



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Zachodniopomorska Delegatura w Szczecinie

DZS.410.1.6.2026

**Pan
Olgierd Geblewicz
Marszałek Województwa
Zachodniopomorskiego
Urząd Marszałkowski Województwa
Zachodniopomorskiego
ul. Marszałka Piłsudskiego 40
70-421 Szczecin**

Wystąpienie pokontrolne

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego¹, 70-421 Szczecin, ul. Marszałka Piłsudskiego 40

Kierownik jednostki kontrolowanej

Olgiard Geblewicz, Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego², od 1 grudnia 2014 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 Kontroli³

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Zachodniopomorska Delegatura w Szczecinie

Kontrolerzy

1. Sylwia Księżopolska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr DZS/18/2026 z dnia 19 stycznia 2026 r.
2. Marcin Stefaniak, Radca Prezesa, upoważnienie do kontroli nr DZS/37/2026 z dnia 26 stycznia 2026 r.

(akta kontroli str. 1-9)

¹ Dalej: Urząd.

² Dalej: Marszałek WZ.

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 Województwo Zachodniopomorskie⁴ środków otrzymanych z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności przekazanych za pośrednictwem Centrum Unijnych Projektów Transportowych⁵ na dostawę fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu regionalnym.

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

III. Ocena ogólna⁶ kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykorzystanie przez Województwo Zachodniopomorskie środków z Krajowego Planu Odbudowy⁷ na przedsięwzięcie pn. „Dostawa fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu regionalnym”⁸.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Środki otrzymanego z KPO wsparcia, w wysokości 178 550,4 tys. zł, stanowiły refundację wydatków poniesionych przez Wnioskodawcę na zakup ośmiu fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych⁹. Przedsięwzięcie zostało zrealizowane w całości, osiągnięto zakładane cele w zakresie ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko oraz zwiększenia dostępności transportowej do stolicy województwa zachodniopomorskiego. Realizacja Projektu była prawidłowa pod względem rzeczowym i finansowym, pojazdy zostały odebrane i przekazane do eksploatacji na okres przekraczający wymagane dla zapewnienia trwałości projektu minimum (3 lata). W zaplanowanym terminie osiągnięte zostały kamienie milowe Projektu, zapewniono spełnianie przez Przedsięwzięcie zasady DNSH¹⁰ oraz zrealizowano działania informacyjno-promocyjne.

Stwierdzone w wyniku kontroli nieprawidłowości, polegające na ujęciu w jednym wniosku o płatność¹¹ wydatku poniesionego przed pierwotnie określonym okresem kwalifikowalności oraz na niedochowaniu należytej staranności w zakresie bieżącej aktualizacji terminów zakupu i dostawy pojazdów do rzeczywistego przebiegu realizacji Przedsięwzięcia, zostały usunięte w trakcie niniejszej kontroli NIK, co zapobiegło wystąpieniu trwałego uszczerbku dla budżetu Unii Europejskiej.

⁴ Dalej: Wnioskodawca.

⁵ Dalej: CUPT.

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: KPO.

⁸ Dalej: Przedsięwzięcie lub Projekt.

⁹ Dalej: pojazdy lub tabor.

¹⁰ Zasada – *nie czyń poważnych szkód* (Do Not Significant Harm).

¹¹ Dalej: WOP.

IV. Opis ustalonego stanu faktycznego kontrolowanej działalności

1. Realizacja Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności

Opis stanu faktycznego

1.1 Wnioskodawca, w ramach konkursu KPOD.09.08-IW.02-001/23¹² przeprowadzonego przez CUPT, złożył 15 czerwca 2023 r. wniosek o objęcie wsparciem przedsięwzięcia¹³, którego celem było zwiększenie dostępności transportowej do stolicy województwa, dla osób o ograniczonej mobilności (w tym z niepełnosprawnościami), a także ograniczenie emisyjności substancji szkodliwych dla środowiska oraz hałasu generowanego przez samochody. Jego planowany zakres obejmował wytworzenie i dostarczenie ośmiu fabrycznie nowych pojazdów, całkowity koszt miał wynieść 261 448,8 tys. zł, kwota wydatków kwalifikowalnych netto¹⁴ - 212 560,0 tys. zł, w tym dofinansowanie ze środków KPO - 178 550,4 tys. zł. Termin realizacji Projektu obejmował okres od 14 lutego 2023 r. do 20 listopada 2025 r.

(akta kontroli str. 23-55, 58-97)

Wniosek o dofinansowanie został przez CUPT oceniony pozytywnie i wstępnie umieszczony na liście rezerwowej wnioskodawców kwalifikujących się do objęcia wsparciem ze środków KPO. W dniu 25 lutego 2025 r. Województwo Zachodniopomorskie zostało wskazane na liście rankingowej podmiotów objętych dofinansowaniem.

(akta kontroli str. 141-147)

Umowa o objęcie przedsięwzięcia bezzwrotnym wsparciem¹⁵ zawarta została przez Marszałka WZ i Wicemarszałka Województwa Zachodniopomorskiego Jakuba Kowalika w dniu 3 czerwca 2025 r. Poza kwestiami ujętymi we wniosku o dofinansowanie, umowa regulowała m.in.:

- okres kwalifikowalności wydatków (od 14 lipca 2024 r. do 30 czerwca 2026 r.),
- formę dofinansowania (refundacyjna),
- harmonogram płatności środków pochodzących z KPO¹⁶,
- zasady prowadzenia ewidencji księgowej,
- monitorowanie i sprawozdawczość,
- zasady wykorzystywania centralnego systemu teleinformatycznego CST2021¹⁷.

Wnioskodawca uzyskał wsparcie z uwzględnieniem pełnej wnioskowanej kwoty, tj. 178 550,4 tys. zł, stanowiącej 84 % wydatków kwalifikowalnych.

(akta kontroli str. 149-195)

¹² Komponent E - Zielona, inteligentna mobilność, Inwestycja: E2.1.2 Pasażerski tabor kolejowy.

¹³ Dalej: wniosek o dofinansowanie.

¹⁴ Dalej: wydatki kwalifikowalne.

¹⁵ Umowa nr KPOD.09.08-IW.02.0023/23-00, dalej: umowa o dofinansowanie.

¹⁶ W załączniku nr 4 do umowy wskazano łącznie dwie płatności w 2025 r.: w II kw. - 156 231,6 tys. zł i w IV kw. - 22 318,8 tys. zł.

¹⁷ Dalej: system CST.

W czasie realizacji Przedsięwzięcia oraz po zakończeniu jego rzeczowego etapu, w Urzędzie nie przeprowadzano kontroli i audytów dotyczących realizacji Projektu (własnych i zewnętrznych instytucji kontrolnych).

(akta kontroli str. 770, 775)

1.2 Zgodnie z § 12 ust. 1 umowy o dofinansowanie, zamówienie na wytworzenie i dostarczenie czterech pojazdów udzielono po przeprowadzeniu w 2023 r. przetargu nieograniczonego, który uwzględniał możliwość rozszerzenia przedmiotu zamówienia w ramach prawa opcji - na kolejne cztery pojazdy¹⁸. Umowa z wykonawcą została zawarta 14 lipca 2023 r. Wskazano w niej, że pierwszy z ośmiu zamówionych pojazdów zostanie dostarczony do 14 lipca 2024 r.¹⁹, a ostatni - do 20 listopada 2025 r. W umowie uwzględniono kary umowne w przypadku niewykonania lub nienależytego jej wykonania²⁰.

(akta kontroli str. 261-353)

Wnioskodawca zakończył Przedsięwzięcie w wymaganym terminie²¹ i zgodnie z zakresem rzeczowym²² określonym w umowie o dofinansowanie, co zostało potwierdzone m.in.:

- dokumentacją²³ z przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na wytworzenie i dostawę taboru kolejowego;
- protokołami końcowych odbiorów technicznych wszystkich ośmiu pojazdów wraz z wymaganą dokumentacją, w tym: zezwoleniami Krajowego organu ds. bezpieczeństwa, deklaracjami WE zgodności z typem, potwierdzeniami dopuszczenia pojazdów do użytkowania, protokołami przekazania taboru do eksploatacji i w dzierżawę;
- fakturami zakupu wraz z potwierdzeniami dokonania przez Urząd płatności, dowodami przyjęcia środków trwałych;
- umowami dzierżawy i PSC²⁴ dostarczonego taboru kolejowego potwierdzającymi przekazanie pojazdów do eksploatacji.

(akta kontroli str. 266-480, 678-701)

1.3 Kamienie milowe dla realizowanego Przedsięwzięcia, przyjęte w części A1 wniosku o dofinansowanie²⁵, wiązały się z dotrzymaniem terminów:

1. ogłoszenia przetargu nieograniczonego – 6 kwietnia 2023 r.;
2. informacji z otwarcia ofert – 9 czerwca 2023 r.;
3. podpisania umowy z wykonawcą - 14 lipca 2023 r.;
4. odbioru poszczególnych pojazdów – odpowiednio do: 14 lipca, 20 września, 25 października (dwa pojazdy) 2024 r. i 20 kwietnia, 20 maja, 20 czerwca, 20 listopada 2025 r. Wskazane

¹⁸ Art. 132 i 441 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo Zamówień Publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1320, ze zm.). Dalej: pzp.

¹⁹ Termin wskazany w aneksie nr 1 do umowy z wykonawcą z dnia 5 września 2023 r. Pierwotnie zapisy umowy określały, że pierwszy z pojazdów zostanie przekazany do eksploatacji do 12 miesięcy od dnia zawarcia umowy.

²⁰ Maksymalnie 52 289,76 tys. zł (tj. 20 % wartości brutto umowy- w przypadku skorzystania z prawa opcji - 261 448,8 tys. zł).

²¹ Tj. do 20 listopada 2025 r.

²² Tj. Załącznik nr 5 „Opis przedsięwzięcia” do umowy o dofinansowanie.

²³ M.in. ogłoszenie przetargu wraz ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia (SIWZ), protokół z otwarcia ofert dokumentacji przetargowej, umowa zawarta z wykonawcą zamówienia.

²⁴ Tj. umowa nr WII.T.II-90/2020 z 8 grudnia 2020 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, dla których organizatorem jest Województwo Zachodniopomorskie w okresie obowiązywania 10 kolejnych Rocznych Rozkładów Jazdy Pociągów od 13 grudnia 2020 r. do 14 grudnia 2030 r. (ze zm.).

²⁵ Wersja złożona 8 listopada 2023 r.

terminy były zgodne z datami określonymi w części D1 wniosku o dofinansowanie (lp. 4 „Zakup i odbiór ośmiu elektrycznych zespołów trakcyjnych”).

(akta kontroli str. 59)

W dniu 20 maja 2025 r. zmodyfikowano we wniosku o dofinansowanie kamienie milowe w części dotyczącej faktycznych terminów odbioru siedmiu pojazdów – odpowiednio na: 23 maja, 2 sierpnia, 13 września (dwa pojazdy), 25 października (dwa pojazdy), 29 listopada 2024 r. Termin odbioru ostatniego pojazdu pozostał bez zmiany (tj. do 20 listopada 2025 r.).

Powyższe terminy, na dzień zawarcia umowy o dofinansowanie, były zgodne z danymi zawartymi w załączniku nr 6 „Kamienie milowe” i odpowiadały rzeczywistym datom odbiorów pojazdów²⁶.

Wnioskodawca w ww. terminach osiągnął wartości docelowe kamieni milowych.

(akta kontroli str. 99-101, 188-189, 667-677)

Do lutego 2026 r. nie aktualizowano terminów zakupu i odbioru siedmiu pojazdów (z ośmiu) określonych w części D1 wniosku o dofinansowanie i w systemie CST2021²⁷. Podobnie dane ujęte w załączniku nr 5 do umowy o dofinansowanie były niezgodne z faktycznym terminem rozpoczęcia etapu zadania pn. „Zakup i odbiór taboru”. Wskaźnik dotyczący liczby zakupionego i odebranego taboru²⁸ miał zostać spełniony od 14 lipca 2024 r. do 20 listopada 2025 r. De facto jego realizację rozpoczęto 23 maja 2024 r.

(akta kontroli str. 58-140, 149-178, 186-187, 195-199, 678-701)

Mimo, że na dzień zawarcia ww. umowy, posiadano wiedzę o faktycznych terminach zakupu i odbioru siedmiu pojazdów (z ośmiu), przez ponad osiem miesięcy nie dokonano aktualizacji ww. terminów w dokumentacji projektowej i w systemie CST2021, co było również niezgodne z Wytocznymi KPO w zakresie sprawozdawczości i monitorowania²⁹ (szerzej opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 128-140, 201-216, 768)

Wartość docelowa wskaźnika została przez Wnioskodawcę osiągnięta w zakładanym terminie (tj. „do 20 listopada 2025 r.”). W związku z zakończeniem etapu rzeczowej realizacji Projektu, w dniu 17 grudnia 2025 r. dokonano zmiany nazwy przyjętego wskaźnika – z „liczby zakupionego taboru” na „liczbę odebranego taboru”, co zostało potwierdzone przez CUPT w zawartym 19 grudnia 2025 r. aneksie do umowy o dofinansowanie.

(akta kontroli str. 195-199, 667-677)

1.4 W okresie od 3 czerwca³⁰ do 31 grudnia 2025 r. Wnioskodawca, za pośrednictwem systemu CST2021, złożył cztery WOP, w tym:

²⁶ Wg dat dostawy wskazanych na fakturach: VF2024000822 z 24 maja 2024 r., VF2024001165 z 5 sierpnia 2024 r., VF2024001404 i VF2024001405 z 13 września 2024 r., VF2024001638 i VF2024001639 z 28 października 2024 r., VF2024001799 z 2 grudnia 2024 r. i VF2025001544 z 20 października 2025 r.

²⁷ W module „Projekty”, część „Zadania”, pkt 4 „Zakup i odbiór ośmiu elektrycznych zespołów trakcyjnych”.

²⁸ Wartość docelowa - osiem sztuk.

²⁹ Wytocznym w zakresie sprawozdawczości i monitorowania w ramach planu rozwojowego współfinansowanego ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności wydanymi w dniu 6 grudnia 2023 r. przez Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej.

³⁰ Data podpisania umowy o dofinansowanie.

- 1) KPOD.09.08-IW.02-0023/23-001 z 23 lipca 2025 r. (sprawozdawczo-refundacyjny) za okres 14 lutego 2023 r. – 30 czerwca 2025 r., w którym wydatki ogółem wyniosły 228 767,7 tys. zł, wydatki kwalifikowalne 185 990 tys. zł, w tym dofinansowanie ze środków KPO 156 231,6 tys. zł³¹;
- 2) KPOD.09.08-IW.02-0023/23-002 z 24 października 2025 r. (sprawozdawczy) za okres 1 lipca – 30 września 2025 r.³²;
- 3) KPOD.09.08-IW.02-0023/23-003 z 12 listopada 2025 r. (sprawozdawczo-refundacyjny) za październik 2025 r., w którym wydatki ogółem wyniosły 32 681,1 tys. zł, wydatki kwalifikowalne 26 570 tys. zł, w tym dofinansowanie ze środków KPO 22 318,8 tys. zł³³;
- 4) KPOD.09.08-IW.02-0023/23-004 z 8 grudnia 2025 r. (końcowy) za okres od 1 do 20 listopada 2025 r.³⁴

(akta kontroli str. 481-546, 555-577, 587-625, 628-655, 666-677)

W wyniku weryfikacji ww. WOP przez CUPT, Wnioskodawca był zobowiązany do ich poprawy lub uzupełnienia, m.in. w zakresie korekty numeru WOP, daty końcowej okresu za jaki złożono wnioski, nazwy wskaźnika, numeru kontraktu zawartego z wykonawcą taboru, terminów odbioru pojazdów oraz uzupełnienia dowodów OT zakupionego taboru, dokumentów potwierdzających wykonanie zobowiązań informacyjno-promocyjnych. Wnioskodawca dokonywał korekt WOP oraz udzielał informacji, w uzgodnionych z CUPT zakresach i terminach.

(akta kontroli str. 547-554, 578-586, 626, 665)

Trzy wnioski (WOP-001 – WOP-003) posiadały w systemie CST2021 status „zatwierdzony”, a WOP-004 na dzień 9 marca 2026 r. „w trakcie oceny”.

(akta kontroli str. 201-204, 770, 775)

1.5 Wnioskodawca zapewnił wyodrębnienie rachunku bankowego dla środków otrzymanych z CUPT oraz wydzielenie ewidencji księgowej kosztów, wydatków i przychodów realizowanego Przedsięwzięcia, co umożliwiała identyfikację poszczególnych transakcji i operacji bankowych oraz dokonywanie księgowania zgodnie z obowiązującymi przepisami.

(akta kontroli str. 702-747)

Na podstawie dwóch złożonych WOP refundacyjno-sprawozdawczych³⁵, Wnioskodawca otrzymał ze środków KPO dofinansowanie w łącznej wysokości 178 550,4 tys. zł³⁶. Wszystkie wydatki na zrealizowane Przedsięwzięcie były zgodne z zatwierdzonymi na lata 2024-2025 budżetami Województwa Zachodniopomorskiego. Inne koszty związane z Projektem (w tym z promocją i podatkiem VAT), sfinansowano ze środków własnych, przestrzegany był także zakaz podwójnego finansowania wydatków ze środków KPO i innych środków unijnych.

(akta kontroli str. 666-677, 736-752)

W toku kontroli NIK ustalono, że wydatek za fakturę VF2024000822 z 24 maja 2024 r. dotyczącą zakupu i dostawy pierwszego pojazdu, w wysokości 26 570,0 tys. zł netto, został poniesiony

³¹ Dalej: WOP-001.

³² Dalej: WOP-002.

³³ Dalej: WOP-003.

³⁴ Dalej: WOP-004.

³⁵ Badaniem objęto wszystkie osiem faktur za zakup taboru - VF2024000822, VF2024001165, VF2024001404, VF2024001405, VF2024001638, VF2024001639, VF2024001799 i VF2025001544.

³⁶ W dniu 23 października 2025 r. - 156 231,6 tys. zł i 22 stycznia 2026 r. - 22 318,8 tys. zł.

17 czerwca 2024 r., tj. przed rozpoczęciem okresu kwalifikowalności wydatków określonego w umowie o dofinansowanie (co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 162, 678-679, 736)

Wydatek ujęty został w WOP-001 jako kwalifikowalny, a Wnioskodawca 25 października 2025 r. otrzymał z tego tytułu refundację ze środków KPO w wysokości 22 318,8 tys. zł (stanowiącej 12,5% udziału w kosztach kwalifikowalnych całego Projektu).

(akta kontroli str. 481-546, 749-750)

1.6 Na etapie wnioskowania o dofinansowanie, Wnioskodawca deklarował, że Przedsięwzięcie będzie zapewniać jego zgodność z zasadą DNSH, przedkładając wraz z wnioskiem o dofinansowanie m.in.: studium wykonalności Projektu, opisu przedmiotu zamówienia wraz z dokumentacją przetargową. Dokumentacja ta określała m.in. wymogi wobec wykonawcy pojazdów zapewniające, że dostarczony tabor będzie zeroemisyjny, dostosowany do prowadzenia gospodarki w obiegu zamkniętym zapobiegającym powstawaniu odpadów i recyklingu, wyposażony w rozwiązania technologiczne przystosowane do prognozowanych zmian klimatu. Ponadto nowe pojazdy umożliwić miały likwidację ponad 40-letniego taboru spalinowego.

(akta kontroli str. 92-95)

W ramach realizacji zasady DNSH gromadzono informacje, dane oraz dokumentację potwierdzającą zgodność Projektu z ww. zasadą, w tym pozyskane od wykonawcy taboru karty, świadectwa i deklaracje potwierdzające pochodzenie, jakość, bezpieczeństwo zastosowanych w projekcie materiałów i urządzeń; dokumentację potwierdzającą prawidłowość procesu inwestycyjnego (m.in. protokoły odbioru technicznego, przekazania do eksploatacji); protokoły z kontroli właścicielskiej z prowadzenia przez użytkownika pojazdów działalności eksploatacyjnej zgodnie z posiadanymi zezwoleniami oraz umowy sprzedaży siedmiu pojazdów z ponad 40-letniego taboru spalinowego.

Poprzez udzielenie dostępu do elektronicznej bazy danych przekazywał powyższą dokumentację do CUPT (§ 4c umowy o dofinansowanie).

(akta kontroli str. 266-480, 650-655, 628-634, 678-701)

W ramach zadań informacyjno-promocyjnych Przedsięwzięcia zrealizowano następujące działania:

- w siedzibie Urzędu zamontowano pamiątkową tablicę informacyjną, a na monitorze reklamowym wyświetlano prezentację promującą Przedsięwzięcie;
- na stronie internetowej Wydziału Infrastruktury i Transportu utworzono odrębną podstronę dotyczącą realizacji Projektu;
- w mediach opublikowano artykuły informacyjne;
- na wszystkich ośmiu pojazdach zostały umieszczone naklejki informacyjne³⁷, a w sieci pokładowej pojazdów - spoty reklamowe promujące Projekt;
- dokumentacja rzeczowo-finansowa dotycząca Projektu (faktury, protokoły przekazania do eksploatacji, itp.) zostały stosownie oznaczone.

Wszystkie wykonane działania informacyjno-promocyjne były zgodne z założeniami umowy o dofinansowanie.

(akta kontroli str. 628-649)

³⁷ W każdym pojeździe - wewnątrz osiem sztuk i na zewnątrz cztery.

W celu zachowania trwałości Projektu przez minimalny wymagalny okres, zakupiony tabor został przekazany w dzierżawę w ramach podpisanych z operatorem³⁸ umów: dzierżawy oraz PSC, które zostały zawarte na okres dłuższy³⁹ niż wymagany minimalny 3-letni okres trwałości Projektu.

(akta kontroli str. 439-480)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

1. We wniosku o płatność (KPOD.09.08-IW.02-0023/23-001) wykazano wydatek na zakup i dostawę pierwszego pojazdu w kwocie 26 570 tys. zł netto, pomimo, że został on poniesiony 17 czerwca 2024 r., tj. przed okresem kwalifikowalności wydatków rozpoczynającym się od 14 lipca 2024 r. Kwota refundacji ww. wydatku ze środków KPO wyniosła 22 318,8 tys. zł (tj. 12,5% całkowitych kosztów kwalifikowalnych) i została przekazana na rachunek Wnioskodawcy w dniu 25 października 2025 r.

(akta kontroli str. 481-546, 678-679, 736, 749-750)

Zgodnie z § 7 ust. 4 i 6 umowy o dofinansowanie, na dzień złożenia ww. WOP, okres kwalifikowalności wydatków rozpoczynał się 14 lipca 2024 r., a wydatki poniesione poza ww. okresem nie mogły być uznane za kwalifikowalne.

(akta kontroli str. 162)

Marszałek WZ wyjaśnił, że: *Odmienne data wskazana w treści umowy z CUPT ma charakter oczywistej omyłki pisarskiej i nie odzwierciedla rzeczywistych ustaleń stron ani harmonogramu realizacji Przedsięwzięcia.*

(akta kontroli str. 753-757)

W trakcie niniejszej kontroli NIK, w dniu 2 lutego 2026 r. Wnioskodawca wystąpił do CUPT o zmianę terminu rozpoczęcia okresu kwalifikowalności wydatków określonego w umowie o dofinansowanie - z 14 lipca 2024 r. na 23 maja 2024 r. Stosowny aneks zawarto 19 lutego 2026 r.

(akta kontroli str. 205-216, 768)

2. W trakcie realizacji Projektu, nie dochowano należytej staranności w zakresie bieżącej aktualizacji terminów zakupu i dostawy pojazdów do rzeczywistego przebiegu realizacji Przedsięwzięcia.

W załączniku nr 5 „Opis przedsięwzięcia” do umowy o dofinansowanie wskazano 14 lipca 2024 r. jako termin rozpoczęcia zakupu i odbioru taboru, podczas gdy zgodnie z fakturą VF2024000822 z 24 maja 2024 r. pierwszy odbiór nastąpił 23 maja 2024 r.

Z kolei w części D1 wniosku o dofinansowanie oraz w systemie CST2021 jako termin odbioru siedmiu pojazdów (z ośmiu) wskazano odpowiednio: do 14 lipca 2024 r., do 20 września 2024 r., do 25 października 2024 r. (dwa pojazdy) i do 20 kwietnia 2025 r., do 20 maja 2025 r., do 20 czerwca 2025 r. Natomiast faktyczna dostawa ww. pojazdów nastąpiła odpowiednio: 23 maja, 2 sierpnia, 13 września (dwa pojazdy), 25 października (dwa pojazdy), 29 listopada 2024 r.

(akta kontroli str. 58-140, 186-187, 195-199, 678-701)

³⁸ Tj. podmiot prowadzący usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadającego wymagane licencje, świadectwa i certyfikaty niezbędne do realizacji kolejowych przewozów pasażerskich.

³⁹ Tj. obowiązujących do 14 grudnia 2030 r.

Zgodnie z treścią umowy o dofinansowanie, zmiana warunków realizacji przedsięwzięcia, która powodowałaby niezgodność z zatwierdzonym wnioskiem o dofinansowanie i/lub opisem przedsięwzięcia, wymaga uprzedniej zgody instytucji odpowiedzialnej za realizację inwestycji i CUPT, a w przypadku niezgodności z opisem przedsięwzięcia – także aneksowania umowy (§ 4 ust. 4 - 6). Jednocześnie zobowiązano Wnioskodawcę do stosowania w załączniku nr 5 i 6 do umowy odpowiednio wskaźników i kamieni milowych przedsięwzięcia ustalonych w dokumentacji dotyczącej wyboru przedsięwzięcia (§ 9 ust. 6) oraz do zapewnienia, że dane są: wprowadzane do systemu CST2021 po ich należytych zweryfikowaniu; zgodne z dokumentami źródłowymi i są prawdziwe, poprawne, prawidłowo zaklasyfikowane, aktualne, kompletne (§ 19 ust. 13).

(akta kontroli str. 149-178)

Mimo, że na dzień zawarcia umowy o dofinansowanie, posiadano wiedzę o faktycznych terminach zakupu i odbioru siedmiu pojazdów (z ośmiu), przez ponad osiem miesięcy nie dokonano aktualizacji ww. terminów w dokumentacji projektowej i w systemie CST2021, co było niezgodne z rozdziałem 3, pkt 6 Wytucznych KPO w sprawie monitorowania i sprawozdawczości, który stanowi, że w stosownych przypadkach ostateczni odbiorcy wsparcia /.../ mają obowiązek bieżącego wprowadzania do systemu teleinformatycznego danych dotyczących postępu finansowego i rzeczowego – do 3 dni roboczych po wystąpieniu zdarzenia warunkującego konieczność wprowadzenia lub modyfikacji danych.

(akta kontroli str. 23-140, 195-199)

Dodać należy, iż brak aktualizacji ww. informacji skutkował tym, że także dane wykazane we wnioskach o płatność były niezgodne z umową i wnioskiem o dofinansowanie. W WOP wykazano bowiem faktyczne terminy rzeczowej realizacji Projektu.

(akta kontroli str. 24-91, 149-199, 481-546, 555-577, 587-625, 628-655, 666-677)

W złożonych wyjaśnieniach, Marszałek WZ nie przedstawił przyczyn (organizacyjnych lub proceduralnych) niedokonania przez kilka miesięcy aktualizacji danych w dokumentacji projektowej i systemie CST2021 w zakresie faktycznych terminów odbioru pojazdów, pomimo posiadanej wiedzy w tym zakresie. Wskazał jedynie chronologiczny opis przebiegu realizacji Przedsięwzięcia oraz procesu zawierania umowy o dofinansowanie i potwierdził, że: *We wszystkich wnioskach o płatność w zadaniu „nr 4 zakup i ośmiu elektrycznych zespołów trakcyjnych” umieszczano aktualny stan realizacji z podaniem dat przekazania do eksploatacji poszczególnych pojazdów – począwszy od 18 lipca 2025 r. /.../ W dniu 2 lutego 2026 r. w celu konieczności skorygowania i doprecyzowania zapisów umownych na platformie CST2021 złożono wniosek o zawarcie Aneksu nr 2 do umowy z CUPT. W dniu 4 lutego 2026 r. w systemie CST2021 została opublikowana obowiązująca czwarta wersja wniosku aplikacyjnego KPOD.09.08-IW.02.0023/23.*

(akta kontroli str. 769-789)

V. Uwagi i wnioski

Uwzględniając podjęte w trakcie kontroli działania oraz biorąc pod uwagę aktualny stan zaawansowania Projektu, 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 piśmie⁴⁰ umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Zachodniopomorskiej Delegatury w Szczecinie 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.

Szczecin, dnia 23 marca 2026 r.

Kontrolerzy
Główny specjalista kontroli państwowej

Sylwia Księżopolska

/podpisano elektronicznie/

Radca Prezesa

Marcin Stefaniak

/podpisano elektronicznie/

Najwyższa Izba Kontroli
Zachodniopomorska Delegatura w
Szczecinie

p.o. Wicedyrektor

Anna Dejk-Chojnacka

/podpisano elektronicznie/

⁴⁰ 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.