF) w sektorze transport 2021–2027	8 011,6	5 123,0	14 051,7	14 051,7	175,4	274,3	100,0

Opracowanie własne na podstawie danych z rocznego sprawozdania Rb–28UE z wykonania planu wydatków budżetu środków europejskich, z wyłączeniem wydatków na realizację Wspólnej Polityki Rolnej i/lub rocznego sprawozdania Rb–28UE WPR z wykonania planu wydatków budżetu środków europejskich w zakresie wydatków na realizację Wspólnej Polityki Rolnej – po weryfikacji przez NIK.

¹⁾ Ustawa budżetowa na rok 2025 z dnia 9 stycznia 2025 r. (Dz. U. poz. 63).

5.6. WYBRANE EFEKTY RZECZOWE UZYSKANE W 2025 R.

1) Drogi krajowe, ekspresowe i autostrady

W 2025 r. oddano do użytku 396,6 km dróg krajowych, w tym 279,6 km autostrad i dróg ekspresowych.

Odcinki autostrad i dróg ekspresowych oddane w 2025 r.:

- A2 Siedlce Południe–Siedlce Wschód;
- S1 Oświęcim–Dankowice;
- S1 Dankowice–Bielsko–Biała Hałcnów;
- S1 Przybędza–Milówka (obejście Węgierskiej Górki);
- S3 Świnoujście–Dargobądz;
- S3 Dargobądz–Troszyn;
- S6 obwodnica Słupska (II jezdnia);
- S6 Sianów–Sławno;
- S6 Sławno–Słupsk;
- S7 Chwaszczyno–Żukowo;
- S7 Żukowo–Gdańsk Południe;
- S7 Modlin–Czosnów;
- S7 Grębałów–Nowa Huta;
- S7 Płońsk Południe–Załuski;
- S7 Załuski–Modlin;
- S19 Krosno–Miejsce Piastowe;
- S19 Miejsce Piastowe–Dukla;
- S19 Bielsk Podlaski Zachód–Boćki;
- S19 Haćki–Bielsk Podlaski Zachód z odcinkiem DK66;
- S19 Kuźnica–Sokółka Północ;
- S61 Łomża Zachód–Kolno (II jezdnia);
- S74/DK9 obwodnica Opatowa.

Obwodnice oddane w 2025 r.

- DK8 obwodnica Suchowoli;
- DK8 obwodnica Sztabina;
- DK12 obwodnica Gostynia;
- DK15 obwodnica Koźmina Wielkopolskiego;
- DK20 obwodnica Żukowa (fragment);

- DK20 obwodnica Szczecinka;
- DK22 obwodnica Strzelec Krajeńskich;
- DK32 obwodnica Żodynia;
- DK42 obwodnica Wąchocka (fragment);
- DK44 obwodnica Oświęcimia (fragmenty);
- DK66 obwodnica Bielska Podlaskiego;
- DK74 obwodnica Dzwoli;
- DK74 łącznik północny DK9 i DK74;
- DK75 łącznik brzeski;
- DK78 obwodnica Poręby i Zawiercia (odcinek Siewierz–Poręba–Zawiercie);
- DK79 obwodnica Lipska.

2) Koleje

W 2025 r. przebudowano 315,5 km torów kolejowych, a na 121,3 km linii kolejowych zwiększono dopuszczalną prędkość o co najmniej 30 km/h (wg sprawozdania z wykonania wydatków budżetu państwa oraz budżetu środków europejskich w układzie zadaniowym RB–BZ1).

Osiągnięta w 2025 r. wartość miernika pn. „Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych” to 93,88% przy założonym celu $\geq 89\%$ (wartość osiągnięta przez PKP PLK S.A.).

W zakresie miernika „Wartość pracy 2 eksploatacyjnej (w mln pociągokilometrów)” – w 2025 roku przekroczono wyznaczony cel, którym było 283,180 mln pockm, i osiągnięto wartość 297,690 mln pockm. Wynikało to przede wszystkim ze zwiększenia oferty przewozowej u przewoźników pasażerskich, co było efektem wykonanych prac modernizacyjnych i utrzymaniowych zrealizowanych w istotnej części ze środków budżetu państwa i budżetu środków europejskich.

Środki budżetowe wydatkowano także na przebudowę dworców kolejowych. W 2025 r. zakończono przebudowy czterech dworców kolejowych, w Toruniu Wschodnim, Zbąszyniu, Wejherowie i Łodzi Kaliskiej. W 2025 r. odnotowano wzrost wartości pracy przewozowej PKP Intercity S.A. w ramach przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, z wynikiem na poziomie 16 665,9 mln pasażerokilometrów. W zakresie połączeń kolejowych dalekobieżnych, których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu, i które zaczęły być realizowane w 2025 r. przez PKP Intercity S.A., dołączyły miejscowości: Mielec, Bystrzyca Kłodzka, Międzylesie i Zator.

5.7. WYKAZ PODMIOTÓW, KTÓRYM PRZEKAZANO INFORMACJĘ O WYNIKACH KONTROLI

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
6. Rzecznik Praw Obywatelskich
7. Minister Finansów i Gospodarki
8. Minister Infrastruktury
9. Komisja Finansów Publicznych Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
10. Komisja do Spraw Kontroli Państwowej Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
11. Sejmowa Komisja Infrastruktury