Minister Funduszy
i Polityki Regionalnej

Warszawa, data: 16 listopada 2026 r.,

znak sprawy: DKK-VII.054.7.2026.RK

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu RP

Dotyczy odpowiedzi na interpelację nr 20544 Pana Posła Michała Moskala

w sprawie inwestycji KPO E2.1.2 *Pasażerski tabor kolejowy*

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację w sprawie koordynacji nadzoru nad prawidłowością wykorzystania środków Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności w ramach inwestycji E2.1.2 *Pasażerski tabor kolejowy* oraz stosowania przez instytucje systemu realizacji Krajowego Planu Odbudowy (dalej: KPO) przepisów dotyczących zwrotu wsparcia, przedstawiam poniższe informacje w zakresie właściwości Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej - Instytucji Koordynującej KPO (dalej: IK KPO).

1. *Czy Instytucja Koordynująca KPO została poinformowana przez Ministra Infrastruktury, jako instytucję odpowiedzialną za realizację inwestycji, lub przez CUPT o przypadkach wykorzystania taboru objętego przedsięwzięciem nr KPOD.09.08-IW.02-0001/24 poza relacjami objętymi umową PSC? Jeżeli tak — kiedy i w jakiej formie; jakie działania podjęła Instytucja Koordynująca, w szczególności czy wydała zalecenia lub wytyczne na podstawie art. 14le ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju?*

IK KPO zwracała się do Ministerstwa Infrastruktury o przekazanie wyjaśnień dotyczących użytkowania taboru Spółki PKP Intercity S.A oraz niezwłoczne podjęcie odpowiednich działań kontrolnych i naprawczych w ramach nadzorowanej przez MI inwestycji KPO obejmującej modernizację wagonów pasażerskich. Następnie, po podjęciu działań naprawczych przez spółkę PKP Intercity S.A., IK KPO zwracała się do MI o stały monitoring prawidłowości realizacji ww. przedsięwzięcia, a także o weryfikację i potwierdzenie do IK KPO, że zaproponowane działania naprawcze zostały wdrożone i są przestrzegane. MI poinformowało IK KPO o podjętych i planowanych działaniach kontrolnych,

tel. 22 273 70 10
www.gov.pl/web/fundusze-regiony
www.funduszeeuropejskie.gov.pl
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa

weryfikujących wdrożenie działań naprawczych i ich przestrzeganie przez PKP Intercity S.A.

2. Czy przypadki te zostały uwzględnione w deklaracji zarządczej i podsumowaniu przeprowadzonych audytów dołączanych do wniosku o płatność zgodnie z art. 22 ust. 2 lit. C rozporządzenia 2021/241, przygotowywanych przez Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej, w szczególności we wniosku obejmującym kamienie milowe i wskaźniki inwestycji E2.1.2? Jeżeli nie — z jakich przyczyn?

Zgodnie z Wytycznymi IK KPO w zakresie kontroli w ramach planu rozwojowego współfinansowanego ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (dalej: Wytyczne) w deklaracji zarządczej przekazywanej do KE wraz z wnioskiem o płatność są uwzględniane informacje o stwierdzeniu poważnej nieprawidłowości oraz o podjętych, w trakcie realizacji lub planowanych działaniach korygujących w tym zakresie.

W związku z tym, że w odniesieniu do inwestycji E2.1.2 IK KPO nie otrzymała od MI informacji o stwierdzeniu poważnej nieprawidłowości, w deklaracji zarządczej do KE inwestycja E2.1.2 nie została wskazana jako obarczona poważną nieprawidłowością. Jednocześnie, IK KPO nie otrzymała informacji o audytach przeprowadzonych przez Krajową Administrację Skarbową odnoszących się do inwestycji E2.1.2. i tym samym w podsumowaniu przeprowadzonych audytów nie znalazły się takie informacje.

3. Czy Instytucja Koordynująca podziela wykładnię CUPT, zgodnie z którą wyłącznie poważna nieprawidłowość (nadużycie finansowe, korupcja, konflikt interesów) uzasadnia uruchomienie procedury zwrotu wsparcia na podstawie art. 14ls ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju? Czy Ministerstwo wydało instytucjom systemu realizacji KPO wytyczne lub interpretacje dotyczące stosowania przesłanek z art. 14ls ust. 1, a jeżeli tak — jakie? Jeżeli Ministerstwo nie podziela tej wykładni — czy wyda w tym zakresie wytyczne na podstawie art. 14le ustawy?

Kwestia oceny wystąpienia poważnej nieprawidłowości należy do instytucji odpowiedzialnej za realizację inwestycji (IOI) lub jednostki wspierającej (JW), której zlecono wybór i zawieranie umów o objęcie przedsięwzięć wsparciem z ostatecznymi odbiorcami wsparcia (OOW).

4. Czy Ministerstwo przeanalizowało, czy wykorzystanie taboru objętego wsparciem w działalności komercyjnej przewoźnika wpływa na spełnienie kryterium horyzontalnego nr 8 „Pomoc publiczna oraz pomoc de minimis" i na zgodność wsparcia z zasadami pomocy publicznej? Czy w tej sprawie zasięgano opinii Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów?

Na podstawie § 11 Porozumienia o realizacji reform/inwestycji w ramach planu rozwojowego z 2 lutego 2023 r. zawartego pomiędzy MFiPR a MI (dalej: Porozumienie) za wybór przedsięwzięć do objęcia wsparciem, odpowiedzialne jest Ministerstwo Infrastruktury jako instytucja realizująca inwestycję E2.1.2. Na mocy § 11 ust. 3 Porozumienia MI zobowiązane jest do stosowania w procesie

wyboru inwestycji lub przedsięwzięć do objęcia wsparciem kryteriów horyzontalnych, określonych przez IK KPO oraz kryteriów szczegółowych opracowanych przez MI.

5. W jaki sposób Instytucja Koordynująca weryfikuje osiągnięcie i utrzymanie wskaźników inwestycji E2.1.2 — wyłącznie na podstawie protokołów odbioru pojazdów, czy także na podstawie danych o ich eksploatacji? Czy w systemie realizacji KPO obowiązuje jednolita metodyka monitorowania trwałości przedsięwzięć taborowych, w tym taboru regionalnego, obejmująca sposób wykorzystania pojazdów, a nie tylko ich posiadanie? Jeżeli nie — czy Ministerstwo zamierza ją wprowadzić?

Zgodnie z Wytycznymi IOI kontroluje prawidłowość realizacji inwestycji, w szczególności osiąganie wskaźników w inwestycji podczas kontroli wykonania i weryfikacji wydatków w inwestycji, a CUPT jako JW kontroluje prawidłowość realizacji przedsięwzięć, m.in. osiąganie wskaźników w przedsięwzięciach oraz zapobiega poważnym nieprawidłowościom i podwójnemu finansowaniu.

W odniesieniu do zagadnienia trwałości inwestycji realizowanych w ramach KPO Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. nie wprowadza obowiązkowej zasady trwałości projektu.

W umowach o objęcie wsparciem przedsięwzięć, zarówno w odniesieniu do taboru regionalnego, jak i do PKP Intercity S.A., zapisy w części „Trwałość Przedsięwzięcia" określają 3-letni okres trwałości od daty płatności końcowej.

Kwestia monitorowania sposobu wykorzystania pojazdów została objęta kontrolą i monitoringiem, zgodnie z wyjaśnieniami w punkcie 1.

6. Ile wezwań do zwrotu na podstawie art. 14ls ust. 2 oraz ile decyzji na podstawie art. 14ls ust. 3 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju wydano do 30 września 2026 r. w ramach KPO i na jaką łączną kwotę — w podziale na instytucje odpowiedzialne za realizację inwestycji, ze wskazaniem danych dotyczących inwestycji transportowych?

Do IK KPO nie wpłynęły informacje od instytucji odpowiedzialnych za realizację inwestycji o wydaniu wezwań do zwrotu na podstawie art. 14ls ust. 2, a tym samym nie były wydane decyzje na podstawie art. 14ls ust. 3 ustawy.

7. Ile oświadczeń o konflikcie interesów złożono w latach 2022–2026 w poszczególnych jednostkach wspierających i instytucjach odpowiedzialnych za realizację inwestycji KPO oraz w ilu przypadkach skutkowały one wyłączeniem pracownika od czynności? Czy Instytucja Koordynująca gromadzi takie dane i czy ocenia, że jedno oświadczenie złożone w CUPT w latach 2024–2026 w odniesieniu do całego portfela przedsięwzięć KPO obsługiwanych przez tę jednostkę świadczy o skuteczności systemu identyfikowania konfliktu interesów?

Zgodnie z Wytycznymi IOI oraz JW są zobowiązane m.in. do identyfikowania, pozyskiwania, gromadzenia oraz analizowania informacji o poważnych nieprawidłowościach, a także ich korygowania. IOI i JW opracowują i

uwzględniają w regulacjach wewnętrznych lub procedurach sposób postępowania w zakresie zapobiegania, identyfikowania, pozyskiwania, gromadzenia, analizowania, korygowania i przekazywania do IK KPO informacji o poważnych nieprawidłowościach, a także wskazują komórki odpowiedzialne za realizację ww. zadań w zakresie KPO. IOI oraz JW uwzględniają w swoich regulacjach wewnętrznych/procedurach szczegółowe działania m.in. z zakresu sposobu postępowania w przypadkach potencjalnego konfliktu interesów dotyczącego pracowników IOI/JW np. poprzez wyłączenie pracownika, w tym dokumentowania podejmowanych działań.

8. Czy w systemie realizacji KPO istnieje obowiązek informowania Instytucji Koordynującej o zidentyfikowanych i zarządzanych przypadkach konfliktu interesów w jednostkach wspierających, w szczególności gdy dotyczą one osób zajmujących stanowiska kierownicze? Czy procedury CUPT w tym zakresie — obowiązująca w 2024 r. polityka wprowadzona zarządzeniem nr 5/2024 Dyrektora CUPT oraz polityki wprowadzone w 2026 r. — były przedmiotem audytu lub weryfikacji Instytucji Koordynującej lub instytucji audytowej, a jeżeli tak — z jakim wynikiem?

Zgodnie z Wytycznymi IOI oraz JW są zobowiązane do przekazywania do IK KPO informacji o stwierdzeniu poważnej nieprawidłowości oraz o podjętych, w trakcie realizacji lub planowanych działaniach korygujących w tym zakresie.

Kompetencje do prowadzenia audytów w ramach KPO leżą w gestii niezależnego organu odpowiedzialnego za audyt KPO, którego funkcję pełni Szef Krajowej Administracji Skarbowej. Polityka w zakresie zwalczania nadużyć finansowych, korupcji i konfliktu interesów CUPT, była poddana badaniu w ramach niezależnych audytów prowadzonych przez Krajową Administrację Skarbową.

9. Czy w odniesieniu do przedsięwzięcia nr KPOD.09.08-IW.02-0001/24 narzędzie Arachne lub inne narzędzia analizy ryzyka wskazały ryzyka dotyczące konfliktu interesów lub podwójnego finansowania? Według CUPT narzędzie Arachne jest wykorzystywane na każdym etapie realizacji projektów KPO. Proszę o informację w zakresie, w jakim nie podlega ona ochronie prawnie chronionych tajemnic.

Opracowane przez KE narzędzie informatyczne Arachne jest wykorzystywane przez IOI/JW na każdym etapie realizacji oraz weryfikacji/kontroli wykonania wskaźnika/kamienia milowego i weryfikacji wydatków.

Natomiast IK KPO weryfikuje występowanie przypadków podwójnego finansowania wydatków w KPO i w ramach programów polityki spójności korzystając z aplikacji Kontrole Krzyżowe (dalej: Aplikacja), będącej częścią systemu teleinformatycznego CST2021.

Dodatkowo, oprócz kontroli przy użyciu Aplikacji, IK KPO na podstawie wylosowanej próby beneficjentów/OOW realizujących projekty/inwestycje/przedsięwzięcia w ramach polityki spójności i KPO prowadzi kontrole krzyżowe międzyokresowe, kontrole krzyżowe horyzontalne oraz

kontrole krzyżowe instrumentów finansowych. Działania te są realizowane na bieżąco i będą kontynuowane przez IK KPO również po rozliczeniu KPO.

W odniesieniu do inwestycji E2.1.2, dla OOW projektu KPOD.09.08-IW.02-0001/24, którym jest PKP Intercity S.A., do IK KPO nie wpłynął żaden kwartalny raport o wykrytych przypadkach podwójnego finansowania.

10. Kto i na jakich zasadach będzie kontrolował trwałość przedsięwzięć KPO po upływie terminu płatności z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, który zgodnie z art. 24 ust. 1 rozporządzenia 2021/241 przypada na 31 grudnia 2026 r.? Jakie zasoby kadrowe i finansowe przewidziano na ten cel? Czy środki odzyskane od odbiorców wsparcia w okresie trwałości zasilą budżet państwa i czy Ministerstwo identyfikuje ryzyko korekt ze strony Komisji Europejskiej w razie naruszeń trwałości stwierdzonych po zamknięciu Instrumentu?

Trwałość przedsięwzięć finansowanych z KPO po 31 grudnia 2026 r. będzie kontrolowana przez instytucje odpowiedzialne za realizację inwestycji lub jednostki wspierające, zgodnie z zasadami określonymi w zawartych umowach o objęciu przedsięwzięć wsparciem. Na zadania dotyczące kontroli trwałości nie przewidziano dedykowanych środków z KPO. Ewentualne środki odzyskane od ostatecznych odbiorców wsparcia w okresie trwałości zasilą budżet państwa. IK KPO nie identyfikuje ryzyka korekt finansowych ze strony KE w razie naruszeń trwałości stwierdzonych po rozliczeniu KPO.

11. Czy Ministerstwo planuje wprowadzenie sankcji za naruszenie obowiązków informacyjnych i promocyjnych w KPO, skoro według CUPT „w ramach KPO nie przewidziano taryfikatora kar" w tym zakresie? Czy Ministerstwo rozważy publikację wykazu pojazdów sfinansowanych ze środków KPO, wraz z ich numerami ewidencyjnymi, w celu umożliwienia kontroli społecznej ich wykorzystania?

IK KPO uregulowała te zagadnienia dotyczące obowiązków informacyjnych i promocyjnych, które były wymagane do prawidłowego zrealizowania KPO.

Kwestia ewentualnej publikacji wykazu pojazdów sfinansowanych ze środków KPO, wraz z ich numerami ewidencyjnymi, należy do podmiotów będących stronami umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.

Z poważaniem

wz. Ministra

Jacek Karnowski

Sekretarz Stanu

/podpisano elektronicznie/