

# NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

---

DEPARTAMENT INFRASTRUKTURY

KIN.430.011.2019

Nr ewid. 100/2019/P/19/001/KIN

Informacja o wynikach kontroli

## WYKONANIE BUDŻETU PAŃSTWA W 2018 R. W CZĘŚCI 39 – TRANSPORT

Warszawa, czerwiec 2019 r.

---

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

---

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

---

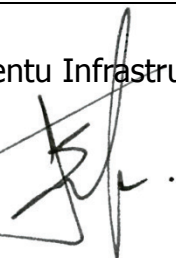
Informacja o wynikach kontroli

**Wykonanie budżetu państwa w 2018 r.  
w części 39 – Transport**

---

p.o. Dyrektor Departamentu Infrastruktury

Tomasz Emiljan



---

Zatwierdzam:

Krzysztof Kwiatkowski

  
Prezes  
Najwyższej Izby Kontroli

Warszawa, 4.06. 2019 r.

---

Najwyższa Izba Kontroli  
ul. Filtrowa 57  
02-056 Warszawa  
tel./fax: 22 444 50 00  
www.nik.gov.pl

## **Spis treści**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>I. Wprowadzenie.....</b>  | <b>4</b>  |
| <b>II. Ocena kontrolowanej działalności .....</b>  | <b>6</b>  |
| 1. Ocena ogólna .....  | 6         |
| <b>III. Wyniki kontroli wykonania budżetu państwa i budżetu środków europejskich .....</b> | <b>9</b>  |
| 1. Dochody budżetowe .....   | 9         |
| 2. Wydatki budżetu państwa i budżetu środków europejskich .....                            | 10        |
| 3. Sprawozdawczość.....  | 19        |
| 4. Księgi rachunkowe.....  | 22        |
| <b>IV. Informacje dodatkowe.....</b>   | <b>23</b> |
| 1. Wykonanie planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego .....                          | 25        |
| 1.1. Wpływy .....  | 27        |
| 1.2. Wydatki.....  | 29        |
| 2. Wykonanie planu finansowego Funduszu Kolejowego.....                                    | 31        |
| 2.1. Wpływy .....  | 32        |
| 2.2. Wydatki.....  | 32        |
| <b>Załączniki .....</b>  | <b>35</b> |

## I. Wprowadzenie

W objętym kontrolą roku budżetowym 2018 dysponentem części 39 – Transport był Minister Infrastruktury, do którego należało kierowanie m.in. działem administracji rządowej transport<sup>1</sup>.

W ramach części 39 finansowano zgodnie z obowiązującymi przepisami, realizację zadań w ramach pięciu funkcji państwa, tj.: 3 – Edukacja, wychowanie i opieka, 11 – Bezpieczeństwo zewnętrzne i nienaruszalność granic, 17 - Kształtowanie rozwoju regionalnego kraju, 19 – Transport i infrastruktura transportowa, 22 – Koordynacja działalności oraz obsługa administracyjna i techniczna.

Największe środki poniesione były na działania z zakresu:

- transportu drogowego i infrastruktury drogowej,
- transportu kolejowego i infrastruktury kolejowej,
- transportu lotniczego i infrastruktury lotniczej,
- wspierania zrównoważonego rozwoju transportu,
- koordynacji, zarządzania i wdrażania realizacji programów operacyjnych polityki spójności oraz pozostałych programów finansowanych z udziałem niepodlegających zwrotowi środków pomocowych.

Minister właściwy do spraw transportu zobowiązany był do sprawowania nadzoru nad organami: Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Głównym Inspektorem Transportu Drogowego oraz Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad<sup>2</sup>.

Jednostkami organizacyjnymi podległymi Ministrowi lub przez niego nadzorowanymi były:

- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej,
- Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”,
- Transportowy Dozór Techniczny,
- Instytut Kolejnictwa,
- Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- Instytut Transportu Samochodowego,
- Centrum Unijnych Projektów Transportowych<sup>3</sup>.

Minister Infrastruktury decyzją nr 3 z dnia 31 stycznia 2018 r.<sup>4</sup> ustanowił następujących dysponentów środków budżetu państwa, bezpośrednio podległych dysponentowi części budżetowej 39 – Transport:

1) drugiego stopnia:

- a) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
- b) Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych;

2) trzeciego stopnia:

- a) Głównego Inspektora Transportu Drogowego,
- b) Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
- c) Dyrektora Generalnego Ministerstwa Infrastruktury.

Celem kontroli było dokonanie oceny wykonania budżetu państwa w 2018 r., pod względem legalności, celowości, rzetelności i gospodarności działań podejmowanych przez dysponenta części budżetowej 39 – Transport oraz oceny wykonania planów finansowych jednostek finansowanych w ramach tej części budżetu państwa. Ocenie tej podlegały w szczególności:

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101, ze zm.).

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2018 r. poz. 762, ze zm.).

<sup>3</sup> Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2018 r. w sprawie wykazu jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Infrastruktury lub przez niego nadzorowanych (M.P. poz. 209).

<sup>4</sup> Decyzja 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. MI, poz. 3).

- działania związane z pobieraniem i egzekucją dochodów budżetowych;
- realizacja wydatków budżetu państwa i budżetu środków europejskich, w tym rzeczowe efekty uzyskane w wyniku realizacji zadań finansowanych ze środków publicznych;
- sporządzanie rocznych sprawozdań budżetowych oraz sprawozdań za IV kwartał 2018 r. w zakresie operacji finansowych;
- prowadzenie ksiąg rachunkowych w zakresie odnoszącym się do dochodów i wydatków oraz związanych z nimi należności i zobowiązań;
- system kontroli zarządczej w zakresie prawidłowości i rzetelności sporządzania sprawozdań i prowadzenia ksiąg rachunkowych;
- nadzór i kontrola sprawowane przez dysponenta części budżetu państwa zgodnie z przepisami art. 175 ustawy o finansach publicznych<sup>5</sup> (dalej: ufp), w tym:
  - a) nadzór nad wykonaniem planów finansowych podległych jednostek,
  - b) nadzór nad wykorzystaniem i rozliczeniem dotacji wypłaconych z budżetu państwa w części 39 – Transport.

Kontrola została przeprowadzona na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>6</sup> (dalej: ustawa o NIK), w Ministerstwie Infrastruktury (dalej: MI lub Ministerstwo), Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: GDDKiA), Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego (dalej: GITD). W PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna (dalej: PKP PLK lub Spółka) oraz Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. (dalej: KM), skontrolowano wykorzystanie przez te spółki dotacji otrzymanych z budżetu państwa.

Zrealizowane w części 39 dochody w wysokości 235 024,7 tys. zł (w tym 186 522,1 tys. zł przez jednostki objęte kontrolą, tj. 79,4% dochodów w tej części), stanowiły 0,1% dochodów budżetu państwa ogółem.

Zrealizowane w tej części wydatki budżetu państwa wynoszące 14 125 887,9 tys. zł (z uwzględnieniem wydatków niewygasających), w tym 13 431 064,9 tys. zł wydatków zrealizowanych przez jednostki objęte kontrolą, stanowiły 3,6% wydatków budżetu państwa ogółem.

Wydatki z budżetu środków europejskich, zrealizowane w kwocie 13 145 041,7 tys. zł (w tym w kwocie 7 159 137,1 tys. zł przez jednostki objęte kontrolą, tj. 54,5% wydatków w tej części), stanowiły 15,3% wydatków budżetu środków europejskich.

Szczegółowe informacje dotyczące dochodów budżetowych, wydatków budżetu państwa i budżetu środków europejskich realizowanych przez poszczególnych dysponentów oraz ich procentowy udział w zrealizowanych dochodach/wydatkach w części zostały przedstawione w załączniku 1 do niniejszej informacji.

---

<sup>5</sup> Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869).

<sup>6</sup> Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2019 r. poz. 489).

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### 1. Ocena ogólna

**Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonanie budżetu państwa w 2018 r. w części 39 – Transport, stwierdzając że:**

- 1) zrealizowane dochody wyniosły 235 024,7 tys. zł były wyższe o 67,4% od kwoty planowanej; w porównaniu do wykonania za 2017 r. były wyższe o 24,4%;
- 2) zrealizowane wydatki budżetowe wyniosły 14 125 887,9 tys. zł (z wydatkami niewygasającymi), tj. 99,4% planu po zmianach, a wydatki budżetu środków europejskich 13 145 041,7 tys. zł, co stanowiło niemal 100,0% planu po zmianach;
- 3) dane wykazane w łącznych i jednostkowych sprawozdaniach budżetowych były zgodne z danymi wykazanymi w sprawozdaniach dysponentów funkcjonujących w ramach części 39 – Transport, a dane wykazane w jednostkowych sprawozdaniach dysponenta części<sup>7</sup> były zgodne z danymi wynikającymi z ewidencji księgowej;
- 4) objęte kontrolą zamówienia publiczne realizowane przez dysponentów III stopnia zostały przeprowadzone zgodnie z procedurami określonymi w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (dalej: upzp)<sup>8</sup>;
- 5) dysponent części w trakcie trwania roku budżetowego na bieżąco monitorował wykonanie planu dochodów i wydatków przez poszczególnych dysponentów środków budżetowych, m.in. poprzez analizę miesięcznych, kwartalnych, półrocznych i rocznych sprawozdań budżetowych.

Szczegółowe badanie wydatków w łącznej kwocie 1 167 259,0 tys. zł wykazało, że wydatki zostały poniesione z zachowaniem zasad gospodarowania środkami publicznymi, określonych w upf i aktach wykonawczych. Nie stwierdzono niecelowego lub niegospodarnego wydatkowania środków publicznych. Osiągnięto cele założone na 2018 r. w układzie zadaniowym. Minister rzetelnie i w sposób skuteczny sprawował nadzór i kontrolę w zakresie określonym w art. 175 ust. 1 i ust. 2 upf.

Nieprawidłowości stwierdzone w trzech jednostkach objętych kontrolą w części 39, tj. w Ministerstwie, w GDDKiA i w GITD nie miały wpływu na realizację budżetu w tej części i polegały na:

- 1) w Ministerstwie Infrastruktury:
  - niedokonaniu zmian regulacji wewnętrznych dotyczących kontroli zarządczej i zamówień publicznych po utworzeniu Ministerstwa Infrastruktury,
  - nierzetelnym dokumentowaniu wyników monitorowania realizacji celów i zadań ujętych w planie działalności Ministra i nieprzygotowaniu informacji o postępach w realizacji celów i zadań ujętych w planie działalności Ministra, za II i III kwartał 2018 r., o których mowa w § 13 zarządzenia nr 19 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 czerwca 2016 r. w sprawie ustalenia Opisu systemu kontroli zarządczej w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa<sup>9</sup>,
  - zbyt długotrwałym procesie zmiany Planu działalności Ministra na 2018 rok,
  - nierzetelnej weryfikacji dokumentów załączanych do rocznego rozliczenia dotacji podmiotowej przyznanej PKP PLK na podstawie umowy o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochrony w okresie od 1 stycznia 2014 r. do 31 grudnia 2018 r.,

<sup>7</sup> Sprawozdania sporządzone przez Departament Budżetu w Ministerstwie.

<sup>8</sup> Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r., Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2018 poz. 1986, ze zm.).

<sup>9</sup> Dz. Urz. MliB, poz. 46. Zarządzenia nr 19 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 czerwca 2016 r. w sprawie ustalenia Opisu systemu kontroli zarządczej w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, zostało uchylone z dniem 28 marca 2019 r.

- pominięciu przy aktualizacji zasad rachunkowości przepisów dotyczących „Informacji dodatkowej”;

2) w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad:

- wykazywaniu w sprawozdaniu Rb-27 w kolumnie 12 „zaległości netto” należności pozostałe do zapłaty, które nie mogą być egzekwowane,
- niewłaściwym dokumentowaniu system zarządzania ryzykiem;

3) w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego:

- niedokonaniu aktualizacji instrukcji obiegu dokumentów finansowo-księgowych,
- braku wewnętrznych procedur w zakresie egzekucji należności pieniężnych oraz sposobu przekazywania do Biura Finansowego GITD informacji mających wpływ na dochody budżetowe.

Kalkulacja oceny ogólnej wykonania budżetu państwa w części 39 przedstawiona została w załączniku nr 3 do niniejszej Informacji.

Najwyższa Izba Kontroli opiniuje pozytywnie prawidłowość sporządzania łącznych rocznych sprawozdań za 2018 r. przez dysponenta części 39 – Transport i sprawozdań jednostkowych Ministerstwa Infrastruktury, GDDKiA i GITD:

- 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);
- z wykonania wydatków budżetu państwa oraz budżetu środków europejskich w układzie zadaniowym (Rb-BZ1)

oraz w zakresie operacji finansowych za IV kwartał 2018 r., tj. sprawozdań o stanie należności oraz wybranych aktywów finansowych (Rb-N) i 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 kontrolowanej jednostki (dysponent części) były zgodne z danymi wynikającymi z ewidencji księgowej. Przyjęty system kontroli zarządczej zapewniał w sposób racjonalny kontrolę prawidłowości i rzetelności sporządzonych sprawozdań budżetowych, w tym z budżetu środków europejskich, sprawozdań w zakresie operacji finansowych, z uwzględnieniem sprawozdań dysponenta III stopnia. Skontrolowane sprawozdania zostały sporządzone terminowo i prawidłowo pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym, z wyjątkiem sporządzonego przez GDDKiA sprawozdania Rb-27.

Sprawozdania przedstawiają wiarygodne dane o dochodach i wydatkach oraz związanych z nimi należnościach i zobowiązaniach, z wyjątkiem danych o zaległościach budżetowych, wykazanych przez GDDKiA w sprawozdaniu Rb-27. Na podstawie przeprowadzonej kontroli ksiąg rachunkowych dysponenta części, stanowiących podstawę sporządzenia wyżej wymienionych sprawozdań, nie zidentyfikowano nieprawidłowości, które wskazywałyby, że księgi te w zakresie obejmującym zapisy dotyczące dochodów i wydatków oraz związanych z nimi należności i zobowiązań prowadzone były nieprawidłowo.

Sprawozdania zostały sporządzone terminowo, stosownie do przepisów rozporządzeń Ministra Finansów w sprawie: sprawozdawczości budżetowej<sup>10</sup>, sprawozdań jednostek sektora finansów publicznych w zakresie operacji finansowych<sup>11</sup> oraz sprawozdawczości budżetowej w układzie zadaniowym<sup>12</sup>.

Dysponent części sprawując nadzór nad dysponentami środków budżetowych drugiego i trzeciego stopnia, monitorował wykonanie planu dochodów i wydatków przez poszczególnych dysponentów, m.in. poprzez analizę miesięcznych, kwartalnych, półrocznych i rocznych sprawozdań oraz dodatkowych informacji otrzymywanych w tym zakresie, co było podstawą przy podejmowaniu decyzji o dokonanie zmian w budżecie, w trakcie roku budżetowego. Dysponent części wykorzystywał instrumenty zapisane w ufp, w tym w szczególności:

- dokonywał przeniesień wydatków zgodnie z przepisami art. 171 ufp w celu efektywnego i gospodarnego wykorzystania środków ujętych w częściach budżetowych;
- występował z wnioskami o dokonanie zmian w budżecie do Ministra Finansów, w tym w szczególności przy wnioskowaniu o uruchomienie środków z rezerwy celowej w celu zapewnienia środków na realizację niezbędnych zadań;
- dokonywał blokad wydatków zgodnie z przepisami art. 177 ufp w przypadku nadmiaru środków czy opóźnień w realizacji zadań.

W związku z przepisami art. 175 ust. 1 pkt 4 ufp, dysponent części nadzorował i kontrolował efektywność oraz skuteczność realizacji planów w układzie zadaniowym na podstawie mierników stopnia realizacji celów.

---

<sup>10</sup> Rozporządzenie Ministra Rozwoju Finansów z dnia 9 stycznia 2018 r. w sprawie sprawozdawczości budżetowej (Dz. U. poz. 109, ze zm.).

<sup>11</sup> Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 4 marca 2010 r. w sprawie sprawozdań jednostek sektora finansów publicznych w zakresie operacji finansowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 1773).

<sup>12</sup> Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 grudnia 2011 r. w sprawie sprawozdawczości budżetowej w układzie zadaniowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1793, ze zm.).



### III. Wyniki kontroli wykonania budżetu państwa i budżetu środków europejskich

#### 1. Dochody budżetowe

##### 1.1. Realizacja dochodów budżetowych

W ustawie budżetowej na rok 2018<sup>13</sup> dochody budżetowe dla części 39 – Transport zaplanowano w kwocie 140 356,0 tys. zł. Zrealizowane dochody wyniosły 235 024,7 tys. zł i były wyższe o 67,4% od kwoty planowanej i o 24,4% od dochodów uzyskanych w 2017r. (188 976,7 tys. zł).

Niemal całość dochodów (234 415,4 tys. zł, tj. 99,7% dochodów ogółem) uzyskano w dziale 600 – Transport i łączność, w tym największe w rozdziałach:

- 60012 – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (110 718,1 tys. zł);
- 60055 – Inspekcja Transportu Drogowego (63 599,7 tys. zł);
- 60002 – Infrastruktura kolejowa (30 108,0 tys. zł);
- 60056 – Urząd Lotnictwa Cywilnego (23 120,6 tys. zł).

Wyższa od prognozowanej realizacja dochodów w tej części wynikała głównie z przekroczenia o 71 656,1 tys. zł planu dochodów przez GDDKiA oraz uzyskania nieplanowanych dochodów z infrastruktury kolejowej w kwocie 30 108,0 tys. zł, w tym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: CUPT) w kwocie 25 272,4 tys. zł. Uzyskanie większych niż planowano dochodów budżetowych w 2018 r. spowodowane było trudnymi do przewidzenia na etapie planowania wpływami, głównie: z tytułu odsetek od gwarancji bankowej należytego wykonania kontraktu, kar z tytułu nieterminowej realizacji zadań, wypłaconych odszkodowań od ubezpieczycieli, rozstrzygnięć przetargowych, wyroków sądowych oraz ugód i porozumień.

Głównymi źródłami dochodów uzyskanych w GDDKiA w 2018 r. były wpływy z tytułu:

- kar i odszkodowań wynikających z umów, w kwocie 49 136,6 tys. zł (o 99,9% większej od kwoty planowanej), w tym kar za nienależyte wykonania umowy lub nieterminową ich realizację oraz odszkodowań za szkody wyrządzone w infrastrukturze drogowej;
- pozostałych odsetek w kwocie 26 608,8 tys. zł (171 razy większe od kwoty planowanej), w tym odsetek bankowych naliczonych od prowadzonych rachunków, odsetek za zwłokę z tytułu nieterminowych wpłat należności, odsetek od odszkodowań;
- rozliczeń zwrotów z lat ubiegłych w kwocie 11 100,3 tys. zł (o 577,3% większe od kwoty planowanej), w tym zwrotu za energię elektryczną, zwrotu podatku od nieruchomości, zwrotu wydatków na zakup soli i usług dotyczących bieżącego utrzymania dróg oraz zimowego utrzymania dróg;
- sprzedaży składników majątkowych kwocie 7786,6 tys. zł (o 154,5% większe od kwoty planowanej, w tym m.in.: złomu, drewna, destruktu (odpadów frezowania asfaltu i innych materiałów uzyskanych przy pracach drogowych) oraz wyeksploatowanych samochodów i zbędnego sprzętu do zimowego utrzymania dróg.

Głównymi źródłami dochodów uzyskanych w Inspekcji Transportu Drogowego w 2018 r. były wpływy z tytułu:

- grzywn i innych kar pieniężnych (51 361,9 tys. zł, co stanowiło 80,8% łącznej kwoty dochodów GITD);
- opłat za zezwolenia w międzynarodowym transporcie drogowym (9429,3 tys. zł, co stanowiło 14,8% łącznej kwoty dochodów GITD).

<sup>13</sup> Ustawa budżetowa na rok 2018 z dnia 11 stycznia 2018 r. (Dz. U. z 2018 r. poz. 291).

Szczegółową kontrolę dochodów przeprowadzono na próbie 118 dowodów księgowych dotyczących dochodów budżetowych zrealizowanych w łącznej kwocie 5163,9 tys. zł, co stanowiło 2,8% dochodów uzyskanych w 2018 r., przez jednostki objęte kontrolą. Należności wymierzone były w odpowiedniej wysokości, określonej w przepisach prawa, decyzji, mandacie lub w umowie. Nie stwierdzono nieprawidłowości dotyczących wysokości i terminowości ustalenia należności z tytułu dochodów budżetowych oraz ich ewidencji w księgach rachunkowych.

Szczegółowe dane liczbowe dotyczące dochodów budżetowych w części 39 – Transport zostały zawarte w tabeli, stanowiącej załącznik 4 do niniejszej informacji.

## 1.2. Należności pozostałe do zapłaty

Na koniec 2018 r. w części 39 (zgodnie ze sprawozdaniem Rb-27 z wykonania planu dochodów budżetowych) wystąpiły należności pozostałe do zapłaty w kwocie 197 857,9 tys. zł, które były wyższe o 109,9% od należności wykazanych na koniec 2017 r. (94 268,0 tys. zł).

Największe kwoty należności pozostałych do zapłaty wystąpiły w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego.

Należności GDDKiA w kwocie 143 330,0 tys. zł były o 111 051,0 tys. zł (tj. o 344,0%) wyższe od należności wykazanych na koniec 2017 r. (32 279,0 tys. zł). Wzrost należności wynikał głównie z naliczonych kar za niedotrzymanie warunków umowy, z rozstrzygnięć wyroków sądowych, odsetek ustawowych za opóźnienie w zapłacie, z tytułu rozliczeń/zwrotów z lat ubiegłych (między innymi energia elektryczna);

Należności GITD w kwocie 48 765,2 tys. zł, dotyczyły głównie należności z tytułu grzywn i innych kar pieniężnych (45 466,1 tys. zł, co stanowiło 93% należności).

Zaległości netto w części 39 – Transport na koniec 2018 r. wyniosły łącznie 182 763,7 tys. zł, i były wyższe o 140,4% od zaległości wykazanych na koniec 2017 r. (w kwocie 76 038,1 tys. zł). Największe zaległości w 2018 r. wystąpiły w rozdziałach:

- 60012 – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w kwocie 137 179,5 tys. zł, o 350,1% więcej od zaległości na koniec 2017 r. (30 479,6 tys. zł);
- 60055 – Inspekcja Transportu Drogowego w kwocie 42 812,9 tys. zł, tj. o 0,6% większej od zaległości na koniec 2017 r. (42 555,9 tys. zł).

Nie został zrealizowany przez GITD wniosek NIK po kontroli „Wykonanie budżetu państwa przez GITD w 2016 r.”, dotyczący opracowania wewnętrznych procedur w zakresie egzekucji należności pieniężnych oraz sposobu przekazywania do Biura Finansowo-Gospodarczego GITD informacji mających wpływ na dochody budżetowe.

Według wyjaśnień Dyrektora Generalnego GITD przyczyną niezrealizowania wniosku NIK była m.in. złożoność procesów funkcjonujących w GITD, duża fluktuacja pracowników oraz mobilizacja znacznych zasobów kadrowych GITD związana z przejęciem obsługi krajowego systemu poboru opłat. Opracowano projekty procedur i Biuro Finansowe zwróciło się do kierownictwa o możliwość ich wdrożenia do 30 czerwca 2019 r.

Szczegółowym badaniem objęto 74 zaległości o łącznej kwocie 8075,2 tys. zł (4,4% stanu zaległości). Badanie próby zaległości nie wykazało nieprawidłowości w zakresie odzyskiwania należności.

## 2. Wydatki budżetu państwa i budżetu środków europejskich

### 2.1. Wydatki budżetu państwa

W ustawie budżetowej na rok 2018, wydatki budżetu państwa w części 39 – Transport, zostały zaplanowane w kwocie 9 824 591,0 tys. zł, głównie w dziale 600 – Transport i łączność (9 593 159,0 tys. zł).

W trakcie roku plan wydatków:

- został zwiększony o kwotę 4 382 790,0 tys. zł, w wyniku przeniesienia tej kwoty z części 83 – Rezerwy celowe (w tym na: wydatki majątkowe 2 992 793,8 tys. zł, dotacje i subwencje 1 133 900,0 tys. zł, wydatki na współfinansowanie projektów z udziałem środków UE 234 680,9 tys. zł oraz na wydatki bieżące 21 415,3 tys. zł),
- został zmniejszony decyzją Ministra Finansów<sup>14</sup> o kwotę 674,6 tys. zł w dziale 752 – Obrona narodowa.

Plan wydatków po zmianach w 2018 r. wyniósł 14 206 706,4 tys. zł. Wydatki budżetu państwa w części 39 – Transport zostały zrealizowane w kwocie 14 125 887,9 tys. zł (z wydatkami niewygasającymi), co stanowiło 99,4% planu po zmianach. W porównaniu do wykonania w 2017 r. (10 935 706,5 tys. zł), w 2018 r. nastąpił wzrost wydatków o 3 190 181,4 tys. zł, tj. o 29,2%.

Z uruchomionych środków z rezerwy celowej w kwocie 4 382 790,0 tys. zł, do końca 2018 r. wykorzystano 1 470 087,5 tys. zł (tj. 33,5%). Środki w wysokości 12 702,5 tys. zł zwrócono do budżetu (w tym kwotę 7396,8 tys. zł z powodu niższego niż zaplanowano zainteresowania ofertami pracy w GITD). Pozostała kwota 2 900 000,0 tys. zł pochodząca z pozycji 95 rezerwy, nie wygasła z upływem roku budżetowego.

Łączna kwota wydatków budżetu państwa w części 39 – Transport, które nie wygasły z upływem roku 2018 wynosiła 3 039 576,5 tys. zł, z tego środki w wysokości:

- 2 900 000,0 tys. zł stanowiły wydatki, które nie wygasają z upływem roku budżetowego na podstawie art. 38 c ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2018<sup>15</sup>;
- 139 576,5 tys. zł stanowiły wydatki ujęte w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 14 grudnia 2018 r. w sprawie wydatków budżetu państwa, które w roku 2018 nie wygasają z upływem roku budżetowego<sup>16</sup>.

Decyzjami Ministra Finansów z dnia 28 grudnia 2018 r. wydatki niewygasające w kwocie 2 900 000,0 tys. zł, zostały przeznaczone na:

- objęcie przez Skarb Państwa akcji w spółce PKP PLK z terminem realizacji do 31 marca 2019 r. (kwota 1 800 000,0 tys. zł). W dniu 27 marca 2019 r. Ministerstwo przekazało tę kwotę na zakup akcji PKP PLK,
- na dofinansowanie Funduszu Dróg Samorządowych z terminem realizacji do 31 grudnia 2019 r. (kwota 1 100 000,0 tys. zł).

Wydatki niewygasające w kwocie 139 576,5 tys. zł, zostały przeznaczone:

- na bieżące utrzymanie i remonty sieci drogowej (58 461,7 tys. zł),
- na inwestycje budowlane realizowane w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) 37 552,5 tys. zł,
- na wydatki na zakupy inwestycyjne w ramach krajowych dróg publicznych (4431,7 tys. zł),
- na wydatki na zakupy inwestycyjne w zakresie kosztów funkcjonowania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (2015,7 tys. zł),
- na zakup przez PKP CARGO S.A. 65 szt. nowych wagonów platform sześciokoosowych do przewozu ciężkich ładunków (37 115,0 tys. zł).

<sup>14</sup> Decyzją z 27 grudnia 2018 r., MF/BP4.4143.16.2.2018.RC.

<sup>15</sup> (Dz. U. poz. 2371, ze zm.) Zmiana wprowadzona ustawą z dnia 6 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2018 (Dz. U. poz. 2383).

<sup>16</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 grudnia 2018 r. w sprawie wydatków budżetu państwa, które w 2018 r. nie wygasają z upływem roku budżetowego (Dz. U. poz. 2346).

Do dnia 31 marca 2019 r., z wydatków niewygasających ujętych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 14 grudnia 2018 r. w sprawie wydatków budżetu państwa, które w roku 2018 nie wygasają z upływem roku budżetowego, zostały zrealizowane wydatki w łącznej wysokości 107 400,0 tys. zł (tj. 76,9%). Niepełne wykonanie wynika z niepełnej realizacji wydatków przez GDDKiA<sup>17</sup>.

Wnioski Ministra Infrastruktury o przeniesienie wydatków 2018 r. do wykorzystania w 2019 r. spełniały warunki określone w art. 181 ufp. Przyczynami niezrealizowania wydatków w 2018 r. były głównie: opóźnienia w rozstrzygnięciu postępowań przetargowych oraz opóźnienia w wydawaniu decyzji odszkodowawczych, a także trudna sytuacja na rynku dostawców komponentów do produkcji wagonów, co przedłużyło trwającą w 2018 r. procedurę zakupu wagonów, powodując konieczność przeniesienia płatności na 2019 r.

Poddana badaniu rezerwa celowa<sup>18</sup> przeznaczona na zmianę struktury właścicielskiej Skarbu Państwa w PKP PLK i objęcie akcji tej Spółki, przyznana w kwocie 1 166 500,0 tys. zł, została wykorzystana w całości i zgodnie z przeznaczeniem.

W 2018 r. Minister Infrastruktury podjął 16 decyzji w sprawie blokowania środków w części 39 – Transport, na łączną kwotę 23 566,3 tys. zł, w tym m.in.:

- środków ujętych w planie finansowym Centrum Unijnych Projektów Transportowych w kwocie 11 003,9 tys. zł dotyczących zakupów inwestycyjnych i bieżących wydatków, z uwagi na podpisanie aneksu do umowy o dofinansowanie w ramach Planu Działań sektora transportu na lata 2017–2018 z PKP PLK, obniżającego poziom dofinansowania,
- wydatków Głównego Inspektora Transportu Drogowego na kwotę 5972,4 tys. zł, wynikających z opóźnień w harmonogramie zatrudniania pracowników do Krajowego Systemu Poboru Opłat, z uwagi na niskie zainteresowanie ofertami pracy w GITD, niskimi kwalifikacjami kandydatów i przesunięciem terminów zatrudniania.

Stwierdzono, że dysponent części 39 wydawał decyzje o blokowaniu środków bez zbędnej zwłoki.

W podziale na grupy ekonomiczne wydatki budżetu państwa w 2018 r. w części 39 stanowiły:

- dotacje i subwencje w łącznej kwocie 3 856 469,0 tys. zł, tj. 77,7% planu po zmianach i 92,7% wydatków na ten cel w 2017 r.;
- świadczenia na rzecz osób fizycznych w kwocie 5299,5 tys. zł, tj. 91,7% planu po zmianach i 70,3% wydatków w 2017 r.;
- wydatki bieżące jednostek budżetowych w kwocie 2 825 024,1 tys. zł, tj. 96,5% planu po zmianach i 88,5% wydatków w 2017 r.;
- wydatki majątkowe w kwocie 3 639 294,0 tys. zł, tj. 65,8% planu po zmianach i 127,7% wydatków w 2017 r.;
- wydatki na współfinansowanie projektów z udziałem środków Unii Europejskiej w kwocie 760 224,8 tys. zł, tj. 97,6% planu po zmianach i 105,1% wydatków w 2017 r.

Na koniec 2018 r. zobowiązania ogółem w części 39 – Transport wyniosły 154 471,7 tys. zł i były wyższe od zobowiązań wykazanych za rok 2017 o 5182,7 tys. zł. Zobowiązania wymagalne w kwocie 11,0 tys. zł powstały w latach ubiegłych, a w kwocie 3,7 tys. zł - w 2018 roku. Wszystkie zobowiązania wymagalne, tak jak w 2017 r., dotyczyły rozdziału 60055 – Inspekcja Transportu Drogowego i stanowiły zasądzone od Głównego Inspektora Transportu Drogowego na rzecz skarżących zwroty kosztów postępowań sądowych.

<sup>17</sup> Do dnia zakończenia kontroli GDDKiA nie przekazała MI przyczyn niepełnego wydatkowania kwot do 31 marca 2019 r.

<sup>18</sup> Przyznana na podstawie decyzji MF z 15.10.2018 r. z części 83 do części 39, dział 600, pozycja rezerwy 94.

Najwyższe zobowiązania na koniec 2018 r. wykazane były w:

- GDDKiA w kwocie 64 250,5 tys. zł, w tym: w kwocie 42 986,1 tys. zł zobowiązania związane z otrzymanymi w 2019 r. fakturami za zimowe i bieżące utrzymanie dróg i autostrad oraz zapewnienie przejezdności na drogach w okresie zimowym oraz w kwocie 21 264,4 tys. zł, zobowiązania wynikające z naliczenia dodatkowego wynagrodzenia rocznego, które zostało wypłacone w lutym 2019 r.,
- CUPT w kwocie 34 345,6 tys. zł, wynikające z zatwierdzonych w 2018 r. wniosków o płatność (w ramach projektów POIiŚ 2007–2013 oraz POIiŚ 2014–2020), planowanych do wypłaty w 2019 r.

Minister Infrastruktury jako dysponent części 39 nie ponosił kosztów odsetek od nieterminowych zobowiązań.

W 2018 r. wydatki na dotacje i subwencje zostały poniesione w łącznej kwocie 3 856 469,0 tys. zł, w tym w ramach działu 600 – Transport i łączność, wydatkowano kwotę 3 838 631,0 tys. zł, tj. 99,5% wszystkich wydatków na dotacje i subwencje w części 39 – Transport. Największą kwotę przeznaczono na dotację podmiotową przyznaną PKP PLK na podstawie umowy o dofinansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochrony, którą zrealizowano w ramach rozdziału 60002 – Infrastruktura kolejowa w wysokości 2 698 528,9 tys. zł (zrealizowana prawie w 100% i stanowiąca 70,2% wszystkich dotacji). Kwotę 1 100 000,0 tys. zł otrzymaną z rezerwy celowej na zasilenie Funduszu Dróg Samorządowych, przeznaczono na wydatki niewygasające z upływem roku budżetowego, a termin ich realizacji wyznaczono do 31 grudnia 2019 r.

U dysponenta części 39, kontroli poddano dotację podmiotową przyznaną PKP PLK, na podstawie umowy o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochrony w okresie od 1 stycznia 2014 r. do 31 grudnia 2018 r. (dalej: Umowa), zawartej w dniu 29 stycznia 2014 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury i Rozwoju a PKP PLK. Na tę dotację zaplanowana została kwota 2 699 410,0 tys. zł. Minister Infrastruktury decyzją z dnia 5 marca 2018 r.<sup>19</sup>, za zgodą Ministra Finansów, zwiększył ją o 300,0 tys. zł (do kwoty 2 699 710,0 tys. zł) z przeznaczeniem na remont peronów na stacji Głogów.

Zgodnie ze złożonymi przez PKP PLK rozliczeniami, wykorzystanie dotacji do dnia 31 stycznia 2019 r., wynosiło 2 698 528,9 tys. zł, tj. niemal 100,0% kwoty dotacji po zmianach. Stanowiło to 24,3% ogólnej kwoty wydatków w części 39 – Transport. Kwotę niewykorzystanej dotacji w wysokości 1181,1 tys. zł Spółka wpłaciła terminowo na konto Ministerstwa Infrastruktury w dniach: 4 i 31 stycznia 2019 r. Przekazywanie dotacji odbywało się stosownie do zapisów zawartych w Umowie, tj. na podstawie składanych przez Spółkę wniosków o zapotrzebowanie na środki budżetowe na dany miesiąc oraz informacji o saldzie środków na rachunku bankowym Spółki, przeznaczonym do rozliczeń. Zgodnie z zapisami przedmiotowej Umowy (rozdział czwarty: *Przekazywanie i rozliczanie dotacji*), wypłacana miesięczna kwota dotacji była pomniejszana o saldo środków na rachunku bankowym<sup>20</sup>.

Zgodnie z załącznikiem nr 12 do Umowy, Ministerstwo nakłada na PKP PLK kary umowne m.in. w przypadku, gdy średnia prędkość na zarządzanej sieci ulegnie zmniejszeniu.

Stwierdzono, że Spółka przedkładając Ministerstwu raporty podawała za 2016 r., dwie różne wartości tych prędkości. W piśmie z 5 kwietnia 2017 r. były to: dla pociągów pasażerskich – 61 km/h i dla pociągów towarowych – 22 km/h, natomiast, w piśmie z 17 kwietnia 2018 r. podano średnią prędkość za 2016 r. o wartości 70 km/h. Wyjaśnienie rozbieżności i wskazanie jaki rodzaj prędkości za poszczególne lata był raportowany Ministerstwu, nastąpiło dopiero na żądanie kontrolerów NIK. Dyrektor Departamentu Kolejnictwa wyjaśnił, że zgodnie z informacją zawartą w piśmie PKP PLK z 28 marca 2019 r. średnia prędkość na zarządzanej sieci za lata 2015–2018 jest prędkością techniczną wyliczaną zgodnie z pkt 2.2.3.2 Umowy. Umowa definiuje ją jako: średnią ważoną

<sup>19</sup> Decyzja: DBI.5.3110.2.2018.MC.1.

<sup>20</sup> Zgodnie z rozdziałem czwartym przedmiotowej Umowy: *Przekazywanie i rozliczanie dotacji*.

dopuszczalnych prędkości dla pociągów pasażerskich na poszczególnych odcinkach, z uwzględnieniem obowiązujących ograniczeń prędkości, pomnożoną przez współczynnik 0,75.

NIK ustaliła, że do 2018 r. (w tym raport za rok 2017) PKP PLK raportowała Ministerstwu corocznie średnią prędkość handlową, zamiast wymaganej umową „średniej prędkości technicznej”. Ostatecznie Ministerstwo w piśmie z 8 kwietnia 2019 r. otrzymało od Spółki wyjaśnienia, zgodnie z którymi średnia prędkość techniczna (zgodnie z definicją zawartą w pkt 2.2.3.2 Umowy) dla pociągów pasażerskich wynosiła: w 2015 r. – 65 km/h, w 2016 r. – 70 km/h, w 2017 r. – 72 km/h, w 2018 r. – 69 km/h.

Według raportów przesyłanych przez PKP PLK w okresie 2015–2018 r., średnia prędkość handlowa wyniosła:

- w 2015 r. – 58 km/h;
- w 2016 r. – 61 km/h;
- w 2017 r. – 59 km/h (a w sprawozdaniu za 2018 r., Spółka podała wartość 60,91 km/h<sup>21</sup>);
- w 2018 r. – 58 km/h.

Zgodnie z zapisami Umowy, w 2019 r. Ministerstwo powinno naliczyć PKP PLK kary umowne z tytułu zmniejszenia średniej prędkości technicznej na zarządzanej sieci w 2018 r., w stosunku do 2017 r. Do czasu zakończenia kontroli Ministerstwo nie naliczyło Spółce przedmiotowych kar<sup>22</sup>.

W PKP PLK badaniem objęto wykorzystanie i rozliczenie w 2018 r. przez PKP PLK dotacji budżetowej na dofinansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową oraz kosztów jej ochrony, otrzymanej z budżetu państwa, w kwocie 2 698 528,9 tys. zł. Kontrola wydatków w kwocie 362 442,7 tys. zł (13,4% kwoty dotacji wykorzystanej), nie wykazała nieprawidłowości.

W Kolejach Mazowieckich badaniem objęto wykorzystanie i rozliczenie w 2018 r. przez KM dotacji przedmiotowej, przeznaczonej z budżetu państwa na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu ustawowych uprawnień do krajowych, ulgowych przejazdów pasażerskich, w kwocie 35 960,0 tys. zł. Kontrola wydatków w kwocie 5965,1 tys. zł (16,7% kwoty wykorzystanej dotacji), nie wykazała nieprawidłowości.

Szczegółowe dane liczbowe dotyczące wydatków budżetowych w części 39 – Transport, zostały zawarte w tabeli, stanowiącej załącznik 5 do niniejszej informacji.

W 2018 r. przeciętne zatrudnienie w części budżetu państwa 39 – Transport wyniosło 6402 osoby, tj. o 100 osób więcej (o 1,6%) niż w 2017 r.

Wzrost zatrudnienia wynikał głównie:

- z wykonywania przez Ministerstwo zadań związanych z obsługą Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Rzeczypospolitej Polskiej,
- z realizacji przez GITD dodatkowych obowiązków dotyczących poboru opłaty elektronicznej.

W 2018 r. wydatki na wynagrodzenia nie przekroczyły limitu kwot określonych w planie po zmianach. Łączna kwota wynagrodzeń w części 39 w 2018 r. wyniosła 512 457,1 tys. zł i była o 17 143,6 tys. zł, tj. o 3,5% większa od kwoty wydatkowanej w 2017 roku (495 313,5 tys. zł).

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na jednego pełnozatrudnionego wyniosło 6670,5 zł i było o 120,8 zł, tj. o 1,8% wyższe od średniego wynagrodzenia w 2017 roku (6549,7 zł).

Na wynagrodzenie bezosobowe w 2018 r. w części 39 – Transport, zaplanowano wydatki w kwocie 4531,7 tys. zł, z których zrealizowano 4122,0 tys. zł, tj. 91,0%.

Szczegółowe dane liczbowe dotyczące zatrudnienia i wynagrodzenia w części 39 – Transport, zostały zawarte w tabeli stanowiącej załącznik 6 do niniejszej informacji.

<sup>21</sup> Pismo PKP PLK z 31 stycznia 2018 r.

<sup>22</sup> Termin do naliczenia kar umownych jeszcze nie upłynął.

Plan wydatków dysponenta III stopnia w Ministerstwie w 2018 r., w kwocie 83 254,0 tys. zł został w trakcie roku zwiększony z rezerw celowych o kwotę 2 969 495,7 tys. zł i zmniejszony na podstawie decyzji Ministra Infrastruktury o kwotę 1357,6 tys. zł. Największe kwoty zmiany planu wydatków dotyczyły dwóch rezerw celowych, z których środki zostały przeznaczone na objęcie przez Skarb Państwa, reprezentowany przez Ministra Infrastruktury, akcji w PKP PLK, tj.: kwota 1 166 500,0 tys. zł<sup>23</sup> i kwota 1 800 000,0 tys. zł<sup>24</sup>. Środki w kwocie 1 800 000,0 tys. zł przeniesiono do wykorzystania do 31.03.2019 r.<sup>25</sup>, jako środki niewygasające.

Zrealizowane w 2018 r. wydatki w kwocie 3 047 539,5 tys. zł, stanowiły 99,9% planu po zmianach (3 051 392,1 tys. zł) i były o 2 974 154,4 tys. zł większe od wykonania wydatków w 2017 r. (73 385,1 tys. zł).

Szczegółowym badaniem objęto realizację niżej podanych kwot wydatków dysponentów III stopnia:

- 35 584,6 tys. zł, tj. 24,2% wydatków centrali GDDKiA (co stanowiło 0,9% wydatków ogółem GDDKiA); badana próba objęła 42 dowody księgowe wylosowane metodą monetarną MUS<sup>26</sup> (12 dowodów na kwotę 3825,3 tys. zł wydatków majątkowych i 30 dowodów na kwotę 31 759,3 tys. zł wydatków bieżących);
- 37 519,6 tys. zł, tj. 26,7% wydatków GITD, w tym 72 dowody księgowe na kwotę 36 362,4 tys. zł wylosowane metodą monetarną MUS oraz trzy dowody na kwotę 1157,2 tys. zł wytypowane metodą doboru celowego (osiem dowodów księgowych na kwotę 3622,7 tys. zł wydatków majątkowych i 67 dowodów księgowych na kwotę 33 896,9 tys. zł wydatków bieżących);
- 1 167 259,0 tys. zł, tj. 38,3% wydatków Ministerstwa – dysponenta III stopnia; badana próba objęła pięć dowodów wylosowanych metodą monetarną MUS (2 dowody na kwotę 1 166 986,5 tys. zł wydatków majątkowych i trzy dowody na kwotę 1242,0 tys. zł wydatków bieżących).

Stwierdzono, że badane wydatki dokonywane były zgodnie z planem finansowym oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami, a także służyły realizacji celów kontrolowanych jednostek.

Pod kątem prawidłowości stosowania przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, w tym wyboru trybu udzielania zamówień publicznych zbadano jedenaście postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, na łączną kwotę 33 815,0 tys. zł, ze 145 postępowań, przeprowadzonych przez jednostki objęte kontrolą na łączną kwotę 638 355,0 tys. zł, w tym:

- w GITD – trzy na łączną kwotę 3799,8 tys. zł;
- w GDDKiA – trzy na łączną kwotę 18 572,3 tys. zł;
- w MI – pięć na łączną kwotę 11 442,9 tys. zł.

Analiza dokumentacji wybranych celowo postępowań o udzielenie zamówienia publicznego wykazała, że zostały one przeprowadzone prawidłowo pod względem przygotowania i przeprowadzenia postępowania oraz udzielenia zamówienia i realizacji umów zawartych w wyniku tych postępowań.

W 2018 r. w Ministerstwie Infrastruktury udzielanie zamówień publicznych było uregulowane przepisami zarządzenia nr 24 Dyrektora Generalnego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa z dnia 28 czerwca 2016 r. w sprawie trybu postępowania komórek organizacyjnych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa w procesie dokonywania wydatków ze środków publicznych. W 2018 r. nie dokonano zmiany tego zarządzenia, mimo utworzenia od 23 stycznia 2018 r. Ministerstwa Infrastruktury. Zostało ono zmienione zarządzeniem Dyrektora Generalnego Ministerstwa Infrastruktury nr 4 z dnia 19 lutego 2019 r. w sprawie dokonywania wydatków ze środków publicznych.

<sup>23</sup> Przyznana decyzją Ministra Finansów z 15 października 2018 r., nr MF/FG5.4143.3.98.2018.MF.4660.

<sup>24</sup> Przyznana decyzją Ministra Finansów z 28 grudnia 2018 r., nr MF/FG5.4143.3.165.2018.MF.5644.

<sup>25</sup> Środki przyznane decyzją Ministra Finansów w dniu 28 grudnia 2018 r., z przeznaczeniem na objęcie przez Skarb Państwa akcji w PKP PLK.

<sup>26</sup> Z prawdopodobieństwem proporcjonalnym do wartości.

Sformułowany po kontroli NIK: „Wykonanie budżetu państwa w 2017 roku w części 39 –Transport” wniosek: „podjęcie działań dla zapewnienia dotrzymania, określonego przepisami art. 13a ust. 1 upzp, terminu publikowania w Biuletynie Informacji Publicznej planu postępowań o udzielenie zamówień publicznych” został przez Ministerstwo zrealizowany. Plan postępowań o udzielenie zamówień publicznych na 2018 r. został opublikowany w terminie wynikającym z ustawy Prawo zamówień publicznych.

GDDKiA również zrealizowała wniosek po kontroli NIK: „Wykonanie budżetu państwa przez GDDKiA w 2017 r.”, który dotyczył wdrożenia skutecznych procedur monitoringu i nadzoru zapewniających realizację wszystkich procesów związanych z decyzjami o blokowaniu planowanych wydatków budżetowych w systemie TREZOR. W 2018 r. wszystkie wnioski o blokadę planowanych wydatków, GDDKiA przekazała w terminie od 30 listopada do 19 grudnia do Informatycznego Systemu Obsługi Budżetu Państwa (TREZOR). Wnioski w tym systemie zamieszczane były niezwłocznie, tj. w tym samym dniu, lub maksymalnie do czterech dni od złożenia wniosku w wersji papierowej.

## 2.2. Wydatki budżetu środków europejskich

W 2018 r. z budżetu środków europejskich wydatkowano kwotę 13 145 041,7 tys. zł, co stanowiło niemal 100% wykonania planu po zmianach (13 146 760,5 tys. zł).

Powyższe środki zostały przeznaczone na finansowanie projektów w ramach:

- Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 (9 995 635,2 tys. zł);
- Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) (2 568 113,2 tys. zł);
- Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020 (500 425,5 tys. zł);
- Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 (78 631,0 tys. zł);
- Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa 2014–2020 (2236,8 tys. zł).

W 2018 roku dysponent części 39 – Transport nie udzielał dotacji z budżetu środków europejskich. Płatności z budżetu środków europejskich były realizowane w ramach planów finansowych jednostek funkcjonujących w części 39 – Transport. Tym samym w 2018 r. nie były planowane i realizowane bezpośrednio przez dysponenta części budżetowej płatności ze środków europejskich i nie były dokonywane blokady tych wydatków.

W trakcie roku powyższy plan budżetu środków europejskich, został zwiększony poprzez przeniesienie kwoty 4 012 431,5 tys. zł z części 83 – Rezerwy celowe (poz. 98 – Finansowanie programów z budżetu środków europejskich oraz poz. 99 – Finansowanie wynagrodzeń w ramach budżetu środków europejskich) do części 39 budżetu państwa. Przeniesione środki zostały wykorzystane prawie w 100% (4 012 383,8 tys. zł).

Szczegółowa analiza sześciu ostatnich decyzji Ministra Finansów o uruchomieniu środków z rezerwy celowej budżetu środków europejskich w części 39 na 2018 rok oraz sześciu ostatnich decyzji Ministra Infrastruktury w sprawie zmian w budżecie środków europejskich na 2018 rok, jak też decyzji w sprawie zmiany planu budżetu środków europejskich u dysponenta III stopnia MI wykazała, iż były one poprawne pod względem merytorycznym i formalnym oraz zgodne z obowiązującymi procedurami. Przyznane w ramach tych decyzji środki zostały wykorzystane prawidłowo, zgodnie z przeznaczeniem, celowo i z zachowaniem zasad kwalifikowalności dla poszczególnych programów operacyjnych.

Dysponent części 39 – Transport w trakcie roku budżetowego, na bieżąco nadzorował, kontrolował i monitorował wykonanie planu wydatków z budżetu środków europejskich poprzez:

- analizę sprawozdań budżetowych oraz dodatkowych informacji w tym zakresie przedkładanych przez jednostki podległe i nadzorowane; monitoring tych środków odbywał się w różnych układach (układ klasyfikacji budżetowej oraz zadaniowej), a w przypadku wystąpienia wątpliwości czy



niejasności, jednostki zobowiązane były do złożenia stosownych wyjaśnień bądź do dokonania korekt sprawozdań;

- cykliczne sporządzanie syntetycznych informacji o wykonaniu wydatków budżetu środków europejskich, które przedkładane były Kierownictwu Ministerstwa;
- ocenę stopnia realizacji wykonania budżetu środków europejskich dokonywaną w oparciu o ewidencję księgową, sprawozdania budżetowe oraz pozostałe dokumenty budżetowe;
- bieżącą współpracę z jednostkami podległymi i nadzorowanymi w trakcie roku budżetowego w obszarze planowania, realizacji, wydatkowania i sprawozdawczości budżetowej.

Ponadto, dysponent części otrzymywał na bieżąco z Banku Gospodarstwa Krajowego informacje o zleceniach płatności otrzymanych oraz o płatnościach zrealizowanych w ramach wydatków budżetu środków europejskich w ramach planów finansowych jednostek podległych. Informacje te służyły również do weryfikacji sprawozdań jednostkowych z wykonania wydatków budżetu środków europejskich.

Dysponent III stopnia w Ministerstwie, w 2018 r. zrealizował wydatki z budżetu środków europejskich w kwocie 9005,2 tys. zł (tj. prawie 100,0% planu 9006,0 tys. zł). Wszystkie wydatki były realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 oraz umów o dofinansowanie projektu nr POIS.03.01.00-00-0035/17 „Działania edukacyjne dotyczące respektowania obowiązujących przepisów ruchu drogowego” w obszarze działania 3.1 – Rozwój drogowy i lotniczej sieci TEN-T, oś priorytetowa III: Rozwój Sieci Drogowej TEN-T i Transportu Multimodalnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020. Działania te miały na celu wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego i szanującego prawa innych. Wszelkie działania w ramach projektu zostały zrealizowane zgodnie z zasadami kwalifikowalności.

Na realizację tego projektu wydatkowano łącznie środki w wysokości 11 098,7 tys. zł, w tym środki kwalifikowane w kwocie 10 594,4 tys. zł. W ramach realizacji środków kwalifikowanych wydatkowano:

- 9005,2 tys. zł na zakup usług pozostałych – wydatki dokonywane w ramach płatności budżetu środków europejskich oraz
- 1589,2 tys. zł na zakup usług pozostałych – wydatki poniesione w ramach współfinansowania ze środków pochodzących z budżetu UE, stanowiących krajowy wkład publiczny w realizację programu lub projektu.

Zgodnie z zawartą w dniu 12 grudnia 2017 r. umową o dofinansowanie projektu „Działania edukacyjne dotyczące respektowania obowiązujących przepisów ruchu drogowego” wskaźniki produktu i rezultatu będą znane dopiero po zakończeniu jego realizacji. W 2018 r. w ramach tej umowy została zrealizowana kampania społeczna onadmiernej prędkości, która znacząco przekroczyła wskaźnik produktu, tj. liczbę osób, do których miała dotrzeć (planowany wskaźnik produktu wynosił 13,6 mln osób, natomiast wykonany 20,6 mln osób).

Na rok 2019 pozostała do realizacji kampania społeczna dotycząca konieczności udzielenia pierwszeństwa przejazdu przez kierowców. Pozostałe projekty współfinansowane ze środków UE z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 znajdowały się na etapie przygotowywania do realizacji, a w przypadku projektu pn. „Ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg w zakresie stosowania inżynierskich środków poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego” ustalono również termin otwarcia ofert (kwiecień 2019 r.). Projekt został przygotowany zgodnie z celami określonymi we wniosku o dofinansowanie oraz założeniami określonymi w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia. Zgodnie z Umową o dofinansowanie miernikami umożliwiającymi ocenę skuteczności realizacji działań są wskaźniki realizacji projektu, opisane we wskazanej umowie o dofinansowanie.

GDDKiA w 2018 r. wydatki z budżetu środków europejskich zrealizowała w kwocie 7 145 233,5 tys. zł (tj. 100% planu po zmianach). Wydatki te zostały poniesione w szczególności na sfinansowanie:

- 1) 37 zadań inwestycji drogowych w kwocie 7 051 954,1 tys. zł w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020”; najwyższe kwotowo refundacje przekazane do Banku Gospodarstwa Krajowego dotyczyły następujących zadań:
  - budowy drogi ekspresowej S17 Garwolin–Kurów (608 205,7 tys. zł),
  - budowy drogi ekspresowej S2, odc. w. Puławska–w. Lubelska (bez węzła) (479 800,6 tys. zł),
  - budowy drogi ekspresowej S3 Legnica–Lubawka (392 586,3 tys. zł);
- 2) zadania pn. „Budowa drogi S61 Szczuczyn–Budzisko (granica państwa)” (90 732,7 tys. zł);
- 3) projektu „Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T – etap I” w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (2546,6 tys. zł).

Szczegółową kontrolą w ramach badanej próby wydatków z budżetu środków europejskich objęto 100% wydatków centrali GDDKiA w kwocie ogółem 2546,6 tys. zł, dotyczące realizacji Projektu „Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TENT – etap I”. W wyniku przeprowadzonych badań stwierdzono, że wydatki zostały zrealizowane prawidłowo, do wysokości określonej w planie finansowym i przeznaczone na zadania określone w umowie o dofinansowanie.

GITD w 2018 r. wydatki budżetu środków europejskich zrealizował w kwocie 4898,4 tys. zł, co stanowiło 99,4% planu po zmianach. Wszystkie wydatki były zrealizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 na dwa zadania pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” oraz „Wzmocnienie potencjału ITD”. Wydatki te zostały poniesione głównie na zakup sprzętu komputerowego, a także opracowania i ekspertyzy. Szczegółowym badaniem objęto realizację wydatków budżetu środków europejskich wybranych w sposób celowy, z uwzględnieniem ich wartości w łącznej kwocie 3784,4 tys. zł, tj. 77,3% wydatków GITD. W wyniku przeprowadzonych badań stwierdzono, że wydatków dokonywano zgodnie z planem finansowym, na zakupy i usługi służące realizacji celów jednostki oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Szczegółowe dane liczbowe dotyczące wydatków budżetu środków europejskich w części 39 – Transport zostały zawarte w tabeli, stanowiącej załącznik 7 do niniejszej informacji.

### 2.3. Efekty rzeczowe prowadzonej działalności

Minister Infrastruktury w 2018 r., zgodnie z właściwością merytoryczną, realizował zadania finansowane ze środków publicznych, w ramach pięciu funkcji państwa. Główne efekty rzeczowe osiągnięto w obszarze funkcji 19 – Transport i infrastruktura transportowa, w ramach dwóch zadań, tj.: 19.1 – Transport drogowy i infrastruktura drogowa oraz 19.2 – Transport kolejowy i infrastruktura kolejowa.

Planując budżet zadaniowy, prawidłowo określono cele oraz mierniki dla poszczególnych zadań.

W ramach funkcji 19 – Transport i infrastruktura transportowa, Minister realizował cztery zadania i jednaście podzadań. Badaniem pod względem prawidłowości określenia mierników, stopnia ich osiągnięcia oraz ich monitoringu objęto sześć podzadań (cztery w ramach zadania 19.1 oraz dwa w ramach zadania 19.2).

Szczegółowym badaniem objęto realizację wszystkich podzadań, w ramach zadania 19.1 – Transport drogowy i infrastruktura drogowa, w wyniku którego stwierdzono, że:

- w ramach podzadania 19.1.1 – kształtowanie warunków funkcjonowania i rozwoju transportu drogowego, wydano 11 950 decyzji i mandatów za naruszenia dopuszczalnej masy pojazdów, nacisków na oś, wymiarów, a także braku zezwoleń na przejazd pojazdów ponadnormatywnych, co stanowiło 119,5% zaplanowanej na rok 2018 liczby decyzji;

- dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników sieci drogowej (19.1.2) przeprowadzono 170 484 kontrole drogowe pojazdów, przy zaplanowanych 166 491, co oznacza, że miernik został zrealizowany w 102,4%;
- przy zarządzaniu siecią dróg krajowych (19.1.3) miernik stopnia satysfakcji klienta wewnętrznego osiągnięto w wysokości 72,0%, tj. o 8% mniej niż zaplanowano;
- założona wartość miernika pn. „Długość oddanych do użytkowania dróg krajowych (w km)” dla podzadania 19.1.4 – Utrzymanie dróg krajowych, nie została osiągnięta – wyniosła ona 338,59 km przy planowanej 453,04 km (a po aktualizacji planu 361,09 km<sup>27</sup>, co oznacza realizację zadania w 93,8% planu po zmianach).

Ponadto poprzez działania związane z utrzymaniem standardów istniejącej sieci dróg krajowych osiągnięto wskaźnik procentowy „udział dróg krajowych w dobrym stanie technicznym w stosunku do ogółu dróg krajowych” w wysokości 59,3% przy planowanej wartości miernika 59,7%. W stosunku do 2017 r. uzyskano wzrost tego wskaźnika o 1,2 punktu procentowego. W 2018 r. (w porównaniu do 2017 r.) o 470 km zwiększyła się długość dróg krajowych w dobrym stanie technicznym.

Jednocześnie poprzez działania związane z przywracaniem i poprawą parametrów techniczno-eksploatacyjnych dróg nastąpił spadek procentowego udziału dróg w stanie złym i niezadowolającym do 38,2%<sup>28</sup> (przy 40,3% planowanych), tj. o 2,3 punkty procentowe w stosunku do 2017 r. W 2018 r. uzyskano zmniejszenie długości dróg w niezadowolającym stanie technicznym o 488 km, ale jednocześnie nastąpił przyrost dróg krajowych w złym stanie technicznym o 127 km. W 2018 r., o 247 km zwiększyła się długość dróg będących w remoncie oraz w przebudowie.

Spośród 21 599 km dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA, według stanu na koniec 2018 r. (dla porównania w 2017 r. łączna długość dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA wyniosła 21 243 km) było:

- 12 812 km (59,3%) dróg w dobrym stanie technicznym (w 2017 r. – 12 342 km, tj. 58,1%);
- 5046 km (23,4%) dróg w niezadowolającym stanie technicznym (w 2017 r. – 5534 km, tj. 26,0%);
- 3204 km (14,8%) dróg w złym stanie technicznym (w 2017 r. – 3077 km, tj. 14,5%);
- 537 km (2,5%) dróg w remoncie, przebudowie (w 2017 r. – 290 km, tj. 1,4%)<sup>29</sup>.

W ramach zadania 19.2 – Transport kolejowy i infrastruktura kolejowa szczegółowym badaniem objęto dwa podzadania:

- 19.2.3. Efektywne wykorzystanie infrastruktury kolejowej, miernik: *wartość pracy eksploatacyjnej (w mln pociągokilometrów)* został zaplanowany na 234,5 mln, a zrealizowany w 246,7 mln;
- 19.2.4. Rozwój infrastruktury kolejowej – miernik: *długość przebudowanych linii kolejowych, na których zwiększono dopuszczalną prędkość o co najmniej 30 km/h*, została zaplanowana na 406 km, a zrealizowano 495,9 km.

Monitoring mierników prowadzony był na podstawie półrocznych i rocznych sprawozdań oraz składanych wyjaśnień przez dysponentów środków budżetu państwa podległych dysponentowi części 39 – Transport.

### 3. Sprawozdawczość

Kontrolą objęto prawidłowość sporządzania rocznych sprawozdań za 2018 r. przez dysponenta części 39 i sprawozdań jednostkowych dysponenta tej części oraz dysponenta III stopnia (w MI), Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego:

- o stanie środków na rachunkach bankowych państwowych jednostek budżetowych (Rb-23);
- z wykonania planu dochodów budżetowych (Rb-27);

<sup>27</sup> Zmiany niektórych wartości mierników dokonano po aktualizacji Wieloletniego Planu Finansowego Państwa na rok 2018.

<sup>28</sup> Ponadto 2,5% dróg krajowych w 2018 r. była remontowana lub przebudowywana.

<sup>29</sup> Dane zawarte w „Raportcie o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2018 r.”, marzec 2019 r.

- 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);
- z wykonania wydatków budżetu państwa oraz budżetu środków europejskich w układzie zadaniowym (Rb-BZ1) oraz
- w zakresie operacji finansowych za IV kwartał 2018 r. o stanie należności oraz wybranych aktywów finansowych (Rb-N) i 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 kontrolowanej jednostki (dysponenci trzeciego stopnia) były zgodne z danymi wynikającymi z ewidencji księgowej. Stosowany system kontroli zarządczej zapewniał w sposób racjonalny prawidłowość sporządzonych sprawozdań.

Wyżej wymienione sprawozdania zostały sporządzone terminowo i prawidłowo pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym, z wyjątkiem sporządzonego przez GDDKiA, sprawozdania Rb-27, w którym w zaległościach netto, wykazane były należności sporne cywilnoprawne dochodzone na drodze postępowania sądowego na łączną kwotę 109 442,4 tys. zł (w tym należność główna 69 989,4 tys. zł i odsetki 39 453,0 tys. zł). Było to niezgodne z zapisami rozdziału 4 „Instrukcji sporządzania sprawozdań budżetowych w zakresie budżetu państwa”, stanowiącej Załącznik nr 34 do Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 9 stycznia 2018 r. w sprawie sprawozdawczości budżetowej, w którym w § 7 ust. 2 pkt 5 określono, że zaległości netto to należności pozostałe do zapłaty, których termin zapłaty minął i mogą być egzekwowane. Generalny Dyrektor DKiA wyjaśnił, m.in.: „(..) w GDDKiA została podjęta decyzja wykazywania w sprawozdaniu Rb-27 zarówno w kol. 11 jak i kol. 12 należności z tytułu dochodów budżetowych, które są dochodzone na drodze sądowej, gdyż są one należne Skarbowi Państwa GDDKiA z uwagi na niespełnienie przez dłużników w terminie należnych świadczeń. Z uwagi na nieterminowość ich spełnienia przez dłużników są one dochodzone na drodze sądowej. Ponadto podkreślenia wymaga fakt, że kwoty należności wykazane w kol. 12 zaległości netto nie spełniają przesłanek określonych ww. rozporządzeniu tj. w kolumnie „zaległości netto” nie należy wykazywać zaległości płatnych w ratach (jeżeli termin raty nie minął), odroczonej (w przypadku gdy odroczonej termin płatności nie minął), kwot objętych wstrzymaniem wykonania decyzji na mocy postanowienia organu podatkowego, sądu administracyjnego lub odrębnych przepisów oraz zaległości objętych postępowaniem ugodowym, układowym lub restrukturyzacyjnym”.

W ocenie NIK w kolumnie „zaległości netto” powinny być wykazane należności pozostałe do zapłaty, których termin zapłaty minął i mogą być egzekwowane, czyli te, co do których zapadł prawomocny lub podlegający natychmiastowemu wykonaniu wyrok sądowy. Nie jest natomiast prawidłowe wykazanie należności dochodzonych na drodze sądowej, jako zaległości netto, na etapie przed sądowym rozstrzygnięciem sporu.”

Sprawozdania przedstawiają wiarygodne dane o dochodach i wydatkach oraz związanych z nimi należnościach i zobowiązaniach, z wyjątkiem ww. informacji o zaległościach budżetowych, wykazanych przez GDDKiA w sprawozdaniu Rb-27.

Stwierdzono, że Minister zbyt długo realizował zadania dotyczące zmiany Planu działalności Ministra Infrastruktury po przekazaniu w styczniu 2018 r. kierowania działem administracji rządowej: budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo, Ministrowi Inwestycji i Rozwoju. Nowy Plan działalności podpisany został dopiero w dniu 10 października 2018 r.

Minister wyjaśnił, że proces ten trwał tak długo, gdyż do przygotowania „Planu działalności Ministra Infrastruktury na 2018 rok” przystąpiono dopiero po nadaniu statutu oraz ustaleniu regulaminu organizacyjnego.

W Ministerstwie nierzetelnie realizowane były przepisy zarządzenia nr 19 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 czerwca 2016 r. „w sprawie ustalenia opisu systemu kontroli zarządczej w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa”.

Spośród 16 komórek organizacyjnych Ministerstwa „Informacje o poziomie realizacji celów i zadań ujętych w planach działalności Ministra według stanu na koniec II i III kwartału”, o których mowa w § 13 ust. 2 ww. zarządzenia, przekazało jedynie 7 komórek organizacyjnych na koniec II kwartału 2018 r. i 9 komórek organizacyjnych na koniec III kwartału 2018 r. Informacji takich nie przekazały m.in.: Departament Kolejnictwa, Departament Lotnictwa i Departament Transportu Drogowego. Cele i zadania tych komórek organizacyjnych Ministerstwa ujęte były w Planie działalności Ministra. Informacje takie przedkładał np. Departament Budżetu.

Ponadto koordynator kontroli zarządczej (dalej: Koordynator), nie przygotował po zakończeniu II i III kwartału „Informacji o postępach w realizacji celów i zadań ujętych w planie działalności Ministra oraz ewentualnych zagrożeniach, podjętych lub proponowanych środkach zaradczych”, mimo obowiązku wynikającego z § 13 ust. 4 ww. zarządzenia.

Minister wyjaśnił, że nie wyegzekwował od Koordynatora ww. informacji, gdyż: „termin informacji za II kwartał (do dnia 25 lipca 2018 r.) nałożył się z terminem rozpoczęcia prac nad przygotowaniem Planu działalności Ministra Infrastruktury na 2018 r. (dnia 23 lipca 2018 r.), zaś termin informacji za III kwartał (25 października 2018 r.) pokrył się z podpisaniem Planu działalności Ministra Infrastruktury na 2018 rok (10 października 2018 r.)”.

W ocenie NIK złożone przez Ministra wyjaśnienia nie mogą stanowić usprawiedliwienia dla stwierdzonych nieprawidłowości, z uwagi na fakt, że akty prawne podpisane odpowiednio 20 kwietnia 2018 r. (statut) i 01 sierpnia 2018 r. (regulamin organizacyjny), nie powinny wstrzymać prac nad Planem działalności i nie stanowi to uzasadnienia dla tak długotrwałych – ponad 2 miesięcznych prac nad zmianą tego dokumentu.

W GDDKiA nienależycie dokumentowano proces kontroli zarządczej w zakresie zarządzania ryzykiem, dotyczący identyfikacji i oceny ryzyka. Było to niezgodne z Komunikatem Nr 6 Ministra Finansów z dnia 6 grudnia 2012 r. w sprawie szczegółowych wytycznych dla sektora finansów publicznych w zakresie planowania i zarządzania ryzykiem. Zgodnie z tym Komunikatem nie rzadziej niż raz do roku należy dokonać identyfikacji ryzyka w odniesieniu do celów i zadań. Ponadto, dokumentowanie identyfikacji, analizy ryzyka czy wyboru reakcji na ryzyko pozwala na łatwiejsze monitorowanie ryzyk, ale również jest pomocne przy kolejnym przejściu przez cały proces. Zatem wyniki analizy ryzyk powinny zostać odpowiednio udokumentowane, np. za pomocą rejestru ryzyk. Dyrektor Generalny GDDKiA wyjaśniła, m.in.: „Identyfikacja oraz ocena ryzyka prowadzona jest proaktywnie, tj. zgodnie z przytoczoną polityką zarządzania ryzykiem, na bieżąco jako element rutynowego działania pracowników GDDKiA. (...) Biurokratyzacja procesu zarządzania ryzykiem jest nieuzasadniona i w ocenie GDDKiA stoi w sprzeczności z celami kontroli zarządczej, czyli zapewnieniem realizacji celów w sposób zgodny z prawem, skuteczny a zarazem efektywny (...)”.

W ocenie NIK biurokratyzacja procesu zarządzania ryzykiem jest nieuzasadniona i identyfikację ryzyka należy prowadzić na bieżąco, jako element rutynowego działania pracowników, tym nie mniej zgodnie z ww. Komunikatem należy dokonywać identyfikacji ryzyka okresowo w sposób udokumentowany, przynajmniej raz w roku.

#### 4. Księgi rachunkowe

Księgi rachunkowe w Ministerstwie prowadzone były w 2018 r. przez Departament Budżetu obsługujący dysponenta części budżetowej 39 – Transport oraz Biuro Administracyjno-Finansowe, które prowadziło ewidencję księgową dysponenta III stopnia. Księgi rachunkowe prowadzone były w oparciu o:

- 1) zarządzenie nr 12 Ministra Infrastruktury z dnia 14 września 2018 r. w sprawie ustalenia zasad rachunkowości dysponenta części 26 i 39 w Ministerstwie Infrastruktury (dalej: Zasady rachunkowości dysponenta części);
- 2) zarządzenie nr 18 Ministra Infrastruktury z dnia 23 października 2018 r. w sprawie zasad organizacji rachunkowości oraz zakładowego planu kont dysponenta środków budżetu państwa III stopnia w Ministerstwie Infrastruktury (dalej: Zasady rachunkowości dysponenta III stopnia).

Zarówno w Zasadach rachunkowości dysponenta części jak i w Zasadach rachunkowości dysponenta III stopnia, w części dotyczącej charakterystyki sprawozdania finansowego zapisano m.in., że sprawozdanie finansowe obejmuje bilans, rachunek zysków i strat oraz zestawienie zmian funduszu. Nie ujęto zapisów dotyczących „Informacji dodatkowej”, które to sprawozdanie, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 września 2017 r. w sprawie rachunkowości oraz planów kont dla budżetu państwa, budżetów jednostek samorządu terytorialnego, jednostek budżetowych, samorządowych zakładów budżetowych, państwowych funduszy celowych oraz państwowych jednostek budżetowych mających siedzibę poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, powinno być sporządzane od 2018 r., a tym samym opisane w powyższych Zasadach rachunkowości.

Badanie wiarygodności ksiąg rachunkowych dysponenta części 39 – Transport przeprowadzono na próbie 74 zapisów księgowych na kwotę 3 199 316,8 tys. zł, wylosowanych metodą monetarną<sup>30</sup>, (w tym: 41 zapisów księgowych, dotyczących wydatków na kwotę 3 191 117,5 tys. zł i 33 zapisy księgowe dotyczące dochodów na kwotę 8199,3 tys. zł).

Stwierdzono, że dowody księgowe zawierały elementy wymagane ustawą o rachunkowości, a operacje gospodarcze udokumentowane tymi dowodami właściwie ujęto w księgach rachunkowych. Poddane kontroli zapisy księgowe, dotyczące dochodów i wydatków oraz związanych z nimi należności i zobowiązań, stanowiące podstawę sporządzenia sprawozdań dysponenta części 39 – Transport, dokonane były prawidłowo.

Realizując wniosek NIK po kontroli „Wykonanie budżetu państwa w 2017 roku w części 39 –Transport”: „ewidencjonowanie w księgach rachunkowych Ministerstwa wypłat z tytułu refundacji za studia i kursy językowe zgodnie z przepisami stosownego rozporządzenia Ministra Finansów”, Ministerstwo wystąpiło do Ministerstwa Finansów o wskazanie prawidłowego paragrafu klasyfikacji budżetowej właściwego do przypisania wydatków dotyczących refundacji kursów językowych i studiów podyplomowych pracowników urzędu. Ministerstwo Finansów udzieliło odpowiedzi, która jest zgodna z wnioskiem NIK. Ministerstwo w 2018 r. prawidłowo ewidencjonowało wpłaty z tytułu refundacji za studia i kursy językowe.

---

<sup>30</sup> Prawdopodobieństwo wylosowania dowodu księgowego jest proporcjonalne do wartości operacji udokumentowanej tym dowodem.

## IV. Informacje dodatkowe

Po kontroli wykonania budżetu państwa w 2018 r. w części 39 – Transport, Najwyższa Izba Kontroli skierowała wystąpienia pokontrolne do:

- 1) Ministra Infrastruktury, w którym wniosowała o:
  - a) dokonywanie okresowego przeglądu wewnętrznych regulacji w celu ich aktualizacji, stosownie do zachodzących zmian przepisów prawnych i struktur organizacyjnych;
  - b) sporządzanie „Informacji o poziomie realizacji celów i zadań ujętych w planach działalności Ministra według stanu na koniec II i III kwartału”, zgodnie z zapisami zarządzenia dotyczącego opisu systemu kontroli zarządczej w Ministerstwie Infrastruktury;
  - c) rzetelne weryfikowanie pod względem merytorycznym dokumentów załączanych do rocznego rozliczania dotacji, dotyczącej kosztów zarządzania koleją i jej ochrony;
  - d) dokonanie aktualizacji Zasad rachunkowości dysponenta części wprowadzonych zarządzeniem nr 12 Ministra Infrastruktury z dnia 14 września 2018 r. w sprawie ustalenia zasad rachunkowości dysponenta części 26 i 39 w Ministerstwie Infrastruktury oraz Zasad rachunkowości dysponenta III stopnia wprowadzonych zarządzeniem nr 18 Ministra Infrastruktury z dnia 23 października 2018 r. w sprawie zasad organizacji rachunkowości oraz zakładowego planu kont dysponenta środków budżetu państwa III stopnia w Ministerstwie Infrastruktury, w zakresie charakterystyki sprawozdania finansowego poprzez uzupełnienie zapisów dotyczących Informacji dodatkowej;
- 2) Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w którym wniosowała o:
  - a) wykazywanie w sprawozdaniu Rb-27 w kolumnie 12 „zaległości netto” należności pozostałych do zapłaty, których termin zapłaty minął i które mogą być egzekwowane,
  - b) właściwe dokumentowanie systemu zarządzania ryzykiem.
- 3) Głównego Inspektora Transportu Drogowego, w którym wniosowała o:
  - a) zaktualizowanie obowiązującej instrukcji obiegu dokumentów finansowo-księgowych,
  - b) opracowanie i przyjęcie do stosowania wewnętrznych procedur w zakresie egzekucji należności pieniężnych oraz sposobu przekazywania do Biura Finansowego GITD informacji mających wpływ na dochody budżetowe.

W wystąpieniu pokontrolnym do Prezesa PKP PLK i Prezesa KM, NIK nie formułowała wniosków pokontrolnych.

Minister Infrastruktury, Główny Inspektor Transportu Drogowego, Prezes PKP PLK oraz Prezes KM nie wnieśli zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego. Kierownicy jednostek kontrolowanych poinformowali o przyjęciu do realizacji wniosków pokontrolnych oraz wskazali sposób ich realizacji.

Zgłoszone przez p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 16 maja 2019 r., zastrzeżenia do wystąpienia pokontrolnego z dnia 19 kwietnia 2019 r. zostały oddalone uchwałą Nr 39 z dnia 29 maja 2019 r.

### Krajowy Fundusz Drogowy i Fundusz Kolejowy

Zgodnie ze strategią rządową, Krajowy Fundusz Drogowy odgrywa kluczową rolę w finansowaniu rządowych, wieloletnich programów drogowych, wymienionych w „Programie Budowy Dróg Krajowych

na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)<sup>31</sup>, (dalej: Program). Funkcjonowanie KFD umożliwia również prefinansowanie projektów drogowych, które są współfinansowane ze środków unijnych. KFD funkcjonuje w strukturze Banku Gospodarstwa Krajowego (dalej: BGK) od dnia 1 stycznia 2004 r. Został on utworzony na mocy ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym<sup>32</sup>. Wraz z wejściem w życie przepisów ustawy z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw<sup>33</sup>, zwiększeniu uległy wydatki KFD na inwestycje realizowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w tym na projekty współfinansowane ze środków funduszy Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 39a i art. 39f ustawy (wg stanu prawnego na dzień 31 grudnia 2018 r.), KFD przeznacza środki na:

- finansowanie budowy i przebudowy dróg krajowych, realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
- płatności na rzecz spółek z tytułu realizacji przez nie obowiązków wynikających z umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, w tym wynagrodzenie za dostępność autostrady, wypłaty z tytułu zdarzeń odszkodowawczych określonych w umowach ze spółkami;
- finansowanie budowy lub przebudowy drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów;
- finansowanie potrzeb związanych z gromadzeniem danych o drogach publicznych i sporządzaniem informacji o sieci dróg publicznych, poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- finansowanie przygotowania, wdrożenia, budowy lub eksploatacji systemów poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>34</sup>, oraz opłat za przejazd autostradą;
- wynagrodzenie dla dostawcy EETS (Europejskiej Usługi Poboru Opłaty Elektronicznej), o której mowa w art. 16t ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oraz koszty postępowania przed Komisją, o której mowa w art. 16z ust. 1 tej ustawy;
- finansowanie kosztów usług doradczych świadczonych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu, GDDKiA oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego;
- finansowanie kosztów utworzenia drogowej spółki specjalnego przeznaczenia i finansowanie przedsięwzięć drogowych powierzonych do realizacji drogowej spółce specjalnego przeznaczenia.

Ze środków KFD dokonuje się również:

- spłaty zaciągniętych przez BGK na rzecz Funduszu kredytów i pożyczek wraz z odsetkami i innymi kosztami ich obsługi,
- pokrycia kosztów emisji, odsetek i wykupu obligacji wyemitowanych przez BGK na rzecz Funduszu,
- spłaty udzielonego przez BGK na rzecz Funduszu finansowania przejściowego ze środków własnych BGK wraz z kosztami tego finansowania,
- spłaty zobowiązań wynikających z wykonania przez Skarb Państwa obowiązków z tytułu gwarancji i poręczeń udzielonych przez Skarb Państwa za zobowiązania Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu zaciągniętych przez BGK na rzecz Funduszu kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji,
- wypłaty wynagrodzenia prowizyjnego dla BGK z tytułu obsługi Funduszu,

<sup>31</sup> Program przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 156/2015 z dnia 8 września 2015 r. (ze zm.), zaktualizowany w 2017 roku na mocy uchwały Rady Ministrów nr 105/2017 z dnia 12 lipca 2017 r.

<sup>32</sup> Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2014, ze zm.).

<sup>33</sup> Ustawa z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 86 poz. 720).

<sup>34</sup> Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068, ze zm.).



- na mocy ustawy z dnia 28 czerwca 2012 r. o spłacie niektórych niezaspokojonych należności przedsiębiorców, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych<sup>35</sup>, spłaty przez GDDKiA niezaspokojonych przez wykonawcę należności głównych przedsiębiorcy, który zawarł z wykonawcą umowę w związku z realizacją zamówienia publicznego na roboty budowlane udzielonego przez GDDKiA, za zrealizowane i odebrane prace, które zostały wykonane na podstawie umowy z wykonawcą.

Fundusz Kolejowy (dalej: FK) funkcjonuje w strukturze BGK od dnia 9 lutego 2006 r. Został utworzony na mocy ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym<sup>36</sup>.

Zgodnie z art. 3 ustawy o FK, Fundusz gromadzi i przeznacza środki na:

- finansowanie zadań polegających na przygotowaniu oraz realizacji budowy i przebudowy linii kolejowych, remontów i utrzymania linii kolejowych oraz likwidacji zbędnych linii kolejowych;
- finansowanie wydatków bieżących PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. związanych z zadaniami zarządcy infrastruktury kolejowej;
- w latach 2009–2020 finansowanie lub współfinansowanie zadań samorządów województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>37</sup>;
- finansowanie lub współfinansowanie zakupu i modernizacji przez PKP PLK pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych;
- dofinansowanie działalności zarządców infrastruktury kolejowej, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;
- sfinansowanie nabycia od Polskich Kolei Państwowych S.A. przez Skarb Państwa, reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, akcji PKP PLK (co miało miejsce w latach 2010–2013 oraz w roku 2017).

Realizując badania kontrolne w ramach 39 części budżetu państwa NIK pobrała z Banku Gospodarstwa Krajowego informacje (w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK), dotyczące wykonania planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego oraz planu finansowego Funduszu Kolejowego.

## 1. Wykonanie planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego

Plan finansowy KFD na 2018 r. został zaakceptowany przez Zarząd Banku Gospodarstwa Krajowego uchwałą z dnia 6 października 2017 r. (w zakresie finansowym) i zaopiniowany w dniu 13 października 2017 r. (w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich) przez Ministra Rozwoju i Finansów oraz uzgodniony w dniu 17 października 2017 r. z Ministrem Infrastruktury i Budownictwa.

Wydatki KFD zostały zaplanowane na poziomie 33 106,0 mln zł, w tym 16 119,2 mln zł na zadania drogowe realizowane przez GDDKiA, 12 882,5 mln zł na obsługę obligacji<sup>38</sup> oraz 1355,6 mln zł na obsługę kredytów.

Wpływy Funduszu zostały zaplanowane na poziomie 30 061,5 mln zł, w tym m.in.: 9088,8 mln zł z tytułu refundacji z budżetu środków europejskich, 6960,0 mln zł z tytułu kredytów, 6105,0 mln zł z tytułu emisji obligacji na rzecz Funduszu.

<sup>35</sup> Ustawa z dnia 28 czerwca 2012 r. o spłacie niektórych niezaspokojonych należności przedsiębiorców, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 580).

<sup>36</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510).

<sup>37</sup> Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117, ze zm.).

<sup>38</sup> W tym na spłatę kapitału i odsetek oraz na prowizje i opłaty.

W 2018 r. plan finansowy KFD, był trzykrotnie zmieniany:

- pierwsza zmiana wynikała z wejścia w życie z dniem 4 stycznia 2018 r. niektórych przepisów ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw<sup>39</sup>. Zmiana ta została zaakceptowana przez Zarząd Banku w dniu 2 lutego 2018 r., uzgodniona z Ministrem Finansów w dniu 13 lutego 2018 r. i z Ministrem Infrastruktury w dniu 15 lutego 2018 r. Wydatki Funduszu zostały zaplanowane na poziomie 33 075,3 mln zł, w tym 16 119,2 mln zł na zadania drogowe realizowane przez GDDKiA. Wpływy Funduszu zostały zaplanowane na poziomie 29 526,6 mln zł;
- druga, przygotowana na wniosek Ministra Infrastruktury, dotyczyła zakresu rzeczowo – finansowego planu, została uzgodniona z Ministrem Finansów w dniach 13 i 17 lipca 2018 r., z Ministrem Infrastruktury w dniu 11 lipca 2018 r., zaopiniowana przez Ministra Inwestycji i Rozwoju w dniu 26 czerwca 2018 r. oraz ostatecznie zaakceptowana przez Zarząd Banku w dniu 18 lipca 2018 r. Wydatki funduszu zostały zaplanowane na poziomie 30 726,2 mln zł, w tym 13 822,8 mln zł na zadania drogowe realizowane przez GDDKiA. Wpływy roczne Funduszu zostały zaplanowane na poziomie 26 791,1 mln zł;
- trzecia, przygotowana na wniosek Ministra Infrastruktury, dotyczyła uwzględnienia w planie KFD nowej inwestycji pn. „S52 Północna Obwodnica Krakowa”. Wprowadzona zmiana nie miała wpływu na dane finansowe planu. Zmiana została zaakceptowana przez Zarząd Banku w dniu 7 września 2018 r., uzgodniona z Ministrem Infrastruktury w dniu 17 września 2018 r., z Ministrem Finansów w dniu 21 września 2018 r. oraz zaopiniowana przez Ministra Inwestycji i Rozwoju w dniu 18 września 2018 r.

Wpływy Funduszu po uwzględnieniu powyższych zmian zaplanowane zostały na poziomie 26 791,1 mln zł, w tym m.in.: 6995,4 mln zł z tytułu refundacji z budżetu środków europejskich, 6105,0 mln zł z tytułu emisji obligacji na rzecz Funduszu, 5791,5 mln zł z tytułu kredytów.

Wykonanie planu finansowego KFD w 2018 r. po zmianach przedstawiono w tabeli 1.

**Tabela 1. Wykonanie planu finansowego KFD w 2018 r.**

| Lp.        | Wyszczególnienie   | Plan po zmianach    | Wykonanie           | Kol. 4/3     |
|------------|--|---------------------|---------------------|--------------|
|            |  | tys. zł             |                     | %%           |
| 1          | 2  | 3                   | 4                   | 5            |
|            | Środki pieniężne na początku roku  |                     | 4 997 680,3         |              |
| <b>I.</b>  | <b>WPLWY OGÓŁEM, z tego:</b>   | <b>26 791 107,9</b> | <b>24 646 464,3</b> | <b>92,0%</b> |
| 1.         | Oplata paliwowa *  | 5 000 000,0         | 5 212 951,5         | 104,3        |
| 2.         | Refundacje z Funduszy UE   | 6 995 406,7         | 7 142 686,9         | 102,1        |
| 3.         | Kredyty  | 5 791 500,0         | 5 122 634,6         | 88,5         |
| 4.         | Emisja obligacji BGK   | 6 105 000,0         | 4 286 283,0         | 70,2         |
| 5.         | Wpływy z poboru opłat za przejazd  | 2 158 408,2         | 2 027 538,3         | 93,9         |
| 6.         | Z innych tytułów, w tym:   | 740 793,0           | 854 370,0           | 115,3        |
| 6.1.       | Wpływy z opłat drogowych, kar i grzywien   | 198 179,1           | 200 299,3           | 101,1        |
| 6.2.       | Wpływy od Spółek   | 277 568,6           | 304 779,4           | 109,8        |
| 6.3.       | Pozostałe wpływy   | 165 749,7           | 171 310,5           | 103,4        |
| 6.4.       | Wpływy z tytułu kwot odzyskanych przez GDDKiA na podstawie ustawy o spłacie niektórych niezaspokojonych należności przedsiębiorców, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych | 263,7               | 51 572,3            | 19.557,2     |
| 6.5.       | Wpływy z odsetek   | 98 298,5            | 124 421,0           | 126,6        |
| 6.6.       | Inne wpływy  | 733,4               | 1 987,5             | 271,0        |
| <b>II.</b> | <b>WYDATKI OGÓŁEM, z tego:</b>   | <b>30 726 181,7</b> | <b>26 971 575,5</b> | <b>87,8</b>  |

<sup>39</sup> Dz. U. z 2018 r., poz. 12, ze zm.

| Lp.                              | Wyszczególnienie   | Plan po zmianach | Wykonanie    | Kol. 4/3    |
|----------------------------------|--|------------------|--------------|-------------|
|                                  |  | tys. zł          |              | %%          |
| 1                                | 2  | 3                | 4            | 5           |
| 1.                               | Wydatki realizowane na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz Ministra Infrastruktury   | 16 411 665,5     | 12 731 955,2 | <b>77,6</b> |
| 1.1.                             | Wydatki na zadania drogowe   | 13 822 800,2     | 10 847 372,7 | <b>78,5</b> |
| 1.2.                             | Wyплаты na rzecz Spółek  | 2 170 546,3      | 1 593 459,0  | <b>73,4</b> |
| 1.3.                             | Wyплаты na rzecz Spółek Drogowych  | 5 000,0          | -            | -           |
| 1.4.                             | Usługi doradcze  | 10 000,0         | -            | -           |
| 1.5.                             | Finansowanie systemów poboru opłat za przejazd   | 397 676,7        | 290 509,2    | <b>73,1</b> |
| 1.6.                             | Wyплаты dla podwykonawców na podstawie ustawy o spłacie niektórych niezaspokojonych należności przedsiębiorców, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych | 5 642,3          | 614,3        | <b>10,9</b> |
| 2.                               | Wydatki realizowane na wniosek Głównego Inspektora Transportu Drogowego  | 152 223,5        | 113 356,6    | <b>74,5</b> |
| 2.1.                             | Finansowanie przejęcia KSPO  | 40 000,0         | 31 733,4     | <b>79,3</b> |
| 2.2.                             | Finansowanie systemów poboru opłat za przejazd   | 108 735,4        | 80 678,8     | <b>74,2</b> |
| 2.3.                             | Usługi doradcze  | 3 488,1          | 944,4        | <b>27,1</b> |
| 3.                               | Obsługa kredytów i obligacji   | 14 153 248,9     | 14 118 347,2 | <b>99,8</b> |
| 3.1.                             | Kredyty  | 1 264 333,0      | 1 232 629,0  | <b>97,5</b> |
| 4.                               | Wynagrodzenie prowizyjne dla BGK **  | 9 043,8          | 7 916,5      | <b>87,5</b> |
| Środki pieniężne na koniec roku* |  |                  | 2 663 700,7  |             |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Sprawozdania z wykonania planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego w 2018 roku, BGK, Warszawa, marzec 2019 r.

### 1.1. Wpływy

Łączne wpływy KFD w 2018 r. wyniosły 24 646,5 mln zł, co stanowiło 92,0% kwoty ujętej w planie finansowym po zmianach oraz 127,6% wpływów w 2017 r. (19 321,5 mln zł). Niższe od planowanych wpływy wynikały z niepełnej realizacji emisji obligacji (4286,3 mln zł, mniej o 29,8%) i kredytów (5122,6 mln zł, mniej o 11,5%).

W strukturze wpływów KFD w 2018 r., przedstawionej na wykresie 1, największe pozycje stanowiły: wpływy z refundacji z funduszy UE (29,0%), wpływy z opłaty paliwowej (21,2%) oraz wpływy z kredytów (20,8%) i z emisji obligacji BGK (17,4%).

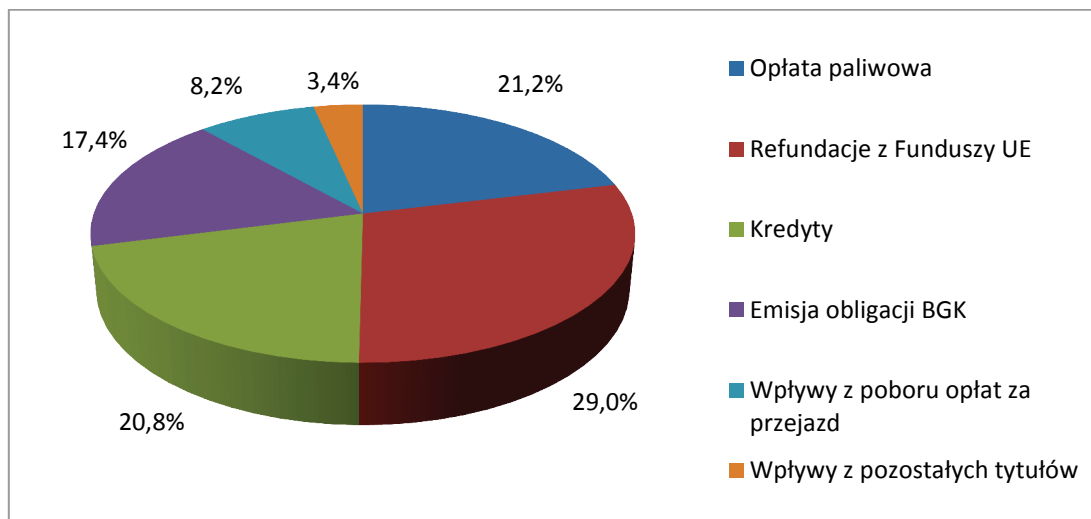
Wpływy z tytułu refundacji z funduszy UE w 2018 r. dotyczyły:

- perspektywy UE 2014–2020 (w ramach PO Infrastruktura i Środowisko II), w kwocie 7052,0 mln zł,
- CEF (Instrument „Łącząc Europę”), w kwocie 90,7 mln zł.

Wpływy z opłaty paliwowej od paliw silnikowych i gazu<sup>40</sup>, w kwocie 5213,0 mln zł stanowiły 21,2% ogólnej kwoty wpływów. Plan wpływów z tego tytułu został wykonany w 104,3%. W stosunku do wykonania w 2017 r. wpływy KFD z opłaty paliwowej były wyższe o 16,6% (o 742,8 mln zł).

<sup>40</sup> Stawka opłaty paliwowej od paliw silnikowych i gazu na rok 2018 ustalona została w obwieszczeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14 listopada 2017 r. w sprawie wysokości stawki opłaty paliwowej na rok 2018 (M.P. poz. 1044). Zgodnie z art. 37i ust. 1 oraz ust. 3b ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, w 2017 r. na rzecz KFD przypadają 80% łącznych wpływów z tytułu opłaty paliwowej (w kwocie 6087,6 mln zł), pomniejszonych o kwotę 400 mln zł przekazywaną na Fundusz Kolejowy.

Wykres 1. Struktura wpływów KFD w 2018 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Sprawozdania z wykonania planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego w 2018 roku, BGK, Warszawa, marzec 2019 r.

Wpływy z kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego (dalej: EBI) w 2018 r. wyniosły 5122,6 mln zł. Założenia planu finansowego w tym zakresie zostały zrealizowane w 88,5%. Z uwagi na wysoki poziom płynności Funduszu uruchomienie planowanych transz kredytów EBI: „Projekt: S7 Lubień–Rabka” oraz „Projekt: Droga ekspresowa S7 (Gdańsk–Warszawa–Kraków)”, przesunięto na rok 2019. W stosunku do 2017 r. wpływy KFD z kredytów w 2018 r. były prawie pięciokrotnie wyższe (o 4092,0 mln zł). W 2018 r. beneficjentom wypłacano środki z 12 kredytów:

- „Projekt: Obwodnica Warszawy II” w kwocie 132,6 mln zł;
- „Projekt: Droga ekspresowa S7 (Gdańsk–Warszawa–Kraków)” w kwocie 940,0 mln zł;
- „Projekt: Droga ekspresowa S8 (Warszawa–Białystok)” w kwocie 210,0 mln zł;
- „Projekt: Droga ekspresowa S3” w kwocie 595,0 mln zł;
- „Projekt: Droga ekspresowa S5 (Bydgoszcz–Wrocław)” w kwocie 410,0 mln zł;
- „Projekt: A1 (Pyrzowice–Częstochowa)” w kwocie 215,0 mln zł;
- „Projekt: Modernizacja Dróg w Polsce III” w kwocie 770,0 mln zł;
- „Projekt: Droga Ekspresowa S8 (odc. dojazdowe do Warszawy)” w kwocie 300,0 mln zł;
- „Projekt: Droga ekspresowa S17 (Warszawa–Lublin)” w kwocie 435,0 mln zł;
- „Projekt: Obwodnica Warszawy III” w kwocie 135,0 mln zł;
- „Projekt: Droga ekspresowa S5 II (Nowe Marzy–Bydgoszcz–Wrocław)” w kwocie 290,0 mln zł;
- „Projekt: Droga ekspresowa S7 (Gdańsk–Elbląg)” w kwocie 690,0 mln zł.

Ponadto w 2018 roku zawarto dwie umowy finansowe z EBI, na mocy których zostały udzielone kredyty:

- „Droga ekspresowa S19 (Lublin–Rzeszów)” kredyt w wysokości 580 mln EUR,
- „Droga ekspresowa S61 via Baltica” kredyt w wysokości 500 mln EUR.

Uruchomienie pierwszych transz ww. kredytów zaplanowano na 2019 rok, po spełnieniu wymaganych warunków wypłaty transz (m.in. po zawarciu Umowy Gwarancji i Umowy Projektu).

Wpływy z emisji obligacji na rynkach zagranicznych, w kwocie 4286,3 mln zł stanowiły 17,4% ogólnej kwoty wpływów. Plan wpływów z tego tytułu został zrealizowany w 70,2%. W stosunku do wykonania w 2017 r. wpływy te wzrosły o 35,0% (z emisji obligacji w 2017 r. uzyskano kwotę 3174,5 mln zł).

Wpływy KFD z tytułu poboru opłat za przejazd (system elektroniczny i system manualny wraz z karami pieniężnymi, karami umownymi i odsetkami bankowymi) wyniosły w 2018 r. 2027,5 mln zł, tj. 93,9% planu po zmianach. W porównaniu do 2017 roku wpływy z poboru opłat za przejazd wzrosły

o 136,8 mln zł, tj. o 7,2% (najwyższy wzrost wpływów z tego tytułu odnotowano w 2017 r., kiedy to wpływy z poboru opłat za przejazd wzrosły o 176,4 mln zł, tj. o 10,3% w stosunku do roku 2016).

Wpływy z opłat drogowych, kar oraz grzywien pobieranych na podstawie: ustawy o transporcie drogowym<sup>41</sup>, ustawy o drogach publicznych oraz ustawy Prawo o ruchu drogowym<sup>42</sup> (w tym wpływy z tytułu grzywien nakładanych przez Inspekcję Transportu Drogowego za naruszenie przepisów ruchu drogowego ujawnione za pomocą tzw. fotoradarów, zasilające KFD od dnia 1 stycznia 2014 r.) były w 2018 r. wyższe od planowanych o 1,1% i wyniosły 200,3 mln zł, w tym z tytułu grzywien przekazanych przez ITD przypadało 90,2 mln zł. W porównaniu do wykonania w 2017 r. wpływy w ramach całej tej grupy były niższe o 5,1%.

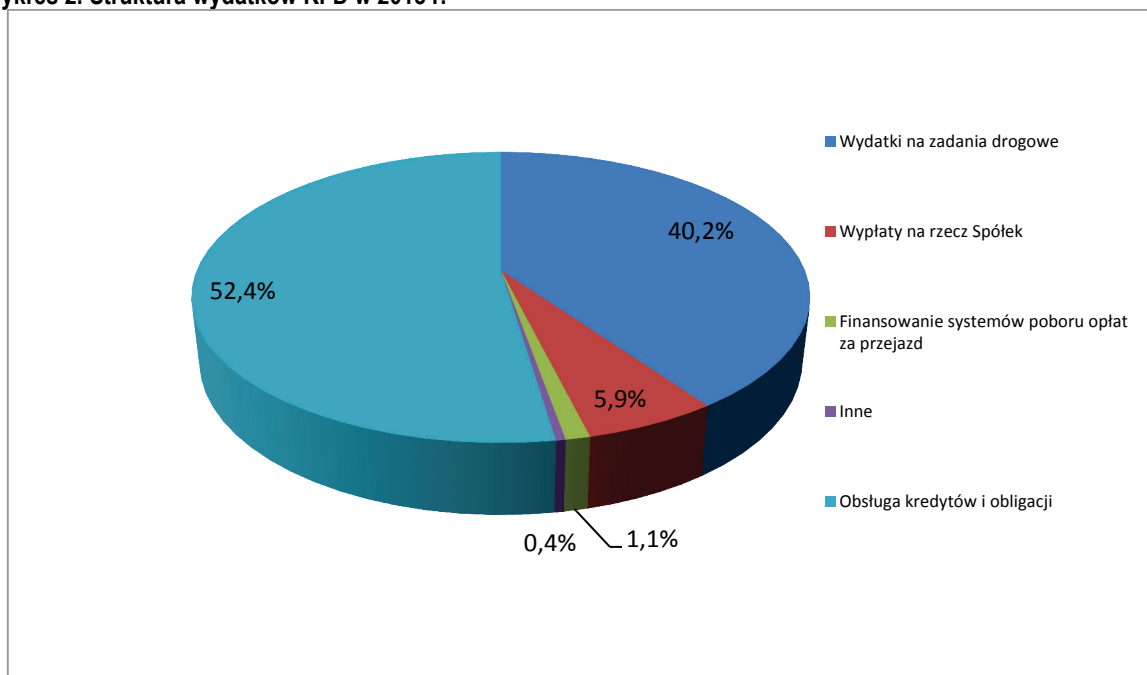
Wpłaty od spółek eksploatujących autostrady płatne, wynikające z podpisanych z tymi spółkami umów, zasiliły KFD w 2018 r. kwotą 304,8 mln zł, tj. o 9,8% wyższą niż planowano. W stosunku do wykonania w 2017 r. łączna kwota wpływów przekazywanych przez spółki wzrosła o 30,1%.

„Pozostałe wpływy”, na które składają się: czynsz uzyskiwany przez GDDKiA z Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP), kary umowne, wpływy z zatrzymania wadium oraz zatrzymania zabezpieczenia należytego wykonania umowy, były w 2018 roku o 3,4% wyższe niż planowano i wyniosły 171,3 mln zł. Największe wpływy w tej grupie, uzyskano z tytułu dzierżawy MOP. Wyniosły one 158,5 mln zł i były o 3,1% wyższe niż planowano i o 9,9% wyższe w porównaniu do wykonania w 2017 roku.

## 1.2. Wydatki

Łączne wydatki z KFD w 2018 r. wyniosły 26 971,6 mln zł, co stanowiło 87,8% planu po zmianach oraz 165,8% wydatków poniesionych w 2017 r. (16 264,5 mln zł). Strukturę wydatków KFD w 2018 r. przedstawiono na wykresie 2.

Wykres 2. Struktura wydatków KFD w 2018 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Sprawozdania z wykonania planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego w 2018 roku, BGK, Warszawa, marzec 2019 r.

<sup>41</sup> Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, ze zm.).

<sup>42</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, ze zm.).

Największą pozycję w wydatkach ogółem stanowiły środki przeznaczone na zadania drogowe, na sfinansowanie których wydatkowano 10 847,4 mln zł, co stanowiło 78,5% planu po zmianach oraz 91,6% wydatków na ten cel w 2017 r. (11 847,5 mln zł).

Największy udział w wydatkach „podlegających refundacji z funduszy UE”, stanowiących tzw. prefinansowanie wkładu unijnego w inwestycjach realizowanych w ramach programów unijnych (46,4% wydatków na zadania drogowe) miały wydatki podlegające refundacji z funduszy UE w kwocie 4966,4 mln zł (91,5% planu po zmianach), następnie wydatki podlegające finansowaniu z kredytów EBI w kwocie 3051,0 mln zł (28,5% wydatków na zadania drogowe oraz 82,2% planu po zmianach) oraz wydatki podlegające finansowaniu z innych środków Funduszu w kwocie 2682,7 mln zł (25,1% wydatków na zadania drogowe oraz 61,3% planu po zmianach).

W ramach zadań drogowych poniesiono wydatki w kwocie 10 700,1 mln zł na zadania inwestycyjne ujęte w programach drogowych, w tym:

- 9022,7 mln zł na finansowanie budowy dróg ekspresowych (78,2% planu po zmianach);
- 869,6 mln zł na finansowanie budowy obwodnic miast (82,2% planu po zmianach);
- 807,8 mln zł na finansowanie budowy autostrad (86,5% planu po zmianach).

W 2018 r. wypłaty na rzecz spółek, z którymi zawarto umowy o budowę i eksploatację odcinków autostrad płatnych, wyniosły 1593,5 mln zł (73,4% kwoty planowanej). Dotyczyły one:

- autostrady A1 na odcinkach: Gdańsk–Nowe Marzy i Nowe Marzy–Toruń, A2 – odcinki: Świecko–Nowy Tomyśl i Nowy Tomyśl–Konin,
- autostrady A4 na odcinku Katowice–Kraków.

W porównaniu do 2017 roku wydatki na rzecz spółek nieznacznie wzrosły (o 2,1%).

Według sprawozdania BGK, różnica w stosunku do planu wynikała z nieznacznie niższych wypłat z tytułu wynagrodzenia za dostępność odcinków autostrady A1 i A2, niewystąpienia planowanych na etapie tworzenia planu płatności na rzecz operatora autostrady A1 o charakterze dopłaty z tytułu gwarantowanego przychodu z opłat, niewystąpienia płatności z tytułu rozstrzygnięcia sporu sądowego z AP S.A. oraz wypłat związanych ze zdarzeniami odszkodowawczymi dla GTC S.A.

Na finansowanie przez GDDKiA systemów poboru opłat za przejazd, w okresie 1 stycznia – 2 listopada 2018 r. (od dnia 3 listopada zadania związane z obsługą elektronicznego i manualnego systemu poboru opłat za przejazd przejął Główny Inspektor Transportu Drogowego), z KFD wydatkowano 290,5 mln zł (73,1% kwoty planowanej).

W 2018 roku, w związku z obowiązaniem przepisów ustawy z dnia 28 czerwca 2012 r. o spłacie niektórych niezaspokojonych należności przedsiębiorców, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych, z Funduszu zrealizowane zostały wypłaty dla podwykonawców w kwocie 0,6 mln zł (10,9% zaplanowanej kwoty). Łącznie, od momentu pierwszych wypłat z tego tytułu w 2012 r. do końca grudnia 2018 r., wypłacono na ten cel 298,8 mln zł.

W 2018 roku wydatki Funduszu na obsługę długu (kredytów i obligacji) wyniosły 14 118,3 mln zł, co stanowiło 99,8% planu po zmianach. Na obsługę kredytów zaciągniętych w EBI i w Nordyckim Banku Inwestycyjnym wydatkowano 1232,6 mln zł, w tym 404,4 mln zł z tytułu rat kapitałowych i 828,2 mln zł z tytułu odsetek. Na obsługę obligacji wydano 12 885,7 mln zł, w tym: 11 652,5 mln zł na wykup obligacji IDS1018, 1227,4 mln zł na płatności kuponów odsetkowych, 5,8 mln zł na płatności z tytułu prowizji i opłat wynikających z emisji nowych obligacji w 2018 r. oraz 29,7 tys. zł na opłaty na rzecz: KDPW S.A. i NBP z tytułu obsługi obligacji serii: IDS1018, IDS1022, IDS1024 oraz na rzecz Komisji Nadzoru Finansowego i giełdy w Luksemburgu z tytułu obsługi emisji obligacji na rynkach zagranicznych.

W 2018 roku z tytułu wynagrodzenia prowizyjnego za prowadzenie KFD<sup>43</sup> w okresie grudzień 2017 r. – listopad 2018 r. wypłacona została kwota 7,9 mln zł.

Według stanu na dzień 1 stycznia 2018 r. KFD dysponował środkami w wysokości 4997,9 mln zł. Stan środków KFD na dzień 31 grudnia 2018 r. zmniejszył się do poziomu 2663,7 mln zł, w tym 0,3 mln zł stanowiło równowartość środków walutowych w kwocie 0,1 mln USD. Na rachunkach kredytów EBI znajdowały się środki w wysokości 524,8 mln zł, na rachunku obligacji 28,7 mln zł, na rachunkach opłat drogowych, kar oraz grzywien nałożonych przez ITD – 62,1 mln zł. Stan pozostałych środków wyniósł 2048,1 mln zł, w tym 0,3 mln zł przypadało na równowartość kwoty 0,1 mln USD.

## 2. Wykonanie planu finansowego Funduszu Kolejowego

Plan finansowy Funduszu Kolejowego na 2018 rok został zaakceptowany przez Zarząd BGK w dniu 12 czerwca 2017 r.<sup>44</sup> Plan ten został uzgodniony z Ministrem Infrastruktury i Budownictwa w dniu 21 czerwca 2017 r., z Ministrem Rozwoju i Finansów w zakresie finansowym w dniu 4 lipca 2017 r. oraz z Podsekretarzem Stanu w Ministerstwie Rozwoju w dniu 4 lipca 2017 r. w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich.

W Planie finansowym Funduszu Kolejowego na 2018 rok wpływy roczne zostały zaplanowane na poziomie 1777,5 mln zł, w tym 1750,0 mln zł z tytułu opłaty paliwowej. Wydatki roczne Funduszu zostały zaplanowane na poziomie 1788,9 mln zł, w tym 1788,0 mln zł na realizację zadań kolejowych.

Do planu finansowego FK, na wniosek Ministra Infrastruktury i Budownictwa zostały wprowadzone dwie zmiany.

Pierwsza zmiana polegała na zmniejszeniu limitu środków Funduszu Kolejowego w 2018 r. przeznaczonych na finansowanie lub współfinansowanie przez samorządy województw zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz naprawy pojazdów kolejowych oraz na dodaniu kategorii wydatków przeznaczonych na finansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów przez innych zarządców infrastruktury kolejowej. Zmiana została zaakceptowana przez Zarząd Banku z dnia 11 lipca 2018 r.<sup>45</sup> Wpływy roczne zostały zaplanowane na poziomie 1762,6 mln zł, w tym 1750,0 mln zł z tytułu opłaty paliwowej. Wydatki roczne Funduszu zostały zaplanowane na poziomie 1791,5 mln zł, w tym 1790,6 mln zł na realizację zadań kolejowych.

Druga zmiana polegała na zmniejszeniu limitu środków Funduszu Kolejowego przeznaczonych w 2018 roku na zadania w zakresie przygotowania i realizacji budowy i przebudowy linii kolejowych (część A wykazu zadań), wykreśleniu kwoty przeznaczonej na finansowanie przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową (część B wykazu zadań), aktualizacji tytułów inwestycyjnych i limitów wydatków zadań ujętych w części A wykazu zadań oraz na aktualizacji tytułów inwestycyjnych i limitów wydatków zadań ujętych w części A wykazu zadań. Zmiana ta została zaakceptowana przez Zarząd Banku uchwałą z dnia 6 grudnia 2018 r.<sup>46</sup>

Po uwzględnieniu powyższych zmiany wpływy Funduszu zaplanowane zostały na poziomie 1811,0 mln zł, w tym m.in.: 1796,3 mln zł z tytułu opłaty paliwowej, a wydatki w kwocie 1632,9 mln zł, głównie na inwestycje kolejowe PKP PLK w wysokości 1153,6 mln zł.

<sup>43</sup> Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia Krajowego Funduszu Drogowego (Dz. U. Nr 102, poz. 1071, ze zm.) BGK przysługuje wynagrodzenie prowizyjne w wysokości iloczynu kosztów faktycznie poniesionych przez Bank z tytułu prowadzenia Funduszu i współczynnika 1,06.

<sup>44</sup> Uchwałą nr 181/2017/DFIT/PRO.

<sup>45</sup> Uchwałą nr 243/2018/DFIT/PRO.

<sup>46</sup> Uchwałą nr 409/2018/DFIT/PRO.

Szczegółowe dane dotyczące realizacji planu finansowego FK na 2018 r. (po zmianach) przedstawiają dane zawarte w poniższej tabeli 2.

**Tabela 2. Wykonanie planu finansowego FK w 2018 r.**

| Lp.                                       | Wyszczególnienie  | Plan po zmianach | Wykonanie   | Kol. 4/3 |
|---|---|------------------|-------------|----------|
|   |   | tys. zł          |             | %        |
| 1   | 2   | 3                | 4           | 5        |
| Stan środków pieniężnych na początku roku |   |                  | 282 721,6   |          |
| I.  | Wpływy ogółem, z tego:  | 1 810 990,7      | 1 818 380,2 | 100,4%   |
| 1.  | z opłaty paliwowej  | 1 796 250,0      | 1 803 237,9 | 100,4%   |
| 2.  | odsetki   | 96,7             | 96,1        | 99,4%    |
| 3.  | z bonów pieniężnych NBP   | 9 489,7          | 9 335,2     | 98,4%    |
| 4.  | z inwestycji w papiery skarbowe   | 4 795,1          | 5 348,9     | 111,5%   |
| 5.  | inne wpływy   | 359,1            | 362,1       | 100,8%   |
| II.                                       | Wydatki ogółem, z tego:   | 1 632 871,2      | 1 615 697,6 | 98,9%    |
| 1.  | inwestycje kolejowe PKP PLK   | 1 153 579,2      | 1 137 482,4 | 98,6%    |
| 2.  | inwestycje kolejowe PKP SKM Sp. z o.o.  | 11 536,4         | 10 797,3    | 93,6%    |
| 3.  | zarządzanie infrastrukturą kolejową, w tym utrzymanie i remonty (PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., Euroterminal Sławków Sp. z o.o.) | 5 629,6          | 5 311,6     | 94,4%    |
| 4.  | zakupy, modernizacje i naprawy pojazdów kolejowych przez samorządy województw   | 111 307,4        | 111 307,4   | 100,0%   |
| 5.  | wydatki bieżące PKP PLK   | 350 000,0        | 350 000,0   | 100,0%   |
| III.                                      | wynagrodzenie prowizyjne BGK *  | 818,6            | 798,9       | 97,6%    |
| Stan środków pieniężnych na koniec roku   |   | 460 841,0        | 485 404,2   | 105,3%   |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Sprawozdania z realizacji planu finansowego Funduszu Kolejowego w 2018 roku, BGK, Warszawa, kwiecień 2019 r.

## 2.1. Wpływy

Plan rocznych wpływów ogółem FK na 2018 r. został wykonany w 100,4%, tj. w kwocie 1 818 380,2 tys. zł. Wpływy te były wyższe o 9,5% od wykonania w 2017 r. (1 645 927,8 tys. zł).

Podstawowym źródłem zasilania FK w 2018 r. były, podobnie jak w latach poprzednich, wpływy z opłaty paliwowej<sup>47</sup> (99,2%), które wyniosły 1 803 237,9 tys. zł, co stanowiło 100,4% kwoty planowanej. W stosunku do wykonania w 2017 r. wpływy z tytułu opłaty paliwowej wzrosły o 10,3% (185 709,4 tys. zł).

Wpływy FK z tytułu oprocentowania środków na rachunku Funduszu i z tytułu lokowania środków w obligacje skarbowe oraz w bony pieniężne NBP, wyniosły w 2018 r 14 684,1 tys. zł, co stanowiło 102,8% kwoty planowanej. W stosunku do 2017 r. (27 176,3 tys. zł) były niższe o 84,5%.

Inne wpływy w 2017 r. wynoszące 362,1 tys. zł, stanowiły m.in. zwroty środków Funduszu związane ze zmianą struktury finansowania projektu, kary umowne naliczone wykonawcom na podstawie zawartych umów oraz naliczone odsetki. Wpływy te stanowiły 36,4% wpływów z tego tytułu uzyskanych w 2017 r. (w kwocie 1126,4 tys. zł).

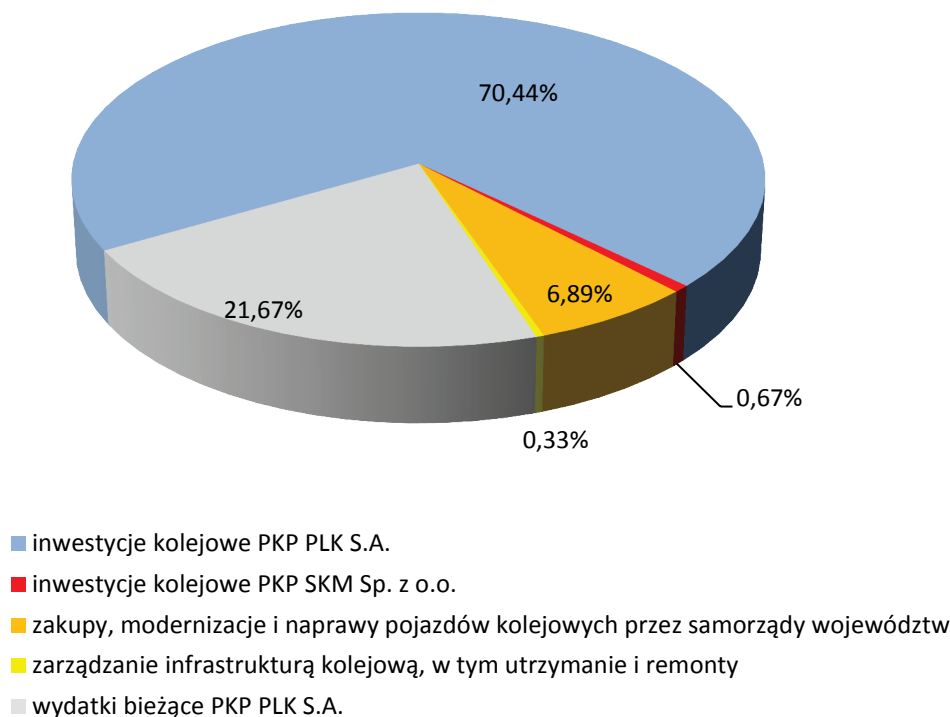
## 2.2. Wydatki

Wydatki ogółem ze środków FK wyniosły w 2018 r. wyniosły 1 615 697,6 tys. zł, tj. 98,9% kwoty planowanej oraz 73,3% wydatków poniesionych w 2017 r. (2 204 468,7 tys. zł). Strukturę wydatków, przedstawiono na wykresie 3.

<sup>47</sup> W części przypadającej na rzecz FK, tj. 20% środków przekazanych przez izby celne, powiększonych o kwotę 400 mln zł (zgodnie z art. 37i ust. 3b ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym i art. 5 ust. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym).



Wykres 3. Struktura wydatków Funduszu Kolejowego w 2018 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Sprawozdania z realizacji planu finansowego Funduszu Kolejowego w 2018 roku, BGK, Warszawa, kwiecień 2019 r.

Powyższe środki wydatkowane były w czterech częściach:

- Część A – Limit środków Funduszu Kolejowego przeznaczonych na przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii kolejowych;
- Część B – Limit środków Funduszu Kolejowego przeznaczonych na sfinansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów;
- Część C – Limit środków Funduszu Kolejowego przeznaczonych na finansowanie lub współfinansowanie przez samorzady wojewodztw zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz naprawy pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych;
- Część E – Limit środków Funduszu Kolejowego przeznaczonych na wydatki bieżące PKP PLK związane z zadaniami zarządcy infrastruktury kolejowej.

Część A – limit środków wynosił 1 165 115,6 tys. zł. Wydatkowano 1 148 279,7 tys. zł, co stanowi 98,6% planu, w tym 1 137 482,4 tys. zł na rzecz PKP PLK oraz 10 797,3 tys. zł na rzecz spółki PKP SKM Sp. z o.o.

Największe wydatki (łącznie 420 018,6 tys. zł, tj. 36,9% ogółu wydatków Spółki przeznaczonych na ten cel), spółka PKP PLK poniosła na 4 spośród 76 realizowanych zadań inwestycyjnych, tj.:

- Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap I, odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna - w kwocie 150 388,5 tys. zł;
- Modernizacja linii kolejowej nr 8 Radom – Kielce – 96 004,3 tys. zł;

- Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka i linii nr 92 Przemyśl – Medyka, odcinek Rzeszów – granica państwa – 91 339,0 tys. zł;
- Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra – 82 286,8 tys. zł.

Część B – limit środków wynosił 5629,6 tys. zł. Wydatkowano 5311,6 tys. zł, w tym na rzecz PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. kwotę 5271,6 tys. zł (limit wykorzystany w 94,3%) oraz na rzecz Euroterminal Sławków sp. z o.o. kwotę 40,0 tys. zł (limit wykorzystany w 100%).

Część C – limit środków wynosił 111 307,4 tys. zł. Wydatkowano 111 307,4 tys. zł, tj. 100% planu (6,88% wydatków ogółem).

Część E – limit środków wynosił 350 000,0 tys. zł. Wykorzystano 100% limitu (21,66% wydatków ogółem). Wydatki te były o 1,7% wyższe niż zrealizowane w 2017 r. (344 100,0 tys. zł). Zostały one poniesione na:

- wynagrodzenia pracowników PKP PLK na stanowiskach bezpośrednio związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej (216 270,0 tys. zł);
- bieżące zobowiązania finansowe PKP PLK związane z realizacją zadań ujętych w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych/Krajowym programie Kolejowym (57 230,0 tys. zł);
- wynagrodzenia pracowników administracyjnych PKP PLK (32 000,0 tys. zł);
- czynsz (28 500,0 tys. zł);
- wynagrodzenia pracowników Straży Ochrony Kolei (16 000,0 tys. zł).

W ramach finansowania zadań kolejowych określonych w Planie finansowym FK na 2018 rok, zostały zrealizowane 244 wnioski Ministra Infrastruktury o wypłatę środków z Funduszu (w tym: 179 w ramach części A, 17 w ramach części B, 21 w ramach części C oraz 27 w ramach części E).

W 2018 r. z FK wypłacono BGK z tytułu wynagrodzenia prowizyjnego kwotę 798,9 tys. zł. Środki finansowe FK na dzień 31 grudnia 2018 r. wynosiły 485,4 mln zł i były o 5,3% wyższe od kwoty planowanej i o 71,7% wyższe od kwoty na koniec 2017 r. (282,7 mln zł).

## Załączniki

### Załącznik 1. Dochody i wydatki jednostek podległych funkcjonujących w ramach części 39 – Transport

| Lp. | Nazwa jednostki podległej  | Wykonanie 2018                   |           |  |  | Udział w wydatkach części ogółem |
|-----|--|----------------------------------|-----------|--|--|----------------------------------|
|     |  | Przeciętne zatrudnienie wg Rb-70 | Dochody   | Wydatki budżetu państwa i budżetu środków europejskich | w tym, wydatki na wynagrodzenia wg Rb-70 |                                  |
|     |  |                                  |           |  |  |                                  |
| 1   | 2  | 3                                | 4         | 5  | 6  | 7                                |
| 1.  | Dyrektora Generalnego Ministerstwa Infrastruktury – dysponent III stopnia  | 468                              | 1 332,4   | 3 056 544,7  | 46 449,9                                 | 11,2                             |
| 2.  | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – dysponent III stopnia      | 4 456                            | 110 718,1 | 11 383 135,2   | 348 415,5                                | 41,7                             |
| 3.  | Główny Inspektor Transportu Drogowego – dysponent III stopnia              | 817                              | 63 599,7  | 145 648,8  | 57 819,6                                 | 0,5                              |
| 4.  | Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego – dysponent II stopnia                  | 351                              | 23 120,6  | 57 240,4   | 29 707,8                                 | 0,2                              |
| 5.  | Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych – dysponent II stopnia | 310                              | 25 382,0  | 6 623 487,2  | 30 064,2                                 | 24,3                             |
|     | Razem  | 6 402                            | 224 152,8 | 21 266 056,3   | 512 457,0                                | 78,0                             |

**Załącznik 2. Wykaz jednostek objętych kontrolą**

| Lp. | Nazwa jednostki                                      | Osoba odpowiedzialna za kontrolowaną działalność   |   | Ocena kontrolowanej działalności* |
|-----|--|--|---|-----------------------------------|
|     |  | Imię i nazwisko                                    | Pełniona funkcja                              |                                   |
| 1.  | Ministerstwo Infrastruktury                          | Andrzej Adamczyk                                   | Minister Infrastruktury                       | P                                 |
| 2.  | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad        | p.o. Tomasz Żuchowski <sup>48</sup><br>Jacek Gryga | Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad | P                                 |
| 3.  | Główny Inspektorat Transportu Drogowego              | Alvin Gajadur                                      | Główny Inspektor Transportu Drogowego         | P                                 |
| 4.  | Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A. | Ireneusz Merchel                                   | Prezes Zarządu PKP PLK S.A.                   | P                                 |
| 5.  | Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.                   | Robert Stępień                                     | Prezes Zarządu KM sp. z o.o.                  | P                                 |

\* Użyty skrót oznacza: P – ocena pozytywna, O – ocena w formie opisowej, N – ocena negatywna

<sup>48</sup> Od dnia 30 sierpnia 2018 r.

### Załącznik 3. Kalkulacja oceny ogólnej w części 39 – Transport

Oceny wykonania budżetu w części 39 – Transport dokonano stosując kryteria<sup>49</sup> oparte na wskaźnikach wartościowych opracowanych przez NIK i opublikowanych w Analizie wykonania budżetu państwa i założeń polityki pieniężnej w 2018 roku<sup>50</sup>.

|   |                         |
|---|-------------------------|
| Dochody (D):  | 235 024,7 tys. zł       |
| Wydatki (W) <sup>51</sup> :                         | 24 231 353,1 tys. zł    |
| Łączna kwota (G = D + W):                           | 24 466 377,8 tys. zł    |
| Waga dochodów w łącznej kwocie:                     | (Wd = D : G) 0,0096     |
| Waga wydatków w łącznej kwocie:                     | (Ww = W : G) 0,9904     |
| Nieprawidłowości w dochodach:                       | nie stwierdzono         |
| Ocena cząstkowa dochodów (Od):                      | 5                       |
| Nieprawidłowości w wydatkach (Ow):                  | nie stwierdzono         |
| Ocena cząstkowa wydatków:                           | 5                       |
| Łączna ocena dochodów i wydatków ŁO <sup>52</sup> : | 5                       |
| Opinia o sprawozdaniach:                            | pozytywna <sup>53</sup> |
| <b>Ocena ogólna:</b>                                | <b>pozytywna</b>        |

<sup>49</sup> <http://www.nik.gov.pl/kontrole/standardy-kontroli-nik/>

<sup>50</sup> Porównaj: <http://www.nik.gov.pl/kontrole/analiza-budzetu-panstwa/>.

<sup>51</sup> Łącznie z wydatkami budżetu środków europejskich.

<sup>52</sup>  $\text{ŁO} = \text{Od} \times \text{Wd} + \text{Ow} \times \text{Ww}$

<sup>53</sup> Stwierdzona nieprawidłowość w GDDKiA gdzie wykazywano w sprawozdaniu Rb 27 w kolumnie 12 „zaległości netto” należności pozostałe do zapłaty, które nie mogą być egzekwowane nie miała wpływu na ocenę obszaru sprawozdawczości.

## Załącznik 4. Dochody budżetowe w części 39 – Transport

| Lp.    | Wyszczególnienie   | Rok 2017         | Rok 2018         |                  | 5 : 3        | 5 : 4        |
|--------|--|------------------|------------------|------------------|--------------|--------------|
|        |  | Wykonanie        | Ustawa*/         | Wykonanie        |              |              |
|        |  |                  | Plan finansowy   |                  |              |              |
|        |  | tys. zł          |                  |                  | %            |              |
| 1      | 2  | 3                | 4                | 5                | 6            | 7            |
|        | Ogółem część 39, w tym:  | <b>188 976,7</b> | <b>140 356,0</b> | <b>235 024,7</b> | <b>124,4</b> | <b>167,4</b> |
| 1.     | Dział 600 - Transport i łączność   | 187 678,6        | 139 898,0        | 234 415,4        | 124,9        | 167,6        |
| 1.1.   | Rozdział 60001 - Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe   | 3 695,0          | -                | 3 582,8          | 97,0         | -            |
| 1.1.1. | § 0950 - Wpływy z tytułu kar i odszkodowań wynikających z umów   | 3 582,5          | -                | 3 523,3          | 98,3         | -            |
| 1.2.   | Rozdział 60002 - Infrastruktura kolejowa   | 3 299,7          | -                | 30 108,1         | 912,4        | -            |
| 1.2.1. | § 0920 Wpływy z pozostałych odsetek  | 964,1            | -                | 1 019,4          | 105,7        | -            |
| 1.2.2. | § 0929 Wpływy z pozostałych odsetek  | 758,5            | -                | 1 250,9          | 164,9        | -            |
| 1.2.3. | § 0949 Wpływy z rozliczeń/zwrotów z lat ubiegłych  | 15,3             | -                | 16 196,1         | 105 856,9    | -            |
| 1.2.4. | § 0950 Wpływy z tytułu kar i odszkodowań wynikających z umów   | 1 041,5          | -                | 3 247,9          | 311,8        | -            |
| 1.3.   | Rozdział 60004 - Lokalny transport zbiorowy  | 208,3            | -                | 2,9              | 1,4          | -            |
| 1.4.   | Rozdział 60012 - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad   | 73 827,5         | 39 062,0         | 110 718,1        | 150,0        | 283,4        |
| 1.4.1. | § 0920 Wpływy z pozostałych odsetek  | 1 260,7          | 155,0            | 26 608,8         | 2 110,6      | 17 167,0     |
| 1.4.2. | § 0940 Wpływy z rozliczeń/zwrotów z lat ubiegłych  | 10 050,5         | 1 639,0          | 11 100,3         | 110,4        | 677,3        |
| 1.4.3. | § 0950 Wpływy z tytułu kar i odszkodowań wynikających z umów   | 41 528,3         | 24 585,0         | 49 136,6         | 118,3        | 199,9        |
| 1.5.   | Rozdział 60015 - Drogi publiczne w miastach na prawach powiatu   | -                | -                | 46,1             | -            | -            |
| 1.6.   | Rozdział 60055 – Inspekcja Transportu Drogowego  | 81 365,8         | 79 153,0         | 63 599,7         | 78,2         | 80,4         |
| 1.6.1. | § 0570 – Wpływy z tytułu grzywien, mandatów i innych kar pieniężnych od osób fizycznych  | 20 020,2         | 22 900,0         | 17 987,1         | 89,8         | 78,5         |
| 1.6.2. | § 0580 – Wpływy z tytułu grzywien i innych kar pieniężnych od osób prawnych i innych jednostek organizacyjnych   | 49 852,0         | 46 300,0         | 33 374,8         | 66,9         | 72,1         |
| 1.6.3. | § 0620 – Wpływy z opłat za zezwolenia, akredytacje oraz opłaty ewidencyjne, w tym opłaty za częstotliwości   | 9 580,4          | 9 200,0          | 9 429,2          | 98,4         | 102,5        |
| 1.7.   | Rozdział 60056 - Urząd Lotnictwa Cywilnego   | 21 384,3         | 19 105,0         | 23 120,6         | 108,1        | 121,0        |
| 1.7.1. | § 0610 - Wpływy z opłat egzaminacyjnych oraz opłat za wydawanie świadectw, dyplomów, zaświadczeń, certyfikatów i ich duplikatów                        | 7 830,0          | 7 089,0          | 9 430,4          | 120,4        | 133,0        |
| 1.7.2. | § 0970 - Wpływy z różnych dochodów   | 10 421,0         | 10 208,0         | 10 258,4         | 98,4         | 100,5        |
| 1.8.   | Rozdział 60061 - Polska Agencja Żeglugi Powietrznej  | -                | -                | 27,4             | -            | -            |
| 1.9.   | Rozdział 60095 - Pozostała działalność   | 3 898,0          | 2 578,0          | 3 209,7          | 82,3         | 124,5        |
| 1.9.1. | § 2340 - Wpływy do budżetu części zysku państwowych osób prawnych  | 2 981,9          | 1 829,0          | 2 422,0          | 81,2         | 132,4        |
| 2.     | Dział 750 - Administracja publiczna  | 657,7            | 458,0            | 485,3            | 73,8         | 106,0        |
| 2.1.   | Rozdział 75001 - Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej  | 631,3            | 458,0            | 467,6            | 74,1         | 102,1        |
| 2.2.   | Rozdział 75095 - Pozostała działalność   | 26,4             | -                | 17,7             | 67,0         | -            |
| 3.     | Dział 752 - Obrona narodowa  | 135,6            | -                | 1,2              | 0,9          | -            |
| 3.1.   | Rozdział 75212 - Pozostałe wydatki obronne   | 135,6            | -                | 1,2              | 0,9          | -            |
| 4.     | Dział 756 - Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz wydatki związane z ich poborem | 504,8            | -                | 119,9            | 23,8         | -            |
| 4.1.   | Rozdział 75624 – Dywidendy   | 504,8            | -                | 119,9            | 23,8         | -            |
| 5.     | Dział 803 – Szkolnictwo wyższe   | -                | -                | 2,9              | -            | -            |
| 5.1.   | Rozdział 80306 – Działalność dydaktyczna   | -                | -                | 2,9              | -            | -            |

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

1) Ustawa budżetowa na rok 2018 (Dz. U. poz. 291).

## Załącznik 5. Wydatki budżetu państwa w części 39 – Transport

| Lp.                       | Wyszczególnienie   | 2017 r.      | 2018 r.             |                    |              |                             | 6 /3  | 6/ 4  | 6/5   |
|---------------------------|--|--------------|---------------------|--------------------|--------------|-----------------------------|-------|-------|-------|
|                           |  | Wykonanie    | Ustawa <sup>1</sup> | Budżet po zmianach | Wykonanie    | w tym wydatki niewygasające |       |       |       |
|                           |  |              |                     |                    |              |                             |       |       |       |
| 1                         | 2  | 3            | 4                   | 5                  | 6            | 7                           | 8     | 9     | 10    |
| Ogółem część 39<br>W tym: |  | 10 935 706,5 | 9 824 591,0         | 14 206 706,4       | 14 125 887,9 | 3 039 576,5                 | 129,2 | 143,8 | 99,4  |
| 1.                        | Dział 600<br>Transport<br>i łączność   | 10 773 358,5 | 9 593 159,0         | 13 973 347,4       | 13 901 658,5 | 3 002 461,5                 | 129,0 | 144,9 | 99,5  |
| 1.1.                      | Rozdział 60001<br>Krajowe<br>pasażerskie<br>przewozy<br>kolejowe   | 1 080 568,6  | 1 093 698,0         | 1 130 074,8        | 1 125 501,6  |                             | 104,2 | 102,9 | 99,6  |
| 1.1.1.                    | § 2630 - Dotacja<br>przedmiotowa<br>z budżetu<br>dla jednostek<br>niezaliczanych<br>do sektora<br>finansów<br>publicznych  | 523 975,6    | 520 000,0           | 556 376,8          | 551 803,6    | -                           | 105,3 | 106,1 | 99,2  |
| 1.1.2.                    | § 2830 - Dotacja<br>celowa z budżetu<br>na finansowanie<br>lub<br>dofinansowanie<br>zadań zleconych<br>do realizacji<br>pozostałym<br>jednostkom<br>niezaliczanym<br>do sektora<br>finansów<br>publicznych | 556 593,0    | 573 698,0           | 573 698,0          | 573 698,0    | -                           | 103,1 | 100,0 | 100,0 |
| 1.2.                      | Rozdział 60002<br>Infrastruktura<br>kolejowa   | 5 247 921,0  | 4 005 413,0         | 4 267 547,9        | 4 255 308,8  | -                           | 81,1  | 106,2 | 99,7  |
| 1.2.1.                    | § 2580 - Dotacja<br>podmiotowa<br>z budżetu<br>dla jednostek<br>niezaliczanych<br>do sektora<br>finansów<br>publicznych  | 3 048 927,7  | 2 699 410,0         | 2 699 710,0        | 2 698 528,9  | -                           | 88,5  | 100,0 | 100,0 |
| 1.3.                      | Rozdział 60011<br>Drogi publiczne<br>krajowe   | 3 672 380,7  | 3 693 880,0         | 3 694 582,8        | 3 656 817,8  | 100 445,8                   | 99,6  | 98,9  | 98,9  |
| 1.3.1                     | § 4210 - Zakup<br>materiałów<br>i wyposażenia  | 93 415,4     | -                   | -                  | 80 191,8     | 8 461,7                     | 93,5  | -     | -     |
| 1.3.2.                    | § 4300 - Zakup<br>usług pozostałych  | 936 994,9    | -                   | -                  | 1 112 905,3  | 50 000,0                    | 118,8 | -     | -     |
| 1.3.3.                    | § 6050 - Wydatki<br>inwestycyjne<br>jednostek<br>budżetowych   | 1 167 444,9  | 1 469 154,0         | 1 489 809,2        | 1 479 952,7  | 37 552,5                    | 126,8 | 100,7 | 99,3  |

|        |   |           |           |             |             |             |          |          |       |
|--------|---|-----------|-----------|-------------|-------------|-------------|----------|----------|-------|
| 1.3.4. | § 6060 - Wydatki na zakupy inwestycyjne jednostek budżetowych   | 24 908,0  | 44 478,0  | 41 986,6    | 41 629,8    | 4 431,6     | 167,1    | 93,6     | 99,2  |
| 1.4.   | Rozdział 60012 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad    | 582 233,0 | 587 028,0 | 586 528,9   | 580 569,0   | 2 015,7     | 99,7     | 98,9     | 99,0  |
| 1.4.1. | § 4020 - Wynagrodzenia osobowe członków korpusu służby cywilnej | 232 920,2 | 239 166,0 | 233 000,7   | 232 995,9   | -           | 100,0    | 97,4     | 100,0 |
| 1.4.2. | § 4110 - Składki na ubezpieczenia społeczne                     | 47 216,4  | 47 555,0  | 48 607,8    | 48 221,9    | -           | 102,1    | 101,4    | 99,2  |
| 1.4.3. | § 4300 - Zakup usług pozostałych                                | 45 492,8  | -         | -           | 47 343,8    | -           | 104,1    | -        | -     |
| 14.4.  | § 6060 - Wydatki na zakupy inwestycyjne jednostek budżetowych   | 13 461,5  | 7 700,0   | 7 277,1     | 7 253,6     | 2 015,7     | 53,9     | 94,2     | 99,7  |
| 1.5.   | Rozdział 60055 Inspekcja Transportu Drogowego                   | 115 900,8 | 136 390,0 | 150 482,7   | 140 731,9   | -           | 121,4    | 103,2    | 93,5  |
| 1.5.1. | § 4020 - Wynagrodzenia osobowe członków korpusu służby cywilnej | 39 191,6  | 44 246,0  | 56 033,4    | 51 761,6    | -           | 132,1    | 117,0    | 92,4  |
| 1.5.2. | § 4300 - Zakup usług pozostałych                                | 37 642,6  | -         | -           | 39 552,8    | -           | 105,1    | -        | -     |
| 1.6.   | Rozdział 60056 Urząd Lotnictwa Cywilnego                        | 55 969,0  | 58 513,0  | 58 416,9    | 57 227,7    | -           | 102,2    | 97,8     | 98,0  |
| 1.6.1. | § 4020 - Wynagrodzenia osobowe członków korpusu służby cywilnej | 24 893,1  | 25 269,0  | 25 355,2    | 25 299,7    | -           | 101,6    | 100,1    | 99,8  |
| 1.7.   | Rozdział 60061 Polska Agencja Żeglugi Powietrznej               | 12 894,5  | 12 216,0  | 14 419,9    | 14 419,9    | -           | 111,8    | 118,0    | 100,0 |
| 1.8.   | Rozdział 60095 Pozostała działalność                            | 5 490,9   | 6 021,0   | 4 071 293,5 | 4 071 081,8 | 2 900 000,0 | 74 142,3 | 67 614,7 | 99,9  |
| 1.8.1. | § 2430 – Dotacja z budżetu dla państwowego funduszu celowego    | -         | -         | 1 100 000,0 | -           | 1 100 000,0 | -        | -        | -     |
| 1.8.2. | § 6010– Wydatki na zakup i objęcie akcji i udziałów             | -         | -         | 2 966 500,0 | 2 966 500,0 | 1 800 000,0 | -        | -        | 100,0 |
| 2.     | Dział 750 Administracja publiczna                               | 124 718,5 | 139 120,0 | 141 721,6   | 133 243,8   | -           | 106,8    | 95,8     | 94,0  |
| 2.1.   | Rozdział 75001 Urzędy naczelnych                                | 68 011,8  | 77 493,0  | 80 253,7    | 76 630,7    | -           | 112,7    | 98,9     | 95,5  |



|        |  |          |          |          |          |          |       |       |      |
|--------|--|----------|----------|----------|----------|----------|-------|-------|------|
|        | i centralnych organów administracji rządowej   |          |          |          |          |          |       |       |      |
| 2.1.1. | § 4020 - Wynagrodzenia osobowe członków korpusu służby cywilnej  | 33 494,9 | 33 466,0 | 34 134,2 | 34 076,4 | -        | 101,7 | 101,8 | 99,8 |
| 2.2.   | Rozdział 75095 Pozostała działalność   | 56 706,7 | 61 627,0 | 61 467,9 | 56 613,1 | -        | 99,8  | 91,9  | 92,1 |
| 2.2.1. | § 4018 - Wynagrodzenia osobowe pracowników   | 23 918,9 | 23 752,0 | 23 957,6 | 23 877,4 | -        | 99,8  | 100,5 | 99,7 |
| 3.     | Dział 752 Obrona narodowa  | 19 514,5 | 73 976,0 | 73 301,4 | 73 147,6 | 37 115,0 | 374,8 | 98,9  | 99,8 |
| 3.1.   | Rozdział 75212 Pozostałe wydatki obronne   | 19 514,5 | 73 976,0 | 73 301,4 | 73 147,6 | 37 115,0 | 374,8 | 98,9  | 99,8 |
| 3.1.1. | § 6230 - Dotacje celowe z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych | 15 000,0 | 69 000,0 | 67 427,0 | 67 426,3 | 37 115,0 | 449,5 | 97,7  | 99,9 |
| 4.     | Dział 803 Szkolnictwo wyższe   | 18 115,0 | 18 336,0 | 18 336,0 | 17 838,0 | -        | 98,5  | 97,3  | 97,3 |
| 4.1.   | Rozdział 80306 Działalność dydaktyczna   | 18 115,0 | 18 336,0 | 18 336,0 | 17 838,0 | -        | 98,5  | 97,3  | 97,3 |

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

1) Ustawa budżetowa na rok 2018 (Dz. U. poz. 291).

## Załącznik 6. Zatrudnienie i wynagrodzenia w części 39 – Transport

| Lp.    | Wyszczególnienie  | Wykonanie 2017                   |                                      |  | Wykonanie 2018                   |                        |  |              |
|--------|---|----------------------------------|--------------------------------------|--|----------------------------------|------------------------|--|--------------|
|        |   | Przeciętne zatrudnienie wg Rb-70 | Wynagrodzenia wg Rb-70 <sup>1)</sup> | Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na 1 pełnozatrudnionego | Przeciętne zatrudnienie wg Rb-70 | Wynagrodzenia wg Rb-70 | Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na 1 pełnozatrudnionego | 8:5          |
|        |   | osób <sup>2)</sup>               | tys. zł                              | zł   | osób <sup>2)</sup>               | tys. zł                | zł   | %            |
| 1      | 2   | 3                                | 4                                    | 5  | 6                                | 7                      | 8  | 9            |
| 1.     | <b>Ogółem cz. 39 – Transport</b><br>wg statusu zatrudnienia <sup>3)</sup><br>w tym: | <b>6 302</b>                     | <b>495 313,5</b>                     | <b>6 549,7</b>   | <b>6 402</b>                     | <b>512 457,1</b>       | <b>6 670,5</b>   | <b>101,8</b> |
|        | 01  | 1 358                            | 88 710,9                             | 5 443,7  | 1 370                            | 91 702,8               | 5 578,0  | 102,5        |
|        | 02  | 9                                | 2 017,1                              | 18 676,7   | 9                                | 1 757,2                | 16 270,0   | 87,1         |
|        | 03  | 4 933                            | 404 210,1                            | 6 828,3  | 5 021                            | 418 710,0              | 6 949,3  | 101,8        |
|        | 10 (11 w 2018 r.)   | 2                                | 375,4                                | 15 641,3   | 2                                | 287,1                  | 11 965,8   | 76,5         |
|        | w tym:  |                                  |                                      |  |                                  |                        |  |              |
| 1.1.   | <b>Dział: 600 Transport i łączność</b>  | <b>5 543</b>                     | <b>421 019,6</b>                     | <b>6 329,6</b>   | <b>5 624</b>                     | <b>435 943,0</b>       | <b>6 459,6</b>   | <b>102,1</b> |
|        | 01  | 990                              | 53 088,7                             | 4 468,7  | 984                              | 54 657,5               | 4 628,9  | 103,6        |
|        | 02  | 6                                | 1 360,0                              | 18 889,2   | 6                                | 1 216,0                | 16 888,7   | 89,4         |
|        | 03  | 4 546                            | 366 385,2                            | 6 716,3  | 4 633                            | 379 983,2              | 6 834,7  | 101,8        |
|        | 10 (11 w 2018 r.)   | 1                                | 185,7                                | 15 477,3   | 1                                | 86,3                   | 7 194,6  | 46,5         |
| 1.1.1. | Rozdział: 60012 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad                       | 4 487                            | 348 006,8                            | 6 463,2  | 4 456                            | 348 415,6              | 6 515,9  | 100,8        |
|        | 01  | 917                              | 49 500,9                             | 4 498,4  | 903                              | 49 789,1               | 4 594,8  | 102,1        |
|        | 02  | 2                                | 533,8                                | 22 239,8   | 1                                | 282,0                  | 23 499,2   | 105,7        |
|        | 03  | 3 568                            | 297 972,1                            | 6 959,4  | 3 552                            | 298 344,5              | 6 999,4  | 100,6        |
| 1.1.2. | Rozdział: 60055 Inspekcja Transportu Drogowego                                      | 689                              | 43 538,3                             | 5 265,9  | 817                              | 57 819,6               | 5 897,6  | 112,0        |
|        | 01  | 32                               | 1 420,7                              | 3 699,6  | 44                               | 2 876,7                | 5 448,4  | 147,3        |
|        | 02  | 1                                | 217,0                                | 18 086,7   | 2                                | 339,4                  | 14 142,1   | 78,2         |
|        | 03  | 655                              | 41 714,9                             | 5 307,2  | 770                              | 54 517,2               | 5 900,1  | 111,2        |
|        | 10 (11 w 2018 r.)   | 1                                | 185,7                                | 15 477,3   | 1                                | 86,3                   | 7 194,6  | 46,5         |
| 1.1.3. | Rozdział: 60056 Urząd Lotnictwa Cywilnego   | 367                              | 29 474,5                             | 6 692,7  | 351                              | 29 707,8               | 7 053,1  | 105,4        |
|        | 01  | 41                               | 2 167,1                              | 4 404,7  | 37                               | 1 991,7                | 4 485,9  | 101,8        |
|        | 02  | 3                                | 609,2                                | 16 922,9   | 3                                | 594,6                  | 16 516,2   | 97,6         |
|        | 03  | 323                              | 26 698,2                             | 6 888,1  | 311                              | 27 121,5               | 7 267,3  | 105,5        |
| 1.2.   | <b>Dział: 750 Administracja publiczna</b>   | <b>759</b>                       | <b>74 293,9</b>                      | <b>8 157,0</b>   | <b>778</b>                       | <b>76 514,1</b>        | <b>8 195,6</b>   | <b>100,5</b> |
|        | 01  | 368                              | 35 622,2                             | 8 066,6  | 386                              | 37 045,3               | 7 997,7  | 99,1         |
|        | 02  | 3                                | 657,1                                | 18 251,7   | 3                                | 541,2                  | 15 032,6   | 82,4         |
|        | 03  | 387                              | 37 824,9                             | 8 144,9  | 388                              | 38 726,8               | 8 317,6  | 102,1        |
|        | 10 (11 w 2018 r.)   | 1                                | 189,7                                | 15 805,3   | 1                                | 200,8                  | 16 736,9   | 105,9        |

|        |  |     |          |          |     |          |          |       |
|--------|--|-----|----------|----------|-----|----------|----------|-------|
| 1.2.1. | Rozdział: 75001<br>Urzędy<br>naczelnych<br>i centralnych<br>organów<br>administracji<br>rządowej | 460 | 44 543,2 | 8 069,4  | 468 | 46 449,9 | 8 271,0  | 102,5 |
|        | 01   | 69  | 5 871,5  | 7 091,2  | 76  | 6 981,1  | 7 654,8  | 107,9 |
|        | 02   | 3   | 657,1    | 18 251,7 | 3   | 541,2    | 15 032,6 | 82,4  |
|        | 03   | 387 | 37 824,9 | 8 144,9  | 388 | 38 726,8 | 8 317,6  | 102,1 |
|        | 10 (11 w 2018 r.)  | 1   | 189,7    | 15 805,3 | 1   | 200,8    | 16 736,9 | 105,9 |
| 1.2.2. | Rozdział: 75095<br>Pozostała<br>działalność  | 299 | 29 750,7 | 8 291,7  | 310 | 30 064,2 | 8 081,8  | 97,5  |
|        | 01 - osoby<br>nieobjęte<br>mnożnikowymi<br>systemami<br>wynagrodzeń                              | 299 | 29 750,7 | 8 291,7  | 310 | 30 064,2 | 8 081,8  | 97,5  |

Opracowanie własne na podstawie danych ze sprawozdania Rb-70 zweryfikowanych przez NIK.

- 1) Zgodnie z przepisami § 17 pkt 11 Instrukcji sporządzania sprawozdań budżetowych w zakresie budżetu państwa stanowiącej załącznik nr 34 do rozporządzenia Ministra w sprawie sprawozdawczości budżetowej, 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 (§ 401-405 oraz § 406 dla funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, a dla żołnierzy zawodowych i funkcjonariuszy tylko w zakresie dotyczącym nagród i zapomóg i § 407 klasyfikacji budżetowej).
- 2) W przeliczeniu na pełnozatrudnionych.
- 3) Status zatrudnienia określony w rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 9 stycznia 2018 r. w sprawie sprawozdawczości budżetowej.

Gdzie:

- 01 - osoby nieobjęte mnożnikowymi systemami wynagrodzeń,  
02 - osoby zajmujące kierownicze stanowiska państwowe,  
03 - członkowie korpusu służby cywilnej,  
10 (11 w 2018 r.) - Żołnierze i funkcjonariusze.

## Załącznik 7. Wydatki budżetu środków europejskich w części 39 – Transport

| Lp.       | Wyszczególnienie   | 2017                | 2018                 |                     | 6:3                 | 6:4          | 6:5          |              |
|-----------|--|---------------------|----------------------|---------------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|
|           |  | Wykonanie           | Ustawa <sup>1)</sup> | Budżet po zmianach  |                     |              |              | Wykonanie    |
|           |  | tys. zł             |                      |                     |                     |              |              | %            |
| 1         | 2  | 3                   | 4                    | 5                   | 6                   | 7            | 8            | 9            |
| <b>1.</b> | <b>Ogółem część 39 Transport, w tym:</b>                 | <b>11 265 429,0</b> | <b>9 134 329,0</b>   | <b>13 146 760,4</b> | <b>13 145 041,7</b> | <b>116,7</b> | <b>143,9</b> | <b>100,0</b> |
| 1.1.      | Dział 600 - Transport i łączność                         | 11 265 429,0        | 9 134 329,0          | 13 146 760,4        | 13 145 041,7        | 116,7        | 143,9        | 100,0        |
| 1.1.1.    | Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 | 221 457,7           | 49 305,0             | 78 631,0            | 78 631,0            | 35,5         | 159,5        | 100,0        |
| 1.1.2.    | Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 | 9 751 832,1         | 7 879 417,0          | 9 995 843,2         | 9 995 635,2         | 102,5        | 126,9        | 100,0        |
| 1.1.3.    | Instrument „Łącząc Europę” (CEF)                         | 1 250 563,7         | 1 010 253,0          | 2 569 548,6         | 2 568 113,2         | 205,4        | 254,2        | 99,9         |
| 1.1.4.    | Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2014–2020    | 41 575,5            | 195 354,0            | 500 425,5           | 500 425,5           | 1 203,7      | 256,2        | 100,0        |
| 1.1.5.    | Program Operacyjny Polska Cyfrowa 2014–2020              | 0,0                 | 0,0                  | 2 312,1             | 2 236,8             | -            | -            | 96,7         |

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

<sup>1)</sup> Ustawa budżetowa na rok 2018 (Dz. U. poz. 291).

**Załącznik 8. 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. Minister Finansów
6. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
7. Rzecznik Praw Obywatelskich
8. Komisja Finansów Publicznych Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
9. Komisja do Spraw Kontroli Państwowej
10. Komisja Infrastruktury
11. Minister Infrastruktury