



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Dolnośląska Delegatura we Wrocławiu

DDW.410.1.7.2026

**Pan
Witold Woźny
Prezes Zarządu
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne
Sp. z o.o.
Ul. Bolesława Prusa 75-79
50-316 Wrocław**

Wystąpienie pokontrolne

zmienione zgodnie z treścią uchwały nr KOP-KOR.441.94.2026 Zespołu Orzekającego Komisji
Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 25 maja 2026 r.

**P/26/001 Wykonanie budżetu państwa w 2025 roku –
wykorzystanie środków z Krajowego Planu Odbudowy przez
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.
we Wrocławiu**

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. ul. Bolesława Prusa 75-79, 50-316 Wrocław

Kierownik jednostki kontrolowanej

Witold Woźny, Prezes Zarządu, od 23 czerwca 2023 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

Anna Łuczak, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr DDW/43/2026 z 7 stycznia 2026 r.

(akta kontroli str. 1-5)

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 Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu² środków otrzymanych z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności³ przekazanych za pośrednictwem Centrum Unijnych Projektów Transportowych⁴ na realizację przedsięwzięcia nr KPOD.10.02-IW.02-0010/24 pn. *Dostawa taboru tramwajowego dla MPK Sp. z o.o. we Wrocławiu*.

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

III. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

MPK we Wrocławiu wykorzystało środki przyznane z KPO zgodnie z ich przeznaczeniem oraz zasadami kwalifikowalności w okresie ustalonym w umowie nr KPOD.10.02-IW.02-0010/24 o objęcie bezzwrotnym wsparciem przedsięwzięcia pn. *Dostawa taboru tramwajowego dla MPK Sp. z o.o. we Wrocławiu*⁶.

IV. Opis ustalonego stanu faktycznego

Realizacja Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności

Opis stanu faktycznego

MPK we Wrocławiu wzięło udział w konkursie ogłoszonym przez CUPT dotyczącym wsparcia w ramach KPO, komponent E: Zielona, Inteligentna mobilność; Inwestycja *E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje)*. W wyniku rozstrzygnięcia konkursu 27 marca 2025 r. Spółka zawarła ze Skarbem Państwa – CUPT Umowę wsparcia. Zakres rzeczowy Umowy wsparcia objął zakup 34 fabrycznie nowych, wieloczlonowych, całkowicie niskopodłogowych, jednokierunkowych i zeroemisyjnych tramwajów wraz z niezbędnym wyposażeniem.

Planowany w Umowie wsparcia całkowity koszt realizacji Przedsięwzięcia wyniósł, tak jak we wniosku 293 833,2 tys. zł. Maksymalną kwotę wydatków kwalifikowalnych ustalono na 238 828,8 tys. zł. Natomiast maksymalna kwota wsparcia wyniosła 202 987,5 tys. zł., tj. 85,0% wydatków kwalifikowanych. W § 6 ust. 1 Umowy wsparcia zastrzeżono jednak, że ostateczna kwota wsparcia uzależniona będzie od wartości wydatków kwalifikowalnych poniesionych w toku realizacji Przedsięwzięcia⁷ i zaakceptowanych przez Jednostkę Wdrażającą.

Okres realizacji przedmiotu Umowy wsparcia zaplanowano od 12 września 2020 r. do 30 marca 2026 r., a okres kwalifikowalności wydatków poniesionych na realizację Przedsięwzięcia od 12 września 2020 r. do 30 kwietnia 2026 r.

(akta kontroli tom I str. 6-7, 57-90, 104-111)

² Dalej: MPK we Wrocławiu lub 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 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.

⁶ Dalej: Przedsięwzięcie.

⁷ Potwierdzonych fakturami lub równoważnymi dokumentami księgowymi.

Spółka do Umowy wsparcia zgłosiła refundację zakupu 34 z 86 pojazdów zakontraktowanych w dwóch umowach na dostawę tramwajów o numerach KT.243-267/2020 oraz PT.243-351/2021. Obie umowy zawarto przed złożeniem wniosku o udzielenie wsparcia. Spółka zabezpieczyła środki finansowe na realizację ww. umów m.in. poprzez emisję obligacji, korzystając z dofinansowania w ramach innych programów unijnych oraz angażując środki własne. Przed rozpoczęciem postępowań o udzielenie zamówienia publicznego Spółka przeprowadziła dialog techniczny, w którym uczestniczyło 13 podmiotów – w tym Wykonawcy wyłonieni w przeprowadzonych przetargach nieograniczonych. Pierwsze postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego⁸ zakończyło się zawarciem 12 września 2020 r. umowy KT.243-267/2020⁹ na dostawę 25 tramwajów z zamówienia podstawowego wraz z prawem opcji zakupu dodatkowo do 21 tramwajów. Drugie postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego¹⁰ zakończyło się zawarciem 20 grudnia 2021 r. umowy PT.243-351/2021¹¹ na dostawę 24 tramwajów w ramach zamówienia podstawowego wraz z zastosowaniem prawa opcji zakupu dodatkowo do 16 tramwajów.

W przypadku umowy KT.243-267/2020 do bezzwrotnego wsparcia z KPO Spółka zgłosiła zakup sześciu tramwajów z zamówienia podstawowego oraz 21 tramwajów w ramach prawa opcji, a z umowy nr PT.243-351/2021 – zakup siedmiu tramwajów w ramach prawa opcji. Oświadczenia o skorzystaniu z prawa opcji MPK Sp. z o.o. złożyło 1 marca 2021 r.¹² w przypadku umowy KT.243-267/2020 oraz 24 lipca 2024 r.¹³ do umowy nr PT.243-351/2021. W obu umowach Spółka, na wniosek Wykonawców, dokonała waloryzacji ceny za wykonanie zamówienia w ramach prawa opcji, w jednym wypadku¹⁴ o 4 307,5 tys. zł netto a w drugim¹⁵ o 16 770,3 tys. zł netto. Waloryzacja ceny w obu przypadkach wynikała ze wzrostu cen materiałów i kosztów realizacji zamówienia w związku z upływem czteroletniego okresu pomiędzy zawarciem umów o udzielenie zamówienia publicznego a uruchomieniem zamówień z prawa opcji. W przypadku umowy nr PT.243-351/2021 kwestia waloryzacji ceny stanowiła przedmiot ugody zawartej 14 kwietnia 2025 r. przed Sądem Polubownym Prokuratorii Generalnej.

Harmonogram dostaw tramwajów dla umowy KT.243-267/2020¹⁶ w ramach zamówienia podstawowego ustalono do 12 maja 2023 r., a dla 21 tramwajów w ramach prawa opcji do 30 czerwca 2024 r.¹⁷ Harmonogram dostaw 16 tramwajów w ramach prawa opcji z umowy PT.243-351/2021 ustalono do 20 maja 2025 r. Jak wskazał Dyrektor Zarządzania Przewozami w MPK we Wrocławiu do wsparcia ze środków z KPO zakwalifikowano pierwszych siedem z 16 tramwajów, z terminem dostawy do 18 lutego 2026 r.

(akta kontroli tom I str. 10-59, 91-255, 270-274)

Największe wydatki kwalifikowalne Spółka poniosła w latach 2022-2024, tj. 184 673,5 tys. zł. netto z łącznie 238 706,6 tys. zł. netto, wydatkowanych na realizację Przedsięwzięcia w latach 2022-2026. Badaniem szczegółowym objęto wszystkie 34 faktury zaliczkowe oraz 34 faktury zakupowe

⁸ KU.241/pn7_2020/AR.

⁹ Umowa zawarta z Modertrans Poznań Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

¹⁰ KU.241/pn39_2021/FC.

¹¹ Umowa zawarta 20 grudnia 2021 r. z Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna.

¹² Pismo znak IK/53T/21 z 1 marca 2021 r.

¹³ Pismo znak TE/80T/2024 r. z 24 lipca 2024 r.

¹⁴ Umowa KT.243-267/2020.

¹⁵ Umowa PT.243-351/2021.

¹⁶ Aneks nr 8 do umowy nr KT.243-267/2020 z dnia 12 września 2020 r. zawarty w dniu 12 grudnia 2023 r.

¹⁷ Aneks nr 3 do umowy nr PT.243-351/2021 z dnia 20 grudnia 2020 r.

związane z realizacją przedsięwzięcia o łącznej wartości netto 226 562,9 tys. zł. (tj. 95% wydatków kwalifikowalnych poniesionych przez Spółkę w związku z realizacją Przedsięwzięcia). Na dzień zakończenia czynności kontrolnych¹⁸ wszystkie 34 tramwaje zostały odebrane protokołami odbioru, były w posiadaniu Spółki i użytkowane do świadczenia usług transportu publicznego. Odbiór ostatniego tramwaju¹⁹ nastąpił 16 stycznia 2026 r.

Zakup tramwajów w ramach zamówienia podstawowego oraz dziewięciu sztuk w ramach prawa opcji z umowy PT.243-351/2021 współfinansowany był ze środków w ramach umowy FENX.03.01-IP.02-0023/24. W wyniku realizacji zakresu podstawowego umowy zawartej z Wykonawcą Spółka odebrała oraz opłaciła dostawę 24 tramwajów, dla których Wykonawca nie uzyskał deklarowanej w ofercie wartości jednego parametru, tj. nacisku statycznego na oś (będącego jednocześnie kryterium oceny oferty). Wartość ta była wyższa niż deklarowana. Parametr ten był drugim co do wielkości kryterium oceny ofert o wadze 10%²⁰. Każde obniżenie wartości tego parametru, poniżej normy określonej w § 3 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia²¹ było dodatkowo punktowane.

CUPT pismem z 16 października 2025 r.²² poinformował Spółkę o przeprowadzeniu weryfikacji prawidłowości realizacji podstawowego zakresu umowy PT.243-351/2021. Spółka 28 października 2025 r. przekazała do CUPT wyjaśnienia, opisując rozbieżność ww. parametru. CUPT po weryfikacji dokumentacji oraz wyjaśnień wskazał, że *Biorąc pod uwagę powyższe, brak było podstaw do stwierdzenia niezgodności działań Zamawiającego z przepisami ustawy Pzp. CUPT wskazuje zatem, iż na obecnym etapie realizacji przedmiotowej umowy nie zgłasza nieprawidłowości, które mogłyby skutkować nałożeniem korekty finansowej*²³.

Dla siedmiu tramwajów zakupionych w ramach prawa opcji Wykonawca również nie dotrzymał ustalonej wartości tego samego parametru technicznego. Do protokołów odbioru ww. tramwajów wprowadzono zastrzeżenie o różnicy pomiędzy deklarowaną a faktyczną wartością tego parametru.

W związku z dostarczeniem przedmiotu zamówienia obarczonego wadą fizyczną, Spółka odmówiła wnioskowanej przez Wykonawcę zmiany umowy w zakresie maksymalnej dopuszczalnej wartości nacisku statycznego na oś. Jak wskazał Dyrektor Zarządzania Przewozami w MPK we Wrocławiu, *parametr ten stanowił kryterium oceny oferty w postępowaniu i dalej: wyrażenie zgody na dokonanie zmiany było w ocenie Spółki niedozwolone gdyż doprowadziłoby do zmiany umowy niezgodnej ze złożoną przez Wykonawcę ofertą*. Spółka skierowała do Wykonawcy oświadczenie, w którym obniżyła cenę za dostawę pojazdów niezgodnych z umową. Obniżenie ceny dla każdego z siedmiu pojazdów zostało obliczone indywidualnie, przy uwzględnieniu różnicy pomiędzy wartością deklarowaną przez Wykonawcę a wartością faktycznie osiągniętą oddzielnie dla każdego pojazdu. Łącznie obniżenie ceny wyniosło 134,9 tys. zł. tj. 0,25% umownej wartości netto siedmiu pojazdów. MPK we Wrocławiu do dnia zakończenia czynności kontrolnych nie naliczyło kar umownych

¹⁸ Tj. 11 marca 2026 r.

¹⁹ Siódmy tramwaj z prawa opcji z tytułu umowy KT.243-351/2021.

²⁰ Kryterium o najwyższej wadze, tj. 49% była cena.

²¹ Dz. U. Nr 65 poz. 344, tj. nieprzekraczający 100 kN/oś.

²² DK-KKII.7202.6.2025 (1.AS.MaW) FENX.03.01-IP.02-0023/24

²³ Pismo znak DK-KKII.7202.6.2025 (2.AS.MaW) FENX.03.01-IP.02-0023/24 z 4 listopada 2025 r..

dla Wykonawcy, ponieważ – jak wskazała Zastępca Dyrektora ds. Finansowych – czynność ta zostanie dokonana po zakończeniu realizacji umowy, tj. dostarczeniu ostatniego tramwaju z prawa opcji. Spółka nie odstąpiła od wykonania umowy, ponieważ – jak wskazał Dyrektor Zarządzania Przewozami w MPK we Wrocławiu – wada nie była istotna.

Dyrektor Zarządzania Przewozami w MPK we Wrocławiu wskazał, że niedotrzymany parametr techniczny nie stanowił wady istotnej z punktu widzenia walorów użytkowych dostarczonych pojazdów, ponieważ osiągnięta wartość parametru, pomimo że wyższa niż w ofercie, nadal mieściła się w normach określonych stosownymi przepisami w tym zakresie. Dyrektor Zarządzania Przewozami w MPK we Wrocławiu wskazał również, że zgodnie z wyrokami sądów powszechnych²⁴, istotność wady należy analizować z uwzględnieniem przeznaczenia i celu dla którego kupujący nabył przedmiot zamówienia oraz, że istotność wady odnosi się do normalnego i niezakłóconego funkcjonowania pojazdu i eksploatacji zgodnie z przeznaczeniem i parametrami techniczno-eksploatacyjnymi.

Dyrektor Zarządzania Przewozami w MPK we Wrocławiu wskazał, że obniżenie punktacji w tym kryterium nie wpłynęłoby na wybór Wykonawcy.

Spółka nie zawarła aneksu do Umowy wsparcia obejmującego zmianę harmonogramu lub wysokości kosztów realizacji Przedsięwzięcia, a na dzień zakończenia czynności kontrolnych nie złożyła jeszcze wniosku o płatność końcową. Jak wskazała Zastępca Dyrektora ds. Finansowych, inicjatywa podpisania aneksu do umowy wsparcia należy do CUPT. Z przedłożonego przez MPK we Wrocławiu wstępnego rozliczenia²⁵ wynikało, że całkowita wartość Przedsięwzięcia wyniosła 293 707,5 tys. zł, wysokość kosztów kwalifikowalnych 238 707,6 tys. zł, a kwoty niewykorzystanej 86,8 tys. zł. Niemniej Spółka na dzień zakończenia czynności kontrolnych nie skorzystała z uprawnienia do naliczenia kar umownych, które może wpłynąć na zmianę przedstawionego rozliczenia.

Spółka po pozyskaniu wsparcia ze środków KPO wprowadziła zmianę do obowiązującej polityki rachunkowości, wyodrębniając konta analityczne dedykowane środkom z KPO. Na kontach tych zaewidencjonowano wartości netto kosztów i wydatków Spółki związanych z realizacją zakresu rzeczowego przedsięwzięcia. Dokumentacja finansowa (faktury) oznaczono pieczęcią o treści „Umowa o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego nr KPOD.10.02-IW.02-0010/24 ze środków KPO”.

(akta kontroli: tom I str. 57-59, 275-827, tom II str. 1-103, 110-129, 159-237)

Obsługę Przedsięwzięcia realizowało dwóch pracowników Działu Kontrolingu i Zarządzania Projektami Unijnymi pod nadzorem zastępcy Dyrektora finansowego oraz we współpracy z pracownikami działów merytorycznych Spółki. W tym samym czasie wskazane osoby realizowały także zadania wynikające z innych programów dofinansowanych ze środków unijnych w tym z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko. W ramach powyższych programów ww. pracownicy

²⁴ Tj. Wyrok Sądu Najwyższego z 29 czerwca 20024 r. - sygn. akt II CK 388/03 i wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 31 stycznia 2024 r. – sygn. akt I ACa 1308/23.

²⁵ Wyjaśnienia z 20 lutego 2026 r.

pozyskiwali środki i zapewniali obsługę dofinansowania m.in. do zakupu tramwajów w ramach tych samych umów o udzielenie zamówienia publicznego, tj. KT.243-267/2020 i PT.243-351/2021.

(akta kontroli: tom I str. 251-255)

Wytyczne dotyczące realizacji zasady DNSH wskazane zostały w Komunikacie KE nr 2021/C 58/01 z 18 lutego 2021 r.²⁶, tj. po ogłoszeniu postępowań przetargowych na dostawę zeroemisyjnych tramwajów, a przed złożeniem wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem ze środków KPO. Niemniej zgodność Przedsięwzięcia z zasadą DNSH opisana została w zaakceptowanym i pozytywnie rozpatrzonym przez CUPT wniosku o objęcie Przedsięwzięcia wsparciem ze środków KPO. Zakup tramwajów nie wymagał uzyskania pozwoleń na budowę czy pozwoleń wodnoprawnych ani żadnych innych decyzji środowiskowych, gdyż nie ingerował w środowisko naturalne. W załączniku nr 3 do wniosku o wsparcie Spółka zawarła szczegółowe dane i oświadczenia o zgodności Przedsięwzięcia z zasadą DNSH²⁷ w tym odniosła się do sześciu celów klimatycznych²⁸. Dla celu pn. [1] „Łagodzenie zmian klimatu” wskazano na zastosowane w tramwajach rozwiązania techniczne służące: ograniczeniu niskiej emisji, poprawie jakości powietrza atmosferycznego, oszczędności energii zużywanej w trakcie eksploatacji, ponownemu użyciu energii z rekuperacji oraz zmniejszeniu hałasu emitowanego podczas eksploatacji tramwajów. Spółka dla celu pn. [2] „Adaptacja do zmian klimatu” wskazała, że realizacja Przedsięwzięcia nie będzie miała istotnego wpływu, ponieważ w wymaganiach SWZ wskazano, że pojazd musi być m.in. przystosowany do warunków środowiskowych i atmosferycznych Wrocławia, które zostały osobno scharakteryzowane w załączniku nr 3.4 do wniosku o wsparcie, tj. w analizie w zakresie wpływu na klimat i adaptację do jego zmian. Działania zaplanowane w związku z realizacją celu pn. [3] „Zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich” polegały m.in. na okresowych przeglądach technicznych służących minimalizacji występowania awarii, w których mogłoby dojść do wycieków substancji szkodliwych dla środowiska, wykorzystanie ekologicznych środków myjących oraz wykonywanie tych czynności w wyznaczonych do tego miejscach (myjnię o obiegu zamkniętym) oraz stosowanie biodegradowalnych płynów eksploatacyjnych. W ramach celu pn. [4] „Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling” zaplanowano przekazywanie do wyspecjalizowanych podmiotów odpadów niebezpiecznych powstających w wyniku eksploatacji np. zużyte płyny eksploatacyjne (np. smary, płyny chłodnicze) oraz wykorzystanie w produkcji materiałów i surowców gwarantujących wieloletnią eksploatację. Ponieważ zakup nowego taboru miał na celu m.in. uatrakcyjnienie oferty przewozowej dla pasażerów indywidualnych założono, że zmniejszać będzie się liczba przejazdów transportem indywidualnym, co miało być odpowiedzią na wymagania celu pn. [5] „Zapobieganie zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby i jego kontrola”. Dodatkowo cel ten zaplanowano do realizacji poprzez działania wskazane w celu pierwszym. Dla realizacji celu [6] pn. „Ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów”, wskazano, że eksploatacja pojazdów będzie miała pozytywny wpływ, dzięki zmniejszeniu emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody lub gleby.

²⁶ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady NextGenerationEU – droga do 2026 r., COM(2025) 310 final; [eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC0218\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC0218(01)) – dostęp 13 lutego 2026 r.

²⁷ Do not significant harm, tj. nie czyni poważnej szkody,

²⁸ Wskazanymi w Podręczniku dla Beneficjenta opublikowanym przez Ministerstwo Funduszy i Rozwoju Regionalnego - <https://www.kpo.gov.pl/media/143986/5.pdf> - dostęp 26 lutego 2026 r.

Jak wskazała Zastępca Dyrektora ds. Finansowych MPK we Wrocławiu, CUPT podczas szkolenia przekazał informację, że sprawozdanie z realizacji zasady DNSH, po raz pierwszy miało być złożone do 31 grudnia roku następnego po otrzymaniu dofinansowania. Ponieważ okres kwalifikowalności wydatków w ramach KPO upływa 30 kwietnia 2026 r. Spółka była zobowiązana opracować więc jeden raport, tj. końcowy (na dzień zakończenia czynności kontrolnych był on przekazany do CUPT).

(akta kontroli: tom II, str. 130-158, 238-249)

Spółka złożyła cztery wnioski o płatność częściową na łączną kwotę 194 000,0 tys. zł²⁹, z czego 153 300,0 tys. zł stanowiło refundację wydatków poniesionych przez Spółkę na zakup 27 sztuk tramwajów z umowy nr KT.243-267/2020³⁰, a 40 700,0 tys. zł stanowiło refundację wydatków poniesionych na zaliczkę w wysokości 20% wartości umowy (tj. 9,2 mln zł.), na dostawę siedmiu tramwajów w ramach prawa opcji wynikającego z umowy nr PT.243-351/2021³¹ oraz wydatków na uregulowanie zobowiązań z tytułu dostawy sześciu z siedmiu tramwajów (tj. 31,5 mln zł.). Kwota wydatków poniesionych na opłacenie zobowiązania z tytułu dostawy siódmego tramwaju, zgodnie z treścią wniosku o płatność częściową, będzie przedmiotem wniosku o płatność końcową, tak jak wydatki poniesione na podstawie faktur wykonawców obejmujących waloryzację ceny wykonania przedmiotu zamówienia. Jeden z wniosków o płatność złożony został za okres czterech miesięcy. W wyniku weryfikacji zarówno treści, jak i okresu obejmującego złożone wnioski, CUPT zwrócił się do MPK we Wrocławiu o złożenie wyjaśnień i uzupełnienie wniosków. Złożone wyjaśnienia i uzupełnione wnioski zostały zweryfikowane przez CUPT, a kwoty w nich wskazane uznane za wydatki kwalifikowalne.

Spółka zgodnie z załącznikiem nr 13 do Umowy wsparcia informowała o współfinansowaniu Przedsięwzięcia ze środków UE. W wybranej próbie czterech z 34 tramwajów zgłoszonych w ramach Przedsięwzięcia stwierdzono, że zostały one oznakowane naklejkami w części pasażerskiej, informującymi o dofinansowaniu zakupu ze środków Unii Europejskiej. Powyższa informacja znalazła się także na stronie internetowej Spółki w zakładce poświęconej projektom unijnym i krajowym³² oraz na tablicy informacyjno-promocyjnej przed wejściem do siedziby MPK we Wrocławiu.

(akta kontroli: tom II, str. 1-103, 115-123, 159-237, 251)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

V. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków pokontrolnych.

²⁹ Kwota 162519,3 tys. zł. została zrefundowana do końca 2025 r. a pozostała kwota w 2026 r.

³⁰ Umowa zawarta 12 września 2020 r. z Modertrans Poznań Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością na zakup 25 sztuk tramwajów.

³¹ Umowa zawarta 20 grudnia 2021 r. z Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna na zakup 24 szt. tramwajów.

³² <https://mpk.wroc.pl/o-mpk/projekty-unijne> – dostęp 24 lutego 2026 r.- zakładka o MPK.

VI. Pozostałe informacje i pouczenia

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury Dolnośląskiej 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.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

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

Wrocław, dnia 20 marca 2026 r.

Kontroler

Specjalista kontroli państwowej

Anna Łuczak

/-/

Najwyższa Izba Kontroli

Dolnośląska Delegatura we Wrocławiu

p.o. Dyrektor

Radosław Kujawiński

/-/

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym dokonał:

p.o. Dyrektor

Dolnośląskiej Delegatury we Wrocławiu

Radosław Kujawiński

/podpisano elektronicznie/