



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Świętokrzyska Delegatura w Kielcach

DKI.410.1.5.2026

**Pani
Agnieszka Rogalińska
Starosta Ostrowiecki
Starostwo Powiatowe
w Ostrowcu Świętokrzyskim
ul. Iłżecka 37
27-400 Ostrowiec Świętokrzyski**

Wystąpienie pokontrolne

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana

Starostwo Powiatowe w Ostrowcu Świętokrzyskim (dalej: Starostwo), ul. Łżecka 37
27- 400 Ostrowiec Świętokrzyski.

Kierownik jednostki kontrolowanej

Agnieszka Rogalińska, Starosta Ostrowiecki (dalej: Starosta), od 15 maja 2024 r.
W okresie od 22 listopada 2018 r. do 15 maja 2024 r. Starostą była Marzena Dębniak.

Okres objęty kontrolą

Rok 2025 oraz okres wcześniejszy i późniejszy, w którym miały miejsce działania lub zaniechania związane z realizacją przedsięwzięcia.

Podstawa prawna podjęcia kontroli

Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Świętokrzyska Delegatura w Kielcach

Kontroler

Karol Pokora, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr DKI/16/2026 z dnia 9 stycznia 2026 r.

(akta kontroli str. 1-3)

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623 ze zm.; dalej: ustawa o NIK.

II. Zakres kontroli

Celem kontroli było dokonanie oceny pod względem legalności, gospodarności i rzetelności wykorzystania przez powiat ostrowiecki (dalej: Powiat lub Odbiorca wsparcia) środków otrzymanych z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (dalej: KPO) przekazanych za pośrednictwem Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: CUPT lub Centrum) na realizację przedsięwzięcia pn. *Zakup niskoemisyjnych autobusów do obsługi linii pozamiejskich na terenie powiatu ostrowieckiego* (dalej: Przedsięwzięcie lub Projekt).

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

III. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Powiat prawidłowo wykorzystał środki otrzymane z KPO przekazane za pośrednictwem CUPT na realizację Projektu. Odbiorca wsparcia zrealizował wszystkie kamienie milowe Przedsięwzięcia³ określone w zawartej 15 maja 2024 r. ze Skarbem Państwa – CUPT umowie o objęcie Projektu wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego Nr KPOD.09.05-IW.02-0008/23 w ramach Inwestycji: E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy) KPO (dalej: umowa o objęcie wsparciem). Osiągnięty wskaźnik rezultatu (siedem sztuk nowych niskoemisyjnych pojazdów w eksploatacji) był zgodny z założeniami przedstawionymi we wniosku o dofinansowanie Projektu. Powiat prawidłowo dokonał końcowego rozliczenia Przedsięwzięcia zgodnie z zasadami określonymi przez CUPT.

Jednakże Odbiorca wsparcia nieskutecznie monitorował ryzyka nieterminowego realizowania kamieni milowych Przedsięwzięcia, a roczne sprawozdanie potwierdzające realizację Projektu zgodnie z zasadą DNSH⁴ zostało nieterminowo sporządzone.

IV. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁵ kontrolowanej działalności

Realizacja Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności

Opis stanu faktycznego

W ramach ogłoszonego przez CUPT konkursu nr KPOD.09.05-IW.02-001/23 dla komponentu E Zielona, inteligentna mobilność Inwestycja: E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy) KPO, Powiat złożył 17 maja 2023 r. wniosek o dofinansowanie Przedsięwzięcia⁶. W dokumencie tym wskazano realizację dwóch zadań. Pierwsze (zakończone) polegało na przygotowaniu dokumentacji przetargowej wraz z opisem przedmiotu zamówienia (było to zadanie bezkosztowe). W drugim przewidziano zakup/dostawę siedmiu sztuk, fabrycznie nowych, niskoemisyjnych autobusów diesel kategorii M3 klasy I z napędem ON (olej napędowy) tej samej marki. Planowane do zakupu autobusy miały być przystosowane do warunków środowiska w jakim będą eksploatowane, tj. w temperaturach otaczającego powietrza w miejscach zacienionych od -30 do +50 stopni Celsjusza. Zakupiony w ramach Przedsięwzięcia tabor miał być wykorzystany do wymiany autobusów na istniejących już liniach, jak również na nowych,

² 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.

³ Kamienie milowe Przedsięwzięcia to mierniki postępów w realizacji Projektu o charakterze jakościowym wskazane w *Wykazie kamieni milowych Przedsięwzięcia* stanowiącym załącznik nr 6 do umowy o objęcie wsparciem.

⁴ Zasada DNSH (Do No Significant Harm – nie czyni poważnych szkód) to unijna reguła oznaczająca, że inwestycje finansowane ze środków Unii Europejskiej nie mogą znacząco szkodzić środowisku naturalnemu.

⁵ 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.

⁶ Zgodnie z regulaminem oraz wytycznymi konkursu, nabór wniosków o dofinansowanie prowadzony był w terminie 17 kwietnia 2023 r. – 17 maja 2023 r.

dłuższych trasach lub na trasach o znacznie większej częstotliwości kursowania niż do tej pory. Trasy miały przebiegać także po terenie dwóch sąsiednich powiatów, tj. opatowskiego i lipskiego. We wniosku podniesiono, że głównym celem Projektu było zmniejszenie emisyjności taboru komunikacyjnego oraz wzrost liczby pasażerów korzystających z komunikacji pozamiejskiej w kontekście poprawy jakości powietrza. Cel ten miał być zrealizowany poprzez następujące cele szczegółowe: zakup siedmiu niskoemisyjnych autobusów o napędzie diesel spełniających normę Euro 6⁷ i posiadających rozwiązania umożliwiające korzystanie osobom z niepełnosprawnościami, redukcję emisji spalin, w tym CO₂, optymalizację kosztów utrzymania pojazdów oraz wzrost satysfakcji podróżnych. Projekt, jego produkty, i rezultaty miały być dostępne dla ogółu społeczeństwa i grupy docelowej, tj. mieszkańców Powiatu oraz mieszkańców powiatów sąsiadujących (opatowskiego i lipskiego) korzystających z linii autobusowych przebiegających przez ich teren, których organizatorem był Odbiorca wsparcia z zachowaniem zasady równości i niedyskryminacji. Ze względu na bazę eksploatacyjną w Ostrowcu Świętokrzyskim zapewniającą garażowanie pojazdów oraz ich utrzymanie i wieloletnie doświadczenie w świadczeniu usług przewozowych, Powiat planował wybrać Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowcu Świętokrzyskim Spółka Akcyjna z siedzibą w Ostrowcu Świętokrzyskim (dalej: PKS lub Przewoźnik) jako operatora linii wybranych do obsługi zakupionymi w ramach Przedsięwzięcia autobusami. PKS posiadał własne Centrum Motoryzacji w skład, którego wchodziły m.in.: - Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów, działająca pod patronatem Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie; - Stacja Obsługi Pojazdów wraz z warsztatami specjalistycznymi; - myjnia pojazdów.

(akta kontroli str. 4-95)

W dniu 15 maja 2024 r. została zawarta pomiędzy CUPT, a Powiatem, umowa o objęcie wsparciem. Zgodnie z § 5 tej umowy, planowany całkowity koszt realizacji Projektu wynosił 5596,5 tys. zł (ust. 1). Maksymalna kwota wydatków kwalifikowalnych wynosiła 4550 tys. zł (ust. 2). Wydatki wykraczające poza maksymalną kwotę wydatków kwalifikowalnych, określoną w ust. 2, w tym wydatki wynikające ze wzrostu kosztu całkowitego realizacji Przedsięwzięcia po zawarciu umowy, miały być ponoszone przez Powiat i były wydatkami niekwalifikowalnymi (ust. 3). Odbiorca wsparcia był zobowiązany do zapewnienia sfinansowania wszelkich wydatków niekwalifikowalnych oraz w razie potrzeby zapewnienia pełnego współfinansowania wydatków kwalifikowanych niezbędnych dla realizacji Przedsięwzięcia w pełnym zakresie (ust. 4). Zgodnie z § 6 umowy, Powiatowi miało zostać udzielone wsparcie na realizację Projektu, w kwocie nie większej niż 4095 tys. zł. W załączniku nr 6 do przedmiotowego dokumentu wskazano kamienie milowe Przedsięwzięcia i terminy ich realizacji:

- 1) *Ogłoszenie postępowania o udzielenie zamówienia na dostawę taboru* – 1 czerwca 2024 r.;
- 2) *Zawarcie umowy na dostawę taboru* – 15 lipca 2024 r.;
- 3) *Dostawa taboru* – 30 czerwca 2025 r.;

⁷ Norma Euro 6 stanowi kompleksowy system prawny regulujący emisję spalin, który został wprowadzony w celu drastycznego ograniczenia zanieczyszczenia powietrza generowanego przez transport drogowy. Cele środowiskowe obejmują redukcję emisji tlenków azotu (NO_x), cząstek stałych (PM), tlenku węgla (CO) oraz węglowodorów (HC) o znaczące wartości procentowe w porównaniu do poprzednich norm.

4) *Rozpoczęcie eksploatacji przedsięwzięcia – 1 lipca 2025 r.*

(akta kontroli str. 96-148)

Powiat ogłosił 17 października 2024 r. postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę taboru.

Odbiorca wsparcia przekazał 21 listopada 2024 r. projekt Planu naprawczego do CUPT dotyczący ryzyka nieterminowego zrealizowania kamienia milowego *Ogłoszenie postępowania o udzielenie zamówienia na dostawę taboru*, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Z dokumentu tego wynikała konieczność zmiany terminu realizacji kamienia milowego, o którym mowa powyżej, z 1 czerwca 2024 r. na 17 października 2024 r. Podniesiono w nim, że rozbieżność pomiędzy planowaną datą (1 czerwca 2024 r.), a rzeczywistą datą ogłoszenia postępowania (17 października 2024 r.) wynikała z faktu, iż Powiat nie mógł jednoznacznie dokonać opisu przedmiotu zamówienia z uwagi na specyfikę oraz charakter planowanego zamówienia publicznego.

(akta kontroli str. 312-314)

Odbiorca wsparcia zawarł 29 stycznia 2025 r. umowę z wykonawcą, który został wybrany w wyniku rozstrzygnięcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego, o którym mowa powyżej. Jej przedmiotem była dostawa siedmiu sztuk fabrycznie nowych autobusów niskoemisyjnych międzymiastowych klasy I z napędem ON. Stosownie do postanowień tej umowy, wykonawca winien zrealizować jej przedmiot w terminie pięciu miesięcy od daty podpisania tego dokumentu. Pojazdy miały zostać dostarczone w miejsce wskazane przez Powiat na terenie miasta Ostrowca Świętokrzyskiego, a ich odbiór miał nastąpić na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych.

(akta kontroli str. 163-174)

Odbiorca wsparcia przekazał 4 lutego 2025 r. projekt Planu naprawczego do CUPT dotyczący ryzyka nieterminowego zrealizowania kamienia milowego *Zawarcie umowy na dostawę taboru*. Z dokumentu tego wynikała konieczność zmiany terminu realizacji kamienia milowego, o którym mowa powyżej, z 15 lipca 2024 r. na 29 stycznia 2025 r. Podniesiono w nim, że rozbieżność pomiędzy planowaną datą (15 lipca 2024 r.), a rzeczywistą datą zawarcia umowy (29 stycznia 2025 r.) była spowodowana koniecznością zachowania należytej staranności we właściwym przygotowaniu i przeprowadzeniu procedury przetargowej na zakup autobusów. Efektem tego było zawarcie umowy z wyłoniętym wykonawcą w terminie późniejszym niż zakładano.

(akta kontroli str. 315-316)

Starosta wyjaśniła m.in.: *Zgodnie z § 4d ust. 1 umowy o objęcie wsparciem, Odbiorca wsparcia prowadził bieżący monitoring ryzyka nieterminowej realizacji kamieni milowych Przedsięwzięcia. Po zidentyfikowaniu konieczności zmiany terminu realizacji kamienia milowego polegającego na zawarciu umowy na dostawę taboru, Powiat przedłożył do CUPT projekt planu naprawczego w terminie nieprzekraczającym 21 dni od tego momentu. Konieczność ta została formalnie zidentyfikowana po (...) zawarciu umowy z wyłoniętym dostawcą taboru autobusowego, co umożliwiło jednoznaczne określenie charakteru uchybienia oraz zasadności wdrożenia działań naprawczych. (...) Jednocześnie nadmieniam, że opóźnienie w realizacji ww. kamienia milowego oraz termin przedłożenia projektu*

planu naprawczego do CUPT nie spowodowały żadnych skutków finansowych w postaci nałożenia korekt finansowych czy pomniejszenia dofinansowania, ani nie wpłynęły na zakres rzeczowy zrealizowanego Przedsięwzięcia.

(akta kontroli str. 376-378)

Starosta wydała 24 czerwca 2025 r. zarządzenie nr Or.I.120.50.2025 na podstawie, którego została powołana Komisja, której obowiązkiem było sporządzenie protokołów zdawczo-odbiorczych stwierdzających kompletność i zgodność autobusów z ofertą wykonawcy oraz wymaganiami określonymi w specyfikacji warunków zamówienia.

Dokonała ona odbioru pojazdów w Ostrowcu Świętokrzyskim od wykonawcy, tj. 26 czerwca 2025 r. – trzech oraz następnego dnia – czterech. Komisja sporządziła, na okoliczność odbioru każdego autobusu, protokół zdawczo-odbiorczy. Z dokumentów tych wynikało m.in., że po przeprowadzeniu prób i testów stwierdzono, że pojazdy odpowiadały parametrom zawartym w ofercie złożonej przez wykonawcę i były sprawne technicznie. Przy odbiorze każdego autobusu przekazano m.in. świadectwo zgodności, instrukcję obsługi pojazdu oraz książkę gwarancyjno-serwisową.

Pojazdy zostały 18 lipca 2025 r. wprowadzone do ewidencji środków trwałych Powiatu.

(akta kontroli str. 175-189, 535-555)

Do Starostwa wpłynęła 2 lipca 2025 r. wystawiona przez wykonawcę faktura nr F 0173/2025 z 1 lipca 2025 r. za dostawę siedmiu sztuk fabrycznie nowych autobusów niskoemisyjnych międzymiastowych klasy I z napędem ON na kwotę 4270,6 tys. zł. Powiat dokonał jej zapłaty 30 lipca 2025 r., tj. zgodnie z terminem określonym w § 3 ust. 2 umowy zawartej pomiędzy Odbiorcą wsparcia, a wykonawcą.

(akta kontroli str. 305-310)

Powiat zawarł 18 lipca 2025 r. umowę dzierżawy z PKS. Jej przedmiotem była dzierżawa siedmiu sztuk niskoemisyjnych autobusów klasy I z napędem ON spełniających normę EURO 6 dofinansowanych z KPO. Zgodnie z § 1 ust. 5 umowy, przez cały czas jej trwania, jej przedmiot pozostawał własnością Powiatu.

Stosownie do § 2 ust. 1 dokumentu, o którym mowa powyżej, przed oddaniem przedmiotu dzierżawy do użytku PKS, autobusy miały zostać zarejestrowane przez Powiat. Obowiązek ubezpieczenia pojazdów w ramach OC (odpowiedzialności cywilnej), AC (autocasco), NNW (następstw nieszczęśliwych wypadków) leżał po stronie Odbiorcy wsparcia. Po zawarciu pierwszego ubezpieczenia oraz każdorazowo po wznowieniu polisy, kosztem ubezpieczenia pojazdów, Powiat miał obciążać Przewoźnika wystawiając notę obciążeniową.

Zgodnie z § 2 ust. 4 umowy, przedmiot dzierżawy miał być używany zgodnie z przeznaczeniem, tj. wykorzystywany wyłącznie do realizacji linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Odbiorcę wsparcia i powierzonych do realizacji PKS na podstawie zawartej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Stosownie do § 3 ust. 1 tego dokumentu, wydanie przedmiotu dzierżawy miało nastąpić na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego podpisanego przez obie strony. Przekazanie autobusów miało nastąpić jednorazowo.

Zgodnie z § 3 ust. 6 umowy, w przypadku przedterminowego lub terminowego zakończenia umowy, autobusy miały zostać niezwłocznie, nie później niż w terminie do siedmiu dni od dnia zakończenia umowy, zwrócone Powiatowi wraz ze wszystkimi dokumentami i przynależnościami (np.: dowód rejestracyjny, dokument serwisowy, wyposażenie fabryczne, stanowiące własność wydzierżawiającego, dwa komplety kluczyków itp.). Zwrot miał nastąpić najpóźniej w terminie do siedmiu dni, w miejscu wskazanym przez Odbiorcę wsparcia. O gotowości zwrotu autobusów PKS winien powiadomić Powiat co najmniej z jednodniowym wyprzedzeniem. Stosownie do § 4 ust. 1 umowy, Przewoźnik zobowiązany był do ponoszenia kosztów pełnej obsługi serwisowej dostarczonych pojazdów polegającej na utrzymywaniu autobusów w stanie przydatności do użytkowania przez cały okres dzierżawy, przez co należało rozumieć zapewnienie właściwej realizacji pełnej obsługi serwisowej autobusów oraz zapewnienie ich ciągłej sprawności technicznej według wymagań określonych w niniejszej umowie, zgodnie z dokumentacją techniczną, obowiązującymi normami i przepisami prawa.

Zgodnie z § 11 ust. 1 umowy, została ona zawarta na czas określony od 18 lipca 2025 r. do 18 lipca 2028 r.

Wykaz linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na których miał być eksploatowany przedmiot dzierżawy określał załącznik nr 3 do przedmiotowego dokumentu, tj.

- 1) U/2607/074 Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski przez Ćmielów, Przeuszyn;
- 2) U/2607/066 Ostrowiec Świętokrzyski – Wiktoryn – Ostrowiec Świętokrzyski przez Sudół, Rudę Kościelną;
- 3) U/2607/032 Ostrowiec Świętokrzyski – Tarłów – Ostrowiec Świętokrzyski przez Sudół, Rudę Kościelną, Wiktoryn;
- 4) U/2607/049 Ostrowiec Świętokrzyski – Wronów/Mirogonowice – Ostrowiec Świętokrzyski przez Waśniów, Boksyce, Garbacz;
- 5) U/2607/035 Okół – Ostrowiec Świętokrzyski – Okół przez Wólkę Pętkowską, Wólkę Bałtowską;
- 6) U/2607/034 Ostrowiec Świętokrzyski – Okół – Ostrowiec Świętokrzyski przez Sudół, Bałtów;
- 7) U/2607/033 Okół – Ostrowiec Świętokrzyski – Okół przez Michałów, Wólkę Pętkowską, Wólkę Bałtowską;
- 8) U/2607/041 Kunów - Ostrowiec Świętokrzyski - Kunów przez Rudkę, Chmielów;
- 9) U/2607/031 Eugeniów – Ostrowiec Świętokrzyski – Eugeniów przez Sarnówek Duży, Nową Dębową Wolę;

10) U/2607/042 Ostrowiec Świętokrzyski – Sarnówek Duży – Ostrowiec Świętokrzyski przez Nową Dębową Wolę;

11) U/2607/071 Ostrowiec Świętokrzyski – Ostrowiec Świętokrzyski przez Kunów, Małe Jodło, Bukowie.

W dniu 18 lipca 2025 r. Powiat przekazał PKS siedem sztuk autobusów na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego. Przekazał również m.in.: dowody rejestracyjne pojazdów (siedem); polisy ubezpieczeniowe OC, AC, NNW (siedem); kluczyki z pilotem (dwa na pojazd – łącznie 14); instrukcje obsługi pojazdów (siedem).

Pojazdy kursowały na liniach, o których mowa powyżej.

Z załącznika nr 6 do umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem wynikało, że termin realizacji kamienia milowego *Rozpoczęcie eksploatacji przedsięwzięcia* to 1 lipca 2025 r. Powiat nie poinformował CUPT o konieczności zmiany terminu realizacji tego kamienia milowego i nie przedłożył stosownego projektu Planu naprawczego.

(akta kontroli str. 190-246, 261-273, 559-571)

Starosta wyjaśniła m.in. m.in.: (...) *Kamień milowy (...) określony został w załączniku nr 6 do umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem z terminem realizacji na dzień 1 lipca 2025 r. (...) Mając na względzie spełnienie wszystkich warunków formalno-prawnych związanych z rozpoczęciem eksploatacji zakupionego taboru autobusowego, jego eksploatacja nastąpiła po zawarciu umowy dzierżawy z PKS, co miało miejsce w dniu 18 lipca 2025 r. Po realizacji przedsięwzięcia oraz złożeniu do CUPT końcowego wniosku o płatność, Powiat przygotował Aneks do ww. umowy, wynikający z konieczności dostosowania pierwotnie założonych wartości zrealizowanego Przedsięwzięcia do stanu faktycznego, w tym m.in. w zakresie aktualizacji terminu realizacji ww. kamienia milowego. W tym miejscu informuję, że podczas przygotowania Zał. Nr 5 do Aneksu – Kamienie Milowe Przedsięwzięcia przez pracownika (...), omyłkowo określono datę na dzień 15.07.2025 r. zamiast na dzień 18.07.2025 r., która stanowi rzeczywistą datę zawarcia umowy dzierżawy pomiędzy Powiatem jako wydzierżawiającym zakupione autobusy a PKS, będącym dzierżawcą przekazanych autobusów. Mając powyższe na uwadze, wyjaśniam, że zaistniała w Aneksie omyłka w datach nie wpływała w żaden sposób na osiągnięcie celu projektu, jego zakres rzeczowy, finansowy ani wskaźniki określone w umowie o dofinansowanie. Realizacja projektu została zakończona zgodnie z terminem wskazanym w umowie, a założone kamienie milowe zostały faktycznie osiągnięte. (...) Dostarczony tabor autobusowy został odebrany protokołami zdawczo-odbiorczymi, zawartymi w dniach 26-27 czerwca 2025 r., w związku z czym dopiero wówczas możliwe było przygotowanie dokumentacji formalnej, związanej z przekazaniem autobusów do eksploatacji operatorowi. Odnosząc się do powyższego, informuję, że faktyczne rozpoczęcie eksploatacji zakupionego taboru autobusowego nastąpiło niezwłocznie po spełnieniu wszystkich warunków formalno-prawnych, w szczególności po zawarciu umowy dzierżawy z PKS, co miało faktycznie miejsce w dniu 18 lipca 2025 r. (...) Ostateczny odbiorca dostrzega (...), że przy literalnej wykładni postanowień umownych samo przekroczenie terminu realizacji kamienia milowego może być interpretowane jako sytuacja wymagająca poinformowania Jednostki Wdrażającej, niezależnie od oceny jego istotności. W związku z powyższym zaznaczam, że: - niedochowanie obowiązku informacyjnego – o ile zaistniała sytuacja zostałaby tak zakwalifikowana – miało charakter wyłącznie formalny; - nie było działaniem celowym; - nie było działaniem zmierzającym do ukrycia okoliczności istotnych dla realizacji umowy; - nie wywołało żadnych negatywnych skutków dla finansów*

publicznych ani dla realizacji KPO. Pragnę podkreślić, że zdarzenie to zostało przeanalizowane pod kątem organizacyjnym, a w celu wyeliminowania w przyszłości ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych, przyjęto zasadę przekazywania Jednostce Wdrażającej informacji o każdym przesunięciu terminu realizacji kamienia milowego, niezależnie od jego skali i wpływu na realizację przedsięwzięcia. (...)

(akta kontroli str. 572-574)

NIK odstępuje od formułowania nieprawidłowości dotyczącej powyższej kwestii z uwagi na małą istotność.

Departament Audytu i Kontroli CUPT przeprowadził w sierpniu 2025 r. kontrolę, której celem była weryfikacja prawidłowości realizacji Przedsięwzięcia i wydatków poniesionych w jego ramach. Z informacji pokontrolnej z 19 września 2025 r. wynikało m.in., że w jej trakcie nie stwierdzono nieprawidłowości, o których mowa w motywach (53) i (54) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności⁸. Nie stwierdzono, by na realizację Projektu pozyskano inne niż zadeklarowane we wniosku o jego objęcie wsparciem źródła finansowania. Kontrolowane wydatki były zgodne z horyzontalnymi zasadami kwalifikowalności i zasadami udzielonego wsparcia. Osiągnięty wskaźnik zakupu siedmiu sztuk autobusów niskoemisyjnych służący realizacji inwestycji był zgodny z KPO i umową o objęcie wsparciem oraz wskaźnikiem E14G. W ramach tego wskaźnika założono zakup 579 sztuk autobusów, w tym zakup nie więcej niż 363 sztuk pojazdów niskoemisyjnych. Wskaźnik E14G w ramach Przedsięwzięcia został potwierdzony na poziomie 1,93% w zakresie autobusów niskoemisyjnych oraz na poziomie 1,21% w odniesieniu do celu – 579 sztuk pojazdów. Z informacji pokontrolnej wynikało, że realizowany Projekt nie prowadził do wystąpienia niekorzystnych skutków dla obecnych i przyszłych warunków klimatycznych.

W przedmiotowym dokumencie sformułowano następujące zalecenia:

- 1) umieszczenie naklejek zawierających logotypy i informacje zgodne ze *Strategią promocji i informacji KPO* we wnętrzu autobusów celem skutecznego dotarcia do użytkowników końcowych informacji o źródle środków służących zakupowi pojazdów;
- 2) dokumenty wytworzone w trakcie realizacji Projektu winny być, zgodnie z umową o objęcie wsparciem, oznaczone znakami graficznymi wskazanymi w *Strategii*, o której mowa powyżej. Należało oznaczyć dokumenty takie jak: *Sprawozdanie potwierdzające realizację przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH*, *Oświadczenie zawierające dane*

⁸ Motywy (53) i (54) przedmiotowego rozporządzenia koncentrują się na ochronie interesów finansowych Unii Europejskiej. Nieprawidłowości obejmują oszustwa, korupcję, konflikty interesów oraz podwójne finansowanie, wymagając od państw członkowskich skutecznych systemów kontroli, odzyskiwania środków oraz współpracy z Europejskim Urzędem ds. Zwalczania Oszustw i Prokuraturą Europejską. (Dz. Urz. UE L 57 z 18 lutego 2021 r., s. 17.)

informacyjne o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdów logotypami przewidzianymi w Strategii, np. w postaci naklejek na dokumentcie;

- 3) uzupełnić awers faktury FV 0173/2025 z 1 lipca 2025 r. o numer umowy o objęcie wsparciem.

Powiat poinformował pismem z 29 września 2025 r. CUPT o zrealizowaniu zaleceń sformułowanych w informacji pokontrolnej. Foldery z dokumentacją, stanowiącą potwierdzenie zrealizowanych zaleceń zostały zamieszczone na udostępnionej przez Centrum platformie OC, na której znajdowały się dokumenty związane z przeprowadzoną kontrolą.

Departament Audytu i Kontroli CUPT poinformował pismem z 2 października 2025 r. Powiat, że zalecenia zostały uznane za wdrożone.

(akta kontroli str. 505-534)

W dniu 27 listopada 2025 r. został zawarty aneks nr KPOD.09.05-IW.02-0008/23-02 do umowy o objęcie wsparciem. Zgodnie z jego postanowieniami, planowany całkowity koszt realizacji Projektu wynosił 4270,6 tys. zł., a maksymalna kwota wydatków kwalifikowalnych – 3472 tys. zł. Powiatowi udzielone zostanie wsparcie w kwocie nie większej niż 3124,8 tys. zł. W załączniku nr 5 do przedmiotowego aneksu wskazano kamienie milowe Przedsięwzięcia i terminy ich realizacji:

- 1) *Ogłoszenie postępowania o udzielenie zamówienia na dostawę taboru* – 17 października 2024 r.;
- 2) *Zawarcie umowy na dostawę taboru* – 29 stycznia 2025 r.;
- 3) *Dostawa taboru* – 30 czerwca 2025 r.;
- 4) *Rozpoczęcie eksploatacji przedsięwzięcia* – 15 lipca 2025 r.

(akta kontroli str. 155-162)

Powiat terminowo zrealizował trzy pierwsze ww. kamienie milowe. Czwarty z nich, *Rozpoczęcie eksploatacji przedsięwzięcia*, został zrealizowany 18 lipca 2025 r.

(akta kontroli str. 559-571)

We wniosku o dofinansowanie Przedsięwzięcia jako wskaźnik rezultatu (wskaźnik realizacji projektu) – wskazano siedem sztuk nowych niskoemisyjnych pojazdów w eksploatacji. Wskaźnik ten został osiągnięty.

(akta kontroli str. 559-571)

Powiat dokonał końcowego rozliczenia zrealizowanego Projektu zgodnie z zasadami określonymi przez CUPT w warunkach konkursu Nr KPOD.09.05-IW.02-001/23. Końcowe rozliczenie w postaci wniosku o płatność końcową, stanowiącego jednocześnie wniosek refundacyjny, sprawozdawczy i końcowy, zostało sporządzone w wymaganym zakresie i terminie, wskazanym w § 7 ust. 5 umowy o objęcie wsparciem, tj. w terminie do 30 dni po upływie okresu kwalifikowania wydatków, kończącym się zgodnie z § 7 ust. 4 przedmiotowej umowy w dniu 30 sierpnia 2025 r. Wniosek o płatność końcową został przekazany 30 lipca 2025 r. za pomocą systemu teleinformatycznego CST2021 do CUPT. W ramach przedmiotowego wniosku przedstawiono

dokumentację finansową i rzeczową, potwierdzającą osiągnięcie założeń Przedsięwzięcia oraz kwalifikowalność poniesionych wydatków. W wyniku weryfikacji wniosku o płatność przez Centrum oraz konieczności dokonania jego uzupełnień przez Powiat, ostatecznie dokument ten został zatwierdzony przez CUPT pismem znak: DPD-WPD IV.710.8.2024.AI z 3 grudnia 2025 r., stanowiącym *Informację dla Ostatecznego Odbiorcy Wsparcia o wynikach weryfikacji wniosku o płatność nr KPOD.09.05-IW.02-0008/23-004*. Zgodnie z tym pismem:

- jako wydatki kwalifikowalne do zatwierdzenia uznano kwotę 3472 tys. zł;
- jako kwotę wsparcia zatwierdzonego do przekazania Powiatowi wskazano 3124,8 tys. zł;
- jako kwotę wsparcia do wypłaty w ramach refundacji uznano 3124,8 tys. zł.

W związku z powyższym, w dniu 11 grudnia 2025 r. na wydzielony na potrzeby płatności refundacyjnej dla Przedsięwzięcia rachunek bankowy Powiatu została przekazana płatność refundacyjna w kwocie 3124,8 tys. zł.

(akta kontroli str. 96-108, 502-504, 559-571)

Poniesione przez Powiat wydatki na Przedsięwzięcie były zgodne z zatwierdzonym budżetem Projektu. Wydatkowane środki finansowe mieściły się w zatwierdzonych kategoriach budżetowych oraz nie przekraczały wartości określonych w umowie o objęcie wsparciem. Nie stwierdzono żadnych wydatków niekwalifikowalnych ani rozbieżności pomiędzy planem finansowym Projektu, a rzeczywiście poniesionymi wydatkami.

Zgodnie z wytycznymi określonymi przez CUPT w warunkach konkursu Nr KPOD.09.05-IW.02-001/23 oraz postanowieniami umowy o objęcie wsparciem (§ 7 ust. 7), podatek od towarów i usług (VAT) był wydatkiem niekwalifikowalnym. W związku z powyższym wartość tego podatku w kwocie 798,6 tys. zł, wynikająca z faktury nr F 0173/2025 z 1 lipca 2025 r. za dostawę siedmiu sztuk fabrycznie nowych autobusów niskoemisyjnych, została sfinansowana ze środków własnych Powiatu.

Odbiorca wsparcia przestrzegał zasady zakazu podwójnego finansowania wydatków ze środków KPO oraz innych środków unijnych.

Poniesione przez Powiat wydatki były zgodne z zasadami kwalifikowalności kosztów.

(akta kontroli str. 305-308, 559-571)

Odbiorca wsparcia gromadził na bieżąco dokumentację potwierdzającą, że realizacja Przedsięwzięcia była zgodna z zasadą DNSH. Dokumenty takie jak: świadectwa homologacji pojazdów, książki serwisowe autobusów, *Polityka środowiskowa PKS* (dokument ten obejmował m.in. instrukcje dotyczące: adaptacji do zmian klimatu, odpowiedniego użytkowania i ochrony zasobów wodnych i morskich oraz zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń powietrza, wody lub ziemi), umowy zawarte przez Przewoźnika z podmiotami uprawnionymi do odbioru odpadów pełniły funkcję narzędzi zapewniających, że Projekt będzie realizowany zgodnie z zasadą, o której mowa powyżej.

(akta kontroli str. 233-246, 336-368)

Roczne sprawozdanie potwierdzające realizację Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH zostało opracowane 14 lutego 2025 r., o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. Raport końcowy potwierdzający realizację Projektu zgodnie z zasadą, o której mowa powyżej, został sporządzony 27 czerwca 2025 r., tj. w terminie określonym w § 4c ust. 2 umowy o objęcie wsparciem.

(akta kontroli str. 317-324, 327-335)

Zgodnie z § 9 ust. 1 ww. umowy, Powiat zobowiązany był przedstawiać CUPT wniosek o płatność w części dotyczącej opisu stanu realizacji Projektu. Stosownie do § 9 ust. 2 tej umowy, w przypadku, gdy Odbiorca wsparcia nie poniósł w danym okresie sprawozdawczym wydatków kwalifikowalnych, składał wniosek o płatność w części sprawozdawczej.

Powiat przekazał do CUPT wszystkie wymagane trzy wnioski sprawozdawcze oraz jeden wniosek o płatność końcową.

(akta kontroli str. 96-113, 559-571)

Pierwszy wniosek sprawozdawczy, obejmujący okres 15.05.2024 r. – 15.08.2024 r., został przekazany przez Powiat 2 września 2024 r. do Centrum. CUPT poinformował 22 października 2024 r. Odbiorcę wsparcia, że dokument ten wymagał poprawy, tj. m.in.:

- 1) należało poprawić datę rozpoczęcia okresu kwalifikowania wydatków z 15 maja 2024 r. na 4 maja 2023 r. (zgodnie z § 7 ust. 4 umowy o objęcie wsparciem, okres kwalifikowania wydatków rozpoczynał się 4 maja 2023 r. i kończył 30 sierpnia 2025 r.);
- 2) w formularzu wniosku o płatność w module *Postęp rzeczowy* należało szczegółowo opisać informacje o stanie realizacji danego zadania (odnieść się do kamieni milowych);
- 3) w ww. formularzu w module *Planowany przebieg realizacji projektu* należało szczegółowo opisać informację o stanie realizacji Przedsięwzięcia;
- 4) należało dołączyć uzupełniony Załącznik nr 2 do Instrukcji w zakresie wniosków o płatność Ostatecznego Odbiorcy Wsparcia (OOW) w ramach KPO.

Poprawiony wniosek został przekazany przez Powiat 5 listopada 2024 r. do CUPT. Zatwierdzenie przedmiotowego dokumentu nastąpiło przez Centrum, pismem DPD-WPD IV.710.08.2024/KM, stanowiącym *Informację dla Ostatecznego Odbiorcy Wsparcia o wynikach weryfikacji wniosku o płatność nr KPOD.09.05-IW.02-0008/23-001*, przekazaną wiadomością z systemu CST2021 z 17 grudnia 2024 r.

(akta kontroli str. 384-404)

Drugi wniosek sprawozdawczy, obejmujący okres 06.11.2024 r. – 30.01.2025 r. został przekazany przez Powiat 30 stycznia 2025 r. do CUPT. Centrum poinformowało 7 lutego 2025 r. Odbiorcę wsparcia, że dokument ten wymagał poprawy, tj.: należało dołączyć uzupełniony Załącznik nr 2 do Instrukcji w zakresie wniosków o płatność Ostatecznego Odbiorcy Wsparcia (OOW) w ramach KPO. Poprawiony wniosek został przekazany przez Powiat 10 lutego 2025 r. do CUPT. Zatwierdzenie przedmiotowego dokumentu nastąpiło przez Centrum pismem DPD-WPD IV.710.8.2024.JT, stanowiącym *Informację dla Ostatecznego Odbiorcy Wsparcia o wynikach*

weryfikacji wniosku o płatność nr KPOD.09.05-IW.02-0008/23-002, przekazany wiadomością z systemu CST2021 z 4 marca 2025 r.

(akta kontroli str. 405-424)

Trzeci wniosek sprawozdawczy, obejmujący okres 31.01.2025 r. – 28.04.2025 r. został przekazany przez Powiat 28 kwietnia 2025 r. do CUPT. Centrum poinformowało 10 czerwca 2025 r. Odbiorcę wsparcia, że dokument ten wymagał poprawy, tj.: należało podać informację dla poszczególnych zadań w sekcji *Stan realizacji*, czy *Działania są zgodne z zasadą równych szans i niedyskryminacji* albo *Działania nie są zgodne z zasadą równych szans i niedyskryminacji*. Poprawiony wniosek został przekazany 10 czerwca 2025 r. do CUPT. Zatwierdzenie przedmiotowego dokumentu nastąpiło przez Centrum pismem DPD-WPD IV.710.8.2024.JT, stanowiącym *Informację dla Ostatecznego Odbiorcy Wsparcia o wynikach weryfikacji wniosku o płatność nr KPOD.09.05-IW.02-0008/23-003*, przekazany wiadomością z systemu CST2021 z 13 czerwca 2025 r.

(akta kontroli str. 425-442)

Czwarty wniosek – będący jednocześnie wnioskiem refundacyjnym, sprawozdawczym i końcowym, obejmujący okres sprawozdawczy 29.04.2025 r. – 30.07.2025 r. został przekazany przez Powiat 30 lipca 2025 r. do CUPT.

Centrum poinformowało 8 sierpnia 2025 r. Odbiorcę wsparcia, że dokument ten wymagał poprawy, tj.:

- 1) w zakładce *Zestawienie dokumentów* należało poprawić wartość VAT na 0,00;
- 2) do wniosku o płatność należało dołączyć dokument potwierdzający przekazanie autobusów do eksploatacji;
- 3) do dokumentu tego należało dołączyć listę potwierdzającą osiągnięcie wskaźników projektu.

Poprawiony wniosek został przekazany 8 sierpnia 2025 r. do CUPT.

Centrum poinformowało 8 października 2025 r. Odbiorcę wsparcia, że należy poprawić opis faktury FV 0173/2025 z 1 lipca 2025 r. i poprawiony dokument załączyć do zakładki *Zestawienie dokumentów*. Poprawiony wniosek został przekazany 9 października 2025 r. do CUPT.

Centrum poinformowało 1 grudnia 2025 r. Odbiorcę wsparcia, że wniosek należy zaktualizować na okoliczność podpisanego aneksu do umowy o objęcie wsparciem. Zaktualizowany wniosek został przekazany 2 grudnia 2025 r. do CUPT.

Centrum poinformowało 3 grudnia 2025 r. Powiat, że należy dopisać w formularzu wniosku o płatność do zadania nr 2 następujące zdanie *Działania są zgodne z zasadą równych szans i niedyskryminacji*. Odbiorca wsparcia uzupełnił ten dokument o zapis, o którym mowa powyżej i przekazał go w tym samym dniu do CUPT. Zatwierdzenie przedmiotowego wniosku nastąpiło przez CUPT pismem znak: DPD-WPD IV.710.8.2024.AI, stanowiącym *Informację dla Ostatecznego Odbiorcy Wsparcia o wynikach weryfikacji wniosku o płatność nr KPOD.09.05-IW.02-0008/23-004*, przekazany wiadomością z systemu CST2021 z 3 grudnia 2025 r.

(akta kontroli str. 443-504)

Zgodnie z § 16 ust. 1 umowy o objęcie wsparciem, Powiat zobowiązał się do zachowania trwałości Projektu zgodnie ze złożonym wnioskiem o objęcie Przedsięwzięcia wsparciem, w którym oświadczył, że zobowiązuje się do zachowania jego trwałości poprzez zachowanie własności zakupionego taboru autobusowego przez minimum trzy lata. We wniosku tym jako wskaźnik rezultatu, wskazano siedem sztuk nowych niskoemisyjnych pojazdów w eksploatacji.

Odbiorca wsparcia podjął następujące działania zapewniające zachowanie trwałości Projektu:

- 1) zapewnił użytkowanie siedmiu zakupionych niskoemisyjnych autobusów zgodnie z ich przeznaczeniem, tj. do obsługi linii pozamiejskich na terenie Powiatu;
- 2) zachował własność pojazdów, o których mowa powyżej;
- 3) realizował działania informacyjne i promocyjne o finansowaniu Przedsięwzięcia ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności w szczególności: wyeksponował źródła finansowania (m.in. każdy autobus oznakowany był naklejkami informującymi o tym źródle);
- 4) przechowywał dokumentację związaną z zachowaniem trwałości Projektu, zgodnie z § 14 ust. 4 umowy o objęcie wsparciem.

(akta kontroli str. 4-9, 96-119, 274-291, 556-558)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

1. Powiat nieskutecznie monitorował ryzyka nieterminowego realizowania kamieni milowych Przedsięwzięcia. Skutkowało to tym, że nie poinformował niezwłocznie CUPT o konieczności zmiany terminu realizacji kamienia milowego *Ogłoszenie postępowania o udzielenie zamówienia na dostawę taboru* i przedłożył do Centrum projekt Planu naprawczego z opóźnieniem.

W załączniku nr 6 do umowy o objęcie wsparciem, wskazano termin realizacji kamienia milowego, o którym mowa powyżej, tj. 1 czerwca 2024 r. W dniu 17 października 2024 r. ogłoszono postępowanie o udzielenie zamówienia na dostawę taboru, a Powiat dopiero 21 listopada 2024 r. przedłożył projekt Planu naprawczego dotyczący tej kwestii do Centrum.

Zgodnie z § 4d ust. 1 umowy o objęcie wsparciem, Powiat zobowiązany był do bieżącego monitorowania ryzyka nieterminowego realizowania kamieni milowych. W przypadku zidentyfikowania powyższych ryzyk i konieczności zmiany terminu realizacji kamienia milowego Projektu, Odbiorca wsparcia winien niezwłocznie poinformować o tym CUPT i nie później niż 21 dni od momentu identyfikacji takiej konieczności, przedłożyć do Centrum projekt Planu naprawczego.

(akta kontroli str. 312-314, 559-571)

Odnosząc się do braku niezwłocznego poinformowania CUPT o konieczności zmiany terminu realizacji kamienia milowego *Ogłoszenie postępowania o udzielenie zamówienia na dostawę taboru* i przedłożenia do Centrum stosownego projektu Planu naprawczego z opóźnieniem, Starosta wyjaśniła m.in., że: (...) *Po zidentyfikowaniu konieczności zmiany terminu realizacji*

kamienia milowego (...), Odbiorca wsparcia przedłożył do CUPT projekt planu naprawczego w terminie nieprzekraczającym 21 dni od tego momentu. Konieczność ta została formalnie zidentyfikowana (...) po ogłoszeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę taboru autobusowego, co umożliwiło jednoznaczne określenie charakteru uchybienia oraz zasadności wdrożenia działań naprawczych. (...) kamień milowy, którego pierwotny termin realizacji określono na dzień 1 czerwca 2024 r., został faktycznie zrealizowany poprzez ogłoszenie postępowania przetargowego w dniu 17 października 2024 r., zaś projekt planu naprawczego zgodnie z trybem określonym w § 4d ust. 1 umowy, został przedłożony do CUPT w dniu 21 listopada 2024 r. Jednocześnie nadmieniam, że opóźnienie w realizacji ww. kamienia milowego oraz termin przedłożenia projektu planu naprawczego do CUPT nie spowodowały żadnych skutków finansowych w postaci nałożenia korekt finansowych czy pomniejszenia dofinansowania, ani nie wpłynęły na zakres rzeczowy zrealizowanego Przedsięwzięcia.

(akta kontroli str. 376-378)

Wyjaśnienia starosty nie zasługują na uwzględnienie. Skoro 17 października 2024 r. ogłoszono postępowanie o udzielenie zamówienia na dostawę taboru to nic nie stało na przeszkodzie, aby w tym dniu poinformować CUPT o konieczności zmiany terminu realizacji tego kamienia milowego i przedłożyć do Centrum projekt Planu naprawczego w ciągu 21 dni od powyższej daty.

W związku z faktem, że Przedsięwzięcie zostało zrealizowane, NIK odstępuje od formułowania wniosku dotyczącego stwierdzonej nieprawidłowości.

2. Roczne sprawozdanie potwierdzające realizację Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH zostało opracowane dopiero 14 lutego 2025 r., tj. z 45 dniowym opóźnieniem w stosunku do terminu określonego w § 4c ust. 2 umowy o objęcie wsparciem, zgodnie z którym winno być ono sporządzone w terminie do 31 grudnia 2024 r.

(akta kontroli str. 96-106, 317-324)

Kierownik Referatu Inwestycji i Rozwoju Powiatu, która sporządziła przedmiotowe sprawozdanie, wyjaśniła, że jego nieterminowe sporządzenie było wynikiem spiętrzenia pracy.

(akta kontroli str. 369-370)

Starosta wyjaśniła m.in., że: (...) *roczne sprawozdanie potwierdzające realizację Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH, obejmujące okres sprawozdawczy 04.05.2023 r. – 31.12.2024 r., zostało opracowane w formie roboczej do dnia 31.12.2024 r. Jednakże (...) beneficjent projektu nie miał obowiązku przekazania przedmiotowego sprawozdania rocznego Jednostce Wspierającej (JW) w terminie do dnia 31.12.2024 r. Faktycznie sprawozdanie zostało przedłożone do podpisu OOW w dniu 14.02.2025 r. i dlatego dokument został opatrzony tą datą. (...)*

(akta kontroli str. 371-375)

Wyjaśnienie Starosty nie zasługuje na uwzględnienie. Pomimo, że z umowy o objęcie wsparciem nie wynikał obowiązek przekazania przedmiotowego sprawozdania w terminie do 31 grudnia 2024 r. do CUPT to nic nie stało na przeszkodzie, aby dokument ten został podpisany przez Starostę w tym dniu.

W związku z faktem, że Przedsięwzięcie zostało zrealizowane, NIK odstępuje od formułowania wniosku dotyczącego stwierdzonej nieprawidłowości.

V. Uwagi i wnioski

W związku z faktem, że Przedsięwzięcie zostało zrealizowane, NIK odstępuje od formułowania uwag i wniosków dotyczących stwierdzonych nieprawidłowości.

VI. Pozostałe informacje i pouczenia

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie⁹ umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Świętokrzyskiej Delegatury Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

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

Kielce, dnia 13 marca 2026 r.

Kontroler
specjalista kontroli państwowej
Karol Pokora

/podpisano elektronicznie/

Najwyższa Izba Kontroli
Świętokrzyska Delegatura w Kielcach
p.o. Wicedyrektor Delegatury
Krzysztof Wilkosz

/podpisano elektronicznie/

⁹ 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.