



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Dolnośląska Delegatura we Wrocławiu

DDW.410.1.6.2026

**Pan
Damian Stawikowski
Prezes Zarządu
Koleje Dolnośląskie S.A. w Legnicy
ul. Kolejowa 2
59-220 Legnica**

Wystąpienie pokontrolne

**P/26/001 Wykonanie budżetu państwa w 2025 roku –
wykorzystanie środków z Krajowego Planu Odbudowy przez
Koleje Dolnośląskie S.A. w Legnicy**

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana

Koleje Dolnośląskie S.A. w Legnicy, ul. Kolejowa 2, 59-220 Legnica

Kierownik jednostki kontrolowanej

Damian Stawikowski, Prezes Zarządu, od 4 stycznia 2019 r.

Okres objęty kontrolą

Rok 2025 oraz okres wcześniejszy i późniejszy, w którym miały miejsce działania lub zaniechania związane z realizacją przedsięwzięcia.

Podstawa prawna podjęcia kontroli

Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Dolnośląska Delegatura we Wrocławiu

Kontroler

Piotr Kociołek, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr DDW/44/2026 z dnia 7 stycznia 2026 r.

(akta kontroli tom I, str. 1-4)

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, ze zm.; dalej: ustawa o NIK.

II. Zakres kontroli

Celem kontroli było dokonanie oceny pod względem legalności, gospodarności i rzetelności wykorzystania przez Koleje Dolnośląskie S.A. w Legnicy² środków otrzymanych z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności³ przekazanych za pośrednictwem Centrum Unijnych Projektów Transportowych⁴ na realizację przedsięwzięcia nr KPOD.09.08-IW.02-0026/23 pn. „Zakup 10 sztuk pięcioczęłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych II”⁵.

Opis ustaleń kontrolnych przedstawiono w części IV. *Opis ustalonego stanu faktycznego.*

² Dalej: Spółka.

³ Plan, o którym mowa w art. 17 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz. Urz. UE L 57 z 2021 r., str. 17, ze zm.), dalej: KPO.

⁴ Dalej: CUPT.

⁵ Dalej: Przedsięwzięcie.

III. Ocena ogólna⁶ kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykorzystanie środków z KPO przez Spółkę.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Spółka wykorzystwała przyznane z KPO środki zgodnie z przeznaczeniem i zasadami kwalifikowalności. Osiągnięto założone wskaźniki i kamienie milowe oraz zakończono i rozliczono Przedsięwzięcie w ustalonym terminie. Stwierdzone w wyniku kontroli nieprawidłowości miały charakter formalny, nie wpływając niekorzystnie na kwalifikowalność wydatków.

IV. Opis ustalonego stanu faktycznego

Realizacja Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności

Opis stanu faktycznego

W wyniku rozstrzygnięcia ogłoszonego⁷ przez CUPT konkursu, którego przedmiotem było wsparcie ze środków KPO przedsięwzięć dotyczących inwestycji w pasażerski tabor kolejowy do przewozów regionalnych⁸, Spółka zawarła 21 czerwca 2024 r. ze Skarbem Państwa - CUPT umowę o objęcie wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego nr KPOD.09.08-IW.02-0026/23 przedsięwzięcia pn. „Zakup 10 sztuk pięcioczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych II”⁹. Przedsięwzięcie polegało na zakupie 10 sztuk pięcioczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych¹⁰ do obsługi przewozów regionalnych, realizowanych przez Spółkę na podstawie zawartych z Województwem Dolnośląskim umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego¹¹, regulujących wykonywanie przewozów do 14 grudnia 2030 r.

Przewidziany w umowie wsparcia całkowity koszt realizacji Przedsięwzięcia wynosił 313 324,0 tys. zł, z czego maksymalna kwota wydatków kwalifikowanych wynosiła 249 175,8 tys. zł, a udzielone wsparcie zostało przewidziane w kwocie nie większej niż 209 307,7 tys. zł¹². Spółka zabezpieczyła środki finansowe na realizację Przedsięwzięcia m.in. poprzez zawarcie umów o kredyt inwestycyjny i obrotowy w banku komercyjnym.

Okres realizacji Przedsięwzięcia określono na: od 1 lutego 2020 r. do 30 czerwca 2025 r., a okres kwalifikowania wydatków od 28 listopada 2023 r. do 30 czerwca 2025 r.

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

⁷ Dnia 31 marca 2023 r. na stronie <https://www.cupt.gov.pl/konkurs/zakonczone/komponent-e2-1-2-pasazerski-tabor-kolejowy/> [Dostęp: 7 stycznia 2026 r.]

⁸ Komponent E.2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy.

⁹ Dalej: Umowa wsparcia.

¹⁰ Dalej: EZT.

¹¹ Nr DT-D/4535/14 z 15 grudnia 2014 r. oraz DT-D/19/2020 z 17 sierpnia 2020 r. wraz z aneksami.

¹² Co stanowiło 84,0% maksymalnej kwoty wydatków kwalifikowanych, dalej: stopa wsparcia Przedsięwzięcia.

W związku z zakończeniem realizacji Przedsięwzięcia, 27 czerwca 2025 r. zawarto aneks¹³ do umowy wsparcia, zgodnie z którym całkowity koszt realizacji Przedsięwzięcia wynosił 313 308,7 tys. zł, maksymalna kwota wydatków kwalifikowanych 249 163,4 tys. zł, a udzielone wsparcie zostało przewidziane w kwocie nie większej niż 209 297,2 tys. zł¹⁴. Ponadto zmianie uległ termin zakończenia okresu kwalifikowania wydatków z 30 czerwca na 31 maja 2025 r.

W ramach Przedsięwzięcia zaplanowano realizację sześciu zadań¹⁵, z czego trzech składających się na całkowity koszt realizacji Przedsięwzięcia, tj. [1] opracowanie studium wykonalności i analizy kosztów i korzyści¹⁶ (w wysokości 166,0 tys. zł), [2] realizacja zawartej umowy na dostawę z wykonawcą (w wysokości 313 096,5 tys. zł, w tym 249 125,8 tys. zł wydatków kwalifikowalnych) i [3] realizacja działań informacyjno-promocyjnych (w wysokości 46,2 tys. zł, w tym 37,6 tys. zł wydatków kwalifikowalnych).

Zabezpieczenie wykonania umowy wsparcia zostało ustanowione w formie weksla in blanco wraz z deklaracją wekslową, na okres realizacji tej umowy, w tym na okres trwałości Przedsięwzięcia¹⁷. Zgodnie ze złożonym wnioskiem o objęcie wsparciem, Spółka zobowiązała się do zachowania trwałości Przedsięwzięcia poprzez zachowanie własności zakupionego taboru przez minimum trzy lata. Według wyjaśnień Prezesa Spółki, w celu zapewnienia trwałości Przedsięwzięcia Spółka będzie m.in. wykorzystywać zakupiony tabor zgodnie z przeznaczeniem, określonym we wniosku i umowie wsparcia, utrzymywać go w pełnej sprawności oraz nie zbywać go przez minimum trzy lata od zakończenia Przedsięwzięcia.

(akta kontroli tom I str. 134-340; tom II str. 408-409, 428-495)

Objęty wsparciem zakup taboru został zrealizowany na podstawie umowy nr KD/OZ/U/8/1/2020 z 29 września 2020 r.¹⁸, zawartej z Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna¹⁹ na dostawę pięciu nowych pięcioczołowych EZT wraz z możliwością skorzystania z prawa opcji (do 20 sztuk pojazdów)²⁰. Zawarcie umowy poprzedzone było przeprowadzeniem postępowania o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego²¹. Zakupione w ramach Przedsięwzięcia pojazdy

¹³ Nr KPOD.09.08-IW.02-0026/23-01, dalej: aneks do umowy wsparcia.

¹⁴ Stopa wsparcia Przedsięwzięcia nie uległa zmianie.

¹⁵ [1] Opracowanie dokumentacji postępowania o udzielenie zamówienia na dostawę i utrzymanie taboru, [2] prowadzenie postępowania na dostawę wraz z wyłonieniem Wykonawcy, [3] opracowanie Studium wykonalności i Analizy kosztów i korzyści, [4] realizacja zawartej umowy na dostawę z wykonawcą, [5] przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia na działania informacyjno-promocyjne i [6] realizacja działań informacyjno-promocyjnych.

¹⁶ Przy czym realizacja tego zadania stanowiła w pełni wydatek niekwalifikowalny.

¹⁷ § 22 umowy wsparcia.

¹⁸ Wraz z aneksami: [1] nr 1 z 29 września 2021 r., [2] nr 2 z 15 kwietnia 2022 r., [3] nr 3 z 19 maja 2022 r., [4] nr 4 z 27 czerwca 2022 r., [5] nr 5 z 23 września 2022 r., [6] nr 6 z 27 października 2022 r., [7] nr 7 z 28 listopada 2022 r. i [8] nr 8 z 5 grudnia 2022 r.

¹⁹ Dalej: Wykonawca.

²⁰ Dalej: umowa dostawy.

²¹ Nr KD/OZ/U/8/2020.

stanowiły część zamówienia z opcji nr 2 na 12 pojazdów, z której Spółka skorzystała na podstawie złożonego Wykonawcy oświadczenia z 28 marca 2022 r.²²

(akta kontroli tom I str. 342-543; tom II str. 1)

Określony w umowie wsparcia pierwotny harmonogram realizacji Przedsięwzięcia przewidywał zakończenie realizacji dostaw pojazdów (oraz realizacji działań informacyjno-promocyjnych) do 28 marca 2025 r.²³ i był tożsamy z harmonogramem dostaw uzgodnionym z Wykonawcą²⁴.

Wszystkie zakupione w ramach Przedsięwzięcia pojazdy (Ezt typu 48WEc) zostały dostarczone w terminie wcześniejszym, niż wynikający z ww. harmonogramu, a ich dostawę zakończono 1 lipca 2024 r.²⁵

Przedmiotowe pojazdy były zgodne z wymaganiami określonymi w umowie wsparcia i umowie dostawy, tj. m.in. zasilane energią elektryczną²⁶, wyposażone w system ERTMS/ETCS²⁷, zgodne z TS1²⁸ i dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Przeprowadzenie końcowych odbiorów technicznych zostało udokumentowane protokołami odbioru technicznego (zdawczo-odbiorczymi) oraz protokołami przekazania do eksploatacji. Do protokołów odbioru technicznego załączono dokumentację odbiorczą, w tym protokoły sprawdzenia systemów podczas jazdy próbnej oraz sprawdzenia systemów podczas jazdy próbnej w trakcji wielokrotnej, podpisane przez wyznaczonego przez Spółkę Komisarza Odbiorczego. Każdy pojazd posiadał zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu, wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz deklarację zgodności z dopuszczonym typem²⁹.

Po przeprowadzeniu odbiorów technicznych pojazdy zostały przyjęte na stan środków trwałych Spółki.

(akta kontroli tom I str. 214-220, 540-611; tom II str. 163-172)

²² Spółka łącznie skorzystała z prawa opcji na 20 pojazdów, w tym osiem w ramach opcji nr 1 na podstawie porozumienia z wykonawcą z 25 marca 2021 r. Pojazdy zakupione w ramach opcji nr 1 i dwa pojazdy zakupione w ramach opcji nr 2 zostały objęte dofinansowaniem w ramach projektu FEDS.04.01-IŻ.00-0001/23 „Zakup pięcioczołowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych”, natomiast pięć pojazdów zakupionych w ramach zamówienia podstawowego zostało objętych dofinansowaniem w ramach projektu POIS.05.02.00-00-0020/17 „Aglomeracyjna Kolej Dolnośląska – zakup taboru kolejowego do obsługi ruchu pasażerskiego we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym”.

²³ Zgodnie z umową dostawy, w przypadku skorzystania z prawa opcji, zamówione pojazdy musiały być dostarczone w terminie do 36 miesięcy od pisemnego przekazania oświadczenia o skorzystaniu z prawa opcji, z zastrzeżeniem, że pierwszy pojazd musiał być dostarczony w terminie do 24 miesięcy od przekazania ww. oświadczenia.

²⁴ Na podstawie porozumienia z 5 grudnia 2022 r.

²⁵ Dostawy realizowano: [1] 31 sierpnia 2023 r. (dwa pojazdy), [2] 27 października 2023 r. (dwa pojazdy), [3] 30 listopada 2023 r. (dwa pojazdy), [4] 21 grudnia 2023 r. (dwa pojazdy) i [5] 1 lipca 2024 r. (dwa pojazdy).

²⁶ Tym samym zeroemisyjne.

²⁷ Ang. *European Rail Traffic Management System/European Train Control System* – Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym/Europejski System Kontroli Pociągu.

²⁸ Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności.

²⁹ Identyfikator typu: 13-276-0001-9-001-001.

Zrealizowane przez Spółkę działania informacyjno-promocyjne polegały na: [1] zamieszczeniu informacji o projekcie na stronie internetowej Spółki³⁰, [2] oznakowaniu pojazdów naklejkami z logotypem KPO, [3] zakupie dwóch tablic informacyjno-pamiątkowych³¹, [4] przeprowadzeniu (od 23 do 31 października 2024 r.) kampanii medialnej w prasie i mediach regionalnych oraz [5] zorganizowaniu 26 października 2024 r. na stacji kolejowej w Oleśnicy wydarzenia promującego Przedsięwzięcie wraz z prezentacją jednego z zakupionych pojazdów, dystrybucją gadżetów i animacjami dla dzieci.

(akta kontroli tom II str. 265-270)

W trakcie realizacji Przedsięwzięcia Spółka złożyła do CUPT łącznie siedem wniosków o płatność, w tym jeden zaliczkowy³², jeden rozliczający zaliczkę³³, trzy refundacyjne³⁴, jeden wyłącznie sprawozdawczy³⁵ (pozostałe wnioski, poza pierwszym - zaliczkowym, również miały charakter sprawozdawczy) oraz, w związku z zakończeniem realizacji Przedsięwzięcia, wniosek końcowy³⁶. Wszystkie wnioski zostały zatwierdzone przez CUPT.

Łączna wartość wykazanych przez Spółkę we wnioskach o płatność wydatków związanych z realizacją Przedsięwzięcia wyniosła 313 308,7 tys. zł, w tym 249 163,4 tys. zł wydatków kwalifikowalnych i 209 297,2 tys. zł udzielonego wsparcia.

Wszystkie wydatki kwalifikowalne zostały poniesione w okresie kwalifikalności wydatków i dotyczyły zakupu pojazdów³⁷ oraz prowadzenia działań informacyjno-promocyjnych³⁸, co było zgodne z zasadami kwalifikowalności wydatków, określonymi w § 7 umowy wsparcia. Za niekwalifikowalne uznano: wydatki na sporządzenie studium wykonalności i analizy kosztów

³⁰ <https://kolejedolnoslaskie.pl/projekty-unijne-2-2/kpo-zakup-piecioczlonowych-elektrycznych-zespolow-trakcyjnych-2/> [Dostęp: 7 stycznia 2026 r.]

³¹ Umieszczonych w holu siedziby Spółki i na budynku administracyjnym na terenie bazy serwisowej przy ul. Pątnowskiej 1 w Legnicy.

³² Nr KPOD.09.08-IW.02-0026/23-001-01 z 22 lipca 2024 r. za okres od 1 lutego 2020 r. do 30 czerwca 2024 r.

³³ Nr KPOD.09.08-IW.02-0026/23-003-01 z 18 października 2024 r. za okres od 1 sierpnia 2024 r. do 30 września 2024 r.

³⁴ [1] Nr KPOD.09.08-IW.02-0026/23-002-03 z 13 sierpnia 2024 r. (data złożenia pierwszej wersji wniosku) za okres od 1 do 31 lipca 2024 r., [2] Nr KPOD.09.08-IW.02-0026/23-004-03 z 20 grudnia 2024 r. (data złożenia pierwszej wersji wniosku) za okres od 1 października 2024 r. do 30 listopada 2024 r. i [3] Nr KPOD.09.08-IW.02-0026/23-006-03 z 20 maja 2025 r. (data złożenia pierwszej wersji wniosku) za okres od 1 marca 2025 r. do 30 kwietnia 2025 r.

³⁵ Nr KPOD.09.08-IW.02-0026/23-005-01 z 20 marca 2025 r. za okres od 1 grudnia 2024 r. do 28 lutego 2025 r.

³⁶ Nr KPOD.09.08-IW.02-0026/23-007-02 z 27 czerwca 2025 r. (data złożenia pierwszej wersji wniosku) za okres od 1 do 31 maja 2025 r.

³⁷ Faktury nr: [1] ZK2023090010 z 1 września 2023 r., [2] ZK2023090011 z 1 września 2023 r., [3] ZK2023100254 z 27 października 2023 r., [4] ZK2023100255 z 27 października 2023 r., [5] ZK2023120003 z 1 grudnia 2023 r., [6] ZK2023120004 z 1 grudnia 2023 r., [7] ZK2023120277 z 22 grudnia 2023 r., [8] ZK2023120278 z 22 grudnia 2023 r., [9] ZK2024070025 z 1 lipca 2024 r. i [10] ZK2024070026 z 1 lipca 2024 r.

³⁸ Poniesione z tego tytułu wydatki dotyczyły zakupu: [1] naklejek na pojazdy i tablic informacyjno-pamiątkowych – faktura nr 38/10/2024 z 28 października 2024 r. na kwotę 3,8 tys. zł netto, [2] gadżetów reklamowych – faktura nr 2024/10/065 z 24 października 2024 r. na kwotę 2,0 tys. zł netto, [3] ścianek reklamowych – faktura nr FS 2419812 z 24 października 2024 r. na kwotę 1,2 tys. zł netto, [4] dekoracji balonowych – faktura nr FV/1/10/2024 z 27 października 2024 r. na kwotę 1,0 tys. zł netto, [5] potykaczy reklamowych – faktura nr 116/10/2024 z 22 października 2024 r. na kwotę 0,3 tys. zł, [6] usługi animacyjnej dla dzieci – faktura nr FV 00005/10/2024 z 29 października 2024 r. na 4,4 tys. zł i [7] usługi przeprowadzenia kampanii medialnej – faktura nr FS/6/11/2024/PO z 13 listopada 2024 r. na kwotę 24,8 tys. zł netto.

i korzyści, ujęty w fakturach podatek VAT oraz wydatki na pakiety naprawcze i szkolenie personelu (zawarte w cenie pojazdów).

Wsparcie Przedsięwzięcia ze środków KPO zostało udzielone w formie zaliczki w kwocie 41 853,1 tys. zł i refundacji w kwocie 167 444,1 tys. zł. Środki z otrzymanej zaliczki zostały przeznaczone na częściowe³⁹ (w kwocie odpowiadającej 84,0% wydatków kwalifikowalnych) opłacenie dwóch ostatnich faktur zakupu pojazdów (dostarczonych po zawarciu umowy wsparcia). Zaliczka ta została rozliczona przez Spółkę w terminie określonym § 8 ust. 4 umowy wsparcia, tj. do 90 dni od dnia otrzymania transzy zaliczki. Wsparcia w formie refundacji wydatków wcześniej poniesionych przez Spółkę udzielono natomiast dla wydatków kwalifikowalnych wynikających z faktur zakupu pojazdów dostarczonych przed zawarciem umowy wsparcia oraz faktur związanych z prowadzonymi działaniami informacyjno-promocyjnymi. Wysokość oraz formę przekazania wsparcia określał harmonogram płatności umieszczony w systemie SL2021⁴⁰. W jednym przypadku Spółka zawnioskowała o dofinansowanie (w kwocie 10,7 tys. zł) wydatków na działania informacyjno-promocyjne w formie refundacji (a nie zaliczki), bez uprzedniej zmiany tego harmonogramu, co zostało szerzej opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Wydatki niekwalifikowalne na sporządzenie studium wykonalności i analizy kosztów i korzyści wykazano w kwocie 166,0 tys. zł, podczas gdy faktycznie Spółka poniosła na ten cel wydatek w kwocie 156,0 tys. zł, o czym więcej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Na potrzeby realizacji Przedsięwzięcia Spółka posiadała dwa odrębne rachunki bankowe (dla zaliczek i refundacji) oraz wyodrębniła w prowadzonej ewidencji księgowej wydatki związane z Przedsięwzięciem.

(akta kontroli tom II str. 2-119, 144-162, 173-247, 271-326)

Wszystkie założone w umowie wsparcia kamienie milowe, tj. łącznie pięć⁴¹ – [1] zawarcie umowy z Wykonawcą, [2] zakończenie realizacji studium wykonalności i analizy kosztów i korzyści, [3] odbiór sześciu EZT, [4] odbiór dwóch EZT i [5] odbiór dwóch EZT, zostały osiągnięte. Osiągnięto również zaplanowany wskaźnik rezultatu, tj. liczbę odebranego taboru do przewozów regionalnych – dziesięć.

(akta kontroli tom II str. 107-119)

Zgodnie z § 4c ust. 1 umowy wsparcia, Spółka gromadziła informacje, dane oraz dokumentację, stanowiące potwierdzenie realizacji Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH⁴². Na dokumentację

³⁹ Pozostała część wydatków kwalifikowalnych (wkład własny) oraz część stanowiąca wydatki niekwalifikowalne została opłacona ze środków Spółki (w tym pozyskanych z kredytu).

⁴⁰ Aplikacja centralnego systemu teleinformatycznego wspierającego realizację przedsięwzięć, dalej: SL2021.

⁴¹ Zgodnie z postanowieniami aneksu nr 1 do umowy wsparcia, usunięto szósty kamień milowy – zakończenie działań informacyjno-promocyjnych, który również został osiągnięty.

⁴² Ang. *Do Not Significant Harm* – nie czyni poważnych szkód. Zasada ta oznacza niewspieranie ani nieprowadzenie działalności gospodarczej, która czyni poważne szkody dla któregośkolwiek z celów środowiskowych, w stosownych przypadkach, w rozumieniu art. 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE)

tę składały się m.in.: dokumentacja przetargowa, dokumentacja potwierdzająca spełnianie przez tabor specyfikacji technicznych, dokumentacja techniczno-ruchowa pojazdów czy dokumentacja systemu utrzymania.

Spółka zobowiązana była⁴³ do opracowywania corocznego sprawozdania potwierdzającego realizację Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH w okresie trwania realizacji Przedsięwzięcia w terminie do 31 grudnia oraz, co najmniej na 30 dni przed złożeniem wniosku o płatność końcową – raportu końcowego. W okresie od zawarcia umowy wsparcia (21 czerwca 2024 r.) do złożenia wniosku o płatność końcową (27 czerwca 2025 r.) Spółka sporządziła tylko raport końcowy (przekazany do CUPT 4 czerwca 2025 r.), o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli tom II str. 120-143)

Spółka przekazywała do CUPT informacje sprawozdawcze zgodnie z § 9 umowy wsparcia, tj. w formie wniosków o płatność w systemie SL2021, w terminie do 20 dni kalendarzowych po okresie sprawozdawczym i nie rzadziej niż raz na 3 miesiące⁴⁴. W przypadku czterech wniosków (na łącznie siedem), CUPT występował do Spółki o dodatkowe informacje i wyjaśnienia w związku z ich weryfikacją. Spółka udzielała wyjaśnień i poprawiała złożone wnioski bez zbędnej zwłoki⁴⁵.

(akta kontroli tom II str. 2-119)

Stwierdzone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. We wniosku o płatność⁴⁶ z 20 grudnia 2024 r. Spółka zwróciła się o dofinansowanie (10,7 tys. zł) wydatków na działania informacyjno-promocyjne w formie refundacji (a nie zaliczki) bez uprzedniej zmiany harmonogramu płatności, czym naruszono § 8 ust. 9 umowy wsparcia, zgodnie z którym wysokość oraz formę przekazania wsparcia określa harmonogram płatności w systemie SL2021. Harmonogram płatności aktualny na dzień złożenia przedmiotowego wniosku o płatność⁴⁷ przewidywał wsparcie w formie zaliczki⁴⁸. Nowa wersja harmonogramu płatności została przesłana 15 kwietnia 2025 r. i ostatecznie zatwierdzona przez CUPT 24 lipca 2025 r.

2019/2088 (Dz. Urz. UE L 198 z 2020 r., str. 13, ze zm.). Wskazanymi celami środowiskowymi są: [1] łagodzenie zmian klimatu, [2] adaptacja do zmian klimatu, [3] zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich, [4] przejście na gospodarkę o obiegu zamkniętym, [5] zapobieganie zanieczyszczeniu i jego kontrola i [6] ochrona i odbudowa bioróżnorodność i ekosystemy.

⁴³ § 4c ust. 2 umowy wsparcia.

⁴⁴ Terminy te określone zostały w „Instrukcji w zakresie wniosków o płatność Ostatecznego Odbiorcy Wsparcia (OOW) w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności składanych do CUPT”, opublikowanej na stronie: <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/krajowy-plan-odbudowy/instrukcje-dla-oow/> [Dostęp: 7 stycznia 2026 r.]

⁴⁵ W terminie od sześciu do dziesięciu dni od otrzymania pytań z CUPT.

⁴⁶ Nr KPOD.09.08-IW.02-0026/23-004-03 z 20 grudnia 2024 r. (data złożenia pierwszej wersji wniosku), zatwierdzonym przez CUPT 1 kwietnia 2025 r.

⁴⁷ Który jednocześnie stanowił załącznik nr 4 do umowy wsparcia (wersja 1 harmonogramu).

⁴⁸ Wskazana w nim kwota refundacji (167 412,6 tys. zł) została bowiem wcześniej w całości wykorzystana.

Dyrektor ds. Finansowych i Inwestycyjnych⁴⁹ wyjaśnił, iż CUPT nie wystąpił o zaktualizowanie harmonogramu płatności, pomimo poinformowania w prowadzonej korespondencji o planowanym przebiegu składania wniosków i planowanej refundacji, co w pewien sposób stanowiło nieformalną aktualizację harmonogramu płatności.

W ocenie NIK prowadzona za pomocą poczty elektronicznej korespondencja nie może stanowić podstawy do twierdzenia o nieformalnej aktualizacji harmonogramu płatności. Zgodnie z § 19 ust. 1 pkt 2 umowy wsparcia, Spółka zobowiązana była do wykorzystywania systemu SL2021 w komunikacji z CUPT w zakresie m.in. gromadzenia i przesyłania danych dotyczących harmonogramu Przedsięwzięcia (którego harmonogram płatności był częścią).

(akta kontroli tom I str. 186; tom II str. 50-75, 327-405)

2. Wydatek niekwalifikowalny dotyczący opracowania studium wykonalności i analizy kosztów i korzyści (II transza płatności z 4 grudnia 2023 r.) został wykazany przez Spółkę we wniosku o płatność nr KPOD.09.08-IW.02-0026/23-004-03 w kwocie 41,5 tys. zł, mimo iż faktycznie wynosił 31,5 tys. zł, w związku z pomniejszeniem płatności za fakturę nr 23/11/2023 z 20 listopada 2023 r. o kwotę 10,0 tys. zł, stanowiącą karę umowną (naliczoną notą księgową nr 3/FC/2023 z 27 czerwca 2023 r.). Spółka zawarła w ww. wniosku o płatność informację o naliczonej karze umownej jedynie w formie opisowej w kolumnie „Uwagi”. Skutkowało to zawyżeniem sprawozdanych wydatków na ww. zadanie i tym samym całkowitej wartości Przedsięwzięcia o 10,0 tys. zł, tj. wykazano odpowiednio 166,0 tys. zł zamiast 156,0 tys. zł i 313 308,7 tys. zł zamiast 313 298,7 tys. zł.

Prezes Spółki wyjaśnił, że spowodowane było to omyłką, niemniej wartość wydatków niekwalifikowalnych nie ma wpływu na kwotę dofinansowania uzyskaną w ramach Przedsięwzięcia.

(akta kontroli tom II str. 50-75, 252-257, 406-409)

3. Spółka sporządziła raport końcowy potwierdzający realizację Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH (stanowiący jednocześnie coroczne sprawozdanie) 4 czerwca 2025 r.⁵⁰, tj. 154 dni po 31 grudnia 2024 r. oraz 23 dni przed złożeniem wniosku o płatność końcową⁵¹ (tj. z opóźnieniem wynoszącym siedem dni). Zgodnie z § 4c ust. 2 umowy wsparcia, Spółka zobowiązana była do opracowywania [1] corocznego sprawozdania w okresie trwania realizacji Przedsięwzięcia w terminie do 31 grudnia oraz [2] raportu końcowego w terminie co najmniej na 30 dni przed złożeniem wniosku o płatność końcową.

Dyrektor ds. Finansowych i Inwestycyjnych wyjaśnił, że przedmiotowe coroczne sprawozdanie odnosiło się do potwierdzenia zgodności z zasadą DNSH realizacji zadania dotyczącego dostaw pojazdów, które zostało zakończone 1 lipca 2024 r. (data dostawy dwóch ostatnich pojazdów). W związku z tym, realizacja zadania zakończyła się przed wskazanym w umowie wsparcia okresem na przedłożenie corocznego sprawozdania i od strony merytorycznej jego

⁴⁹ Pełniący również funkcję prokurenta Spółki.

⁵⁰ Data złożenia pierwotnej wersji raportu końcowego. Po dokonaniu poprawek, ostateczną wersję raportu złożono 5 czerwca 2025 r.

⁵¹ 27 czerwca 2025 r.

treść byłaby identyczna z treścią raportu końcowego. Mając powyższe na uwadze, sporządzono jeden dokument obejmujący funkcje zarówno corocznego sprawozdania, jak i raportu końcowego. Jednocześnie Dyrektor wskazał, że pierwsza wersja wniosku o płatność końcową została omyłkowo złożona 27 czerwca 2025 r., tj. bez zachowania umownego 30 dniowego terminu, przy podpisywaniu w tym samym dniu aneksu do umowy wsparcia. Po skierowaniu przez CUPT wniosku do poprawy, druga wersja wniosku została złożona 18 lipca 2025 r., tj. 44 dni po złożeniu raportu końcowego.

Zdaniem NIK, przyjmując, iż raport końcowy potwierdzający realizację Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH stanowił jednocześnie coroczne sprawozdanie (z uwagi na ewentualną identyczną treść obu dokumentów), należało go opracować w terminie zgodnym z umową wsparcia dla corocznego sprawozdania, tj. do 31 grudnia 2025 r. Jednocześnie NIK wskazuje, że skierowanie wniosku o płatność końcową przez CUPT do poprawy nie miało związku ze złożeniem przedmiotowego raportu.

(akta kontroli tom I str. 181; tom II str. 120-143, 324-335)

V. Uwagi i wnioski

W związku z formalnym charakterem stwierdzonych nieprawidłowości oraz zakończeniem i rozliczeniem Przedsięwzięcia przez Spółkę, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

VI. Pozostałe informacje i pouczenia

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie⁵² umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Dolnośląskiej Delegatury we Wrocławiu Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

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

Wrocław, dnia 17 marca 2026 r.

⁵² Najwyższa Izba Kontroli zwraca się z prośbą o zgłaszanie, w miarę możliwości, zastrzeżeń opatrzonych kwalifikowanym podpisem elektronicznym na adres do doręczeń elektronicznych NIK, o którym mowa w art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1045, ze zm.). w przypadku zaś nadania pisma z zastrzeżeniami w placówce pocztowej operatora wyznaczonego, NIK zwraca się z prośbą o dodatkowe przekazanie, w miarę możliwości, skanu tych zastrzeżeń na adres mailowy jednostki kontrolnej NIK przeprowadzającej postępowanie kontrolne.

Kontroler
Starszy inspektor kontroli państwowej

Piotr Kociołek

/podpisano elektronicznie/

Najwyższa Izba Kontroli
Dolnośląska Delegatura we Wrocławiu

p.o. Dyrektor

Radosław Kujawiński

/podpisano elektronicznie/