



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Spójności i Infrastruktury

KSF.410.1.5.2026

**Pani
Joanna Lech
Dyrektor
Centrum Unijnych Projektów
Transportowych
Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa**

Wystąpienie pokontrolne

**P/26/001 Wykonanie budżetu państwa w 2025 r. w części 39 -
Transport**

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana

Centrum Unijnych Projektów Transportowych¹, Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa

Kierownik jednostki kontrolowanej

Joanna Lech, Dyrektor, od 3 października 2022 r. do chwili obecnej.

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. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli, Departament Spójności i Infrastruktury

Kontrolerzy

1. Agnieszka Sej, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr KSF/22/2026 z dnia 12 stycznia 2026 r.
2. Joanna Dąbrowska, specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr KSF/7/2026 z dnia 7 stycznia 2026 r.
3. Iwona Stradomska, starszy inspektor k.p., upoważnienie do kontroli nr KSF/5/2026 z dnia 7 stycznia 2026 r.
4. Monika Bukacka, starszy inspektor k.p., upoważnienie do kontroli nr KSF/6/2026 z dnia 7 stycznia 2026 r.

(akta kontroli str. 1-8, 418-419)

¹ Dalej: CUPT.

² Dz. U. z 2022 r. poz. 623 ze zm.; dalej: ustawa o NIK.

II. Zakres kontroli

Celem kontroli było dokonanie oceny wykonania planu finansowego Centrum Unijnych Projektów Transportowych na 2025 r. pod względem legalności, celowości, rzetelności i gospodarności. Ocenie podlegały w szczególności:

- realizacja wydatków budżetu państwa i budżetu środków europejskich,
- sporządzenie rocznych sprawozdań budżetowych oraz wybranych sprawozdań za IV kwartał 2025 r. w zakresie operacji finansowych,
- realizacja Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności³.

Celem kontroli było dokonanie oceny pod względem legalności, celowości, rzetelności i gospodarności realizacji zadań związanych z wybranymi inwestycjami w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych jako jednostki wspierającej.

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

³ Dalej: KPO.

III. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonanie budżetu państwa w 2025 r. w części 39 - Transport przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

NIK pozytywnie ocenia wykonanie zadań związanych z realizacją inwestycji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Łączna kwota wydatków poniesionych przez CUPT w 2025 r. wyniosła 1 252 098,9 tys. zł, tj. 99,6% planu po zmianach (1 257 275,9 tys. zł). Wydatki wykonane w 2025 r. były o 106,5% wyższe niż w 2024 r. (606 482,5 tys. zł), co wynikało głównie z poniesienia wydatków w rozdziale 60004 – Lokalny transport zbiorowy z przeznaczeniem na inwestycje w ramach KPO⁵ (w 2024 r. CUPT nie realizowało wydatków w tym rozdziale).

Wydatki zrealizowane przez CUPT w 2025 r. w dziale 750 – Administracja publiczna (tj. wydatki na funkcjonowanie CUPT) wyniosły 100 354,2 tys. zł, co stanowiło 120,9% wydatków z 2024 r. (83 019,8 tys. zł) oraz 95,1% planu po zmianach (105 531,3 tys. zł).

Badanie próby wydatków budżetu państwa w kwocie 9921,9 tys. zł wykazało, że poniesiono je z zachowaniem zasad gospodarowania środkami publicznymi określonych w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych⁶, w sposób celowy i gospodarny oraz dokonano do wysokości kwot ujętych w planie finansowym. Poddane badaniu zamówienie publiczne zostało przeprowadzone zgodnie z wewnętrznymi regulacjami oraz przepisami ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych⁷. Poniesione z tytułu realizacji zamówienia wydatki były celowe i gospodarne oraz służyły realizacji zadań jednostki. Również badanie próby wydatków na szkolenia o wartości łącznej 135,6 tys. zł (10,7% wartości zrealizowanych szkoleń) potwierdziło, że realizacja i finansowanie szkoleń były prawidłowe i służyły realizacji celów statutowych jednostki. Rzetelnie i celowo wydatkowano również 54,7 tys. zł na wypłatę ekwiwalentu za niewykorzystany w 2025 r. urlop wypoczynkowy.

Wydatki z budżetu środków europejskich zostały zrealizowane przez CUPT w kwocie 4 704 640,1 tys. zł (tj. 100% planu po zmianach), z tego w dziale 600 - Transport i łączność - 4 690 588,4 tys. zł i dziale 752 - Obrona narodowa -14 051,7 tys. zł.

⁴ 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.

⁵ Zgodnie z art. 141l ust. 4 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2025 r. poz. 198 ze zm.), bezzwrotne inwestycje pożyczkowe KPO finansowane były poprzez specjalną rezerwę celową. Wykaz inwestycji bezzwrotnych KPO, które mogły być finansowane ze środków tej rezerwy zawierało rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 17 listopada 2022 r. w sprawie wykazu inwestycji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności kwalifikujących się do objęcia wsparciem o charakterze bezzwrotnym oraz w ramach których wsparcie zwrotne przyznawane w formie pożyczki może podlegać umorzeniu (Dz. U. poz. 2413 ze zm.). Z uwagi na fakt, że wydatki objęte były zapewnieniem finansowania, nie było możliwości ujęcia ich w pierwotnym planie finansowym CUPT na etapie konstruowania budżetu na 2025 r.

⁶ Dz.U. z 2025 r. poz. 1483 ze zm.; dalej: ustawa o finansach publicznych.

⁷ Dz.U. z 2024 r. poz. 1320, ze zm.; dalej: ustawa PZP.

NIK pozytywnie opiniuje sporządzone przez CUPT roczne sprawozdania budżetowe za 2025 r. i sprawozdanie za IV kwartał 2025 r. o stanie zobowiązań według tytułów dłużnych oraz poręczeń i gwarancji (Rb-Z). Dane wykazane w sprawozdaniach były zgodne z danymi dostępnymi w Informatycznym Systemie Obsługi Budżetu Państwa i wynikały z ewidencji księgowej.

CUPT jako Jednostka Wspierająca⁸ Ministerstwo Infrastruktury w zakresie dwóch komponentów KPO, tj. B i E⁹ wydatkowało wg stanu na 31 grudnia 2025 r. na realizację inwestycji w tych komponentach łączną kwotę 9 625 936,6 tys. zł¹⁰ (w tym: w 2023 r. - 336 601,9 tys. zł, w 2024 r. - 1 070 908,2 tys. zł, w 2025 r. - 8 218 426,5 tys. zł), tj. 38 % środków, które miało do dyspozycji¹¹ w ramach KPO (25 334 574,6 tys. zł). Wartość zawartych umów o objęcie przedsięwzięcia wsparciem dla ww. komponentów wg stanu 31 grudnia 2025 r. wyniosła 23 907 750,9 tys. zł (wg stanu na 25 marca 2026 r. było to 23 933 167 tys. zł¹²).

Szczegółowe badanie trzech postępowań konkursowych wykazało, że CUPT prawidłowo koordynowało i prowadziło procedury konkursowe oraz wybór projektów transportowych w ramach KPO. CUPT rzetelnie wywiązywało się z obowiązków sprawozdawczych w zakresie powierzonych w ramach KPO zadań oraz przeprowadzało kontrole przedsięwzięć i mierników zgodnie z harmonogramem kontroli uzgodnionym z Ministrem Infrastruktury jako instytucją odpowiedzialną za realizację inwestycji.

CUPT nadzorowało realizację przedsięwzięć w ramach KPO, niemniej jednak w trzech przypadkach stwierdzono niespójności w umowach z ostatecznymi odbiorcami wsparcia w zakresie zapisów dotyczących m.in.: daty realizacji zadania, okresu rozpoczęcia kwalifikowania wydatków oraz błędnie obliczonej kwoty zaliczki.

IV. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej¹³ kontrolowanej działalności

1. Wydatki

1.1. Wydatki budżetu państwa

Opis stanu faktycznego

W 2025 r. CUPT wydatkowało środki budżetu państwa w części 39 – Transport w ramach dwóch działów: 600 – Transport i łączność oraz 750 – Administracja publiczna. Łączne wydatki finansowane środkami budżetu państwa, zgodnie z ustawą budżetową na 2025 rok z dnia

⁸ Dalej: JW.

⁹ Komponent B – zielona energia i zmniejszenie energochłonności (dalej: komponent B), Komponent E – zielona, inteligentna mobilność (dalej: komponent E).

¹⁰ Łączne wypłaty KPO z Polskiego Funduszu Rozwoju (dalej: PFR) oraz z budżetu państwa.

¹¹ W zakresie komponentu B i E.

¹² Dodatkowo w ramach komponentu E.2.1.1 oraz E1.2.1 w 2026 r. planowane jest podpisanie kolejnych sześciu umów. Po ich podpisaniu, wartość zawartych umów o objęcie przedsięwzięcia wsparciem dla komponentów B i E wyniesie 24 521 980,6 tys. zł.

¹³ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych przedstawionych w kolejnych punktach niniejszego rozdziału wystąpienia pokontrolnego. Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę cząstkową 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.

9 stycznia 2025 r.¹⁴, zaplanowano na kwotę 480 353 tys. zł. Plan wydatków budżetowych CUPT po zmianach dokonanych w ciągu roku budżetowego wynosił 1 257 275,9 tys. zł, z tego:

- w dziale 600 – 1 151 744,6 tys. zł (w tym: rozdział 60002 - Infrastruktura kolejowa – 607 447 tys. zł oraz rozdział 60004 – Lokalny transport zbiorowy – 544 297,6 tys. zł),

- w dziale 750 – 105 531,3 tys. zł.

Łączna kwota wydatków poniesionych przez CUPT w 2025 r. wyniosła 1 252 098,9 tys. zł i stanowiła 99,6% planu po zmianach (1 257 275,9 tys. zł) oraz była o 106,5% wyższa niż w 2024 r. (606 482,5 tys. zł). Wyższa kwota poniesionych w 2025 r. wydatków w porównaniu z 2024 r. wynikała głównie z wydatków w rozdziale 60004 – Lokalny transport zbiorowy, z tytułu dotacji celowych z budżetu państwa na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych oraz dotacji celowych przekazanych z budżetu państwa na realizację inwestycji i zakupów inwestycyjnych własnych powiatu, w łącznej kwocie 544 297,6 tys. zł (w 2024 r. CUPT nie poniosło wydatków w tym rozdziale).

(akta kontroli str. 330-333, 532-552, 621-632, 662-665, 675)

CUPT nie otrzymało w 2025 r. środków z rezerwy ogólnej budżetu państwa, natomiast plan finansowy CUPT zwiększono środkami z rezerw celowych w kwocie 708 478,8 tys. zł. Wszystkie rezerwy celowe dotyczyły wydatków w dziale 600. Wykorzystanie rezerw wyniosło 708 478,8 tys. zł (tj. 100%). Środki z przyznanych rezerw celowych (w najwyższych kwotach) zostały przeznaczone m.in. na:

- a) realizację inwestycji E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje), w ramach KPO – wydatkowano (najwyższe kwoty uruchomionych rezerw): 378 176,2 tys. zł¹⁵, 123 188,1 tys. zł¹⁶, 42 933,3 tys. zł¹⁷ (rezerwa celowa poz. 24);
- b) realizację następujących projektów kolejowych pn.: 1) Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Tychy - Most Wisła, 2) Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65

¹⁴ Dz. U. poz. 63.

¹⁵ Decyzja Ministra Finansów i Gospodarki z 1 sierpnia 2025 r. Rezerwa na inwestycje KPO finansowane z wykorzystaniem środków pożyczki z Instrumentu Odbudowy i Zwiększenia Odporności w formie wsparcia o charakterze bezzwrotnym. Środki przeznaczone na realizację następujących przedsięwzięć:

- „Zakup nowego, niskopodłogowego taboru tramwajowego dla Miasta Bydgoszczy w ramach KPO”,
- „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w celu usprawnienia i poprawy jakości komunikacji zbiorowej w Krakowie – część IV i V”,
- „Dostawa taboru tramwajowego dla MPK Sp. z o.o. we Wrocławiu”,
- „Zielona mobilność - inwestycje w tabor tramwajowy MPK Poznań Sp. z o.o.”, dla następujących ostatecznych odbiorców wsparcia: Miasto Bydgoszcz, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A w Krakowie, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o.

¹⁶ Decyzja Ministra Finansów i Gospodarki z 14 października 2025 r. Rezerwa na inwestycje KPO finansowane z wykorzystaniem środków pożyczki z Instrumentu Odbudowy i Zwiększenia Odporności w formie wsparcia o charakterze bezzwrotnym. Środki przeznaczone na realizację następujących przedsięwzięć:

- „Zakup nowego, niskopodłogowego taboru tramwajowego dla Miasta Bydgoszczy w ramach KPO”,
- „Dostawa taboru tramwajowego dla MPK Sp. z o.o. we Wrocławiu”,
- „Zielona mobilność - inwestycje w tabor tramwajowy MPK Poznań Sp. z o.o.”,

dla następujących ostatecznych odbiorców wsparcia: Miasto Bydgoszcz, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o.

¹⁷ Decyzja Ministra Finansów i Gospodarki z 11 września 2025 r. Rezerwa na inwestycje KPO finansowane z wykorzystaniem środków pożyczki z Instrumentu Odbudowy i Zwiększenia Odporności w formie wsparcia o charakterze bezzwrotnym. Środki przeznaczone na realizację przedsięwzięcia „Zielona mobilność - inwestycje w tabor tramwajowy MPK Poznań Sp. z o.o.”, dla ostatecznego odbiorcy wsparcia: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o.

na odcinku Będzin - Katowice Szopienice Płd. - Katowice - Katowice Piotrowice, wydatkowano 37 514,6 tys. zł (rezerwa celowa poz. 8);

- c) realizację następujących projektów kolejowych pn.: 1) Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Tychy - Most Wisła, 2) Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Zabrzeg-Zebrzydowice (granica państwa), wydatkowano 26 250 tys. zł (rezerwa celowa poz. 8).

Szczegółowe badanie wykorzystania środków z rezerwy celowej (poz. 24 przeznaczonej na realizację inwestycji E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje), w ramach KPO¹⁸) w kwocie 378 176,2 tys. zł, stanowiącej 53,4% wszystkich uruchomionych rezerw, nie wykazało nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 9-51, 414, 532-552)

Zobowiązania CUPT na koniec 2025 r. wyniosły 283 243,9 tys. zł i w porównaniu z 2024 r. (12 523,6 tys. zł) wzrosły o 270 720,3 tys. zł. Zobowiązania dotyczyły głównie:

- podpisanych umów na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych w ramach KPO, w kwocie 223 425,6 tys. zł oraz
- podpisanych umów w ramach programów finansowanych z udziałem środków europejskich oraz środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 3 pkt 5 i 6 ustawy o finansach publicznych, lub płatności w ramach budżetu środków europejskich (z wyłączeniem wydatków klasyfikowanych w paragrafie 625), w kwocie 54 284 tys. zł.

(akta kontroli str. 680-681)

Wydatki zrealizowane przez CUPT w dziale 750 – Administracja publiczna

Wydatki budżetu państwa zrealizowane przez CUPT w 2025 r. w dziale 750 – Administracja publiczna (tj. wydatki na funkcjonowanie CUPT) wyniosły 100 354,2 tys. zł, co stanowiło 120,9% wydatków z 2024 r. (83 019,8 tys. zł) oraz 95,1% planu po zmianach (105 531,3 tys. zł). Plan w dziale 750 nie został w 2025 r. zwiększony środkami z rezerw celowych.

(akta kontroli str. 628-630)

Wydatki według grup ekonomicznych poniesiono na:

- świadczenia na rzecz osób fizycznych – 375,4 tys. zł;
- wydatki bieżące jednostek budżetowych – 95 961,8 tys. zł, w tym: wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń 76 326,9 tys. zł, pozostałe wydatki bieżące 19 634,9 tys. zł;
- wydatki majątkowe – 4017 tys. zł (m.in.: dostawa i wdrożenie infrastruktury serwerowej i wizualizacyjnej wraz ze wsparciem, dostawa i wdrożenie infrastruktury sieciowej wraz ze wsparciem, dostawa i wdrożenie systemu do gromadzenia danych transportowych, zakup sprzętu komputerowego z wyposażeniem i oprogramowaniem systemowym oraz udzielenie gwarancji jakości).

(akta kontroli str. 633-634)

¹⁸ Decyzja Ministra Finansów i Gospodarki z 1 sierpnia 2025 r.

Przeciętne zatrudnienie w CUPT w 2025 r. wyniosło 357 osób i było na porównywalnym poziomie do 2024 r. (356 osób).

W 2025 r. wydatki na wynagrodzenia w CUPT wyniosły 64 444 tys. zł i były o 14,4 % wyższe niż wydatki zrealizowane w 2024 r. (56 329,2 tys. zł). Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w przeliczeniu na jednego pełnozatrudnionego pracownika wyniosło w 2025 r. 15 042,95 zł i było o 14 % wyższe od średniego miesięcznego wynagrodzenia w 2024 r. (13 190,44 zł).

Wyższe przeciętne wynagrodzenie w 2025 r. wynikało m.in. z waloryzacji wynagrodzeń w sferze budżetowej na poziomie 5% i uzyskania przez CUPT wyższej kwoty w ramach alokacji środków na realizację PT FEnIKS¹⁹.

W 2025 r. wydatki na nagrody wyniosły 6313,1 tys. zł, a w 2024 r. - 6566,6 tys. zł.

(akta kontroli str. 263-292, 420-423, 525-531)

Zaplanowane na 2025 r. wydatki majątkowe w dziale 750 wynosiły 1364 tys. zł. W trakcie roku plan wydatków majątkowych uległ zwiększeniu do kwoty 4036,1 tys. zł i został wykonany w kwocie 4017 tys. zł (99,5%).

Z zaplanowanych 11 zadań, zrealizowane zostały wszystkie w pełnym zakresie. Najwyższe kwotowo zadania dotyczyły:

- dostawy i wdrożenia infrastruktury serwerowej i wizualizacyjnej wraz ze wsparciem (wydatkowano 1918 tys. zł),
- dostawy i wdrożenia infrastruktury sieciowej wraz ze wsparciem (wydatkowano 901,8 tys. zł),
- dostawy i wdrożenia systemu do gromadzenia danych transportowych²⁰ (wydatkowano 661,7 tys. zł).

(akta kontroli str. 633-639)

Zobowiązania ogółem w dziale 750 na koniec 2025 r. wyniosły 5534,3 tys. zł i w porównaniu z 2024 r. (4544,4 tys. zł) wzrosły o 989,9 tys. zł. Największe kwoty zobowiązań dotyczyły: dodatkowego wynagrodzenia rocznego (4392,8 tys. zł)²¹, składek na ubezpieczenia społeczne (743,7 tys. zł) oraz zakupów usług pozostałych (180,2 tys. zł). W 2025 r. nie wystąpiły przypadki naliczenia i wypłacenia przez CUPT odsetek od nieterminowych płatności.

(akta kontroli str. 647-652, 679)

Badanie próby 42 wydatków wylosowanych metodą monetarną (MUS) zrealizowanych przez CUPT w 2025 r. w dziale 750 – Administracja publiczna (tj. wydatki na funkcjonowanie CUPT) w łącznej kwocie 9921,9 tys. zł (tj. 41,3% wydatków pozapłacowych w dziale 750) wykazało, że wszystkie zostały poniesione z zachowaniem zasad gospodarowania środkami publicznymi, rzetelnie skalkulowane oraz dokonane do wysokości kwot ujętych w planie finansowym. Nie wystąpiły przypadki nieterminowych płatności.

(akta kontroli str. 640-644)

¹⁹ Pomoc Techniczna Fundusze Europejskie na Infrastrukturę Klimat i Środowisko.

²⁰ Opracowanie narzędzia informatycznego umożliwiającego automatyczną wymianę danych dotyczących sieci TEN-T z unijnym systemem TENtec. CUPT gromadzi dane na temat infrastruktury transportowej, które są niezbędne w celu utrzymania Zintegrowanego Modelu Ruchu, którego celem jest wsparcie planowania strategicznego w sektorze transportu oraz wsparcie wypełnienia warunków finansowania inwestycji transportowych określonych przez Komisję Europejską.

²¹ W 2024 r. było to 3619,2 tys. zł.

W 2025 r. w CUPT obowiązywały regulacje wewnętrzne określające zasady postępowania przy udzielaniu zamówień publicznych ustanowione Zarządzeniem nr 8/2024 Dyrektora CUPT z 29 marca 2024 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu udzielania zamówień w Centrum Unijnych Projektów Transportowych.²²

W 2025 r. zamówienia planowane do ogłoszenia zostały ujęte w zatwierdzonym przez Dyrektora CUPT 14 lutego 2025 r. Planie Zamówień Publicznych.²³ Plan postępowań o udzielenie zamówień na rok 2025 został opublikowany w Biuletynie Zamówień Publicznych oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej CUPT²⁴ w terminie zgodnym z ustawą PZP. Plan postępowań o udzielenie zamówień na rok 2025 był pięciokrotnie aktualizowany, a zmiany były publikowane w Biuletynie Zamówień Publicznych oraz w BIP CUPT. Roczne sprawozdanie o udzielonych zamówieniach, przekazane zostało do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych w terminie²⁵. W roku 2025 CUPT udzielało zamówień przewidzianych w Planie zamówień publicznych²⁶.

Kontroli poddano jedno zamówienie publiczne na dostawę licencji oraz usługi wdrożeniowe do istniejącego środowiska Systemu Center Configuration Manager²⁷ przeprowadzone na podstawie art. 275 pkt 1 ustawy PZP.

Działania CUPT w zakresie planowania, przygotowania i przeprowadzenia oraz udzielenia ww. zamówienia były zgodne z Regulaminem zamówień oraz ustawą PZP.

Z tytułu realizacji ww. zamówienia w 2025 r. wydatkowano kwotę 243 tys. zł. Realizacja zamówienia, w tym przedmiot zamówienia, termin realizacji i wysokość wynagrodzenia wykonawcy w 2025 r., była zgodna z treścią zawartej umowy. Poniesione z tytułu realizacji zamówienia wydatki były celowe i gospodarne oraz służyły realizacji zadań jednostki.

(akta kontroli str. 11-51, 440-467, 1260-1261, 1847-1852)

W CUPT obowiązywała, podpisana przez Dyrektora CUPT 9 września 2024 r., *Polityka szkoleń*. Celem *Polityki szkoleń* było doskonalenie pracy CUPT poprzez rozwój kompetencji oraz kształtowanie pożądanych postaw i zachowań pracowników. Podstawą realizacji polityki szkoleniowej w CUPT był Roczny Plan Szkoleń, który miał charakter planu operacyjnego powiązanego z budżetem.

Zgodnie z *Polityką szkoleń*, podstawowym dokumentem regulującym zasady szkoleń pracowników CUPT był *Regulamin podnoszenia kwalifikacji zawodowych pracowników CUPT* (wprowadzony Zarządzeniem nr 19/2024 Dyrektora CUPT z 4 października 2024 r.). W *Regulaminie podnoszenia kwalifikacji zawodowych* uregulowano następujące obszary:

- a) opracowywanie Roczego planu szkoleń,

²² Dalej: Regulamin zamówień. Zmienione Zarządzeniem nr 5/2025 z 7 kwietnia 2025 r. w sprawie zmiany Zarządzenia nr 8/2024 Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych z dnia 29 marca 2024 r. w sprawie wprowadzenia „Regulaminu udzielania zamówień w Centrum Unijnych Projektów Transportowych”.

²³ Plan zamówień udzielanych na podstawie ustawy PZP stosownie do art. 2 ust. 1 pkt 1) ustawy PZP oraz zamówień, do których nie stosuje się ustawy PZP, przygotowany na dany rok budżetowy, na podstawie informacji uzyskanej od komórek organizacyjnych CUPT.

²⁴ Dalej: BIP CUPT.

²⁵ Termin wynika z art. 82 ustawy PZP.

²⁶ Dziewięć zamówień klasycznych o wartości mniejszej niż progi unijne z wyłączeniem zamówień na usługi społeczne i inne szczególne usługi (pięć na dostawy i cztery na usługi) o wartości 2 583,6 tys. zł; sześć zamówień klasycznych o wartości równej lub przekraczającej progi unijne (w trybie przetargu nieograniczonego, o którym mowa w art. 132 ustawy PZP) o wartości 6 371,8 tys. zł; jedno zamówienie z wyłączeniem stosowania przepisów ustawy o wartości 242 647,19 zł; zamówienia klasyczne, których wartość była mniejsza niż 130 000 zł – 1 044 205,69 zł.

²⁷ Zamówienie nr 14.2025.ZAM.

- b) postępowanie w przypadku szkoleń grupowych i innych szkoleń,
- c) dofinansowywanie kosztów podnoszenia kwalifikacji zawodowych w przypadku studiów wyższych, podyplomowych, doktoranckich, aplikacji i kursów językowych,
- d) szkolenia dla nowo zatrudnionych pracowników,
- e) obowiązki pracownika i pracodawcy wobec pracowników podnoszących kwalifikacje,
- f) metodologię liczenia zwrotów kosztów w przypadku rozwiązania umowy o pracę.

Przyjęte w *Polityce szkoleń* oraz w *Regulaminie podnoszenia kwalifikacji zawodowych* zasady obowiązywały wszystkich pracowników CUPT, w tym również kierownictwo.

Zgodnie z przyjętym w CUPT modelem zarządzania kompetencjami, potrzeby rozwojowe pracowników były identyfikowane i realizowane w sposób ciągły i elastyczny, w powiązaniu z potrzebami komórek organizacyjnych oraz aktualnymi zadaniami merytorycznymi. Nie tworzone sformalizowanych, wieloletnich planów indywidualnych. Indywidualne potrzeby szkoleniowe poszczególnych pracowników były określone na kilka sposobów: roczny plan szkoleń, oceny okresowe, wnioski indywidualne o podnoszenie kwalifikacji zawodowych, bieżące zapotrzebowania szkoleniowe, sugestie przełożonych.

(akta kontroli str. 1260-1261)

Zgodnie z zatwierdzonym 23 grudnia 2024 r. Rocznym planem szkoleń na rok 2025 zaplanowano szkolenia o koszcie całkowitym 1 888,9 tys. zł, w tym:

- studia: licencjackie, magisterskie, podyplomowe, doktoranckie, aplikacje dla 15 osób ze wszystkich komórek organizacyjnych CUPT - na kwotę 100 tys. zł,
- kursy językowe (urzędowe języki UE) dla 50 osób ze wszystkich komórek organizacyjnych CUPT - na kwotę 139,8 tys. zł,
- 10 pozycji szkoleń grupowych²⁸ - na kwotę 1 436,1 tys. zł,
- szkolenia indywidualne – koszt 163 tys. zł,
- delegacje krajowe i zagraniczne – szkolenia dla pracowników CUPT – koszt 50 tys. zł,
- dwa bezkosztowe szkolenia wewnętrzne skierowane do zainteresowanych pracowników CUPT.

Roczny plan szkoleń na 2025 r. został zaktualizowany według stanu na 29 października 2025 r. Po zmianach kwota całkowita na szkolenia uległa zmniejszeniu o 418,6 tys. zł, tj. do kwoty 1 470,3 tys. zł. Zmieniony plan przedstawiał się następująco:

- studia: licencjackie, magisterskie, podyplomowe, doktoranckie, aplikacje dla 13 osób ze wszystkich komórek organizacyjnych CUPT - na kwotę 113,9 tys. zł²⁹,
- kursy językowe (urzędowe języki UE) dla 74 osób ze wszystkich komórek organizacyjnych CUPT - na kwotę 367,5 tys. zł³⁰,

²⁸ Zarządzanie zmianą w organizacji dla 20-25 osób – kierownictwa CUPT, Platforma e-leraningowa dla 44 osób – wszystkich pracowników CUPT według zgłoszeń, Program rozwoju kompetencji – badanie kompetencji dla 20 osób – wszystkich pracowników CUPT według zgłoszeń, Finanse publiczne w praktyce – kompendium obowiązujących przepisów, Analiza aspektów prawnych, finansowych i organizacyjnych związanych z prowadzeniem publicznej gospodarki finansowej; Odpowiedzialność za naruszenie dyscypliny finansów publicznych – aktualizacja przepisów dla 40 osób – pracowników BRF, Szkolenia wyjazdowe dla grupy od 385 do 435 osób, Szkolenie z obszaru Security Awareness dla wszystkich pracowników CUPT, Pierwsza pomoc dla wyznaczonych pracowników dla grupy 23 pracowników, Prowadzenie działań z zakresu zwalczania pożarów i ewakuacji dla wyznaczonych pracowników – dla 21 osób, Badanie satysfakcji dla wszystkich pracowników CUPT, AI w urzędzie – sztuczna inteligencja i jej zastosowanie w administracji publicznej dla grupy 200 pracowników.

²⁹ Zwiększeniu o 13,9 tys. zł uległ koszt, a zmniejszeniu o dwie osoby liczba osób objętych dofinansowaniem.

³⁰ Zwiększeniu o 227,7 tys. zł uległ szacunkowy koszt oraz o 24 liczba osób objętych dofinansowaniem.

- 8 pozycji szkoleń grupowych³¹ - na kwotę 176,4 tys. zł³²,
- szkolenia indywidualne – koszt 691,9 tys. zł³³,
- delegacje krajowe i zagraniczne – szkolenia dla pracowników CUPT – koszt 120,6 tys. zł³⁴,
- 10 bezkosztowych szkoleń wewnętrznych skierowanych do zainteresowanych pracowników CUPT.

Plan szkoleń opracowano z uwzględnieniem celów i priorytetów CUPT w ramach planu finansowego jednostki na 2025 r.

(akta kontroli str. 1104-1128, 1260-1261)

W 2025 r. w CUPT zrealizowano jedno szkolenie poza planem *Szkolenie nt. Prawa zamówień publicznych w zakresie dotyczącym projektów IT (dostawy i usługi)*, w formule stacjonarnej dla 14 pracowników bezpośrednio zaangażowanych w realizację zadań wynikających z ustawy PZP. Zapotrzebowanie na szkolenia zostało zgłoszone przez kierownika komórki odpowiedzialnego za postępowania w CUPT i zaakceptowane do realizacji przez dyrektora CUPT. Argumentacją przemawiającą za realizacją szkolenia grupowego poza planem była znaczna liczba zamówień w obszarze IT w CUPT oraz złożoność zagadnień związanych z przygotowaniem dokumentacji i realizacją zamówień publicznych.

(akta kontroli str. 1104-1109)

Wydatki CUPT na szkolenia w 2025 r. wyniosły 1 264,4 tys. zł, co stanowiło 86% zaplanowanego budżetu na szkolenia (po aktualizacji) oraz 66,9% planu pierwotnego. Sfinansowano (dofinansowano):

- studia (licencjackie, magisterskie, podyplomowe, doktoranckie, aplikacje) dla 14 osób na łączną kwotę 111,7 tys. zł;
- kursy językowe dla 83 osób o łącznej wartości 376,2 tys. zł;
- szkolenia indywidualne o wartości 590,1 tys. zł;
- 15 szkoleń grupowych o wartości 186,4 tys. zł.

Szkolenia indywidualne i grupowe dotyczyły następujących tematów, grup tematycznych:

- informatyka - 18 szkoleń na kwotę 83 tys. zł;
- zasoby ludzkie - 10 szkoleń na kwotę 52,5 tys. zł;
- zarządzanie zespołem – dwa szkolenia na kwotę 32,6 tys. zł;
- umiejętności osobiste - 20 szkoleń na kwotę 167,7 tys. zł;
- tematyka unijna - 28 szkoleń na kwotę 156,5 tys. zł;
- inne szkolenia - 14 na kwotę 55,9 tys. zł, w tym dwa obowiązkowe w zakresie pierwszej pomocy oraz ewakuacji.

³¹ Zarządzanie zmianą w organizacji dla 25 osób – kierownictwa CUPT, Platforma e-learningowa dla 50 osób – wszystkich pracowników CUPT według zgłoszeń, Szkolenie nt. Prawa zamówień publicznych w zakresie dotyczącym projektów IT (dostawy i usługi). Szkolenie stacjonarne dla 10-14 pracowników DOZ, Szkolenia wyjazdowe dla grupy 85 osób, Pierwsza pomoc dla wyznaczonych pracowników dla grupy 23 pracowników, Prowadzenie działań z zakresu zwalczania pożarów i ewakuacji dla wyznaczonych pracowników – dla 21 osób.

³² Zmniejszenie o kwotę 1 259,7 tys. zł oraz zmiana liczby i zakresu szkoleń.

³³ Zwiększenie o 528,9 tys. zł.

³⁴ Zwiększenie o 70,6 tys. zł.

Pracownicy korzystali również z bezpłatnych zewnętrznych szkoleń (239 razy) oraz korzystając z wiedzy i doświadczenia pracowników CUPT organizowano szkolenia wewnętrzne pozwalające na kaskadowe przekazywanie wiedzy³⁵.

(akta kontroli str. 269-313, 1110-1128, 1260-1261)

Kontrolą objęto 22 szkolenia zrealizowane w 2025 r. o wartości łącznej 135,6 tys. zł³⁶ (10,7% wartości zrealizowanych szkoleń) i ustalono, że szkolenia służyły wykonywaniu ustawowych zadań CUPT, były przydatne dla realizacji celów jednostki i zgodne z jej potrzebami, z obszarów tematycznych pokrywających się z zadaniami merytorycznymi przypisanymi do realizacji komórkom organizacyjnym, jak również związane z zakresami obowiązków pracowników kierowanych na szkolenia.

Szkolenia dotyczące rozwoju osobistego i interpersonalnego miały na celu budowanie większej samoświadomości, uczyły radzić sobie ze stresem oraz efektywniej planować własną pracę.

W przypadku szkoleń zakupywanych bezpośrednio przez CUPT:

- wyłanianie wykonawców następowało na zasadach wynikających z regulacji wewnętrznych jednostki dotyczących udzielenia zamówień,
- po zakończeniu realizacji szkolenia w każdym przypadku następował jego rzetelny odbiór,
- wydatki zostały rzetelnie skalkulowane, dokonane do wysokości kwot ujętych w planie finansowym i zakwalifikowano do właściwego paragrafu klasyfikacji budżetowej,
- nie wystąpiły przypadki nieterminowej płatności skutkujące zapłaceniem odsetek lub kar.

Umowy na dofinansowanie studiów i szkoleń językowych zostały zawarte w formie pisemnej, określano w nich wzajemne prawa i obowiązki stron, w szczególności we właściwy sposób ujęto wzajemne zobowiązania w przypadku ustania zatrudnienia.

(akta kontroli str. 1104-1128, 1669-1689, 1853-1876)

W budżecie CUPT na 2025 r. nie planowano wydatków na uregulowanie kar i odszkodowań. CUPT w 2025 r. nie poniosło wydatków z tytułu kar i odszkodowań.

(akta kontroli str. 293, 1260-1261)

Łączne wydatki poniesione na wypłatę ekwiwalentu za niewykorzystany urlop wypoczynkowy w 2025 r. w CUPT wyniosły 54,7 tys. zł i objęły dziewięć osób. We wszystkich przypadkach wypłata ekwiwalentu nastąpiła zgodnie z art. 171 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy³⁷, a rozwiązanie umowy o pracę zgodnie z art. 30 § 1 pkt.1 k.p. Żaden z pracowników nie został zwolniony ze świadczenia pracy w okresie wypowiedzenia. Wypłaty ekwiwalentu dokonywano w sposób rzetelny jedynie za urlop wypoczynkowy, który nie uległ przedawnieniu.

³⁵ Przygotowano szkolenia tzw. „od pracowników dla pracowników”, m.in. z następujących tematów: „Korzystanie z rozwiązań AI - szanse i zagrożenia”, „Analiza ryzyka i dobór próby do weryfikacji WoP”, „Klimatyczne wyzwania – infrastruktura w czasach niepogody”, „Transport Bliżej Ludzi – o partycypacji w praktyce”.

³⁶ Dwa szkolenia grupowe zrealizowane przez wykonawcę wybranego po przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego: Kompleksowa organizacja Szkoleń Wyjazdowych na potrzeby CUPT (8 i 10 grupa); jedno dofinansowanie studiów podyplomowych – Zarządzanie Projektami, trzy umowy na dofinansowanie nauki języka obcego, dwa szkolenia z zakresu informatyki; trzy indywidualne szkolenia z grupy „umiejętności osobiste”, jedno szkolenie grupowe dla 25 osób z kadry zarządzającej - Szkolenie „Zarządzanie zmianą w organizacji”, 10 szkoleń z innych dziedzin.

³⁷ (Dz.U. z 2025 r., poz. 277 ze zm.), dalej: k.p.

W 2025 r. wystąpił jeden przypadek nieudzielenia pracownikowi należnego urlopu w wymiarze trzech dni, za który został wypłacony mu ekwiwalent w wysokości 2,1 tys. zł. Dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi w CUPT wyjaśniła m.in., że na dzień rozwiązania umowy o pracę pracownikowi przysługiwało łącznie 26 dni urlopu, w tym: 15 dni urlopu za rok 2024 oraz 11 dni urlopu za rok 2025 (liczony proporcjonalnie do 31 maja 2025 r.). Pracownik w okresie od 28 kwietnia do 31 maja 2025 r. wykorzystał 23 dni urlopu wypoczynkowego. Nieudzielenie całości należnego urlopu wynikało z organizacyjnych potrzeb pracodawcy, tj. konieczności dokończenia i przekazania obowiązków, w celu zapewnienia ciągłości realizowanych zadań.

(akta kontroli, s. 468-524, 1558-1567)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

1.2. Wydatki budżetu środków europejskich

Opis stanu faktycznego

Plan wydatków ze środków europejskich³⁸ wg ustawy budżetowej na 2025 rok wynosił 2 274 408 tys. zł, a plan po zmianach 4 704 640,2 tys. zł. Wydatki BSE zostały zrealizowane przez CUPT w kwocie 4 704 640,1 tys. zł (tj. prawie 100% planu po zmianach). W porównaniu do 2024 r. (5 900 962,9 tys. zł) wydatki BSE w 2025 r. były niższe o 1 196 322,8 tys. zł, tj. o 20,3%.

Wszystkie wydatki w 2025 r. zostały poniesione w ramach dwóch działów klasyfikacji budżetowej, tj.:

- 600 - Transport i łączność w kwocie 4 690 588,4 tys. zł;
- 752 - Obrona narodowa w kwocie 14 051,7 tys. zł.

Wydatki w dziale 600 dotyczyły:

- Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę Klimat i Środowisko 2021-2027 – w kwocie 3 045 371,5 tys. zł;
- Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) w sektorze transport 2021-2027 – 911 208,8 tys. zł;
- Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) w sektorze transport – 318 447,7 tys. zł;
- Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 – 228 451,5 tys. zł;
- Programu Operacyjnego Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 – 187 108,9 tys. zł.

Wydatki poniesione przez CUPT w dziale 752 dotyczyły w całości wdrażania Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) w sektorze transport 2021-2027 (wydatkowano 14 051,7 tys. zł).

(akta kontroli str. 666-668, 676)

W 2025 r. plan wydatków środków europejskich CUPT został zwiększony środkami z rezerw celowych w łącznej kwocie 2 252 107 tys. zł, z której wykorzystano 2 252 106,9 tys. zł. Środki z rezerw (w najwyższych kwotach) były przeznaczone na:

- finansowanie projektów realizowanych w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS) 2021-2027, Priorytetu IV - Wsparcie sektora

³⁸ Dalej: BSE.

transportu z Funduszu Spójności, Działania - 4.2 - Kolej w TENT-T oraz Priorytetu V - Wsparcie sektora transportu z EFRR, Działania 5.4 - Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei, ujętych w Szczegółowym Planie Realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 (z perspektywą do roku 2032):

- Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo, etap I - faza II,
- Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia - Słupsk - faza II,
- Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna - Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec - faza II.

dla jednostki realizującej: PKP Polskie Linie Kolejowe SA, (rezerwa część 83, poz. 98), kwota przyznana 266 205,4 tys. zł, wykorzystano 100%;

- finansowanie projektu realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę (CEF) w sektorze transport 2021-2027, Priorytet 01 - Wydajne, wzajemnie połączone, interoperacyjne i multimodalne sieci dla rozwoju infrastruktury kolejowej, drogowej, infrastruktury dróg wodnych śródlądowych i morskich, Działanie 1.1 - Wdrażanie sieci bazowej, w tym połączeń transgranicznych i brakujących, węzłów miejskich, multimodalnych platform logistycznych, portów morskich, portów śródlądowych, terminali kolejowo-drogowych i połączeń z portami lotniczymi sieci bazowej:

- Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Tychy – Most Wisła,
- Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Będzin – Katowice Szopienice Płd. – Katowice - Katowice Piotrowice,

dla jednostki realizującej: PKP Polskie Linie Kolejowe SA, (rezerwa część 83, poz. 98), kwota przyznana 212 582,9 tys. zł, wykorzystano 100%;

- finansowanie projektów realizowanych w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, Priorytetu IV - Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności, Działania - 4.2 - Kolej w TENT-T oraz Priorytetu V - Wsparcie sektora transportu z EFRR, Działania 5.4 - Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei, ujętych w Szczegółowym Planie Realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 (z perspektywą do roku 2032):

- Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo, etap I - Faza II,
- Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia - Słupsk - Faza II,

dla jednostki realizującej: PKP Polskie Linie Kolejowe SA, (rezerwa część 83, poz. 98), kwota przyznana 196 881,4 tys. zł, wykorzystano 100%;

- finansowanie projektu realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę (CEF) w sektorze transport 2021-2027, Priorytet 01 - Wydajne, wzajemnie połączone, interoperacyjne i multimodalne sieci dla rozwoju infrastruktury kolejowej, drogowej, infrastruktury dróg wodnych śródlądowych i morskich, Działanie 1.1 - Wdrażanie sieci bazowej, w tym połączeń transgranicznych i brakujących, węzłów miejskich, multimodalnych platform logistycznych,

portów morskich, portów śródlądowych, terminali kolejowo-drogowych i połączeń z portami lotniczymi sieci bazowej:

- o Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Tychy – Most Wisła,
- o Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Zabrzeg - Zebrzydowice (granica państwa),

dla jednostki realizującej: PKP Polskie Linie Kolejowe SA, (rezerwa część 83, poz. 98), kwota przyznana 148 750 tys. zł, wykorzystano 100%;

- finansowanie projektu realizowanego w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, Priorytet III – Transport miejski, Działanie 3.1 – Transport miejski: - pn. Zakup taboru tramwajowego dla Wrocławia – etap I, dla jednostki realizującej: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu (rezerwa część 83, poz. 98), kwota przyznana 147 990,8 tys. zł, wykorzystano 100%.

Badaniem objęto sposób wykorzystania przyznaczonych środków z rezerw celowych BSE w kwocie 276 645 tys. zł (trzy ostatnie decyzje dotyczące przyznania środków w 2025 r.), stanowiących 12,3% kwoty przyznaczonych rezerw celowych ogółem zwiększających plan wydatków BSE w 2025 r. Badanie rozliczenia ww. środków wykazało, że zostały one wykorzystane zgodnie z przeznaczeniem.

(akta kontroli str. 553-620, 870-883, 884-925)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykonanie budżetu państwa i budżetu środków europejskich w 2025 r. przez kontrolowaną jednostkę w zakresie wydatków. Skontrolowane wydatki zrealizowano prawidłowo, do wysokości określonej w planie finansowym oraz na cele związane z wykonywaniem zadań CUPT.

2. Sprawozdawczość

Opis stanu faktycznego

Kontrolą objęto prawidłowość sporządzania przez CUPT rocznych sprawozdań za 2025 r.:

- o stanie środków na rachunkach bankowych państwowych jednostek budżetowych (Rb-23),
- z wykonania planu dochodów budżetowych (Rb-27),
- z wykonania planu wydatków budżetu państwa (Rb-28),
- z wykonania planu wydatków budżetu państwa w zakresie programów realizowanych ze środków pochodzących z budżetu UE oraz niepodlegających zwrotowi środków z pomocy udzielanej przez państwa członkowskie EFTA, z wyłączeniem wydatków na realizację Wspólnej Polityki Rolnej (Rb-28 Programy),
- z wykonania planu wydatków budżetu środków europejskich, z wyłączeniem wydatków na realizację Wspólnej Polityki Rolnej (Rb-28 UE),
- Rb-70 o zatrudnieniu i wynagrodzeniach,
- z wykonania wydatków budżetu państwa oraz budżetu środków europejskich w układzie zadaniowym (Rb-BZ1).

Kontrolą poprawności sporządzenia objęto również sprawozdanie za IV kwartał 2025 r. o stanie zobowiązań według tytułów dłużnych oraz poręczeń i gwarancji (Rb-Z).

Kwoty wykazane w sprawozdaniach CUPT były zgodne z danymi wynikającymi z ewidencji księgowej. Wyżej wymienione sprawozdania zostały sporządzone terminowo i prawidłowo pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym.

(akta kontroli str. 68-262,647-685,967-1069,1615-1663)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli opiniuje pozytywnie sporządzone przez CUPT sprawozdania. Skontrolowane sprawozdania zostały sporządzone terminowo i prawidłowo pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym.

3. Realizacja Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności

Opis stanu faktycznego

3.1. Informacje ogólne, wykorzystanie środków z KPO

CUPT jako JW Ministerstwo Infrastruktury w zakresie dwóch komponentów KPO, tj. komponentu B i E³⁹, na realizację inwestycji w ramach tych komponentów dysponowało środkami w kwocie 25 334 574,6 tys. zł. Na komponent B (dwie inwestycje) przewidziano 1 761 249,2 tys. zł, w tym:

- 1 640 042,8 tys. zł stanowiły środki z części grantowej przekazywane z Polskiego Funduszu Rozwoju⁴⁰;
- 121 206,4 tys. zł z części pożyczkowej (budżet państwa).

Na komponent E (siedem inwestycji) przewidziano 23 573 325,4 tys. zł, w tym:

- 22 707 565,4 tys. zł stanowiły środki z PFR,
- 865 760 tys. zł środki z budżetu państwa.

(akta kontroli str. 44, *plik 396*, 1133)

CUPT od dnia rozpoczęcia realizacji KPO⁴¹ do 31 grudnia 2025 r. w ramach komponentu E ogłosiło 10 konkursów, z czego jeden został unieważniony⁴². Ponadto CUPT przeprowadziło osiem naborów niekonkurencyjnych (z tego: sześć z komponentu E i dwa z komponentu B), z czego również jeden został unieważniony⁴³.

³⁹CUPT dysponowało również środkami na komponent A - odporność i konkurencyjność gospodarki - w kwocie 177 633 tys. zł (przeznaczonej pierwotnie na sfinansowanie przedsięwzięcia w ramach inwestycji A2.3.1 „Rozbudowa i wyposażenie centrów kompetencji (specjalistyczne ośrodki szkoleniowe, wsparcie wdrożeń, centra monitorowania) oraz infrastruktura do zarządzania ruchem pojazdów bezzałogowych, jako Ekosystem Innowacji”. Wg stanu na 31 grudnia 2025 r. CUPT nie wydatkowało środków w ramach komponentu A.

⁴⁰ Dalej: PFR.

⁴¹ Tj. 17.02.2023 r. – zawarcie Porozumienia w sprawie powierzenia zadań związanych z realizacją inwestycji w ramach planu rozwojowego pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a CUPT.

⁴² W ramach komponentu B CUPT nie przeprowadzało konkursów.

⁴³ W ramach komponentu E.

CUPT podpisało z ostatecznymi odbiorcami wsparcia⁴⁴ 174 umowy⁴⁵ o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego⁴⁶ (komponent B i E). Wartość zawartych umów dla ww. komponentów wg stanu na 31 grudnia 2025 r. wyniosła 23 907 750,9 tys. zł (wg stanu na 25 marca 2026 r. było to 23 933 167 tys. zł⁴⁷).

Z wyłączeniem PKP Intercity SA, CUPPT zawarło 173 umowy⁴⁸ o wartości przyznanego wsparcia w kwocie 21 745 718,2 tys. zł, w tym:

- komponent B - sześć umów, kwota wsparcia 1 670 316,3 tys. zł,
- komponent E (bez PKP Intercity SA) - 167 umów, kwota wsparcia 20 075 401,9 tys. zł (w tym m.in.: na zakup autobusów - 81 umów na kwotę wsparcia 926 291,2 tys. zł, tramwajów – cztery umowy na 813 918,7 tys. zł, pasażerskich pociągów regionalnych – 13 umów na 2 956 126,4 tys. zł).

W ramach komponentu E⁴⁹ wg stanu na 31 grudnia 2025 r. rozwiązanych zostało 10 umów, o wartości wsparcia wynoszącej 1 139 345,3 tys. zł, z czego osiem umów dotyczyło autobusów i pasażerskiego taboru regionalnego (autobusy - pięć umów, wartość wsparcia 50 905,6 tys. zł; pociągi regionalne - trzy umowy, wartość wsparcia 464 365,1 tys. zł), natomiast dwie umowy dotyczyły: rewitalizacji linii kolejowej (jedna umowa, wartość wsparcia 578 094,4 tys. zł) i projektów intermodalnych (jedna umowa, wartość 45 980,2 tys. zł). Głównymi przyczynami rozwiązania umów były problemy ze znalezieniem wykonawców lub zmiana sytuacji ostatecznych odbiorców wsparcia będąca wynikiem powodzi z 2024 r.

(akta kontroli str. 61, pliki 001-019, 766-769, 1129, 1820-1832, 1836)

Kwota wydatkowana⁵⁰ przez CUPPT na realizację inwestycji w ramach KPO⁵¹ na koniec 2025 r. wyniosła 9 625 936,6 tys. zł, w tym: w 2023 r. wydatkowano 336 601,9 tys. zł, w 2024 r. 1 070 908,2 tys. zł, a w 2025 r. 8 218 426,5 tys. zł. Na realizację inwestycji w ramach komponentu B⁵² wydatkowano 514 905,5 tys. zł, a w ramach komponentu E⁵³ - 9 111 031,1 tys. zł.

Wydatkowana w latach 2023-2025 kwota 9 625 936,6 tys. zł stanowiła 38% kwoty środków przyznaných CUPPT na realizację inwestycji w ramach KPO (25 334 574,6 tys. zł)⁵⁴.

Ze środków PFR CUPPT wydatkowało do końca 2025 r. 9 081 638,9 tys. zł (w tym: w 2023 r. 336 601,8 tys. zł, w 2024 r. 1 070 908,2 tys. zł, w 2025 r. 7 674 128,9 tys. zł), natomiast z budżetu państwa (w ramach środków z rezerwy celowej poz. 24) wydatkowano 544 297,7 tys. zł⁵⁵ (pożyczki

⁴⁴ Dalej: OOW lub Beneficjent.

⁴⁵ Bez umów rozwiązanych.

⁴⁶ Dalej: umowy.

⁴⁷ Dodatkowo w ramach komponentu E.2.1.1 oraz E1.2.1 w 2026 r. planowane jest podpisanie kolejnych sześciu umów. Po ich podpisaniu, wartość zawartych umów o objęcie przedsięwzięcia wsparciem dla komponentów B i E wyniesie 24 521 980,6 tys. zł.

⁴⁸ Bez umów rozwiązanych.

⁴⁹ W ramach komponentu B nie było rozwiązanych umów.

⁵⁰ Kwota wypłat pomniejszona o zwroty dotyczące wypłaconego wsparcia np. zwroty z tytułu niewykorzystanej części zaliczki.

⁵¹ Komponent B i E.

⁵² W ramach komponentu B realizowana była inwestycja: B2.2.3 Budowa infrastruktury terminalowej offshore.

⁵³ W ramach komponentu E realizowane były inwestycje: E1.1.2-2/2 Zeroemisyjne i niskoemisyjne autobusy i tramwaje - MI, E2.1.1 Linie kolejowe, E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy, E2.1.3 Projekty intermodalne, E.2.2.1 Inwestycje w bezpieczeństwo transportu, E2.2.2 Cyfryzacja transportu, E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje)

⁵⁴ W zakresie komponentu B i E.

⁵⁵ Decyzje MFiG: z 11 września 2025 r. na kwotę 42 933,3 tys. zł, z 1 sierpnia 2025 r. na kwotę 378 176,2 tys. zł, z 14 października 2025 r. na kwotę 123 188,1 tys. zł.

bezzwrotne na inwestycję E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje)), tj. 100% środków przyznanych z rezerwy.

Ze względu na specyfikę inwestycji transportowych, które charakteryzują się wysoką złożonością, wieloetapowością przygotowania oraz koniecznością prowadzenia zaawansowanych procedur administracyjnych, ich realizacja przebiegała w długim horyzoncie czasowym. Poziom zaawansowania rzeczowego przedsięwzięć wpływał na tempo i równomierność wydatkowania środków. Dyrektor CUPT wyjaśniła, że: „biorąc pod uwagę spiętrzenie prac inwestycyjnych przypadające na rok 2026, wydatkowanie na poziomie 38% (zgodnie ze stanem na 31 grudnia 2025 r.) było spójne z rzeczowym poziomem realizacji inwestycji”.

Ponadto Dyrektor CUPT wyjaśniła, że: „Do pozytywnych czynników mających wpływ na poziom wydatkowania środków z KPO należało:

- opracowanie przez CUPT Metodyki doboru próby do weryfikacji dowodów księgowych wykazanych przez OOW we wniosku o płatność w ramach KPO;
- zgoda Instytucji Koordynującej⁵⁶ KPO oraz Instytucji Odpowiedzialnej za realizację Inwestycji⁵⁷ na zwiększenia poziomu zaliczek dla OOW.

Natomiast do negatywnych czynników należało:

- restrykcyjne uregulowania dot. płatności (co do zasady, istnieje możliwość płatności jedynie tych, które wcześniej zostały ujęte w Prognozie dotyczącej Zleceń Wypłat, które IOI/JW zamierza złożyć w kolejnych trzech miesiącach kalendarzowych; w szczególnych przypadkach, gdy kwota wypłat przekracza zaplanowaną kwotę lub nie została wcześniej zgłoszona – konieczne było przedstawienie dodatkowych wyjaśnień za pośrednictwem IOI do IK KPO;
- krótki termin realizacji programu w powiązaniu z kumulacją zamówień i przeciążeniem dostawców/producentów/wykonawców prac budowlanych;
- brak precyzyjnych ram formalno-prawnych wdrażania KPO (zalecenia, wytyczne) ze strony Komisji Europejskiej i w konsekwencji ze strony IK KPO”.

(akta kontroli str. 764-772, 1133-1134, 1568-1614)

Łącznie we wszystkich umowach podpisanych przez CUPT z OOW (wg stanu na 31 grudnia 2025 r.), zakontraktowano dostawę: 549 autobusów, 120 tramwajów i 109 szt. pasażerskiego taboru regionalnego, z tego na koniec 2025 r. efekty ilościowe wyniosły: 129 autobusów, 105 tramwajów, 34 szt. taboru regionalnego (wg zatwierdzonych wniosków o płatność)⁵⁸.

(akta kontroli str. 1820-1832)

3.2. Postępowania konkursowe

Analizą objęto próbę trzech postępowań konkursowych na sfinansowanie przedsięwzięć polegających na zakupie autobusów, tramwajów i regionalnych pociągów pasażerskich, wybranych w sposób celowy z uwzględnieniem dat zakończenia naborów i ogłoszenia listy rankingowej, przypadających w 2025 r.⁵⁹

CUPT zapewniło równy dostęp do informacji o warunkach i sposobie wyboru przedsięwzięć do objęcia wsparciem. Ogłoszenia o konkursach zostały opublikowane na stronie internetowej CUPT,

⁵⁶ Dalej: IK KPO (tj. Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej).

⁵⁷ Dalej: IOI, tj. Ministerstwo Infrastruktury.

⁵⁸ Wg stanu na 31 grudnia 2025 r.

⁵⁹ E1.1.2-2/2 Zeroemisyjne i niskoemisyjne autobusy i tramwaje – MI Konkurs na zakup zeroemisyjnych autobusów (pozamiejskich) 4.0 - KPOD.09.05-IW.02-003/24, E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje) - KPOD.10.02-IW.02-001/24, E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy – KPOD.09.08-IW.02-001/25.

a wraz z nimi opublikowano zasady ubiegania się o wsparcie. CUPT udzieliło odpowiedzi na pytania, które wpłynęły w terminach określonych w konkursach i podało je do publicznej wiadomości, z wyjątkiem trzech pytań. Dwa pytania dotyczyły kwestii technicznych – braku opublikowania wzoru oświadczenia wnioskodawcy stanowiącego załącznik do wniosku o objęcie wsparciem. W tym przypadku CUPT uzupełniło na stronie internetowej brakujący załącznik, informując o tym wnioskodawców. Natomiast odpowiedź na jedno pytanie nie została umieszczona na stronie internetowej, ponieważ pytanie związane było z częścią dotyczącą wdrażania przedsięwzięcia/rozliczania, a nie samego procesu składania wniosków o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.

Do badania w ramach trzech analizowanych postępowań konkursowych wybrano w sposób celowy 15 wniosków o objęcie przedsięwzięcia wsparciem. Wszystkie wnioski zostały złożone w terminach i na zasadach określonych w regulaminie danego konkursu, w tym w zakresie formy złożenia, osoby składającej, kompletności i poprawności merytorycznej. CUPT dokonało oceny przedsięwzięć w ramach badanych konkursów pod względem spełniania kryteriów wyboru przedsięwzięć (formalnych i merytorycznych oraz horyzontalnych i szczegółowych), zgodnie z określonymi dla danego konkursu zasadami oraz w terminach określonych w harmonogramach konkursów. Proces ten został rzetelnie udokumentowany, w szczególności za pomocą list sprawdzających zawierających dane i elementy określone w *Podręczniku procedur Jednostki Wspierającej w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, rozdziale 3.2 - Procedura oceny wyboru przedsięwzięć do wsparcia w ramach planu rozwojowego – sposób konkurencyjny*.⁶⁰ Wnioski oceniono zgodnie z Horyzontalnymi zasadami i kryteriami wyboru przedsięwzięć dla KPO określonymi w załącznikach do regulaminów wyboru przedsięwzięć, a przyznana punktacja była prawidłowa. Proces selekcji odbył się w trybie konkursowym z zachowaniem zasad transparentności i równego traktowania wszystkich uczestników konkursu, wnioskodawcy mieli możliwość uzupełnienia lub poprawienia wniosków w przypadku wykrycia błędów lub braków. Listy rankingowe zostały sporządzone i zatwierdzone w terminie ustalonym w harmonogramach, a następnie zatwierdzone przez Ministra Infrastruktury.

CUPT weryfikowało zgodność przedsięwzięcia z zasadą DNSH⁶¹ poprzez analizę oświadczeń zamieszczanych w treści wniosków oraz załączonych do wniosków „Oświadczeń potwierdzających zgodność przedsięwzięcia z zasadą DNSH” i „Wykazu dowodów gromadzonych przez Wnioskodawcę potwierdzających zgodność z poszczególnymi celami zasady DNSH”.

Przed podpisaniem umów o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego⁶² sporządzono kompletne listy sprawdzające, wygenerowano raporty szczegółowego

⁶⁰ Opracowany przez CUPT Podręcznik dotyczący zadań powierzonych Centrum Unijnych Projektów Transportowych jako Jednostce Wspierającej w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności na mocy stosownego porozumienia zawartego z Ministerstwem Infrastruktury. Zatwierdzony przez Dyrektora CUPT, ostatnia aktualizacja 14 sierpnia 2025 r., dalej: Podręcznik procedur.

⁶¹ Zgodność z zasadą „niewyrządzania znaczącej szkody środowisku” (DNSH – „do no significant harm”). Weryfikowane jest zachowanie zgodności z zasadą „niewyrządzania znaczącej szkody środowisku” na podstawie Rozporządzenia RRF oraz Wytycznych technicznych dotyczących stosowania zasady „niewyrządzania znaczącej szkody środowisku” na podstawie rozporządzenia ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Weryfikacja na etapie oceny wniosku o objęcie wsparciem dotyczy inwestycji, dla których w decyzji implementacyjnej wskazano objęcie przedsięwzięć zasadą DNSH.

⁶² Dalej: umowy.

ryzyka ex ante z systemu Arachne⁶³ oraz uzyskano informację, czy w ramach przedsięwzięcia nie są prowadzone postępowania organów ścigania. Zgodnie z procedurą 4.1 Podręcznika procedur KPO - *Procedurą przygotowania i zawierania Umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z Planu Rozwojowego (UoOW)*, przed podpisaniem ww. umów przeprowadzono wymagane czynności weryfikacyjne.

Dziewięć umów zostało zawartych zgodnie z harmonogramem, natomiast dla czterech⁶⁴ termin ich podpisania nie wynikał bezpośrednio z harmonogramu, lecz był ustalany indywidualnie i liczony od momentu poinformowania wnioskodawcy o wyborze projektu, przy czym obowiązywała zasada, że umowa powinna zostać zawarta nie później niż w ciągu 60 dni od przekazania tej informacji.

W ramach wszystkich dziewięciu przeprowadzonych przez CUPT naborów w trybie konkurencyjnym, na 264 złożonych wniosków o objęcie przedsięwzięcia wsparciem, negatywnie zostało ocenionych 90 wniosków, spośród których w 19 przypadkach zostały złożone wnioski o ponowną ocenę przedsięwzięcia. Po ponownej ocenie przedsięwzięcia dwa wnioski zostały ocenione pozytywnie⁶⁵, na podstawie dokumentacji i wyjaśnień złożonych przez wnioskodawców.

(akta kontroli str. 710-763, 691-695, 1141-1155, 1804-1819)

3.3. Realizacja umów z ostatecznymi odbiorcami wsparcia

Zgodnie z §4 ust. 7 Porozumienia w sprawie powierzenia zadań związanych z realizacją inwestycji w ramach planu rozwojowego zawartego 17 lutego 2023 r. między Ministrem Infrastruktury a CUPT⁶⁶, Minister powierzył CUPT realizację zadań w zakresie zawierania, zmiany, wypowiedzania i rozwiązywania umów o objęcie przedsięwzięć wsparciem z OOW, a w zakresie zarządzania finansowego - zgodnie z §5 ust. 4 pkt 3 i 4 Porozumienia weryfikację i zatwierdzanie wniosków o płatność przedkładanych przez OOW i weryfikację spełnienia przez OOW warunków do przekazania środków.

Szczegółowa analiza objęła 18 umów na sfinansowanie przedsięwzięć zakupu autobusów, tramwajów i regionalnych pociągów pasażerskich wybranych w sposób celowy⁶⁷. W wyniku badania stwierdzono, że CUPT nadzorowało realizację przedsięwzięć przez OOW, kontrolowało prawidłowość wykonywania zobowiązań wynikających z umów, w tym dotyczących postępów inwestycji, zgodności z harmonogramami i budżetem.

CUPT w umowach o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego zobowiązywało OOW do: przekazywania informacji o postępach w realizacji przedsięwzięcia, konieczności aktualizacji harmonogramów płatności i realizacji przedsięwzięcia lub informowania

⁶³ System informatyczny zasilany szeregiem informacji z wewnętrznych (Centralny System Teleinformatyczny – CST2021) i zewnętrznych (Orbis, WorldCompliance) baz danych na temat m.in. projektów, ostatecznych odbiorców wsparcia, umów, wykonawców oraz osób zajmujących eksponowane stanowiska polityczne, który poprzez zastosowanie algorytmów przeliczeniowych kalkuluje ryzyko wystąpienia poważnych nieprawidłowości, tj. nadużyć finansowych, konfliktów interesów, korupcji i podwójnego finansowania.

⁶⁴ Z konkursu E1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje) - KPOD.10.02-IW.02-001/24.

⁶⁵ Nabór KPOD.09.05-IW.02-001/24 (PKS 2.0).

⁶⁶ Dalej: Porozumienie.

⁶⁷ 10 umów wybranych spośród zawartych do 30 czerwca 2025 r., z uwzględnieniem ryzyka wystąpienia nieprawidłowości oraz wartości i czasu zakończenia projektu – szczegółowe badanie umów przeprowadzone podczas kontroli w CUPT. Dodatkowe osiem umów wybranych w wyniku stwierdzonych nieprawidłowości w czasie kontroli NIK prowadzonej u OOW.

o ich aktualności, wyznaczyło terminy przekazywania sprawozdań i raportów końcowych z realizacji zasady DNSH oraz terminy składania wniosków o płatność.⁶⁸

W 11⁶⁹ z 18 poddanych badaniu umów o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego, stwierdzono nieterminowe przekazywanie harmonogramów płatności lub/i harmonogramów realizacji przedsięwzięcia do Centralnego Systemu Teleinformatycznego - CST2021⁷⁰ lub informacji o ich aktualności oraz opóźnienia w składaniu wniosków o płatność.

Podstawowym narzędziem służącym do monitorowania umów KPO był system CST2021. Pracownicy CUPT przypominali OOW mailowo i poprzez moduł <Korespondencja> w CST2021 o zbliżających się terminach postępu realizacji przedsięwzięć. W ramach aplikacji SL2021 dla Instytucji, system przekazywał alerty o dokonaniu czynności przez OOW, po ich faktycznym dokonaniu, a nie jako przypomnienie o konieczności dokonania aktualizacji. Kierownicy Projektów w CUPT pozostawali w roboczym kontakcie z Beneficjentami i dzięki temu posiadali bieżącą wiedzę na temat stanu realizacji przedsięwzięć. Uchybienia w zakresie przekazywania informacji i składania wymaganych umową dokumentów przez OOW nie miały wpływu na realizację przedsięwzięć.

(akta kontroli str.1568-1614,1690-1691, 1837-1946, 1882-1883, 1887-1930)

W dwóch z 18 badanych umów stwierdzono niespójności w zakresie wskazanych w umowach zapisów, tj.: daty realizacji zadania i stosowanej nazwy zadania⁷¹ oraz właściwej daty okresu rozpoczęcia kwalifikowania wydatków i odbioru końcowego pierwszego pojazdu⁷². *Szerzej w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

Podczas przygotowywania aneksów do umów CUPT przestrzegało zasady, że zmiany nie mogą dotyczyć kryteriów wyboru, według których przedsięwzięcie było oceniane, w szczególności kamieni milowych lub wskaźników przedsięwzięcia. W jednej z 18 badanych umów (z gminą Głusk) stwierdzono, że w ramach podpisanego aneksu została błędnie obliczona kwota zaliczki, tj. określona w wysokości przekraczającej 30% wsparcia, o którym mowa w §6 ust. 1 umowy. *Szerzej w sekcji stwierdzone nieprawidłowości.*

CUPT przed podpisaniem aneksów z OOW pozyskiwało raporty z systemu Arachne⁷³ oraz pozyskiwało informację, czy w ramach przedsięwzięcia nie są prowadzone postępowania organów ścigania w zakresie nieprawidłowości lub nadużyć finansowych.

⁶⁸ W ramach zawartych umów, CUPT zobowiązało OOW do przekazywania zaktualizowanych harmonogramów płatności (HP) oraz harmonogramów realizacji przedsięwzięcia (HRP) lub potwierdzenia ich aktualności, w terminie 7 lub 14 dni od upływu terminów w nim wskazanych, a także przekazywania wniosków o płatność nie rzadziej niż raz na 3 miesiące licząc od momentu podpisania umowy OOW, najpóźniej do 20 dni kalendarzowych po okresie sprawozdawczym, za jaki składany jest wniosek.

⁶⁹KPOD.09.08-IW.02-0023/23, KPOD.09.08-IW.02-0026/23, KPOD.09.05-IW.02-0007/23, KPOD.09.05-IW.02-0008/23, KPOD.09.05-IW.02-0087/24, KPOD.09.08-IW.02-0001/23, KPOD.09.05-IW.02-0027/24, KPOD.09.05-IW.02-0002/25, KPOD.09.05-IW.02-0057/24, KPOD.09.05-IW.02-0022/23, KPOD.09.05-IW.02-0003/23.

⁷⁰ Dalej: CST2021.

⁷¹ KPOD.09.05-IW.02.0057/24-00.

⁷² KPOD.09.08-IW.02.0023/23-00.

⁷³ Służące określaniu poziomu ryzyka w ramach realizowanych procesów weryfikacyjno-kontrolnych w szczególności dotyczące zapobieganiu korupcji, nadużyć finansowych oraz nieprawidłowości, unikaniu podwójnego finansowania w odniesieniu do właściwych podmiotów, w tym ostatecznych odbiorców uczestniczących w realizacji kamieni milowych i wskaźników w ramach danej inwestycji.

W przedsięwzięciach realizowanych na podstawie 10 umów objętych szczegółowym badaniem⁷⁴ zaliczki były rozliczane w sposób określony w tych umowach, tj. z zachowaniem zasady, że kolejna zaliczka może być wypłacona po rozliczeniu poprzednich zaliczek w wysokości określonej w umowie i terminowo.

Przed akceptacją wniosków o płatność CUPT pozyskiwało raporty z systemu Arachne. Dodatkowo CUPT weryfikowało przestrzeganie zasady zakazu finansowania przedsięwzięcia ze środków KPO i równocześnie z innych środków unijnych na podstawie oświadczeń OOW jak również krzyżowo – przy pomocy aplikacji SKANER⁷⁵.

Dla wszystkich trzech badanych przedsięwzięć na zakup pociągów regionalnych według Regulaminu konkursu do wydatków kwalifikowalnych CUPT zaliczyło wydatki niezbędne dla realizacji przedsięwzięcia, o ile nie było przepisów lub dokumentów wyłączających kwalifikowalność określonych wydatków, w szczególności nie były kwalifikowalne wydatki osobowe ponoszone przez wnioskodawcę, a także poniesione na podatek VAT. Natomiast dla wszystkich siedmiu szczegółowo badanych przedsięwzięć związanych z zakupem autobusów i tramwajów CUPT w Regulaminach konkursów wskazało dodatkowe kryteria klasyfikacji kosztów (wydatków innych niż zapłata za tabor), takich jak m.in.: zakup i wdrożenie teleinformatycznego systemu zarządzania ładowaniem, koszty związane z przygotowaniem dokumentacji aplikacyjnej, w tym studium wykonalności, dodatkowe gwarancje. Rodzaj kosztów kwalifikowalnych był oceniany na etapie złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem. Ponadto do wniosków o płatność OOW składali pod rygorem odpowiedzialności karnej wynikającej z art. 297 kodeksu karnego, dotyczącej poświadczania nieprawdy, co do okoliczności mającej znaczenie prawne, oświadczenie potwierdzające m.in. zgodności przedstawionych wydatków z powszechnie obowiązującymi przepisami oraz przyjętymi w KPO zasadami ponoszenia wydatków.

(akta kontroli str. 926-934, 1156-1241, 1282-1557, 1568-1614, 1702-1728, 1882-1883, 1887-1930)

CUPT na podstawie §3 ust. 7 Porozumienia zobowiązane było do prowadzenia działań mających na celu osiągnięcie kamieni milowych/wartości pośrednich i docelowych wskaźników przez OOW, zgodnie z terminami i zakresem inwestycji określonymi w harmonogramach, decyzji Rady UE oraz ustaleniach operacyjnych. CUPT w przypadku, gdy zidentyfikowało ryzyko nieterminowego zrealizowania wskaźników lub kamieni milowych, powinno zobowiązać OOW do podjęcia działań naprawczych (tj. niezwłocznego przygotowania planu naprawczego) i poinformować o tym Ministra Infrastruktury. Miało to na celu wypracowanie rozwiązań pozwalających na realizację wskaźników w terminie, który pozwolił uniknąć zawieszenia, zmniejszenia lub umorzenia kwoty wkładu finansowego, o których mowa odpowiednio w art. 24 ust. 6, ust. 8 i ust. 9 Rozporządzenia 2021/241⁷⁶.

Według stanu na 31 grudnia 2025 r. w ramach komponentu B i E inwestycji realizowanych w ramach KPO, sporządzone zostały 83 plany naprawcze, a w trakcie sporządzania było 23 plany. Konieczność opracowania planów naprawczych w 67 przypadkach wynikała z inicjatywy OOW,

⁷⁴ Badanie umów przeprowadzone podczas kontroli w CUPT.

⁷⁵ System informatyczny, który zapewnia dostęp do aktualnych informacji pochodzących z różnych baz, w tym rejestrów publicznych, na temat konkretnych podmiotów i osób oraz ich powiązań osobowych i kapitałowych KRS, CEIDG, Centralny Rejestr Beneficjentów Rzeczywistych, CST2021, informacji zawartych w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) i stronach internetowych danego podmiotu.

⁷⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz. Urz. UE L. 57 z 18.02.2021, s. 17).

a w 43 z inicjatywy CUPT⁷⁷. W zakresie przedsięwzięć autobusowych, tramwajowych i pociągów kolei regionalnych sporządzonych zostało 20 planów naprawczych. CUPT nie rozwiązało żadnej umowy z powodu niedostarczenia przez OOW planu naprawczego, nie wystąpiły również przypadki braku realizacji przedsięwzięcia (autobusowego, tramwajowego lub pociągów regionalnych) pomimo upływu terminu przewidzianego umową.

Do końca 2025 r. wystąpiło 26 przypadków konieczności aneksowania umów w zakresie terminu realizacji umowy, dla 19 z nich przygotowano plany naprawcze. W pięciu przypadkach⁷⁸ konieczność wydłużenia terminu realizacji umowy wynikała ze zmiany systemowej - sposobu rozliczania przedsięwzięć KPO (całkowita zmiana wzoru umowy - przejście na rozliczanie fakturowe). W związku z tą zmianą systemu monitorowania realizacji i rozliczania wydatków w ramach przedsięwzięć KPO, wprowadzenia nowych wzorów załączników, w tym załącznika dotyczącego kamieni milowych, plany naprawcze nie były procedowane. Natomiast w kolejnych dwóch przypadkach⁷⁹ plany naprawcze nie były opracowywane, ponieważ zmiany terminu realizacji kamieni milowych mieściły się w tym samym kwartale, co pierwotnie zakładano.

W poddanych szczegółowej analizie 18 umowach na sfinansowanie przedsięwzięć zakupu autobusów, tramwajów i pociągów pasażerskich regionalnych, dla trzech umów sporządzone zostały plany naprawcze⁸⁰. Do szczegółowego badania oprócz trzech ww. planów naprawczych, wytypowane zostały dodatkowe plany z trzech umów⁸¹, łącznie 12 planów. Trzy badane plany naprawcze⁸² zostały przekazane do akceptacji Ministra Infrastruktury, wraz z rekomendacjami dotyczącymi konieczności aneksowania umów. Dla dziewięciu planów naprawczych nie zidentyfikowano zagrożenia realizacji przynajmniej jednego kamienia milowego lub wskaźnika dotyczącego inwestycji (z decyzji wykonawczej Rady w sprawie zatwierdzenia oceny planu odbudowy i zwiększania odporności Polski⁸³), w związku z czym nie stwierdzono konieczności informowania IOI.

CUPT ustanowiło i stosowało liczne regulacje i procedury zapewniające funkcjonowanie systemu wdrażania inwestycji, realizując obowiązek wynikający z Wytycznych w zakresie sprawozdawczości i monitorowania w ramach planu rozwojowego współfinansowanego ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności wydanych 6 grudnia 2023 r. przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.

(akta kontroli str. 65, *pliki* 20-33, 691-703, 1184-1186, 1259, 1778-1793, 1879-1881)

⁷⁷ Ostatecznie sporządzono o cztery mniej plany naprawcze, ponieważ: w dwóch przypadkach zidentyfikowane opóźnienie w realizacji kamieni milowych ostatecznie nie wymagało, zgodnie z zapisami umowy, sporządzenia planu naprawczego; jeden plan naprawczy nie został zatwierdzony, ponieważ złożono drugi i zostały one połączone w całość; natomiast czwarty nie został zaakceptowany ze względu na proponowany termin realizacji kamienia milowego.

⁷⁸ Przedsięwzięcia dotyczące Inwestycji E2.1.1. Linie kolejowe: KPOD.09.07-IW.02-0002/23, KPOD.09.07-IW.02-0010/23, KPOD.09.07-IW.02-0012/23, KPOD.09.07-IW.02-0014/23, KPOD. 09.12-IW.02-0003/23.

⁷⁹ Przedsięwzięcia dotyczące Inwestycji E2.1.1. Linie kolejowe - KPOD.09.07-IW.02-0009/23 i E2.2.2. cyfryzacja transportu - KPOD.09.07-IW.02-0020/23.

⁸⁰ Dotyczące umowy KPOD.09.05-IW.02-0008/23, KPOD.09.05-IW.02-0020/23, KPOD.09.05-IW.02-0022/23..

⁸¹ Dotyczące umów: KPOD.09.05-IW.02-0023/23 - gmina Walce, KPOD.09.05-IW.02-0005/23 - powiat wodzisławski, KPOD.09.05-IW.02-0025/23 - powiat wodzisławski.

⁸² Dotyczące umów: nr KPOD.09.05-IW.02-0025/23 z 27.11.2024, KPOD.09.05-IW.02-005/23 z 27.11.2024 r., KPOD.09.05-IW.02-0023/23 z 25.07.2024 r.

⁸³ Dalej CID.

3.4 Kontrole

Zgodnie z wymogami rozdziału 2 pkt 9 Podręcznika procedur kontroli jednostki wspierającej Departament Kontroli i Audytu CUPT⁸⁴ zobowiązany był do sporządzenia Planu kontroli przedsięwzięć w ramach KPO wraz z harmonogramem kontroli w ujęciu kwartalnym na podstawie harmonogramu osiągania wskaźników określonym w Decyzji wykonawczej Rady Unii Europejskiej w sprawie zatwierdzenia oceny planu odbudowy i zwiększania odporności Polski⁸⁵.

Roczny Plan Kontroli na rok 2025 w ramach KPO w zakresie kompetencji Jednostki Wspierającej – CUPT zatwierdzony został przez Zastępcę Dyrektora CUPT 11 października 2024 r. W planie, po przeprowadzeniu analizy ryzyka, wskazano do realizacji dziewięć kontroli przedsięwzięć, w ramach których miała zostać łącznie zrealizowana kontrola wykonania i weryfikacja wydatków (na próbie), w tym: jedna w I kwartale, jedna w II kwartale, trzy w III kwartale oraz cztery w IV kwartale. Roczny Plan Kontroli na rok 2025 przekazany został do Ministerstwa Infrastruktury do uzgodnienia zgodnie z wymogami rozdziału 1 pkt. 5 Podręcznika procedur kontroli jednostki wspierającej - CUPT w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.⁸⁶

Uzgodniony harmonogram kontroli na rok 2025 w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności – w zakresie kompetencji Jednostki Wspierającej – CUPT (w wersji zaktualizowanej 13 stycznia 2025 r.) zaakceptowany został 27 stycznia 2025 r. przez Dyrektora Generalnego Ministerstwa Infrastruktury.⁸⁷ Zgodnie z nim CUPT zobowiązane było do realizacji w 2025 r. dziewięciu kontroli przedsięwzięć.

Harmonogram był aktualizowany raz na kwartał, a każda aktualizacja była przekazywana do uzgodnienia do Ministerstwa Infrastruktury.

DK CUPT tworząc Roczny Plan kontroli na 2025 r. oraz kwartalne aktualizacje harmonogramów kontroli nie posiadał informacji z departamentów projektowych CUPT o planowanym osiągnięciu wskaźnika ilościowego przedsięwzięcia, o którym mowa w rozdziale 2 pkt 10 Podręcznika procedur kontroli jednostki wspierającej – CUPT w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Jednakże DK CUPT posiadał bieżące informacje o postępach przedsięwzięć, a tym samym o osiąganiu kamieni milowych i wskaźników KPO z innych źródeł tj. systemu CST2021, spotkań Komitetu Koordynującego KPO w CUPT i roboczej współpracy międzydepartamentowej.

Zgodnie z aktualizacją Harmonogramu kontroli na rok 2025 z grudnia 2025 r., CUPT zobowiązane było do realizacji 29 kontroli, w tym: 22 kontroli przedsięwzięć, dwóch kontroli wykonania wskaźnika inwestycji oraz pięciu kontroli kamieni milowych w inwestycjach. Harmonogram

⁸⁴ Dalej DK CUPT.

⁸⁵ *Decyzja wykonawcza Rady w sprawie zatwierdzenia oceny polskiego KPO* przyjęta 17 czerwca 2022 r., ze zmianami.

⁸⁶ Przekazano mailem 15 października 2024 r.

⁸⁷ 23 grudnia 2024 r. Dyrektor CUPT przekazała zaktualizowany Plan Kontroli na 2025 r. zawierający oprócz dziewięciu kontroli przedsięwzięć cztery kontrole dotyczące realizacji kamieni milowych, przewidzianych do osiągnięcia w 2025 r. zgodnie z załącznikiem do CID. Ministerstwo Infrastruktury wniosło o ponowną analizę Planu Kontroli wskazując, że analiza ryzyka nie uwzględniała kamieni milowych i wskaźników z lat poprzednich. Wskazano również, że w harmonogramie ujęto kontrole na próbie dziewięciu przedsięwzięć, bez wskazania rodzaju planowanej kontroli. Harmonogram nie wskazywał również, które kontrole jakich dotyczą mierników inwestycji oraz nie zawierał kontroli mierników inwestycji, których realizacja jest opóźniona i które do tej pory nie zostały skontrolowane. Odnosząc się do powyższych wątpliwości 13 stycznia 2025 r. Dyrektor CUPT zatwierdziła Harmonogram kontroli na rok 2025, który przekazała do Ministerstwa Infrastruktury. Liczba i zakres kontroli przedsięwzięć do przeprowadzenia wskazany w Harmonogramie był zgodny z danymi wskazanymi w dokumencie z 11 października 2024 r.

przewidywał przeprowadzenie pięciu kontroli w I kwartale, ośmiu kontroli w II kwartale, siedmiu kontroli w III kwartale oraz dziewięciu kontroli w IV kwartale.

CUPT przeprowadzało kontrole zgodnie z harmonogramem kontroli uzgodnionym z Ministerstwem Infrastruktury.

(akta kontroli str. 11-51, 939-960, 1080-1100, 1265-1268)

Od dnia rozpoczęcia realizacji KPO do 31 grudnia 2025 r. CUPT przeprowadziło 38 kontroli, w tym: w 2024 r. - siedem kontroli⁸⁸, a w 2025 r. - 31 kontroli.

Kontrole wszczęte w 2024 r. były kontrolami doraźnymi w trakcie realizacji przedsięwzięcia i odbyły się na miejscu realizacji.

Z 31 kontroli przeprowadzonych w 2025 r.:

- 29 to kontrole planowe, a dwie to kontrole doraźne;
- 24 kontrole odbyły się na miejscu realizacji przedsięwzięcia, a siedem na dokumentacji;
- kontrole wykonywane na dokumentacji to kontrole wykonania wskaźnika realizacji inwestycji, które odbyły się zgodnie z planem kontroli (harmonogramem) i w wyniku których nie wydano zaleceń;
- z 24 kontroli, które odbyły się na miejscu realizacji przedsięwzięcia - jedna była wizytą monitoringową zakończoną notatką⁸⁹, 16 odbyło się w trakcie realizacji przedsięwzięcia, a siedem zostało przeprowadzonych na zakończenie realizacji przedsięwzięcia i były to kontrole łączne, tj. kontrole wykonania i weryfikacji wydatków;
- w ramach kontroli wszczętych w 2025 r., do 31 grudnia 2025 r. wysłane zostały (we wszystkich przypadkach) ostateczne informacje pokontrolne.

(akta kontroli str. 939-960)

W przypadku każdej zakończonej kontroli CUPT zamieściło w aplikacji e-Kontrole informację pokontrolną lub notatkę z przeprowadzonych czynności.

Z 31 kontroli zrealizowanych przez CUPT w 2025 r. w przypadku trzech⁹⁰ dane do systemu CST 2021, w zakresie utworzenia list sprawdzających i/lub utworzenia informacji pokontrolnych, zostały wprowadzone w terminie późniejszym niż w ciągu 3 dni roboczych od wystąpienia zdarzenia. W pozostałych przypadkach termin został dotrzymany. Niedotrzymanie terminu wprowadzenia danych do systemu w instrukcyjnym terminie związane było z procesem zmian listy sprawdzającej do kontroli przedsięwzięć i nie wpłynęło na poprawność i terminowość potwierdzenia osiągnięcia wskaźników.⁹¹

(akta kontroli str. 1272-1281, 1877-1878)

W 15 z 31 (48,4%) kontroli przeprowadzonych w 2025 r. CUPT wydało zalecenia, w tym w jednej kontroli doraźnej i 14 kontrolach planowych. W 10 przypadkach zalecenia zostały wdrożone,

⁸⁸ Ostateczne informacje pokontrolne wysłane zostały do Kontrolowanego 13 stycznia 2025 r.

⁸⁹ Była to kontrola doraźna w PAŻP.

⁹⁰ KPOD.09.12-IW.02-0001/23-002, KPOD.09.12-IW.02-0004/23-001, KPOD.09.07-IW.02-0012/23-001

⁹¹ W okresie maj-czerwiec 2025 r. miał miejsce proces zmian listy sprawdzającej do kontroli przedsięwzięć w związku z aktualizacją „Wytucznych w zakresie kontroli w ramach planu rozwojowego współfinansowanego ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności” z 8 maja 2025 r.

w jednym nie zostały wdrożone, w trzech przypadkach zalecenia zostały wdrożone częściowo, a w jednym przypadku termin na wdrożenie zaleceń jeszcze nie upłynął.

(akta kontroli str. 939-960)

Zgodnie z podrozdziałem 2.5 Podręcznika procedur kontroli jednostki wspierającej – CUPT w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności proces monitorowania wdrożenia zaleceń pokontrolnych, wydanych w oparciu o wyniki kontroli na miejscu realizacji przedsięwzięcia, realizowany jest do momentu:

- uznania przez CUPT wszystkich zaleceń pokontrolnych za wdrożone,
- odstąpienia od wdrożenia zaleceń pokontrolnych w wyniku otrzymania informacji o braku możliwości/celowości wdrożenia zaleceń pokontrolnych i uznania zasadności tych informacji.

Działania jakie powinno podjąć CUPT w tym procesie to:

- weryfikacja wdrożenia zaleceń pokontrolnych w oparciu o przekazane przez OOW wyjaśnienia/dokumenty⁹²;
- pismo do OOW o uznaniu zaleceń za zrealizowane;
- w przypadku braku pełnego wdrożenia zaleceń - dalsze monitorowanie wdrożenia zaleceń;
- w przypadku braku możliwości/celowości wdrożenia zaleceń pokontrolnych - analiza otrzymanych informacji i dokonanie oceny dalszej zasadności wdrożenia zalecenia;
- w przypadku trudności z wyegzekwowaniem wdrożenia istotnych zaleceń – przekazanie informacji do Ministerstwa Infrastruktury.⁹³

Analiza czterech kontroli przeprowadzonych w 2025 r. na miejscu realizacji przedsięwzięcia (trzech kontroli planowych oraz jednej kontroli doraźnej⁹⁴), w wyniku których CUPT wydało zalecenia wykazała, że CUPT monitorowało realizację wydanych zaleceń pokontrolnych zgodnie z *Procedurą monitorowania wdrażania udzielonych zaleceń pokontrolnych* określoną w Podręczniku procedur kontroli jednostki wspierającej – CUPT w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, w szczególności monitorowało terminowość przekazania informacji o realizacji zaleceń przez OOW, przygotowało analizę wdrożenia zaleceń pokontrolnych, która była przekazywana OOW. W przypadku niepełnego wdrożenia zaleceń pokontrolnych, informacja w tym zakresie była również przekazywana do Ministerstwa Infrastruktury.

(akta kontroli str. 939-960, 1080-1100)

3.5 Sprawozdawczość

CUPT wywiązało się z obowiązków sprawozdawczych wynikających z Wytycznych w zakresie sprawozdawczości i monitorowania w ramach planu rozwojowego współfinansowanego ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności wydanych 6 grudnia 2023 r. przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, realizując je w ramach schematu II przepływu

⁹² Poprzez: - sprawdzenie informacji i dokumentów przesłanych przez podmiot kontrolowany o wdrożeniu zaleceń lub usunięciu uchybień, niezgodności, - czynności sprawdzające na miejscu realizacji przedsięwzięcia.

⁹³ Dokumenty powstałe w wyniku realizacji działania to: korespondencja z OOW, w szczególności informacja od OOW o realizacji zaleceń i pismo do OOW o uznaniu zaleceń za zrealizowane; pismo do IOI w przypadku trudności z wyegzekwowaniem wdrożenia zaleceń; dokumentacja kontroli w aplikacji e-Kontrola.

⁹⁴ KPOD.09.07-IW.02-0001/23-010 kontrola planowa w PKP PLK S.A. – zalecenia zostały wdrożone, KPOD.09.07-IW.02-0005/23-001 kontrola planowa w PKP PLK S.A. – zalecenia zostały wdrożone, KPOD.03.13-IW.02-0001/23-001 kontrola doraźna w Istrana sp. z o.o. – zalecenia zostały wdrożone, KPOD.09.11-IW.02-0001/23-005 kontrola planowa w GDDKiA – zalecenia wdrożone częściowo.

informacji w systemie CST2021. Podstawą do sprawozdawczości z zakresu realizacji inwestycji były dane wpisywane przez OOW do CST2021, weryfikowane przez CUPT podczas procedowania wniosków o płatność.

Jako jednostka wspierająca Ministra Infrastruktury, CUPT prawidłowo realizowało również zadania w zakresie sprawozdawczości, wynikające z zapisów Porozumienia, tj. przekazywało informacje dotyczące osiągnięcia kamieni milowych i wskaźników inwestycji w postaci wkładu do projektu One Page Note⁹⁵.

Ponadto w cyklu kwartalnym CUPT przekazywało do Ministerstwa Infrastruktury informacje o stwierdzonych poważnych nieprawidłowościach lub przypadkach podwójnego finansowania w ramach inwestycji lub przedsięwzięć współfinansowanych z KPO. Sprawozdawczość obejmowała także informacje dotyczące kontroli przedsięwzięć, w szczególności o kontrolach wszczętych, zakończonych i niezakończonych w sprawozdawanym kwartale oraz kontrolach planowanych do przeprowadzenia zgodnie z obowiązującym harmonogramem.

CUPT określiło inne niż ogólnodostępne w CST2021 raporty na potrzeby monitorowania realizacji inwestycji w ramach KPO. W oparciu o raporty cyklicznie generowane z systemu CST2021 przygotowywano zestawienia realizujące potrzeby w zakresie: monitoringu inwestycji KPO na poziomie zarządczym, monitoringu naborów i zawierania umów o objęcie przedsięwzięcia wsparciem, monitoringu wniosków o płatność (zatwierdzania wniosków i dokonywania płatności) oraz monitoringu dokonywania płatności na rzecz ostatecznych odbiorców wsparcia. W CST2021 dodano także możliwość generowania dwóch dodatkowych raportów dotyczących monitorowania zawartych umów o objęcie przedsięwzięcia wsparciem wraz z docelowymi wskaźnikami wewnętrznymi przedsięwzięć oraz monitorowania postępu realizacji rzeczowej przedsięwzięć (osiągnięcia wskaźników wewnętrznych).

CUPT wprowadzało na bieżąco dane do CST2021, zgodnie z Procedurą wprowadzania danych do CST2021, stanowiącą załącznik do Zasad postępowania i obsługi CST2021 w CUPT. Weryfikacja poprawności, w tym także terminowości wprowadzania danych, realizowana była w oparciu o zasadę „dwóch par oczu”, czyli przez Naczelnika lub osobę wyznaczoną oraz Dyrektora/Zastępcę Dyrektora lub osobę upoważnioną. Dane wprowadzane przez CUPT do systemu dotyczyły naborów o objęcie przedsięwzięć wsparciem (m.in. wzór wniosku, wyniki weryfikacji, decyzje o objęciu/odmowie objęcia przedsięwzięcia wsparciem) i w ramach realizacji przedsięwzięć – umów i weryfikacji wniosków o płatność.

W 2025 r. CUPT odnotowało 17 przypadków niedostępności CST2021, będących skutkiem awarii lub prac serwisowych. Zastępca Dyrektora CUPT wyjaśniła, że przedmiotowe awarie nie wpłynęły na terminowość lub kompletność sprawozdawczości otrzymywanej przez CUPT od ostatecznych odbiorców wsparcia. Do CUPT nie wpłynęły informacje od IOI dotyczące wpływu niedostępności systemu na terminowość lub kompletność sprawozdawczości przez nią realizowanej.

(akta kontroli str. 429-439, 1245-1258, 1568-1614, 1820-1830)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

⁹⁵ Podsumowanie w zakresie osiągnięcia kamienia milowego lub wskaźnika, zgodne ze wzorem załącznika do Wytycznych w zakresie sprawozdawczości i monitorowania.

1. Dwie z 18 badanych umów o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego zostały przygotowane przez CUPT nierzetelnie w zakresie dat realizacji i kwalifikowania wydatków przedsięwzięć objętych tymi umowami:

- w §7 ust. 4 umowy zawartej 3 czerwca 2025 r. z województwem zachodniopomorskim⁹⁶ wskazano rozpoczęcie okresu kwalifikowania wydatków na 14 lipca 2024 r. zgodnie z informacją wynikającą z wniosku o dofinansowanie. Ponadto w Załączniku nr 5 do umowy „Opis przedsięwzięcia” termin odbioru końcowego pierwszego pojazdu wskazano na 14 lipca 2024 r., natomiast w załączniku nr 6 „Wykaz kamieni milowych” jako ww. termin wskazano 23 maja 2024 r.

We wniosku o płatność⁹⁷ złożonym 23 lipca 2025 r. OOW wykazał, że wydatek na zakup i dostawę pierwszego pojazdu w kwocie 26 570 tys. zł netto został poniesiony 17 czerwca 2024 r., tj. przed okresem kwalifikowania wskazanym w umowie.

Zgodnie z §7 ust. 6 umowy wydatki poniesione poza okresem kwalifikowania wydatków nie będą uznane za kwalifikowane. Mimo powyższych zapisów CUPT zatwierdziło wniosek o płatność 9 października 2025 r. i przekazał refundację na rachunek OOW w dniu 25 października 2025 r.

Dyrektor CUPT wyjaśniła, m. in. że: „Wskazanie w treści Umowy daty 14 lipca 2024 r. jako początku okresu kwalifikowalności wydatków stanowiło omyłkę pisarską. (...)” natomiast „Rozbieżność pomiędzy datami wskazanymi w załączniku nr 5 „Opis przedsięwzięcia” (14 lipca 2024 r.) oraz w załączniku nr 6 „Wykaz kamieni milowych” (23 maja 2024 r.) wynikała z odmiennego charakteru tych dokumentów oraz przebiegu realizacji zamówienia. (...)”

Aneks⁹⁸ do umowy zawartym 19 lutego 2026 r. ujednolicono wskazane terminy poprzez przyjęcie daty 23 maja 2024 r. jako właściwej daty okresu rozpoczęcia kwalifikowania wydatków oraz odbioru końcowego pierwszego pojazdu we wszystkich dokumentach umownych;

- w §7 ust. 4 umowy zawartej 19 lutego 2025 r. z powiatem słupskim⁹⁹ okres kwalifikowania wydatków określono do 30 czerwca 2026 r. Jednym z zadań tego przedsięwzięcia była „budowa stacji ładowania” z terminem zakończenia do 31 grudnia 2025 r.

Biorąc pod uwagę opóźnienia związane z realizacją ww. zadania, po rozstrzygnięciu przetargu strony podjęły decyzję o zawarciu aneksu do umowy z 19 lutego 2025 r. Wskazano między innymi na konieczność zmiany nazwy zadania z „budowa stacji ładowania” na „dostawa stacji ładowania” oraz kwot wydatków.

Jak ustalono w zawartym 27 listopada 2025 r. aneksie¹⁰⁰ do umowy z powiatem słupskim, zmianie uległ również Załącznik nr 3 - Harmonogram Realizacji Przedsięwzięcia, gdzie

⁹⁶ Nr KPOD.09.08-IW.02.0023/23-00.

⁹⁷ Nr KPOD.09.08-IW.02.0023/23-001, zatwierdzonym przez CUPT 9 października 2025 r.

⁹⁸ KPOD.09.08-IW.02.0023/23-02.

⁹⁹ Aneks nr KPOD.09.05-IW.02.0057/24-00.

¹⁰⁰ Aneks nr KPOD.09.05-IW.02.0057/24-01.

zmieniono datę realizacji zadania „budowa stacji ładowania”, przesuwając termin do 30 czerwca 2026 r.

Jednak w zmienionym aneksem załączniku nr 4 „Opis przedsięwzięcia” wskazano, że zadanie „budowa stacji ładowania” ma zostać zakończone do 31 grudnia 2025 r.

Z-ca Dyrektor CUPT wyjaśniła, m. in. że: „Data w treści umowy jest prawidłowa – 30 czerwca 2026 r. i spójna z informacjami wskazanymi w Harmonogramie realizacji przedsięwzięcia, gdzie zakończenie przedmiotowego zadania oraz zaangażowanie wydatków przez OOW przewidziane było tylko w dwóch pierwszych kwartałach 2026 r. Jedynie w załączniku nr 4 do Umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem (Opis Projektu), omyłkowo pozostawiono błędną datę realizacji zadania na stacje ładowania. Zostanie ona skorygowana niezwłocznie przy najbliższym aneksie do UoOW”. Dodatkowo Z-ca Dyrektor CUPT wyjaśniła, że niespójność w nazwie zadania „budowa stacji ładowania” wynikała z niespójności z etapem wniosku o dofinansowanie. Jednakże zakres zadania od początku zakładał zakup, montaż i uruchomienie trzech ładowarek i ten nie uległ zmianie. Wpisuje się on w zakres zadania jakie otrzymał do zrealizowania Wykonawca, dlatego zmiana nazwy zadania, której nie uwzględniono przy aneksie z 27 listopada 2025 r. zostanie ujednolicona przez CUPT przy najbliższym aneksie.

NIK jako działanie nierzetelne wskazuje zaakceptowanie wykazanego w pierwszym wniosku o płatność (umowa z województwem zachodniopomorskim), jako kwalifikowalnego, wydatku niespełniającego (w dacie jego poniesienia) warunków określonych w umowie o dofinansowanie oraz niezapewnienie spójności informacji zawartych we wszystkich czterech wnioskach o płatność a umową i wnioskiem o dofinansowanie.

Ponadto NIK podkreśla, że w przypadku umowy z powiatem słupskim, CUPT zawarło umowę 19 lutego 2025 r. i pomimo faktu, że umowa była aneksowana (aneks z 27 listopada 2025 r.) oraz pomimo informacji zawartych np. we wnioskach o płatność, że termin dostawy to koniec maja 2026 r., nie podjęło działań w celu zmiany załącznika („Opis przedsięwzięcia”), tak aby całość umowy w zakresie terminów oraz nazewnictwa była ze sobą spójna i prawidłowa.

(akta kontroli str. 926-934, 1282-1464, 1729-1753)

2. CUPT zawarło z gminą Głusk 18 grudnia 2025 r. aneks¹⁰¹ do umowy¹⁰² o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego z 10 marca 2025 r., w którym kwota zaliczki została określona w wysokości przekraczającej 30% wsparcia, o którym mowa w §6 ust. 1 umowy. Było to działanie nierzetelne oraz niezgodne z §8 ust. 1 pkt 1 umowy zawartej 10 marca 2025 r., w którym wskazano, że maksymalna jednorazowa transza zaliczki nie może przekroczyć 30% wsparcia, o którym mowa w § 6 ust. 1 umowy. W ww. Aneksie do umowy kwotę udzielonego wsparcia na realizację przedsięwzięcia określono na kwotę 1 453 050 zł, natomiast błędnie określono (zawyżono o 48 435 zł) kwotę zaliczki 484 350 zł, która była wyższa od kwoty stanowiącej 30% udzielonego wsparcia.

Gmina Głusk złożyła 17 lutego 2026 r. wniosek o płatność - zaliczkowy, sprawozdawczy¹⁰³ za okres 01.12.2025 – 31.01.2026, w którym zawnioskowała o wypłatę zaliczki w kwocie 484 350

¹⁰¹ Nr KPOD.09.05-IW.02-0011/24-01.

¹⁰² Nr KPOD.09.05-IW.02-0011/24-00.

¹⁰³ Nr KPOD.09.05-IW.02-0011/24-004-02.

zł. PFR SA przekazał 26 lutego 2026 r. środki w ww. wysokości na wskazany przez gminę rachunek bankowy.

Dyrektor CUPT wyjaśniła m.in., że: „(...) wartość pieniężna jednorazowej transzy zaliczki omyłkowo wskazana została w wysokości wyższej, niż ustalona między stronami, tj. w wysokości 484 350 zł, zamiast 435 915 zł (różnica 48 435 zł). Niezwłocznie po stwierdzeniu ww. rozbieżności, Strony umowy, w drodze kontaktów roboczych na podstawie §23 ust. 2 Umowy¹⁰⁴, jednoznacznie potwierdziły, że ich pierwotnym i niezmiennym zamiarem i intencją było uzyskanie przez OOW wsparcia w formie zaliczki w wysokości jednorazowej transzy nie przekraczającej 30% wsparcia, i że w związku z tym należy skorygować błędnie wskazaną w aneksie wartość pieniężną transzy jako niezgodną z ich zamiarem i ustaleniami. Strony ustaliły, że wartość ta powinna wynosić 435 915 zł. (...) W związku z zaistniałą sytuacją (...): W dniu 17 marca 2026 r. OOW zwrócił kwotę 48 435 zł. W dniu 18 marca 2026 r. zawarto aneks niwelujący stwierdzone rozbieżności w treści.”

(akta kontroli str. 1465-1557)

3. CUPT nie opracowało wytycznych do sporządzania raportu końcowego potwierdzającego realizację przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH „nie czyń poważnych szkód” pomimo, że zgodnie z zapisami umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego („Wymogi związane z zasadą DNSH”), OOW powinien przedstawić ww. raport końcowy. Zgodnie z postanowieniami umowy raport ten powinien zawierać w szczególności podsumowanie informacji dotyczących zgodności Przedsięwzięcia z zasadą „nie czyń poważnych szkód” oraz informacje, o zgodności z zasadą DNSH działań, dla których realizacja odbywać się będzie na etapie eksploatacji Przedsięwzięcia.

Dyrektor CUPT wyjaśniła m.in., że: „Obowiązek stosowania jednolitego, narzuconego wzoru sprawozdania nie wynika z żadnych wytycznych zarówno na poziomie krajowym jak i Komisji Europejskiej. Niemniej jednak CUPT, wychodząc naprzeciw potrzebom Beneficjentów (OOW), przygotowało nieobowiązkowy wzór sprawozdania rocznego DNSH, uzupełniony o instrukcję dotyczącą zakresu informacji, które powinny zostać w nim przedstawione. Przedmiotowy wzór sprawozdania rocznego stanowi podsumowanie informacji dotyczących zgodności Przedsięwzięcia z zasadą „nie czyń poważnych szkód”, które wymagane jest zgodnie z postanowieniami § 4c pkt 3 umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego. Na chwilę obecną nie został jeszcze opracowany przykładowy wzór raportu końcowego. Wynika to z założenia, że raport końcowy powinien zachowywać strukturę analogiczną do sprawozdania corocznego. Jedyną różnicą jest część dotycząca etapu eksploatacji, w której należy opisać planowane działania. Obowiązek ten wynika z §4c ust. 3, zgodnie z którym: „3. Raport końcowy, o którym mowa w ust. 2 zawierać będzie w szczególności podsumowanie informacji dotyczących zgodności Przedsięwzięcia z zasadą „nie czyń poważnych szkód” oraz informacje, o zgodności z zasadą DNSH działań, dla których realizacja odbywać się będzie na etapie eksploatacji Przedsięwzięcia.” Z powyższego wynika, że raport końcowy nie musi stanowić odrębnego rodzaju dokumentu, lecz rozszerza zakres sprawozdania corocznego o informacje dotyczące działań planowanych na etapie eksploatacji. Opracowanie przykładowego wzoru wymaga więc doprecyzowania sposobu prezentacji tych danych, co jest obecnie przedmiotem prac. CUPT wychodząc naprzeciw potrzebom OOW

¹⁰⁴ Par. 23 ust. 2 Umowy: *Wszelkie wątpliwości powstałe w trakcie realizacji Przedsięwzięcia oraz związane z interpretacją Umowy będą rozstrzygane w pierwszej kolejności w drodze konsultacji pomiędzy Stronami.*

zgłaszanym w kontaktach roboczych, przystąpiło do uzupełnienia instrukcji odnośnie do przygotowania raportu końcowego DNSH poprzez przygotowanie dedykowanego wzoru na bazie sprawozdania corocznego (uzupełnienie o kwestie dotyczące planowanych działań na etapie eksploatacji).”

Na konieczność opracowania wytycznych do sporządzania raportu końcowego DNSH zwróciła uwagę nie tylko NIK w trakcie kontroli, ale jak wynika z wyjaśnień Dyrektora CUPT również sami OOW. CUPT wprowadzając do wzoru umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego, postanowienia o konieczności dostarczenia przez OOW raportu końcowego DNSH powinno już wcześniej opracować wytyczne, w celu prawidłowej realizacji umów przez OOW oraz w kontekście sprawowanego przez CUPT nadzoru nad realizacją tych umów. Zalecenia do sporządzania raportu końcowego DNSH zostały ostatecznie opracowane przez CUPT (27 marca 2026 r. informacja została przekazana do NIK, zalecenia zostały zamieszczone również na stronie internetowej CUPT w zakładce „Raportowanie DNSH”), częścią tych zaleceń był formularz raportu DNSH, który zgodnie z przekazaną przez CUPT informacją nie jest obligatoryjny do stosowania, a stanowi jedynie pomoc dla OOW w przygotowaniu tego dokumentu. Niemniej jednak NIK wskazuje na zasadność jego sporządzenia.

(akta kontroli str. 1568-1614, 1692-1701)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie realizację zadań związanych z wybranymi inwestycjami w ramach Krajowego Planu Odbudowy. CUPT prawidłowo koordynowało i prowadziło procedury konkursowe, rzetelnie wywiązało się z obowiązków sprawozdawczych oraz przeprowadzało kontrole przedsięwzięć i mierników zgodnie z harmonogramem kontroli uzgodnionym z Ministrem Infrastruktury. CUPT nadzorowało realizację przedsięwzięć w ramach KPO, niemniej jednak w trzech przypadkach stwierdzono niespójności w umowach z OOW w zakresie zapisów dotyczących m.in.: daty realizacji zadania, okresu rozpoczęcia kwalifikowania wydatków oraz błędnie obliczonej kwoty zaliczki.

V. Uwagi i wnioski

W związku z usuniętymi w toku kontroli nieprawidłowościami NIK nie formułuje uwag i wniosków.

VI. Pozostałe informacje i pouczenia

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie¹⁰⁵ umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Dyrektora Departamentu Spójności i Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie

¹⁰⁵ 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.

przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

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

Warszawa, dnia 15 kwietnia 2026 r.

Agnieszka Sej
gł. specjalista k.p.
/podpisano elektronicznie/

Monika Bukacka
st. Inspektor k.p.
/podpisano elektronicznie/

p.o. Dyrektor
Departament Spójności i Infrastruktury
Najwyższa Izba Kontroli
Jolanta Stawska

/podpisano elektronicznie/