



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Wielkopolska Delegatura w Poznaniu

DWP.410.1.6.2026

**Pan
Krzysztof Dostatni
Prezes Zarządu
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne
w Poznaniu sp. z o.o.
ul. Głogowska 131/133
60-244 Poznań**

Wystąpienie pokontrolne

**P/26/001 Wykonanie budżetu państwa w 2025 roku –
wykorzystanie środków z Krajowego Planu Odbudowy
i Zwiększania Odporności**

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu sp. z o.o.¹
ul. Głogowska 131/133, 60-244 Poznań

Kierownik jednostki kontrolowanej

Krzysztof Dostatni, Prezes Zarządu², od 24 lipca 2021 r.

Okres objęty kontrolą

Od 1 stycznia do 31 grudnia 2025 r., z uwzględnieniem faktów i dowodów spoza tego okresu mających znaczenie dla badanej działalności.

Podstawa prawna podjęcia kontroli

Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli³

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Wielkopolska Delegatura w Poznaniu

Kontroler

Tomasz Juskiewicz, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr DWP/11/2026 z 7 stycznia 2026 r.

(akta kontroli str. 1-2)

¹ Dalej również: Spółka, MPK sp. z o.o.

² Dalej również: Prezes.

³ 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 w Poznaniu sp. z o.o. środków otrzymanych z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności⁴ na realizację przedsięwzięcia pn. „Zielona mobilność – inwestycje w tabor tramwajowy MPK Poznań sp. z o.o.”⁵.

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

III. Ocena ogólna⁶ kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykorzystanie środków Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu sp. z o.o.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Spółka, na etapie składania wniosku w naborze, była przygotowana organizacyjnie do realizacji Przedsięwzięcia oraz zapewniła źródła finansowania kosztów Projektu poza dofinansowaniem z KPO. Umowa zawarta z wykonawcą realizującym przedmiot Przedsięwzięcia wskazywała na wysokie prawdopodobieństwo terminowej realizacji.

Postęp rzeczowy inwestycji był zgodny z harmonogramem realizacji oraz terminowo osiągnięto zakładane wskaźniki. Prace były wykonywane zgodnie z zakresem określonym w umowie.

Wydatki poniesiono zgodnie z zasadami kwalifikowalności oraz zawartą umową. Udzielone zaliczki były prawidłowo rozliczane, a uzyskane z nich środki przeznaczone wyłącznie na realizację Projektu. Wydatki poniesie przez MPK sp. z o.o. przed otrzymaniem wsparcia z KPO zostały uznane za kwalifikowane, zaliczone w poczet kosztów Przedsięwzięcia i zrefundowane.

Kamienie milowe i wskaźniki Przedsięwzięcia zostały osiągnięte i utrzymane, adekwatnie do stopnia jego realizacji. Spółka podjęła działania w celu zachowania trwałości Projektu przez wymagalny okres.

Spółka realizowała obowiązki sprawozdawcze względem Centrum Unijnych Projektów Transportowych⁷ przesyłając do zatwierdzenia odpowiednie wnioski i sprawozdania, a także udzielała niezbędnych wyjaśnień, uzupełnień i korekt. Kontrolowana jednostka gromadziła na bieżąco informacje, dane i dokumentację potwierdzającą, że realizacja Projektu jest zgodna z zasadą DNSH⁸ oraz opracowała sprawozdanie obejmujące działania podjęte w 2025 r.

⁴ Dalej: KPO.

⁵ Dalej, w skrócie: „Przedsięwzięcie” lub „Projekt”.

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 Dalej: CUPT.

⁸ DNSH czyli „Do No Significant Harm”, po polsku „Nie czynić poważnych szkód”, to wymóg unijny, który nakazuje, aby projekty finansowane ze środków unijnych nie powodowały znaczącej szkody dla środowiska lub innych celów UE.

IV. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Realizacja Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności

MPK sp. z o.o. zawarła ze Skarbem Państwa, reprezentowanym przez CUPT 27 marca 2025 r. umowę⁹ o objęcie Przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego – w ramach Inwestycji: E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje) Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Głównym celem Przedsięwzięcia pn. „Zielona mobilność - inwestycje w tabor tramwajowy MPK Poznań Sp. z o.o.” był rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego aglomeracji poznańskiej. Inwestycja w zieloną mobilność miała przyczynić się do wzmocnienia potencjału gospodarczego regionu.

W ramach Projektu zaplanowano zakup 30 sztuk nowych, dwukierunkowych, niskopodłogowych tramwajów, które miały być wdrożone na główne ciągi istniejących i nowych linii tramwajowych. Wszystkie pojazdy miały zostać wyposażone w rampy dla wózków inwalidzkich i 100% niskiej podłogi. Zaplanowano zastosowanie udogodnień dla osób starszych, z niepełnosprawnościami lub osób z wózkami dziecięcymi, dedykowane miejsca do przewozu rowerów, wyznaczone miejsca dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, wykorzystanie algorytmów łagodzących szarpnięcia przy ruszaniu i hamowaniu. Nowoczesny, elektryczny, zeroemisyjny napęd z silnikami prądu przemiennego, z rekuperacją energii hamowania do sieci trakcyjnej oraz możliwość technologicznej jazdy autonomicznej przy zasilaniu z baterii akumulatorów miały wpłynąć na jakość stosowanych rozwiązań. Sterowany komputerowo zintegrowany system odpowiadający za całoroczną regulację temperatury, wentylację oraz chłodzenie wnętrza pojazdu miał poprawić komfort podróży.

Spółka miała jednocześnie wycofać z użytku taką samą liczbę tramwajów o najgorszych parametrach i stanie technicznym.

Inwestycje w tabor tramwajowy miały przyczynić się do wzrostu jakości życia mieszkańców i wzrostu dostępności. Projekt zakładał następujące wskaźniki realizacji: nowe tramwaje na potrzeby publicznego transportu miejskiego, 30 sztuk; pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego, 7 200 osób; emisja CO₂ w transporcie pasażerskim, 12 644,29 tony ekwiwalentu CO₂/rok. Wszystkie kamienie milowe Przedsięwzięcia określono jako kluczowe¹⁰: zawarcie umowy na dostawę taboru tramwajowego miało zostać zrealizowane w sierpniu 2023 r., odbiór pierwszego tramwaju miał nastąpić nie później niż do końca marca 2025 r., a ostatniego, w czerwcu 2026 r.

Umowa z CUPT nie była aneksowana, jak wyjaśnił Prezes Zarządu, *aneks zostanie sporządzony zapewne tuż przed terminem zakończenia okresu realizacji Przedsięwzięcia.*

(akta kontroli str. 10-13, CD 8)

⁹ Umowa nr KPOD.10.02-IW.02-0011/24, podpisana przez Spółkę 26 marca 2025 r., a przez CUPT 27 marca 2025 r.; dalej: umowa z CUPT,

¹⁰ Kluczowe kamienie milowe wpływają bezpośrednio na wskaźniki i kamienie milowe na poziomie komponentu KPO i decyzji wdrożeniowej Komisji Europejskiej.

W Umowie uwzględniono następujące wydatki: nabycie 30 nowych niskopodłogowych tramwajów dwukierunkowych wraz ze szkoleniem motorniczych i mechaników; zakup wyposażenia specjalistycznego; zakup pakietu naprawczego. Działania informacyjne i promocyjne miały zostać przeprowadzone bez generowania kosztów dla Spółki. Planowany całkowity koszt realizacji Przedsięwzięcia wynosił 312 111,4 tys. zł, maksymalną kwotę wydatków kwalifikowalnych zaplanowano w wysokości 253 749,1 tys. zł. Wsparcie na realizację Przedsięwzięcia miało zostać udzielone w kwocie nie większej niż 215 687,7 tys. zł. Założony w umowie z CUPT poziom wsparcia z KPO wynosił 85% łącznych wydatków kwalifikowanych. MPK sp. z o.o. była zobowiązana do zapewnienia sfinansowania wszelkich wydatków niekwalifikowalnych oraz, w razie potrzeby, zapewnienia pełnego współfinansowania wydatków kwalifikowanych niezbędnych dla realizacji Przedsięwzięcia. Warunkiem uznania wydatków za kwalifikowalne było poniesienie ich przez Spółkę w związku z realizacją Przedsięwzięcia. Okres kwalifikowania wydatków rozpoczął się 25 sierpnia 2023 r. i skończył się 30 czerwca 2026 r. Wydatki poniesione poza okresem kwalifikowania wydatków nie miały być uznawane za kwalifikowalne, przy czym podatek od towarów i usług był wydatkiem niekwalifikowalnym. Wsparcie mogło zostać przekazane w formie zaliczki lub refundacji.

(akta kontroli str. CD 8)

25 sierpnia 2023 r. MPK sp. z o.o. zawarła z dostawcą umowę¹¹ na wyprodukowanie i dostarczenie tramwajów dwukierunkowych – szczegółowy opis techniczny tramwajów stanowił załącznik do umowy. Po skorzystaniu z prawa opcji, zamówieniem objęto 30 tramwajów.

Ustalone z CUPT terminy realizacji Przedsięwzięcia, były uwzględnione w harmonogramie dostarczenia tramwajów przewidzianym w umowie z dostawcą w sposób zapewniający ich dochowanie, tj. ostatni tramwaj miał zostać dostarczony do końca grudnia 2025 r. Przestrzeganie ww. harmonogramu zostało zabezpieczone, m.in. poprzez zapisy wskazujące, że: jego zmiany mogły nastąpić jedynie za obopólną zgodą stron, pod warunkiem, że będzie to korzystne dla MPK sp. z o.o.; w wyniku dokonywanych w harmonogramie zmian nie mógł zostać zmieniony ostateczny termin dostawy; Spółka mogła obciążyć dostawcę karą umowną za każdy tramwaj niewydany w terminie, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki. Dostawca wniósł zabezpieczenie należytego wykonania umowy.

(akta kontroli str. CD 9)

Spółka była przygotowana organizacyjnie do realizacji Przedsięwzięcia i już na etapie dokumentacji aplikacyjnej do CUPT przedstawiała swój potencjał do realizacji Projektu. Wskazywano, że MPK sp. z o.o. posiadała bogate doświadczenie w realizacji projektów inwestycyjnych polegających m.in. na zakupie taboru tramwajowego i rozwoju infrastruktury, przede wszystkim przy wsparciu funduszy unijnych (m.in. „Zakup nowoczesnego, niskopodłogowego taboru tramwajowego w Poznaniu”; „Budowa zajezdni tramwajowej Franowo w Poznaniu”; „Poprawa efektywności transportu publicznego i usprawnienie integracji różnych form transportu miejskiego w Poznaniu i gminie Suchy Las”; „Zakup nowoczesnego niskopodłogowego taboru tramwajowego”). Podkreślano dużą wiedzę techniczną oraz

¹¹ Wybór wykonawców w zakresie dostawy tramwajów został zorganizowany w trybie przetargu nieograniczonego, na podstawie art. 376 ust. 1 pkt 1 ustawy Pzp: "Dostawa wraz z serwisem gwarancyjnym tramwajów niskopodłogowych", ogłoszony w dniu 29 marca 2023 roku, nr ogłoszenia UE 2023/S 063 - 186418.

doświadczenie w przygotowaniach niezbędnej dokumentacji dla tego typu projektów, a także w precyzowaniu wymagań techniczno-eksploatacyjnych osób mających realizować Przedsięwzięcie.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że *projekty inwestycyjne dotyczące zakupu nowoczesnego taboru zeroemisyjnego wymagają podejścia kompleksowego, które możliwe jest wyłącznie poprzez zapewnienie w ich realizacji udziału specjalistów w możliwie najszerszym zakresie. Spółka angażuje do tego niemal wszystkie swoje siły, od osób bezpośrednio związanych z realizacją projektów unijnych, przez księgowość, płatności i kontroling, dział komunikacji, dział zamówień, prawników, po logistyków i specjalistów organizacji ruchu, inżynierów odpowiedzialnych za specyfikację techniczną i odbiory czy osoby z doświadczeniem w zakresie kwestii środowiskowych.* Ponadto Prezes Zarządu wskazał, że *Spółka realizuje w tej chwili dwa duże, finansowane ze środków zewnętrznych projekty zakupowe dotyczące taboru. Przydział poszczególnych osób jest uzależniony od zakresu merytorycznego przedmiotu finansowania (przykładowo Dział Techniki Tramwajowej, Wydział Obsług Tramwajów Głogowska, Dział Techniki Autobusowej).* Ze względu na długi staż pracy wskazanych osób, zdecydowana większość z nich ma doświadczenie w udziale w realizacji kilku dużych projektów finansowanych ze środków zewnętrznych.

(akta kontroli str. 10-13, CD 10, 13)

Spółka, na etapie wnioskowania do CUPT o objęcie Projektu wsparciem, dokonała analizy swojej zdolności do obsługi planowanego zadłużenia związanego z realizacją Przedsięwzięcia i wskazała, że kwoty zabezpieczające środki na Przedsięwzięcie na dzień złożenia wniosku o objęcie go wsparciem wynosiły: 25 374,9 tys. zł (w zakresie kosztów kwalifikowalnych – 10% wkładu własnego Spółki pokrywanego ze środków własnych); 12 687,4 tys. zł (w zakresie kosztów kwalifikowalnych – 5% wkładu własnego z kredytu finansowanego z kredytu w Europejskim Banku Inwestycyjnym); 58 362,3 tys. zł (wydatki niekwalifikowalne, VAT); 54 126,1 tys. zł (wydatki na utrzymanie Przedsięwzięcia w całym okresie realizacji).

Do wniosku o dofinansowanie załączono dokumenty potwierdzające gotowość finansową MPK sp. z o.o. do poniesienia ww. wydatków, m.in. w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Spółki (obejmującym okres do 2027 r.) uwzględniono zakup 31 sztuk taboru tramwajowego oraz kolejnych 25 w przypadku powstania nowych tras, a w załączniku do Planu Działalności Spółki na 2024 rok wskazano zakup 30 sztuk tramwajów. Jednocześnie w "Planie Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 roku" (SUMP) wymienia się liczbę minimum 50 sztuk, jako wielkości planowanej do zakupu. Zdolność do regulowania swych zobowiązań zaciąganych na realizację projektów Spółka wykazywała również w załączonym do Wniosku o dofinansowanie Studium wykonalności – w części obliczeniowej, Prognoza Przepływów Pieniężnych.

We wniosku do CUPT Spółka wskazała, że jest płatnikiem podatku od towarów i usług i ma możliwość jego odliczenia na zasadach ogólnych, przy czym odzyskanie ww. podatku następuje maksymalnie w ciągu 3 miesięcy od poniesienia, co umożliwia finansowanie kolejnych wydatków. Ze względu na rozłożenia w czasie dostaw tramwajów, zwrot VAT z wydatków za pierwsze pojazdy

mógł sfinansować VAT w kolejnych zakupach. Spółka wskazała również możliwość korzystania z kredytów w swoim rachunku bieżącym, co miało umożliwić sfinansowanie wszystkich pozycji.

Wydatki na utrzymanie Przedsięwzięcia były przedmiotem rekompensaty w całym okresie użytkowania taboru, zgodnie z umową przewozową, tj. umową, w której Miasto Poznań powierza Spółce realizację transportu miejskiego.

(akta kontroli str. CD 13)

Umowa z CUPT zakładała odbiór pierwszego tramwaju w marcu 2025 r., a ostatniego do końca czerwca 2026 r. Weryfikacja ww. terminów miała nastąpić na podstawie protokołów odbioru.

Umowa z dostawcą wskazywała w harmonogramie terminy dostarczenia poszczególnych tramwajów do siedziby MPK sp. z o.o.

Nie wystąpiły opóźnienia w realizacji Przedsięwzięcia ani niezgodności z zakresem określonym w umowie z CUPT. Pierwszy z zamówionych tramwajów został dostarczony do Spółki i rozpoczęto jego eksploatację próbną 24 marca 2025 r. Po przejściu testów, odbyciu jazd próbnych i usunięciu usterek został przyjęty do ewidencji środków trwałych 14 kwietnia 2025 r. Dla dostarczonych 30 tramwajów, pakietu naprawczego i wyposażenia specjalistycznego sporządzono protokoły odbioru oraz dokumentację przyjęcia do ewidencji środków trwałych Spółki (dokumenty OT oraz karty inwentarzowe). 19 grudnia 2025 r. został odebrany ostatni z zamówionych tramwajów¹².

W ramach składanych do CUPT wniosków¹³, w części sprawozdawczej, Spółka przedstawiała postępy Przedsięwzięcia wskazując aktualny stan, napotkane problemy oraz planowany przebieg dalszej realizacji. Wskaźniki produktu i rezultatu prezentowane były narastająco, od początku trwania Projektu.

(akta kontroli str. CD 10)

Umowa z CUPT nie była aneksowana do dnia zakończenia czynności kontrolnych NIK, tj. 11 marca 2026 r. Prezes Zarządu wyjaśnił, że *aneks zostanie sporządzony zapewne tuż przed terminem zakończenia okresu realizacji Przedsięwzięcia*.

(akta kontroli str. 10-13)

Poniesione wydatki oraz wysokość przekazanego przez CUPT wsparcia nie przekroczyły założonych dla Projektu wartości. Łączne wydatki netto wyniosły 233 588,8 tys. zł, z tego refundacją objęto 198 550,5 tys. zł, tj. 85% kosztów kwalifikowanych.

Wszystkie wydatki, przedstawione we wnioskach o płatność do rozliczenia, były kosztami kwalifikowalnymi – obejmowały wyłącznie 30 tramwajów, pakiet naprawczy oraz wyposażenie specjalistyczne i były poniesione w okresie kwalifikowalności wydatków wskazanym w umowie z CUPT, tj. między 25 sierpnia 2023 r. a 30 czerwca 2026 r. Do wydatków kwalifikowalnych nie zostały zaliczone wydatki poniesione na podatek od towarów i usług.

Środki przekazywane przez CUPT w ramach refundacji oraz zaliczek trafiały na wydzielone dla potrzeb Projektu rachunki bankowe. Z ww. rachunków opłacano faktury za dostarczane tramwaje

¹² 19 grudnia 2025 r. przyjęto środek trwały, OT nr 106/2025.

¹³ MPK sp. z o.o. złożyła osiem wniosków: jeden sprawozdawczy; dwa zaliczkowe; trzy refundacyjno-sprawozdawcze; jeden rozliczający zaliczkę i sprawozdawczy; jeden rozliczający zaliczkę, refundacyjny i sprawozdawczy.

i pakiet naprawczy, przy czym koszty niekwalifikowalne (VAT) zostały poniesione przez Spółkę. Środki na wydzielonych kontach nie były wykorzystywane w innych celach, poza opłacaniem faktur w ramach realizacji Przedsięwzięcia.

(akta kontroli str. CD 10, 11)

MPK sp. z o.o., w związku z obowiązkami dotyczącymi gromadzenia informacji, danych i dokumentacji potwierdzającej realizację Projektu w zgodności z zasadą DNSH, na bieżąco zbierała dowody związane nie tylko z zakupem, ale również późniejszym utrzymaniem, eksploatacją oraz likwidacją przedmiotu Projektu. Spółka wskazywała, że Przedsięwzięcie było poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko w ramach miejskich, wojewódzkich i krajowych dokumentów strategicznych, w których było przewidywane: Plan Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do 2040 r., Plan adaptacji do zmian klimatu Miasta Poznania do roku 2030, Program ochrony środowiska dla miasta Poznania do 2030 roku; Program ochrony środowiska dla województwa wielkopolskiego do roku 2030, programy ochrony powietrza dla strefy Aglomeracja Poznańska, Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego; Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, Polityka Ekologiczna Państwa 2030. Realizacja zasady DNSH była wykazywana również w ramach dokumentacji wytworzonej przez samą Spółkę: dokumentacja przetargowa wraz ze specyfikacją techniczną; umowa z dostawcą wraz ze specyfikacją techniczną; protokoły odbioru zakupionego taboru; świadectwa homologacji zakupionych pojazdów; dokumenty i instrukcje dotyczące eksploatacji i utrzymania zakupionego taboru; protokoły z okresowych przeglądów technicznych i eksploatacyjnych; raporty z przebiegów kilometrowych i raporty o przewożonej liczbie pasażerów. Analizy w zakresie przestrzegania zasady DNSH były również przeprowadzane na etapie zamówienia publicznego i wyboru dostawcy.

Gospodarowanie taborem tramwajowym Spółki, w tym zakupy i kasacje tramwajów dokonywane były w oparciu o dokument „Polityka Taborowa”. W ramach działań związanych z odnową taboru, w latach 2025-2026 zaplanowany został zakup 30 nowych dwukierunkowych tramwajów niskopodłogowych oraz wycofanie z ruchu takiej samej liczby starych wyeksploatowanych tramwajów wysokopodłogowych. W studium wykonalności Przedsięwzięcia zadeklarowano wycofanie z ruchu 30 pociągów tramwajowych, ze względu na: zaawansowany wiek taboru; osiągnięcie przebiegów i okresów międzynaprawczych kwalifikujących przedmiotowe tramwaje do wykonania kolejnej, kosztownej naprawy głównej; malejącą dostępność części zamiennych; wysoką awaryjność; oczekiwania pasażerów i integratora komunikacji miejskiej (ZTM Poznań), związane z sukcesywnym zwiększaniem udziału we flocie tramwajów niskopodłogowych (zwiększeniem dostępności taboru dla osób starszych, niepełnosprawnych, o ograniczonej sprawności, z wózkami dziecięcymi i poruszających się na wózkach inwalidzkich). Dla wycofywanych tramwajów, stworzone zostały protokoły z oceny stanu technicznego, na podstawie których Zarząd Spółki podejmował uchwały o wycofaniu tramwaju z ruchu (z przeznaczeniem na sprzedaż na złom lub przekwalifikował go na tramwaj historyczny). Prezes Zarządu wyjaśnił, że *po otrzymaniu uchwały Zarządu Spółki, Kierownik Wydziału Obsługi Taboru występuje do Zespołu Stanowisk ds. Ochrony Środowiska o wszczęcie procedury kasacji, w ramach której przeprowadza się konkurs dla wyłonienia podmiotu uprawnionego do gospodarowania*

odpadami - posiadającego wymagane przepisami uprawnienia do przetwarzania odpadów (np. Stacji Demontażu Pojazdów). Prezes Zarządu podkreślił, że proces wycofywania z ruchu tramwajów wskazanych dla Przedsięwzięcia rozpoczął się na początku roku 2025, według stanu na 27 lutego 2026 r. wycofano z ruchu i zezłomowano 20 wagonów, 7 kolejnych oczekuje na przejęcie przez odbiorcę odpadów (stację demontażu pojazdów). Kolejne oczekują na decyzję Zarządu (uchwałę) oraz na kolejne wnioski i oceny techniczne.

Dla 20 wycofanych i zezłomowanych tramwajów, przekazanie poszczególnych wagonów do odbiorcy odpadów dokumentowane było kartami przekazania odpadów wygenerowanymi w Systemie BDO, tj. w Bazie danych o produktach i opakowaniach oraz o gospodarce odpadami oraz fakturami od wybranych podmiotów utylizujących pojazdy.

(akta kontroli str. CD 11)

Prezes Zarządu wyjaśnił, że Spółka zaplanowała wykazanie skasowanych tramwajów w końcowym raporcie DNSH.

(akta kontroli str. 18-25)

MPK sp. z o.o. sporządziło sprawozdanie okresowe DNSH 10 stycznia 2026 r. Umowa z CUPT, w § 4a przewidywała obowiązek MPK sp. z o.o. do opracowania corocznego sprawozdania potwierdzającego realizację Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH w terminie do 31 grudnia 2025 r. Prezes Zarządu wyjaśnił, że *dokument był poprawiany w związku z otrzymaniem kolejnych sugestii dotyczących jego zakresu. W przedstawionej postaci został wysłany drogą mailową do CUPT z prośbą o weryfikację. Dodatkową komplikację dla wypracowania treści raportu stanowiły zmieniające się okoliczności. W grudniu 2025 roku nastąpiła znaczna intensyfikacja prac projektowych, w tym przyspieszenie dostaw i odbiór ostatniego tramwaju. W związku z faktem, iż w umowie o dofinansowanie stwierdza się, że raport wysyła się do CUPT wyłącznie na wezwanie, zdecydowaliśmy się sami poprosić o jego weryfikację. Wysyłka miała jednak miejsce już w roku 2026. Podkreślił, że ostateczne tramwaje odbierane były w grudniu 2025 r., co zostało już uwzględnione w opracowanym raporcie DNSH. Jednocześnie Spółka przedstawiła dokument zawierający odpowiedzi udzielone przez CUPT 24 lutego 2026 r. podczas szkolenia „Dwa dokumenty, jedna historia: jak spójnie przygotować sprawozdanie roczne i raport końcowy DNSH realizowane w ramach FENIKS i KPO”. Na pytanie: Czy jeśli projekt został dofinansowany w listopadzie z KPO, musi przekładać raport na stan 31 grudnia roku przystąpienia? CUPT odpowiedział: Nie. Sprawozdanie w KPO jest sprawozdaniem corocznym i należy je przedłożyć nie później niż 31 grudnia w roku następującym po podpisaniu umowy o dofinansowanie.*

W ramach ww. raportu DNSH z 10 stycznia 2026 r. wskazano na przeprowadzone i udokumentowane oceny oddziaływania na środowisko oraz gromadzone dokumenty stanowiące dowody zachowania zasady DNSH.

(akta kontroli str. 18-25, CD 11)

Umowa z CUPT przewidywała możliwość wypłaty wsparcia w formie zaliczki. MPK sp. z o.o. dwukrotnie, 28 maja i 10 września 2025 r., występowała z wnioskami o wypłatę zaliczki - odpowiednio w wysokości 57 460 tys. zł oraz 62 730 tys. zł. Dla zaliczek prowadzono wyodrębnione rachunki bankowe. Zaliczki udzielone we wnioskowanej wysokości, zostały wykorzystane na realizację Przedsięwzięcia i rozliczone w ramach odpowiednich wniosków

zaakceptowanych przez CUPT. 19 stycznia 2026 r. zwrócono niewykorzystaną część zaliczki w wysokości 11 435 tys. zł.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że Spółka, w realizowanych przez siebie projektach finansowanych ze środków zewnętrznych, stara się optymalnie zagospodarować otrzymane środki, co uwzględnia już na etapie planowania harmonogramu płatności i wystąpień. Zwykle staramy się wnioskować w pierwszej kolejności o zaliczki, które w odróżnieniu od wniosków je rozliczających oraz wniosków o refundację, nie zawierają załączników i mają gwarantować szybką wypłatę. Spółka dysponuje dzięki takiemu rozwiązaniu kwotą transzy dotacji już w momencie dokonywania pierwszych płatności. Dodatkowo, w przedmiotowym naborze, w generatorze wniosków CST21 umożliwiono zastosowanie trybu tzw. "szybkiego wniosku o zaliczkę". Niestety wypłata w ramach pierwszego wniosku o zaliczkę okazała się trwać ponad dwa miesiące, stawiając nas tym samym w trudnej sytuacji. Wniosek za okres od 2025-05-28 do 2025-05-28 (wniosek o pierwszą zaliczkę w kwocie 57 460 000,00) został złożony w dniu 28 maja 2025 roku. Kwota dotacji wpłynęła w dniu 8 sierpnia 2025 roku. Spółka przebudowała więc harmonogram płatności dokonując zapłaty za pierwsze pojazdy ze środków własnych. Przed zapłatą za pojazd nr 7 informowaliśmy Dostawcę o możliwych opóźnieniach w terminie płatności kolejnych faktur spowodowanych zwłoką przy przekazaniu środków za zaliczkę. W naszej ocenie dostawca nie poniósł szkody z tytułu opóźnienia płatności, ponieważ zapłatę za kolejne faktury otrzymał przed terminem. Jednocześnie informuję, że dostawca nie jest jednostką sektora finansów publicznych. Uzasadnieniem dla rezygnacji z naliczenia odsetek za zwłokę była najprawdopodobniej wymieniona rekompensata w postaci przyspieszonej płatności.

(akta kontroli str. 18-25, 57, CD 8, 10, 11)

Przed podpisaniem umowy z CUPT oraz wypłatą pierwszych środków z KPO, Spółka realizowała umowę z dostawcą, odbierała wykonane części Przedsięwzięcia i opłacała faktury ze środków własnych. Spółka poniosła wydatek związany z pakietem naprawczym i wyposażeniem specjalistycznym opłacając dwie faktury w okresie kwalifikowalności wydatków, przy czym umowa z CUPT dopuszczała taką możliwość. Wydatek poniesiono ze środków własnych, został on przedstawiony wraz z pełną dokumentacją księgową w pierwszym wniosku o refundację (F/0038/11/24/T w kwocie 1 121,3 tys. zł netto oraz F/0039/11/24/T w kwocie 4 128,5 tys. zł netto). Spółka otrzymała refundację na poziomie 85% ww. wydatków.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że w ramach oceny dokumentacji aplikacyjnej Spółka musiała wykazać zdolność finansową dla realizacji projektu zakładającego konkretne wydatki przedstawiając m.in. Wieloletni Program Inwestycyjny, ze wskazaniem konkretnych miejsc wydatków.

(akta kontroli str. 18-25, 57, CD 8, 10, 11)

MPK sp. z o.o. złożyła w przewidzianych terminach sześć wniosków sprawozdawczych, za okresy: 27 marca - 27 maja 2025 r.; 29 maja - 30 czerwca 2025 r.; 1 lipca - 9 września 2025 r.; 11 września - 31 października 2025 r.¹⁴; 1 listopada - 23 listopada 2025 r.; 24 listopada - 5 grudnia 2025 r. Ww. wnioski sprawozdawcze zostały zatwierdzone przez CUPT, po ich uprzednim sprawdzeniu. W ramach weryfikacji, CUPT zwracał się do Spółki o korekty wniosków, które dotyczyły m.in.: zwiększenia liczby załączonych dokumentów; prawidłowości prezentowania wskaźnika (zero jako wartość początkowa); ponownego przesłania załączników (uszkodzone pliki, które się nie

¹⁴ 10 września 2025 r. objęty był złożonym tego dnia wnioskiem zaliczkowym.

otwierały); korekty numeracji załączonych dokumentów; weryfikacji wprowadzonych kwot (różnice wynikające z zaokrągleń); uzupełnienia oświadczenia, które miało być składane każdorazowo wraz z wnioskiem; podania wartości zerowych VAT, jako wydatku niekwalifikowanego; numeracji faktur.

(akta kontroli str. CD 10, 11)

Kamienie milowe określone dla Przedsięwzięcia zostały zrealizowane w wyznaczonym terminie. I tak, zawarcie umowy na dostawę taboru tramwajowego miało zostać zrealizowane w sierpniu 2023 r. – umowę z dostawcą podpisano 25 sierpnia 2023 r., odbiór pierwszego tramwaju miał nastąpić nie później niż do końca marca 2025 r. – dostarczono 25 marca 2025 r., a ostatniego w czerwcu 2026 r. – odbiór ostatniego, 30-go tramwaju nastąpił 19 grudnia 2025 r.

Projekt zakładał następujące wskaźniki realizacji: nowe tramwaje na potrzeby publicznego transportu miejskiego, 30 sztuk; pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego, 7 200 osób; emisja CO₂ w transporcie pasażerskim, 12 644,29 tony ekwiwalentu CO₂/rok. Odbiór 30 tramwajów, których dopuszczalna liczba miejsc przewidziana w świadectwie zgodności stosowanym w procedurze krajowej homologacji typu tramwaju wynosiła 240, zrealizowało dwa pierwsze wskaźniki.

W studium wykonalności Projektu, opisano metodologię obliczania osiągniętego ograniczenia emisji CO₂: na podstawie różnicy emisji nowych i wycofywanych tramwajów. Również we wniosku o dofinansowanie wskazano wskaźnik realizacji projektu „Ograniczenie emisji CO₂ w transporcie pasażerskim”, którego sposób pomiaru odnosił się bezpośrednio do wycofanego taboru: „weryfikacja wielkości zużycia energii elektrycznej przez zakupione tramwaje i przeliczenie jej na wielkość emisji CO₂. Wartość wskaźnika jest różnicą między emisją CO₂ taboru planowanego do wycofania oraz taboru w projekcie”. Prezes Zarządu wyjaśnił, że przy wyliczaniu wartości ww. wskaźnika *nie będą uwzględniane wyniki jakie mogliśmy otrzymać dzięki stworzeniu nowych połączeń (w ramach chociażby równoległych, realizowanych przez Miasto Poznań projektów infrastrukturalnych) oraz przechwyceniu do transportu publicznego (kosztem transportu samochodowego) nowych pasażerów. Do wyliczenia spadku emisji CO₂ wykorzystano zatem wyłącznie dane związane z oszczędnością energii elektrycznej jaka nastąpi w chwili wdrożenia na dotychczasowe trasy zakupionych pojazdów, bez zwiększenia łącznej ilości taboru. Wartość określona także we wniosku o dofinansowanie, C2 Wskaźniki rezultatu, Pkt 3 Ograniczenie emisji CO₂ w transporcie pasażerskim, zostanie zweryfikowana w pierwszym pełnym roku użytkowania tramwajów. Ostatni dostarczony tramwaj został odebrany w grudniu 2025 roku.*

(akta kontroli str. 10-13, CD 9, 10)

Zgodnie z § 16 umowy z CUPT, Spółka była zobowiązana do zachowania trwałości Przedsięwzięcia zgodnie ze złożonym wnioskiem o objęcie go wsparciem. Przewidziano, że stwierdzenie naruszenia zasady trwałości oznacza konieczność zwrotu środków otrzymanych na realizację Przedsięwzięcia, wraz z odsetkami liczonymi jak dla zaległości podatkowych, proporcjonalnie do okresu niezachowania obowiązku trwałości. We wniosku o wsparcie, MPK sp. z o.o. zobowiązała się, w zakresie zapewnienia trwałości Projektu, łącznie do: wykorzystywania taboru zakupionego w ramach KPO przez minimum 3 lata na liniach komunikacyjnych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej; zachowania własności zakupionego środka trwałego (taboru) przez

minimum trzy lata¹⁵; całkowitego rozliczenia dofinansowania kosztów zakupu taboru udzielonego ze środków publicznych poprzez odpowiednie obniżenie kosztów amortyzacji taboru uwzględnianych w rekompensacie w umowach PSC, w ramach których wykorzystywany będzie tabor¹⁶.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że w celu zapewnienia odpowiedniej jakości obsługi technicznych oraz bezproblemowej eksploatacji na liniach komunikacyjnych, w umowie przewidziano pakiet szkoleń dla pracowników warsztatu, Zakładowej Służby Ratowniczej oraz instruktorów nauki jazdy i motorniczych¹⁷.

Dla zabezpieczenia prawidłowej eksploatacji tramwajów w umowie z dostawcą zawarto wymagania dotyczące ram czasowych realizacji świadczeń gwarancyjnych: 5 lat - gwarancja ogólna dotycząca wszystkich wad dostarczonych tramwajów; 15 lat - gwarancja obejmująca wady konstrukcji mechanicznej pudeł i wózków tramwajów; 7,5 roku (90 miesięcy) - gwarancja na wady konstrukcji mechanicznej głównych podzespołów pojazdów¹⁸; 7,5 roku (90 miesięcy) - gwarancja na wady lakiernicze nadwozia i zabezpieczenia antykorozyjne podwozia. Poza przewidzianą gwarancją, dostawca objął dostarczone tramwaje rękojmią, przez okres równy najdłuższemu okresowi gwarancji ogólnej na podstawie Umowy (tj. 5 lat). Ponadto, zgodnie z umową, dostawca udzielił MPK sp. z o.o. autoryzacji do samodzielnego wykonywania napraw. W celu zapewnienia bezproblemowej eksploatacji tramwajów przez cały projektowany czas ich życia (30 lat) dostawca zobowiązany jest do zapewnienia w okresie min. 30 lat dostępności oryginalnych części zamiennych lub ich zamienników.

Spółka zakłada podstawowy okres eksploatacji zakupionych tramwajów na 30 lat i na taki okres określono stawkę ich amortyzacji.

(akta kontroli str. 18-25, CD 9, 10, 13)

Stwierdzone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Spółka nie zrealizowała postanowień umowy z CUPT w zakresie obowiązku przesłania dokonanej analizy ryzyka na wskazany w umowie adres.

Umowa z CUPT, w § 4 ust. 19 przewidywała zobowiązanie MPK sp. z o.o. do rzetelnego oszacowania ryzyka wystąpienia poważnych nieprawidłowości w związku z realizacją Przedsięwzięcia oraz do opracowania skutecznych i proporcjonalnych środków zapobiegania poważnym nieprawidłowościom, a także ich wykrywania i eliminowania. Ww. analizę ryzyka

¹⁵ Termin liczony od dnia otrzymania ostatniej płatności w ramach Przedsięwzięcia.

¹⁶ W przypadku rozwiązania lub wygaśnięcia umowy PSC i nie zawarcia nowej umowy PSC pozwalającej na całkowite rozliczenie korzyści wynikającej z dofinansowania inwestycji taborowej w ramach rekompensaty, Spółka ma dokonać całkowitego rozliczenia poprzez sprzedaż lub transfer taboru właściwemu organowi lub kolejnemu operatorowi po cenie rynkowej, z uwzględnieniem otrzymanej pomocy publicznej lub w inny, uzgodniony z organem udzielającym pomocy sposób, gwarantujący ostateczne rozliczenie dofinansowania.

¹⁷ Pierwsze 4 tramwaje przystosowane zostały do szkolenia motorniczych (możliwość zamontowania siedzenia dla instruktora oraz podłączenia pulpitu do symulacji usterek i kasety sterowniczej umożliwiającej instruktorowi nauki jazdy zatrzymanie tramwaju i ostrzeganie innych uczestników ruchu o zagrożeniu.

¹⁸ Tj.: korpusów silników trakcyjnych, korpusów pomp hydraulicznych, korpusów sprzężarek, korpusów przekładni, kół bosych.

Spółka zobowiązana była przesłać na adres analizarzyka@cupt.gov.pl w ciągu 14 dni od jej zatwierdzenia.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że *Spółka nie zastosowała się do zapisów punktu 19, paragraf 4 umowy o dofinansowanie w zakresie obowiązku wysyłki opracowanej analizy ryzyka na wskazany adres. Spółka zobowiązuje się do korespondencji z CUPT w sprawie wyjaśnienia tej kwestii.*

(akta kontroli str. 18-25)

V. Wnioski

W związku ze stwierdzoną nieprawidłowością, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujący wniosek:

Wnioski

Biorąc pod uwagę stan realizacji Przedsięwzięcia, NIK wnosi o pozyskanie stanowiska CUPT w przedmiocie usunięcia stwierdzonego braku przekazania sporządzonej analizy.

VI. Pozostałe informacje i pouczenia

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie¹⁹ umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Dyrektora Wielkopolskiej Delegatury w Poznaniu 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.

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku pokontrolnego oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań. Zgodnie z art. 98 ustawy o NIK, kto nie informuje bądź niezgodnie z prawdą informuje o wykonaniu wniosków pokontrolnych, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 3.

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.

¹⁹ 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.

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

Poznań, 25 marca 2026 r.

Kontroler
Starszy inspektor kontroli państwowej

Tomasz Juskiewicz

podpis/podpisano elektronicznie

Najwyższa Izba Kontroli
Wielkopolska Delegatura w Poznaniu

p.o. Dyrektor

Karolina Wirszyć-Sitkowska

podpis/podpisano elektronicznie