



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Łódzka Delegatura w Łodzi

DLO.410.1.5.2026

**Pani
Joanna Skrzydlewska
Marszałek Województwa Łódzkiego
Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego
al. Piłsudskiego 8, 90-051 Łódź**

Wystąpienie pokontrolne

**P/26/001 Wykonanie budżetu państwa w 2025 roku –
wykorzystanie środków z Krajowego Planu Odbudowy przez
Województwo Łódzkie**

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana

Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego¹

Kierownik jednostki kontrolowanej

Joanna Skrzydlewska, Marszałek Województwa Łódzkiego, od 11 czerwca 2024 r.

Okres objęty kontrolą

Rok 2025 oraz okres wcześniejszy i późniejszy, w którym miały miejsce działania lub zaniechania związane z planowaniem i wykonaniem ustawy budżetowej na rok 2025.

Podstawa prawna podjęcia kontroli

Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Łódzka Delegatura w Łodzi

Kontroler

Izabella Śpiewak, gł. specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr DLO/22/2026 z dnia 5 stycznia 2026 r.

(akta kontroli str. 1-3)

¹ Dalej: *Urząd* lub *UM*.

² 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 Województwo Łódzkie środków otrzymanych z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności³, przekazanych za pośrednictwem Centrum Unijnych Projektów Transportowych na realizację przedsięwzięcia pn. "Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem - spójny i zrównoważony system transportowy województwa łódzkiego: zakup taboru transportu kolejowego - 10 sztuk"⁴ w ramach Inwestycji: E2.1.2.Pasażerski tabor kolejowy KPO.

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

³ Dalej: KPO.

⁴ Dalej: *Przedsięwzięcie*.

III. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od oceny wykorzystania środków z KPO z uwagi na brak wykonania wydatków na realizację Przedsięwzięcia⁶. Jednocześnie NIK ocenia pozytywnie działania podejmowane przez UMWŁ w ramach realizacji Przedsięwzięcia.

Uzasadnienie oceny ogólnej

W Urzędzie zapewniono właściwe przygotowanie organizacyjne i finansowe do realizacji Przedsięwzięcia. Do czynności związanych z przeprowadzeniem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego oraz nadzorem nad procesami produkcji i odbioru pojazdów, ustanowiono – na mocy zawartego porozumienia - Łódzką Kolej Aglomeracyjną Sp. z o.o., dysponującą personelem o odpowiednich uprawnieniach i kwalifikacjach. W budżecie Województwa Łódzkiego zabezpieczono środki na pokrycie wkładu własnego oraz wydatków niekwalifikowalnych.

Realizacja Przedsięwzięcia przebiegała zgodnie z przyjętym harmonogramem, a proces produkcyjny odpowiadał zapisom umowy zawartej z Wykonawcą. W Urzędzie gromadzono wymaganą dokumentację potwierdzającą realizację Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH⁷, a także terminowo realizowano kamienie milowe Przedsięwzięcia. Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości o charakterze formalnym, związane z zadaniami sprawozdawczymi, pozostały bez wpływu na prawidłowość realizowanego zadania i nie spowodowały obniżenia oceny kontrolowanej działalności.

IV. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Realizacja Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności

Opis stanu faktycznego

1.1 Przedsięwzięcie objęte zostało wsparciem bezzwrotnym ze środków KPO na podstawie umowy⁸ podpisanej z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) w dniu 15 lipca 2024 r., a jego realizacja zaplanowana została na II kwartał 2026 r.

(akta kontroli str. 4-102, 543-552)

1.2 Całkowity koszt realizacji Przedsięwzięcia wynosił 345 783,8 tys. zł, w tym maksymalna kwota wydatków kwalifikowalnych – 281 125 tys. zł. Kwota wsparcia ze środków KPO określona została

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 Do zakończenia niniejszej kontroli, tj. do 10 marca 2026 r.

⁷ Zasada „nie czyń poważnych szkód” (Do No Significant Harm) w rozumieniu art. 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/2088 (Dz.U.UE.L.2020.198.13 z 22.06.2020 r., str.13, ze zm.) oraz wytycznych Komisji Europejskiej co do zastosowania zasady „nieczynienia znaczącej szkody” w odniesieniu do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U.UE.L.2021.57.17 z 18.02.2021 r., str. 17, ze zm.).

⁸ Nr KPOD.09.08-IW.02-0001/23.

w wysokości 236 145 tys. zł⁹ (tj. 84% wydatków kwalifikowalnych), zaś pokrycie pozostałych kosztów (109 638,8 tys. zł) przewidziane zostało z budżetu Województwa Łódzkiego¹⁰.

(akta kontroli str. 4-120, 543-552)

1.3.1 Wniosek o dofinansowanie Przedsięwzięcia ze środków KPO złożony został 1 czerwca 2023 r., tj. po rozstrzygnięciu przetargu i podpisaniu umowy z Wykonawcą.

Ww. umowa zawarta 10 lutego 2023 r.¹¹ ze spółką Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. dotyczyła dostawy i usługi utrzymania 4 szt. pojazdów dla potrzeb wykonywania aglomeracyjnych i regionalnych przewozów pasażerskich, z możliwością rozszerzenia zakresu umowy o dodatkowe 20 szt. w ramach prawa opcji. Pierwsze 4 szt. pojazdów miały być dofinansowane z programu Polski Ład¹², a termin dostawy pierwszego pojazdu określono na maksymalnie 38 miesięcy od dnia zawarcia umowy.

W dniu 13 czerwca 2024 r. Zarząd Województwa Łódzkiego (ZWŁ) podpisał oświadczenie o skorzystaniu z prawa opcji w zakresie dostawy i utrzymania dodatkowych 10 szt. pojazdów. Zgodnie z umową, dostawa tych pojazdów miała nastąpić do końca czerwca 2026 r.

(akta kontroli str. 121-185, 339-457, 543-552)

1.3.2 Działania związane z realizacją zamówienia publicznego pn. "Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem - spójny i zrównoważony system transportowy województwa łódzkiego: zakup taboru transportu kolejowego" wykonywane były przez spółkę Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. (ŁKA) na podstawie porozumienia zawartego z Zamawiającym (tj. Województwem Łódzkim) w dniu 27 czerwca 2022 r.

Na podstawie tego porozumienia, ŁKA – jako Pełnomocnik Zamawiającego – zobowiązany był w szczególności do przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, a także do reprezentacji Zamawiającego w toku bieżącej realizacji odrębnej umowy z wybranym wykonawcą, polegającej m.in. na uzgadnianiu rozwiązań projektowych oraz dokumentacji i uczestniczeniu w czynnościach odbiorowych pojazdów.

Przedmiot porozumienia, zgodnie z jego zapisami, miał być realizowany przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia, kwalifikacje i doświadczenie, dające rękojmię realizacji przedmiotu porozumienia na wymaganym przez Zamawiającego poziomie.

Jako przedstawiciele stron (do nadzoru nad prawidłowym wykonaniem przedmiotu porozumienia) wyznaczeni zostali koordynatorzy realizacji przedmiotu porozumienia, w tym po stronie WŁ - Dyrektor Departamentu Infrastruktury UMWŁ.

Pełnomocnictwa ZWŁ do podejmowania w imieniu i na rzecz Województwa Łódzkiego wszelkich czynności faktycznych i prawnych dotyczących realizacji Przedsięwzięcia posiadał Dyrektor oraz dwóch Zastępców Dyrektora Departamentu Infrastruktury.

(akta kontroli str. 186-198, 310-314, 543-552)

1.4 W UMWŁ nie zapewniono źródeł finansowania Przedsięwzięcia na wypadek opóźnienia w jego realizacji uniemożliwiającego uzyskanie finansowania z KPO.

Zgodnie z wyjaśnieniami Marszałka Województwa Łódzkiego, cyt. (...) Dotychczasowe wyniki kontroli potwierdzają terminowy przebieg procesu produkcji oraz pełną zgodność realizowanych pojazdów

⁹ Po zmianach dokonanych na mocy aneksu do umowy podpisanego 9 lipca 2025 r.

¹⁰ Środki ujęte w uchwale NR XXI/257/2025 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 16 grudnia 2025 r. w sprawie budżetu Województwa Łódzkiego na 2026 rok.

¹¹ Umowa Nr 1/2023/IFIV zmieniona aneksami: Nr 1 z 26 września 2023 r. (zmienionym w dn. 31 maja 2024 r.), Nr 2 z 18 października 2023 r., Nr 3 z 18 stycznia 2024 r. i Nr 4 z 23 grudnia 2024 r.

¹² Program Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych.

z wymaganiami określonymi w dokumentacji zamówienia. W konsekwencji UMWŁ ocenia, że ryzyko opóźnienia realizacji Przedsięwzięcia w stopniu uniemożliwiającym uzyskanie dofinansowania z KPO, jak również ryzyko dostarczenia pojazdów niezgodnych z zamówieniem, jest znikome. Z uwagi na powyższe, a także terminowy i prawidłowy przebieg procesu produkcji, na obecnym etapie realizacji Przedsięwzięcia nie przewidziano ani nie zabezpieczono alternatywnych źródeł finansowania (...).

(akta kontroli str. 310-314, 543-552)

1.5.1 Zgodnie z informacjami o postępie rzeczowym Przedsięwzięcia, ujętymi w sporządzanych przez UMWŁ sprawozdawczych wnioskach o płatność, realizacja Przedsięwzięcia przebiegała zgodnie z harmonogramem¹³, a problemów w trakcie realizacji projektu nie stwierdzano. W każdym wniosku o płatność potwierdzano jako aktualne terminy planowanej dostawy 10 szt. pojazdów (kwiecień-czerwiec 2026 r.) oraz ich planowanego odbioru końcowego (czerwiec 2026 r.).

W ramach nadzoru nad realizacją Przedsięwzięcia, w okresie od 6 marca 2025 r. do 21 stycznia 2026 r. odbyło się 10 udokumentowanych spotkań przedstawicieli UMWŁ, ŁKA i Wykonawcy, podczas których omawiane były w szczególności kwestie związane ze stanem produkcji pojazdów i zaawansowania Przedsięwzięcia, utrzymaniem serwisowym pojazdów oraz szkoleniami dla pracowników Zamawiającego. Zapisy notatek z ww. spotkań potwierdzały zgodność postępu rzeczowego inwestycji z harmonogramem.

Ponadto, zgodnie z wyjaśnieniami Marszałka Województwa Łódzkiego, kontrola procesu produkcyjnego pojazdów u Wykonawcy jest realizowana przez przedstawicieli ŁKA – komisarzy odbiorczych, posiadających odpowiednie kompetencje i doświadczenie w zakresie nadzoru nad procesem produkcyjnym pojazdów szynowych. Są to osoby uprawnione do wstępu na teren zakładu produkcyjnego oraz kontroli procesu produkcyjnego pojazdów na każdym etapie i w dowolnym momencie. Komisarze odbiorczy potwierdzają prawidłowość realizacji poszczególnych etapów produkcji poprzez sporządzanie i podpisywanie protokołów odbioru częściowego, zgodnie z postanowieniami umowy.

(akta kontroli str. 199-241, 310-338, 517-528, 534-539, 542-552)

1.5.2 Zgodnie z postanowieniami umowy zawartej z Wykonawcą, był on zobowiązany do sporządzenia i przekazania Zamawiającemu, nie później niż na cztery miesiące przed terminem dostawy pierwszego pojazdu, określonej dokumentacji (m.in. dokumentacji konstrukcyjnej, dokumentacji określającej warunki techniczne wykonania i odbioru oraz dokumentacji systemu utrzymania).

Ww. dokumentacja została przekazana do UMWŁ w dniu 3 października 2025 r.

(akta kontroli str. 121-185, 512, 543-552)

1.6 Umowa o objęcie Przedsięwzięcia wsparciem ze środków KPO była dwukrotnie aneksowana:

- 1) W dniu 9 lipca 2025 r., z inicjatywy CUPT¹⁴, w związku z aktualizacją listy rankingowej projektów i zwiększeniem kwoty wsparcia dla Przedsięwzięcia (ze 115 396 tys. zł do 236 145 tys. zł). Dokonane na mocy przedmiotowego aneksu zmiany postanowień umowy dotyczyły w szczególności – oprócz kwoty wsparcia, i w konsekwencji, maksymalnej transzy zaliczki¹⁵ – również terminów i częstotliwości przekazywania harmonogramów realizacji Przedsięwzięcia i harmonogramów płatności;
- 2) W dniu 3 grudnia 2025 r., z inicjatywy UMWŁ, który zwrócił się do CUPT z prośbą o rozważenie możliwości zwiększenia zaliczki - z 30% do 80% kwoty wsparcia. Prośba umotywowana była

¹³ M.in. na bieżąco dokonywane były ustalenia z Wykonawcą w zakresie rozwiązań technicznych, a także prowadzone kontrole procesu produkcji, a do 28 listopada 2025 r. zakończono produkcję wszystkich 10 pudeł pojazdów.

¹⁴ Pismo z 27 lutego 2025 r.

¹⁵ Wzrost z 34 618,8 tys. zł do 70 843,5 tys. zł.

faktem zaplanowanej jednorazowej płatności za dostawę 10 szt. pojazdów (co byłoby istotnym obciążeniem budżetu Województwa Łódzkiego i wiązało się z koniecznością szukania wsparcia w postaci kredytów krótkoterminowych) - na podstawie faktury wystawionej po odbiorze końcowym dostawy pojazdów. Z tego względu, wniosek o rozliczenie zaliczki miał być złożony wraz z wnioskiem o płatność końcową, tj. w terminie 30 dni od dnia 30 czerwca 2026 r.

Zgodnie z podpisanym aneksem, maksymalna transza zaliczki określona została w kwocie 188 916 tys. zł.

W toku procedowania powyższych aneksów, Urząd w wyznaczonych terminach przekazywał wymaganą przez CUPT dokumentację, a wnioski o zmianę złożył¹⁶ w systemie SL2021¹⁷.

(akta kontroli str. 4-120, 245-309, 543-552)

1.7 Do dnia zakończenia niniejszej kontroli¹⁸, Urząd nie dokonywał wydatków na realizację Przedsięwzięcia. Zgodnie z postanowieniami umowy zawartej z Wykonawcą¹⁹, płatność z tytułu dostawy dodatkowych 10 szt. pojazdów w ramach prawa opcji miała być zrealizowana w terminie 30 dni kalendarzowych od dnia doręczenia Zamawiającemu faktury Wykonawcy, po podpisaniu protokołu odbioru końcowego dostawy pojazdów.

(akta kontroli str. 121-185, 543-552)

1.8.1 Na mocy postanowień umowy zawartej z CUPT (§ 4c ust. 1), Województwo Łódzkie zostało zobowiązane do zapewnienia zgodności Przedsięwzięcia z zasadą DNSH, a także bieżącego gromadzenia informacji, danych oraz dokumentacji²⁰, które stanowią potwierdzenie realizacji Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH i przekazywania jej do CUPT na wezwanie tej instytucji.

Spośród ww. dokumentów wskazanych w załączniku do wniosku o dofinansowanie Przedsięwzięcia, UMWŁ zgromadził dokumentację przetargową (w tym Opis Przedmiotu Zamówienia), Uprozczone Studium Wykonalności oraz umowę na dostawę oraz usługi utrzymania pojazdów. Wszystkie pozostałe dokumenty, związane z etapami realizacji i eksploatacji (m.in. dokumentacja techniczna, Dokumentacja Systemu Utrzymania, Dokumentacja Techniczno-Ruchowa, protokoły dostawy i odbiorów, atesty, deklaracje zgodności), pozostawały w trakcie opracowywania lub uzgadniania z Zamawiającym (w dniu 3 października 2025 r. dokumentacja ta została udostępniona Zamawiającemu w wersji elektronicznej do dalszego procedowania).

Studium Wykonalności oraz wyciąg z Opisu Przedmiotu Zamówienia stanowiły załączniki do wniosku o dofinansowanie, natomiast umowa z Wykonawcą (wraz z załącznikami oraz oświadczeniem w sprawie prawa opcji) zostało przesłane do CUPT w systemie SL2021 w dniu 20 września 2024 r.

CUPT nie wzywał UMWŁ do przekazania dokumentacji przetargowej.

(akta kontroli str. 4-61, 339-457, 476-491, 512-517, 529-533, 543-552)

1.8.2 Postanowienia umowy zawartej z CUPT (§ 4c ust. 2) zobowiązywały Województwo Łódzkie do corocznego opracowywania, w terminie do 31 grudnia, sprawozdania potwierdzającego realizację Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH w okresie trwania realizacji Przedsięwzięcia, wraz z załączonym wykazem dokumentacji potwierdzającej zawarte w niej informacje.

¹⁶ Odpowiednio w dniach 22 maja 2025 r. i 19 września 2025 r.

¹⁷ Aplikacja Centralnego Systemu Teleinformatycznego wspierającego realizację przedsięwzięć.

¹⁸ Tj. do 10 marca 2026 r.

¹⁹ Zmiana dokonana aneksem Nr 1 z 26 września 2023 r.

²⁰ W Załączniku nr 4.4 do wniosku o dofinansowanie Przedsięwzięcia ("Wstępny wykaz dowodów gromadzonych przez Wnioskodawcę potwierdzających zgodność z poszczególnymi celami zasady DNSH") ujęta została dokumentacja stanowiąca dowody potwierdzające zgodność z danym celem środowiskowym na etapie przygotowania, realizacji, eksploatacji, zamknięcia/likwidacji inwestycji.

W UMWŁ nie opracowano ww. sprawozdań za 2024 i 2025 rok (o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 4-61, 492-498, 543-552)

1.9 Według aktualnego harmonogramu płatności²¹ Przedsięwzięcia, wypłata określonej w umowie (po zmianach) zaliczki w wysokości 188 916 tys. zł (tj. 80% kwoty wsparcia) przewidziana została w maju 2026 r. Zgodnie z postanowieniami umowy, zaliczka miała być przekazana na wyodrębniony rachunek bankowy, po zatwierdzeniu przez CUPT wniosku o płatność, i wykorzystana wyłącznie na ponoszenie wydatków kwalifikowalnych.

(akta kontroli str. 4-61, 468-469, 543-552)

1.10.1 Zapisy § 9 ("Monitorowanie i sprawozdawczość") umowy zawartej z CUPT stanowiły, że w przypadku braku realizacji w danym okresie sprawozdawczym wydatków kwalifikowalnych, Województwo Łódzkie zobowiązane było do składania wniosku o płatność w części sprawozdawczej, ze wskazaniem postępów w realizacji Przedsięwzięcia, w szczególności w zakresie kamieni milowych oraz wskaźników Przedsięwzięcia, z częstotliwością co najmniej raz na trzy miesiące.

W Urzędzie sporządzono i przekazano²² w systemie SL2021 łącznie siedem sprawozdawczych wniosków o płatność²³.

(akta kontroli str. 4-61, 199-244, 517-528, 543-552)

1.10.2 Spośród siedmiu sporządzonych w Urzędzie wniosków o płatność, dwa przekazano w systemie SL2021 nieterminowo, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 199-244, 517-528, 543-552)

1.10.3 W stosunku do pierwszego wniosku (za okres od 1 lutego 2020 r. do 31 sierpnia 2024 r.) CUPT zgłosił uwagi formalne dotyczące m.in. braku dołączenia oświadczenia stanowiącego Załącznik nr 2 do *Instrukcji w zakresie wniosków o płatność Ostatecznego Odbiorcy Wsparcia (OOW) w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności składanych do CUPT*²⁴ oraz braku wypełnienia pola "Planowany przebieg realizacji projektu". Urząd w wymaganym terminie przekazał skorygowany wniosek. Pozostałe sprawozdawcze wnioski o płatność były kompletne i zostały zatwierdzone przez CUPT bez uwag.

(akta kontroli str. 199-206, 242, 492-511, 543-552)

1.10.4 Postanowienia § 8 ust. 10 i § 19 ust. 1 umowy o objęcie Przedsięwzięcia wsparciem ze środków KPO zobowiązywały Województwo Łódzkie do przekazywania do CUPT w systemie SL2021 zaktualizowanego Harmonogramu Przedsięwzięcia (obejmującego Harmonogram realizacji Przedsięwzięcia oraz Harmonogram płatności), lub potwierdzenie aktualności tego harmonogramu, przy czym:

- w umowie podpisanej 15 lipca 2024 r. określono, że oba ww. harmonogramy mają być przekazane dwa razy w roku kalendarzowym, wg stanu na 31 marca i 30 września, w terminie 14 dni od upływu powyższych terminów;

²¹ Zatwierdzonego 23 grudnia 2025 r.

²² Do zakończenia kontroli, tj. do 11.03.2026 r.

²³ Za okresy: 1 lutego 2020 r. – 31 sierpnia 2024 r., 1 września 2024 r. – 30 listopada 2024 r., 1 grudnia 2024 r. – 28 lutego 2025 r., 1 marca 2025 r. – 31 maja 2025 r., 1 czerwca 2025 r. – 31 sierpnia 2025 r., 1 września 2025 r. – 30 listopada 2025 r. i 1 grudnia 2025 r. – 28 lutego 2026 r.

²⁴ <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/krajowy-plan-odbudowy/instrukcje-dla-oow/>; dalej: *Instrukcja w zakresie wniosków o płatność*.

- zgodnie z aneksem do umowy podpisanym 9 lipca 2025 r., ww. termin 14 dni został zmieniony na 7 dni, a Harmonogram płatności (lub potwierdzenie jego aktualności) miał być przekazywany czterokrotnie w ciągu roku (według stanu na 31 marca, 30 czerwca, 30 września i 31 grudnia).

W Urzędzie nie przekazano do CUPT potwierdzenia aktualności harmonogramu realizacji Przedsięwzięcia według stanu na 30 września 2024 r., a spośród sześciu sporządzonych Harmonogramów płatności, jeden przekazano z opóźnieniem, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 4-120, 458-475, 492-511, 543-552)

1.10.5 Za wyjątkiem opisanych w pkt. 1.10.3 uwag do pierwszego sprawozdawczego wniosku o płatność, CUPT nie występowało do UMWŁ o dodatkowe informacje i wyjaśnienia w związku z weryfikacją sprawozdań i wniosków o płatność.

(akta kontroli str. 492-511, 543-552)

1.10.6-7 We wniosku o dofinansowanie Przedsięwzięcia oraz w umowie zawartej z CUPT określono:

- kamienie milowe Przedsięwzięcia, wraz z terminami ich realizacji, tj.: przygotowanie i przeprowadzenie postępowania (10 lutego 2023 r.), złożenie oświadczenia o skorzystaniu z prawa opcji na 10 szt. pojazdów (30 czerwca 2024 r.), dostawa 10 szt. pojazdów (30 czerwca 2026 r.) oraz odbiory końcowe 10 szt. pojazdów (30 czerwca 2026 r.);
- wskaźnik realizacji projektu, tj. liczba odebranego taboru dla przewozów regionalnych, z wartością docelową 10 szt.

Spośród czterech kamieni milowych, ZWŁ zrealizował dwa pierwsze, a umowa z Wykonawcą oraz oświadczenie o skorzystaniu z prawa opcji na 10 szt. pojazdów przesłane zostały w systemie SL2021 w dniu 20 września 2024 r. Ustalenia niniejszej kontroli (na dzień 10 marca 2026 r.) nie wskazywały na ryzyko zmniejszenia stopnia osiągnięcia kamieni milowych oraz wskaźnika realizacji projektu.

(akta kontroli str. 4-120, 339-457, 513-516, 543-552)

1.11 Postanowienia umowy (§ 16) zawartej z CUPT zobowiązywały Województwo Łódzkie do zachowania trwałości Przedsięwzięcia zgodnie ze złożonym wnioskiem o dofinansowanie, tj. do zachowania własności zakupionego środka trwałego (taboru kolejowego) przez minimum trzy lata.

Zgodnie z uchwałą²⁵ z 19 grudnia 2025 r., ZWŁ wyraził zgodę na udostępnienie Operatorowi ŁKA, w formie dzierżawy, pojazdów kolejowych zaplanowanych do nabycia w ramach realizacji Przedsięwzięcia, na okres od dnia protokolarnego przekazania taboru Operatorowi ŁKA do 31 grudnia 2028 r.

(akta kontroli str. 4-61, 540-541, 543-552)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

1. W Urzędzie nie opracowano sprawozdań za lata 2024 i 2025 potwierdzających realizację Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH, pomimo takiego obowiązku wynikającego z postanowień umowy o objęcie Przedsięwzięcia wsparciem ze środków KPO.

Marszałek Województwa Łódzkiego wyjaśnił, że nie sporządzano corocznych sprawozdań, bowiem obowiązek potwierdzania realizacji Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH był realizowany poprzez składanie wraz z każdym wnioskiem o płatność (sprawozdawczym)

²⁵ Uchwała Nr 1773/25 Zarządu Województwa Łódzkiego.

oświadczenia o spełnianiu wymagań związanych ze stosowaniem zasady DNSH. Zgodnie z wyjaśnieniami, powyższe rozszerzało obowiązek składania sprawozdań raz do roku, a potwierdzeniem tego jest fakt, że CUPT nie zwracał się do UMWŁ o przekazanie odrębnych sprawozdań.

Zdaniem NIK, złożenie ww. oświadczenia nie wypełnia obowiązku sporządzenia sprawozdania potwierdzającego stosowanie zasady DNSH, które - z definicji - jest pojęciem szerszym i powinno zawierać wykaz czynności realizowanych na rzecz spełnienia wymogów związanych z zasadą DNSH, wraz z wykazem wymaganej dokumentacji. Ponadto, brak wezwania ze strony CUPT do przekazania sprawozdania nie zwalniało UMWŁ z realizacji obowiązku określonego w umowie.

(akta kontroli str. 4-61, 476-498, 543-552)

2. W Urzędzie nieterminowo przekazano do CUPT w systemie SL2021 dwa (spośród siedmiu) sprawozdawcze wnioski o płatność. Zgodnie z pkt. 4.2 Instrukcji w zakresie wniosków o płatność, wniosek powinien być przekazany najpóźniej do 20 dni kalendarzowych po okresie sprawozdawczym, za jaki jest składany. W UMWŁ wniosek za okres 1 września 2024 r. – 30 listopada 2024 r. przesłano 24 stycznia 2025 r., tj. z 34-dniowym opóźnieniem (dopiero po otrzymaniu monitu²⁶ w tej sprawie z CUPT), zaś wniosek za okres 1 marca 2025 r. – 31 maja 2025 r. przekazano 23 czerwca 2025 r., tj. z 3-dniowym opóźnieniem.

Zgodnie z wyjaśnieniami Marszałka Województwa Łódzkiego, powyższe wynikało z długotrwałego ograniczenia stanu osobowego, przy jednoczesnej konieczności pilnej realizacji szeregu spraw należących do kompetencji Departamentu Infrastruktury (w przypadku pierwszego z ww. wniosków), a także z konieczności przeprowadzenia wewnętrznych uzgodnień oraz procedur akceptacyjnych w ramach Departamentu (w odniesieniu do drugiego wniosku).

(akta kontroli str. 4-61, 199-244, 517-528, 492-511, 543-552)

3. Wbrew postanowieniom § 8 ust. 10 umowy zawartej z CUPT, Urząd nie potwierdził aktualności Harmonogramu realizacji Przedsięwzięcia według stanu na 30 września 2024 r., a spośród sześciu sporządzonych Harmonogramów płatności, jeden (według stanu na 30 września 2025 r.) przekazany został do CUP z 3-dniowym opóźnieniem.

Marszałek Województwa Łódzkiego wyjaśnił, że Harmonogram realizacji Przedsięwzięcia zamieszczony w systemie w dniu 16 lipca 2024 r. jako załącznik do umowy o dofinansowanie, pozostawał aktualny na dzień 30 września 2024 r., natomiast opóźnienie w przekazaniu harmonogramu płatności wynikało z kumulacji obowiązków Departamentu Infrastruktury.

NIK zauważa, że obowiązek potwierdzenia aktualności harmonogramu realizacji przedsięwzięcia, w sytuacji braku zmian w tym harmonogramie, wynikał z postanowień umowy o dofinansowanie.

(akta kontroli str. 4-120, 458-475, 492-511, 543-552)

V. Uwagi i wnioski

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

²⁶ Email z dnia 22 stycznia 2025 r.

VI. Pozostałe informacje i pouczenia

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie²⁷ umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Łódzkiej Delegatury w Łodzi. 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.

Łódź, dnia 12 marca 2026 r.

Kontroler
Główny specjalista k.p.
Izabella Śpiewak

/podpisano elektronicznie/

Najwyższa Izba Kontroli
Łódzka Delegatura w Łodzi
p.o. Dyrektor
Piotr Walczak

/podpisano elektronicznie/

²⁷ 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.