



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Opolska Delegatura w Opolu

DOO.410.1.5.2026

**Pan
Daniel Palimąka
Starosta Nyski
Starostwo Powiatowe w Nysie
ul. Piastowska 33
48-300 Nysa**

Wystąpienie pokontrolne

**Wykonanie budżetu państwa w 2025 r. – wykorzystanie środków
z Krajowego Planu Odbudowy przez Powiat Nyski**

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana

Starostwo Powiatowe w Nysie¹, ul. Piastowska 33; 48-300 Nysa

Kierownik jednostki kontrolowanej

Daniel Palimąka, Starosta Nyski², od 7 maja 2024 r.

W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił:

Andrzej Kruczkiewicz, Starosta Nyski, od 19 listopada 2018 r. do 7 maja 2024 r.

Okres objęty kontrolą

Rok 2025 oraz okres wcześniejszy lub późniejszy³, w którym miały miejsce działania lub zaniechania związane z realizacją przedsięwzięcia / przedsięwzięć

Podstawa prawna podjęcia kontroli

Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁴

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Opolska Delegatura w Opolu

Kontrolerzy

1. Karolina Kulig, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr DOO/12/2026 z dnia 7 stycznia 2026 r.
2. Piotr Mastalerz, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr DOO/13/2026 z dnia 7 stycznia 2026 r.

(akta kontroli str. 1-2, 21)

¹ Dalej: Starostwo.

² Dalej: Starosta.

³ Do zakończenia czynności kontrolnych w jednostce, tj. do 27 lutego 2026 r.

⁴ 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 Starostwo Powiatowe w Nysie środków otrzymanych przez Powiat Nyski z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności⁵ przekazanych za pośrednictwem Centrum Unijnych Projektów Transportowych⁶ na zakup autobusów niskoemisyjnych dla transportu publicznego w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

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

III. Ocena ogólna⁷ kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Działania podejmowane w Starostwie, mające na celu wykorzystanie środków otrzymanych z KPO na realizację zadania obejmującego zakup autobusów niskoemisyjnych dla transportu publicznego nie były dotychczas w pełni skuteczne. Pracownicy kontrolowanej jednostki nie dołożyli należytej staranności sporządzając wniosek o dofinansowanie, gdyż odstąpili od rzetelnego ustalenia wartości przedsięwzięcia oraz realnych terminów jego realizacji.

W konsekwencji przewidywane koszty nie były wystarczające do sfinansowania zakupu 2 szt. autobusów o wskazanych parametrach technicznych, co spowodowało konieczność zmiany opisu przedmiotu zamówienia. Skutkiem powyższych zaniechań było nieterminowe rozpoczęcie realizacji inwestycji w stosunku do założeń wynikających Harmonogramu Realizacji Przedsięwzięcia, gdyż rozeznanie cenowe zostało rozpoczęte z opóźnieniem wynoszącym 212 dni. Zwiększało to również ryzyko niedochowania terminu realizacji całego zadania, jako że znacząco ograniczyło czas potencjalnego wykonawcy na produkcję autobusów. Jednostka kontrolowana prawidłowo zidentyfikowała ryzyko niedotrzymania terminu realizacji rzeczowej inwestycji, jednak działania mające na celu jego zmianę (wydłużenie) zostały podjęte po upływie 37 dni od powzięcia takiej informacji, co Najwyższa Izba Kontroli ocenia jako nierzetelne.

Trzy z czterech sporządzonych wniosków o płatność o charakterze sprawozdawczym, w tym jeden stanowiący korektę, zostały przedłożone w wymaganym terminie do 20 dni po okresie sprawozdawczym za jaki były składane. Stwierdzono jednak jeden przypadek przekazania wniosku o płatność z opóźnieniem wynoszącym 9 dni.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły również braku skutecznego przekazania w centralnym systemie teleinformatycznym wspierającym realizację przedsięwzięć SL2021 wymaganych informacji o trzech postępowaniach przetargowych, tj. danych o ogłoszeniu dwóch postępowań oraz dwóch informacji o unieważnieniu postępowań. Ponadto wymagane postanowieniami umowy o dofinansowanie aktualizacje harmonogramów lub potwierdzenia ich aktualności nie zostały złożone w czterech z sześciu przypadków, a na stronie internetowej Starostwa nie zamieszczono informacji o wartości przedsięwzięcia, wymaganej zgodnie z postanowieniami Księgi Identyfikacji Wizualnej KPO. Nieterminowo, tj. z opóźnieniem wynoszącym 49 dni, sporządzono ponadto sprawozdanie stanowiące potwierdzenie realizacji zadania zgodnie z zasadą *nie czynić poważnych szkód* (DNSH).

⁵ Dalej również: KPO.

⁶ Dalej: CUPT.

⁷ 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.

IV. Opis ustalonego stanu faktycznego

Realizacja Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności

1. W okresie objętym kontrolą zadania związane z pozyskiwaniem środków zewnętrznych zostały przypisane w Regulaminie Organizacyjnym Starostwa Powiatowego w Nysie⁸ Wydziałowi Inwestycji i Programowania⁹, a od 1 listopada 2025 r. – Wydziałowi Inwestycji, Planowania, Dróg i Rozwoju¹⁰. Powiat Nyski 14 czerwca 2024 r. złożył wniosek¹¹ w ramach ogłoszonego przez CUPT naboru wniosków nr KPOD.09.05-IW.02-001/24 o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w ramach KPO¹².

Zgodnie z postanowieniami wynikającymi z opublikowanego przez CUPT *Regulaminu wyboru przedsięwzięć do objęcia wsparciem z planu rozwojowego*¹³ z 5 kwietnia 2024 r.¹⁴ wsparcie mogły uzyskać przedsięwzięcia dotyczące zakupu zeroemisyjnego¹⁵ lub niskoemisyjnego¹⁶ taboru autobusowego, w tym taboru zasilanego olejem napędowym¹⁷ lub taboru z napędem hybrydowym¹⁸ dla obsługi nowoutworzonych pozamiejskich linii autobusowych lub dla wymiany taboru autobusowego dla dotychczas funkcjonujących pozamiejskich liniach autobusowych zagrożonych likwidacją ze względu na przestarzały tabor i/lub deficytowość linii.

Przedmiotem wniosku złożonego przez Powiat Nyski jako organizatora publicznego transportu zbiorowego¹⁹, był zakup 2 szt. nowych autobusów niskoemisyjnych z silnikiem wysokoprężnym spełniających normę emisji spalin co najmniej EURO VI. Pojazdy miały zostać przeznaczone do wykonywania przewozów regularnych w komunikacji pozamiejskiej o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu nyskiego, powiatu opolskiego i miasta Opola, realizowanych przez operatora publicznego transportu zbiorowego²⁰ – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie spółkę z o. o. Do projektu wybrano obsługę linii pozamiejskiej nr 123 na trasie Nysa – Opole²¹, objętą umowami zawartymi z Wojewodą Opolskim w sprawie dopłat z *Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej* od 2023 r.²² Przed przystąpieniem do organizowanego przez CUPT konkursu nie zweryfikowano wartości przedsięwzięcia oraz terminu jego realizacji, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. We wniosku o dofinansowanie wskazano, że realizacja projektu rozpocznie się 4 listopada 2024 r., planowany

⁸ Uchwała Nr 90/231/16 Zarządu Powiatu w Nysie z dnia 16 czerwca 2016 r. w sprawie uchwalenia Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Nysie (ze zm.); dalej: Regulamin organizacyjny.

⁹ Na podstawie § 17 ust. 6 Regulaminu organizacyjnego.

¹⁰ Na podstawie § 1 ust. 2 lit. a uchwały Nr 94/357/2025 Zarządu Powiatu w Nysie z dnia 22 października 2025 r. w sprawie zmiany Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Nysie. Dalej: Wydział IPDR.

¹¹ Sporządzony przez pracowników ówczesnego Wydziału Inwestycji i Programowania Starostwa przy współpracy z Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej w Nysie spółką z o. o. (tj. spółką w całości należącą do Powiatu Nyskiego).

¹² Komponent E Zielona, inteligentna mobilność, Inwestycja: E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy) 2.0.

¹³ Dalej: *Regulamin*.

¹⁴ Aktualizacja *Regulaminu* w zakresie dotyczącym zasad korespondencji oraz procedury odwoławczej nastąpiła 18 sierpnia 2024 r. *Regulamin* opublikowany na stronie internetowej CUPT: <https://www.cupt.gov.pl/konkurs/zakonczone/e1-1-2-zero-i-niskoemisyjny-transport-zbiorowy-autobusy-2-0/> (dostęp: 25 lutego 2026 r.).

¹⁵ Tj. elektrycznego lub wodorowego.

¹⁶ Tj. zasilanego paliwami alternatywnymi (CNG, LPG, LNG).

¹⁷ Spełniającego normę emisji spalin nie niższą niż EURO VI.

¹⁸ HEV/MHEV, hybrydy plug-in (PHEV).

¹⁹ O którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, ze zm.).

²⁰ W rozumieniu art. 6 ust. 1 pkt 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

²¹ Przez Niemodlin.

²² Tj. umowami: 1/ Nr 805/4/5/2023 z 24 maja 2023 r., 2/ Nr 805.4.33.2023 z 11 stycznia 2024 r. oraz 3/ Nr 805.3.69.2024 z 4 lutego 2025 r.

termin rozpoczęcia postępowania przetargowego i podpisania umowy miał nastąpić w IV kwartale 2024 r. a zakończenie przedsięwzięcia – do 31 marca 2026 r. Pracownik Wydziału IPDR wyjaśnił, że na etapie procedowania wniosku Powiat dysponował częścią dokumentacji niezbędnej do wszczęcia postępowania przetargowego, w tym opisem przedmiotu zamówienia. Dokumentacja ta została sporządzona na potrzeby postępowania w innym projekcie obejmującym zakup jednego autobusu, o tych samych parametrach technicznych. Pracownik ten wyjaśnił: *zakładaliśmy, że dysponując taką dokumentacją jesteśmy w stanie do listopada 2024 r. sporządzić pozostałą część (...) i ogłosić przetarg.*

(akta kontroli str. 9-20, 24-82, 386-478, 522-562, 587-592, 616-620, 643, 777-779, 873-935, 974-985, 1015-1026)

2. Powiat Nyski 25 lutego 2025 r. zawarł z CUPT umowę o objęcie przedsięwzięcia pn. *Zakup autobusów niskoemisyjnych dla transportu publicznego w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności* wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego nr KPOD.09.05-IW.02-0027/24-00²³. Planowany całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia wynosił 2 964,3 tys. zł, przy maksymalnej kwocie wydatków kwalifikowalnych w wysokości 2 410 tys. zł. Wysokość udzielonego wsparcia została wskazana na kwotę 2 048,5 tys. zł i wynosiła odpowiednio 69% wartości całego przedsięwzięcia oraz 81% maksymalnej kwoty wydatków kwalifikowalnych.

Zgodnie z Harmonogramem Realizacji Przedsięwzięcia planowana data rozpoczęcia zadania dotyczącego zakupu autobusów została określona na 4 listopada 2024 r., jednak dokument dotyczący rozeznania rynku, mający na celu ustalenie szacowanej wartości zamówienia, został przesłany potencjalnym wykonawcom dopiero 5 czerwca 2025 r., co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. Starosta oświadczył, że do tego czasu trwały prace nad aktualizacją opisu przedmiotu zamówienia, mającą na celu zmianę wyposażania autobusów. W Harmonogramie Realizacji Przedsięwzięcia wskazano, że planowana data zakończenia zadania i jednocześnie realizacja rzeczowa przedsięwzięcia nastąpi do 31 marca 2026 r., a w jej zakres wchodził zakup autobusów oraz promocja projektu²⁴. Opis przedsięwzięcia²⁵ zakładał, że opracowanie kompletnej dokumentacji przetargowej i zamówienie dwóch autobusów nastąpi w I kwartale 2025 r., natomiast zakup pojazdów przewidziano na I kwartał 2026 r. Osiągnięcie wskaźnika rezultatu – dwa nowe niskoemisyjne pojazdy w eksploatacji – miało nastąpić do 31 marca 2026 r., a koszty związane z realizacją zadania miały zostać poniesione w I kwartale 2026 r.

(akta kontroli str. 83-205, 479-496, 778, 849-872, 1002, 1015-1026)

3. Kontrolowana jednostka 15 czerwca 2025 r.²⁶, w odpowiedzi na prowadzone w celu ustalenia szacunkowej wartości zamówienia rozeznanie rynku, uzyskała od jednego z potencjalnych wykonawców informację o braku możliwości realizacji przedmiotu zamówienia w terminie wynikającym z Harmonogramu Realizacji Przedsięwzięcia, z jednoczesnym wskazaniem, że najbliższy możliwy termin produkcji to wrzesień 2026 r. Pomimo tego 16 lipca 2025 r. do Urzędu Publikacji Unii Europejskiej przekazano ogłoszenie o zamówieniu w trybie przetargu nieograniczonego pn. *Zakup autobusów niskoemisyjnych dla transportu publicznego w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności – 2 szt.*²⁷, z terminem realizacji zamówienia do 30 marca 2026 r.

²³ Dalej: umowa o dofinansowanie.

²⁴ Przy okresie kwalifikowalności wydatków od 4 listopada 2024 r. do 30 czerwca 2026 r.

²⁵ Stanowiący załącznik nr 5 do umowy o dofinansowanie.

²⁶ Pismo wykonawcy z 15 czerwca 2025 r. (niedziela), z którym pracownicy jednostki kontrolowanej mogli się zapoznać dopiero 16 czerwca 2025 r. (poniedziałek).

²⁷ Znak ZP.272.2.23.2025.KM.

Kontrolowana jednostka 23 lipca 2025 r. wystąpiła do CUPT o wydłużenie okresu realizacji przedsięwzięcia do 31 lipca 2026 r. oraz o wydłużenie okresu kwalifikowalności wydatków do 31 sierpnia 2026 r. – wraz z tymi wnioskami przedłożyła *Plan Naprawczy*. W dokumentach tych wskazano, że przyczyną wystąpienia ryzyka opóźnienia w realizacji przedsięwzięcia jest ograniczona dostępność autobusów niskoemisyjnych na rynku oraz wydłużone terminy ich dostaw, w związku z czym powstało ryzyko nieosiągnięcia zaplanowanego kamienia milowego w zakresie dostawy pojazdów. Jako działanie zaradcze wskazano zawarcie aneksu do umowy o dofinansowanie, wydłużającego termin realizacji rzeczowej do 31 lipca 2026 r. oraz okres kwalifikowalności wydatków do 31 sierpnia 2026 r. Formalny wniosek o zmianę, mający na celu zawarcie aneksu do umowy, został utworzony w systemie SL2021 7 sierpnia 2025 r. Procedura aneksowania umowy i wydłużenia okresu realizacji rzeczowej zadania została uruchomiona 37 dni po uzyskaniu przez kontrolowaną jednostkę informacji o braku możliwości dochowania terminu wynikającego z Harmonogramu Realizacji Przedsięwzięcia, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Aneks do umowy o dofinansowanie zawarty został 3 września 2025 r. – w zmienionym Harmonogramie Realizacji Przedsięwzięcia założono, że wydatki związane z realizacją zadania nastąpią w III kwartale 2026 r.²⁸, a w zaktualizowanym opisie przedsięwzięcia wskazano, że osiągnięcie zakładanego wskaźnika rezultatu nastąpi do 31 lipca 2026 r.

Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego zostało unieważnione 29 sierpnia 2025 r. z powodu braku złożenia ofert, tj. na podstawie art. 255 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych²⁹.

(akta kontroli str. 7-8, 83-121, 206-225, 282-284, 319-333, 379-380, 393-430, 479-496, 806-810, 936-973, 1012-1026)

4. Drugie postępowanie przetargowe³⁰ na zakup autobusów ogłoszono 4 września 2025 r. z terminem realizacji zadania do 31 lipca 2026 r., co wynikało z wydłużenia okresu realizacji rzeczowej projektu w drodze aneksu i zmiany Harmonogramu Realizacji Przedsięwzięcia. W postępowaniu tym również nie została złożona żadna oferta, wobec czego zostało ono unieważnione 16 października 2025 r.³¹.

Kontrolowana jednostka 23 października 2025 r. wystąpiła do CUPT z zapytaniem o możliwość ponownego wydłużenia terminu realizacji rzeczowej przedsięwzięcia do 30 listopada 2026 r. oraz wydłużenia kwalifikowalności wydatków do 31 grudnia 2026 r. Powodem wnioskowanych zmian było unieważnienie dwóch postępowań o udzielenie zamówienia publicznego oraz szacowany czas produkcji taboru (9-10 miesięcy), które wskazywały na to, że *zakończenie realizacji zadania i osiągnięcie kamieni milowych w projekcie do 31 sierpnia 2026 r. jest obiektywnie niemożliwe*. W odpowiedzi³² CUPT nie wyraziło zgody na dokonanie wnioskowanej zmiany i zwróciło się o zajęcie stanowiska w sprawie kontynuacji lub rozwiązania umowy o dofinansowanie. Starostwo poinformowało 24 listopada 2025 r. CUPT o kontynuacji umowy.

(akta kontroli str. 260-262, 269-270, 272, 334-348, 1012-1026)

²⁸ Przy kwalifikowalności wydatków od 4 listopada 2024 r. do 31 sierpnia 2026 r.

²⁹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1320, ze zm.; dalej: ustawa Pzp.

³⁰ Znak ZP.272.2.30.2025.KM.

³¹ Tj. na podstawie art. 255 pkt 1 ustawy Pzp.

³² Data wpływu pisma do jednostki: 7 listopad 2025 r.

5. Trzecie postępowanie przetargowe zostało ogłoszone 11 grudnia 2025 r.³³, z okresem realizacji zadania do 31 lipca 2026 r. W postępowaniu tym również nie złożono żadnej oferty, wobec czego zostało ono unieważnione 28 stycznia 2026 r.³⁴

W okresie objętym kontrolą przeprowadzono w kontrolowanej jednostce łącznie trzy postępowania³⁵ o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego³⁶, które zostały wszczęte odpowiednio 16 lipca 2025 r.³⁷, 4 września 2025 r.³⁸ oraz 11 grudnia 2025 r.³⁹ poprzez przekazanie ogłoszeń o zamówieniu Urzędowi Publikacji Unii Europejskiej. Wszystkie postępowania zostały unieważnione z powodu braku złożenia ofert, tj. na podstawie art. 255 pkt 1 ustawy Pzp, odpowiednio 29 sierpnia 2025 r., 16 października 2025 r. oraz 28 stycznia 2026 r.

W toku prowadzonych czynności kontrolnych⁴⁰ jednostka zwróciła się do CUPT o zajęcie stanowiska w sprawie dopuszczalności uznania za kwalifikowany zakupu fabrycznie nowych autobusów wyprodukowanych w 2024 r. W pytaniu tym wskazano, że w trzech przeprowadzonych dotychczas przetargach rok produkcji określono jako nie starszy niż 2025, a w związku z ich unieważnieniem kontrolowana jednostka rozważa dopuszczenie w kolejnym postępowaniu autobusów, których rok produkcji będzie określony jako nie starszy niż 2024. Naczelnik Wydziału IPDR oświadczyła, że CUPT nie udzieliło odpowiedzi na przedmiotowe pismo, a Powiat Nyski nie podjął decyzji czy będzie kontynuować realizację umowy o dofinansowanie poprzez ogłoszenie kolejnego postępowania przetargowego, czy wystąpi o rozwiązanie umowy⁴¹.

(akta kontroli str. 319-348, 567-585, 936-973, 1012-1026, 1030, 1031)

6. Forma i warunki przekazania wsparcia zostały określone w § 8 umowy o dofinansowanie i przewidywały zarówno możliwość refundacji kosztów, jak i wypłacenia zaliczki. Wsparcie w formie zaliczki miało zostać przekazane na wyodrębniony rachunek bankowy, a jednorazowa transza nie mogła przekroczyć kwoty 614,6 tys. zł. W okresie objętym kontrolą Powiat Nyski nie poniósł żadnych wydatków związanych z realizacją przedsięwzięcia⁴², w tym nie wnioskował o wypłacenie zaliczki.

Z uwagi na powyższe okoliczności do CUPT przekazano cztery wnioski o płatność⁴³ wyłącznie o charakterze sprawozdawczym⁴⁴, z których jeden stanowił korektę wcześniejszego wniosku⁴⁵ i został sporządzony w dniu otrzymania przez kontrolowaną jednostką pisma z CUPT w sprawie jego poprawy⁴⁶.

³³ Znak ZP.272.2.52.2025.KM.

³⁴ Tj. na podstawie art. 255 pkt 1 ustawy Pzp.

³⁵ Według stanu na 28 stycznia 2026 r.

³⁶ Na podstawie art. 132 ustawy Pzp.

³⁷ Znak ZP.272.2.23.2025.KM.

³⁸ Znak ZP.272.2.30.2025.KM.

³⁹ Znak ZP.272.2.52.2025.KM.

⁴⁰ 17 lutego 2025 r.

⁴¹ Według stanu na 26 lutego 2026 r.

⁴² Według stanu na 23 stycznia 2026 r.

⁴³ Według stanu na 23 stycznia 2026 r.

⁴⁴ Nr KPOD.09.05-IW.02-0027/24-001-01 z 13 czerwca 2025 r. za okres od 4 listopada 2024 r. do 30 maja 2025 r., Nr KPOD.09.05-IW.02-0027/24-002-01 z 29 września 2025 r. za okres od 31 maja 2025 r. do 31 sierpnia 2025 r., Nr KPOD.09.05-IW.02-0027/24-003-01 z 15 grudnia 2025 r. za okres od 1 września 2025 r. do 30 listopada 2025 r., Nr KPOD.09.05-IW.02-0027/24-003-02 z 7 stycznia 2026 r. za okres od 4 listopada 2024 r. do 30 maja 2025 r. (korekta).

⁴⁵ Wniosek Nr KPOD.09.05-IW.02-0027/24-003-02 stanowił korektę wniosku Nr KPOD.09.05-IW.02-0027/24-003-01 – korekta dotyczyła uzupełnienia danych dotyczących unieważnionego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

⁴⁶ Pismo z 7 stycznia 2026 r. znak TZB-WTZ II.710.25.2025.

Dwa wnioski⁴⁷ zostały przedłożone w systemie SL2021 w terminie do 20 dni po okresie sprawozdawczym za jaki były składane, stosownie do postanowień wynikających z pkt 4.2 *Terminy składania wniosków o płatność OOW w SL2021* w Rozdziale 4 *Podstawowe zasady dokumentu pn. Instrukcja w zakresie wniosków o płatność Ostatecznego Odbiorcy Wsparcia (OOW) w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności składanych do CUPT*⁴⁸. Wniosek za okres sprawozdawczy od 31 maja 2025 r. do 31 sierpnia 2025 r.⁴⁹ został przekazany 29 września 2025 r., tj. z opóźnieniem wynoszącym 9 dni, co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Stopień realizacji wskaźnika rezultatu w każdym złożonym wniosku o płatność wynosił 0%. Starosta wyjaśnił: *Powiat nie posiada zabezpieczonych alternatywnych źródeł finansowania, które pozwoliłyby na samodzielną realizację przedsięwzięcia w pełnym zakresie rzeczowym, w przypadku gdy jego realizacja opóźni się na tyle, że nie będzie możliwe uzyskanie finansowania z KPO.*

(akta kontroli str. 97-98, 207-214, 226-253, 256, 379-380, 384-385, 588, 835-836 985-1001)

7. Kontrolowana jednostka, realizując postanowienia wynikające z § 4c ust. 1 umowy o dofinansowanie, gromadziła informacje, dane oraz dokumentację, stanowiące potwierdzenie realizacji przedsięwzięcia zgodnie z zasadą *nie czyni poważnych szkód* (DNSH) – w dokumentacji przetargowej na etapie przygotowania inwestycji ujęto m.in. zapisy dotyczące wymogu dostarczenia autobusów niskoemisyjnych z napędem spalinowym, spełniających normę EURO VI. Sprawozdanie potwierdzające realizację przedsięwzięcia zgodnie z ww. zasadą DNSH za okres od 4 listopada 2024 r. do 31 grudnia 2025 r., zostało sporządzone z opóźnieniem, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 373, 666-669, 936-973, 1005-1011, 1028)

8. Stosownie do wymogu wynikającego z § 8 ust. 10 umowy o dofinansowanie, Powiat Nyski był zobowiązany do aktualizacji lub potwierdzenia aktualności Harmonogramu Realizacji Przedsięwzięcia (według stanu na dzień 31 marca oraz 30 września danego roku) oraz Harmonogramu Płatności w SL2021 (według stanu na dzień 31 marca, 30 czerwca, 30 września oraz 31 grudnia danego roku kalendarzowego). W okresie objętym kontrolą – według stanu na 30 września 2025 r. – kontrolowana jednostka przekazała⁵⁰ jedną z dwóch wymaganych informacji o potwierdzeniu aktualności Harmonogramu Realizacji Przedsięwzięcia, a także raz zaktualizowała Harmonogram Płatności w wymaganym umową terminie 7 dni. Starostwo nie potwierdziło aktualności ani też nie zaktualizowało Harmonogramu Realizacji Przedsięwzięcia (według stanu na 31 marca 2025 r.) oraz Harmonogramu Płatności (według stanu na 31 marca 2025 r., na 30 czerwca 2025 r. oraz na 31 grudnia 2025 r.), co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Ponadto wbrew wymogowi wynikającemu z: a/ pkt 6 w Rozdziale 3 *Założenia systemu sprawozdawczości i monitorowania* zatwierdzonych 6 grudnia 2023 r. przez Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej *Wytycznych w zakresie sprawozdawczości i monitorowania w ramach planu rozwojowego współfinansowanego ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności*⁵¹ oraz b/ pkt 1 *Modułu zamówienia publiczne w SL2021* w Rozdziale 4 *Podstawowe zasady ww. Instrukcji w zakresie wniosków o płatność* jednostka kontrolowana nie zamieściła

⁴⁷ Nr KPOD.09.05-IW.02-0027/24-001-01 oraz Nr KPOD.09.05-IW.02-0027/24-003-01.

⁴⁸ Dalej: *Instrukcja w zakresie wniosków o płatność*.

⁴⁹ Nr KPOD.09.05-IW.02-0027/24-002-01.

⁵⁰ 3 października 2025 r.

⁵¹ Dalej: *Wytyczne w zakresie sprawozdawczości i monitorowania*.

w systemie SL2021 wymaganych informacji w zakresie trzech prowadzonych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Starostwo utworzyło i upubliczniło na swojej stronie internetowej⁵² informacje o funkcjonowaniu mechanizmu umożliwiającego sygnalizowanie o potencjalnych poważnych nieprawidłowościach w realizowanym projekcie, czym wypełniono obowiązek wynikający z § 4 ust. 17 umowy o dofinansowanie.

(akta kontroli str. 226-253, 275-277, 350-369, 1027-1028, 1032-1042)

9. Zgodnie z postanowieniami wynikającymi z § 18 umowy o dofinansowanie oraz ze *Strategii Promocji i Informacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności*⁵³ zapewniono eksponowanie źródła finansowania przedsięwzięcia m.in. poprzez umieszczenie znaków KPO oraz NextGenerationUE, a także barw Rzeczypospolitej Polskiej na dokumentach postępowania oraz na stronie internetowej Powiatu Nyskiego. W informacjach o projekcie podanych na ww. stronie internetowej nie wskazano jednak wartości przedsięwzięcia, a w mediach społecznościowych nie zamieszczono opisu realizowanej inwestycji, w tym nie wskazano źródeł jej finansowania, co opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 226-253, 275-277, 350-369, 936-960, 1027-1028)

10. Kontrolowana jednostka zaplanowała zachowanie trwałości projektu poprzez użyczenie zakupionych autobusów operatorowi publicznego transportu zbiorowego – Przedsiębiorstwu Komunikacji Samochodowej w Nysie spółce z o. o., które miało ponosić koszty ich eksploatacji na linii pozamiejskiej nr 123 – podmiot ten pozostaje operatorem publicznego transportu zbiorowego do 2029 r. na mocy umowy o świadczenie takich usług zawartej z Powiatem Nyskim 28 sierpnia 2019 r.⁵⁴

(akta kontroli str. 9-20, 372, 431-478, 522-562, 670-776, 936-973)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

1. Przed przystąpieniem do naboru w czerwcu 2024 r. pracownicy Wydziału IPDR nie podjęli działań mających na celu rzetelne ustalenie wartości przedsięwzięcia oraz terminu jego realizacji.

Wartość inwestycji wskazana we wniosku, a następnie w umowie o dofinansowanie, została określona w oparciu o prośbę o wzięcie udziału w naborze złożoną przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie spółkę z o. o., jednak podana w niej szacowana wartość autobusu (1 200,0 tys. zł) nie została zweryfikowana. Termin produkcji autobusów i związany z nim Harmonogram Realizacji Przedsięwzięcia został natomiast określony na podstawie danych innego, równolegle prowadzonego zadania, które dotyczyło jednak zakupu nie dwóch, a jednego autobusu o tych samych parametrach technicznych.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli brak weryfikacji terminów produkcji właściwej liczby pojazdów oraz ich cen świadczyło o braku należytej staranności w sporządzeniu wniosku o dofinansowanie, czego konsekwencją było niedochowanie planowanego terminu rozpoczęcia zadania – 4 listopada 2024 r.⁵⁵ Z uwagi na to, że złożona w listopadzie 2024 r. oferta w przetargu na zakup

⁵² https://powiat.nysa.pl/aktualnosc-10031-zglaszanie_nieprawidlowosci_w_ramach.html (udostępniony 27 lutego 2025 r.).

⁵³ Stanowiąca załącznik nr 13 do umowy o dofinansowanie.

⁵⁴ Umowa znak KT.032.2.20219.DZ o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z 28 sierpnia 2019 r. (ze zm.).

⁵⁵ Planowana data przeprowadzenia rozeznania rynku.

1 szt. autobusu o tożsamych parametrach technicznych opiewała na kwotę 1 913,9 tys. zł, a wartość zadania dotyczącego zakupu 2 szt. pojazdów została określona na łączną kwotę 2 952,0 tys. zł, w kontrolowanej jednostce podjęto decyzję o zmianie opisu przedmiotu zamówienia poprzez zmianę parametrów technicznych. Miało to umożliwić realizację umowy o dofinansowanie, jednak spowodowało, że rozpoczęcie realizacji przedsięwzięcia nastąpiło dopiero w czerwcu 2025 r.⁵⁶

(akta kontroli str. 46-117, 319-333, 393-430, 479-496, 616-620, 811-834, 1015-1026)

Pracownik Wydziału IPDR wyjaśnił: (...) uznaliśmy, że dane podane we wniosku przez spółkę są właściwe, gdyż jest ona profesjonalnym przedsiębiorcą i ma największą wiedzę i doświadczenie w tym zakresie (...). (...) Termin produkcji autobusów został określony przeze mnie na podstawie dokumentów (...) na zakup jednego autobusu. Wskazałem tam okres 10 miesięcy i żaden z potencjalnych wykonawców nie kwestionował możliwości realizacji produkcji w takim terminie, uznałem więc ten termin za właściwy. (...) Nie weryfikowałem odrębnie terminu produkcji dwóch autobusów, uznałem że wskazane w przetargu na zakup jednego autobusu 10 miesięcy na realizację zadania będzie wystarczające. Zarówno Starosta, jak i były Naczelnik Wydziału IPDR wyjaśnili: (...) Powiat uznał, że profesjonalny podmiot realizujący przewozy posiada najbardziej aktualną wiedzę rynkową niezbędną do rzetelnego oszacowania wartości autobusów.

Prezes Zarządu Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Nysie spółki z o. o. poinformowała: (...) szacowania ceny autobusów dokonano na podstawie analizy informacji pozyskanych od potencjalnych dostawców (...) którzy byli obecni na (...) wydarzeniach branżowych (...). (...) Nie można jednoznacznie określić ceny autobusu, (...) ponieważ (...) jest uzależniona od wielu czynników (...). Autobus (...), który był przedmiotem wniosku do CUPT (...) można było zakupić zarówno za 800 tys. zł jak i za 1,5 mln zł netto. (...) Obecnie ceny zakupu autobusów są wyższe o co najmniej 15% m.in. z powodu (...) dotacji na zakup autobusów, co spowodowało istotne zwiększenie zapotrzebowania na tego rodzaju pojazdy (...).

(akta kontroli str. 644, 659, 661-663, 980)

Najwyższa Izba Kontroli nie podziela stanowiska zaprezentowanego w powyższych wyjaśnieniach. Fakt skierowania do kontrolowanej jednostki przez profesjonalny podmiot zajmujący się wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego wniosku dotyczącego udziału w naborze, w którym wskazano prognozowaną wartość pojazdów, nie zwalnia pracowników Starostwa z obowiązku weryfikacji prawidłowości podanych w nim danych. Należy zaznaczyć, że Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie spółka z o. o. nie przedłożyła żadnych dokumentów na potwierdzenie prognozowanej wartości pojazdów. Jak poinformowała Prezes Zarządu spółki wartość ta została określona na podstawie informacji pozyskanych na wydarzeniach branżowych, nie była więc wynikiem przeprowadzenia rzetelnego rozeznania rynku. Najwyższa Izba Kontroli podkreśla, że beneficjentem umowy o dofinansowanie był Powiat Nyski i to na nim spoczywał obowiązek rzetelnego sporządzenia dokumentów aplikacyjnych.

2. Rozpoczęcie realizacji przedsięwzięcia nastąpiło 5 czerwca 2025 r. wszczęciem rozeznania rynku mającego na celu oszacowanie wartości zamówienia⁵⁷, tj. z opóźnieniem wynoszącym 212 dni względem daty określonej w Harmonogramie Realizacji Przedsięwzięcia na 4 listopada 2024 r. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli przyczyną powyższego opóźnienia był brak rzetelnego ustalenia wartości przedsięwzięcia oraz terminu jego realizacji na etapie składania do

⁵⁶ Opisane jako nieprawidłowość 2.

⁵⁷ Rozeznanie rynku zakończyło się 16 czerwca 2025 r., a wartość zamówienia została ustalona 23 czerwca 2025 r.

CUPT wniosku o dofinansowanie⁵⁸, co spowodowało konieczność zmiany opisu przedmiotu zamówienia i było przyczyną opóźnienia w ogłoszeniu postępowania przetargowego. Skutkiem powyższego było zwiększone ryzyko nieterminowej realizacji całego przedsięwzięcia, gdyż znacząco został ograniczony czas potencjalnego wykonawcy na wyprodukowanie i dostawę autobusów.

(akta kontroli str. 117, 214, , 319-325, 479-496)

Pracownik Wydziału IPDR wyjaśnił: (...) w listopadzie 2024 r. nie mieliśmy jeszcze podpisanej umowy, a wyniki przetargu na zakup jednego autobusu wskazywały, że określona przez nas wartość przedsięwzięcia nie jest wystarczająca do zakupu dwóch autobusów o takich parametrach. Mieliśmy zaplanowane na zakup dwóch pojazdów ok. 2,9 mln zł, a oferta złożona w przetargu na zakup jednego autobusu była na kwotę ok. 1,9 mln zł. Z tych dwóch powodów nie przeprowadziliśmy rozeznania rynku w listopadzie [2024 r.]⁵⁹. Nawet jeżeli rozeznalibyśmy rynek to zakładam, że wyniki byłyby tak same jak w przetargu. Wiedzieliśmy, że za takie pieniądze nie kupimy autobusów, musieliśmy więc zmienić parametry autobusów. Wpływ na to miał również fakt, że umowę o dofinansowanie podpisaliśmy dopiero w lutym [2025 r.]⁶⁰, dlatego wcześniej nie robiliśmy rozeznania, bo nie wiedzieliśmy co będzie dalej z umową.

Były Naczelnik Wydziału IPDR wyjaśnił ponadto, że (...) po powzięciu takiej informacji oraz zagrożeniu, że po przyznaniu dofinansowania Powiat nie podoła zrealizowaniu zadania, zdecydowano o zmianie wyposażenia planowanych do zakupu autobusów.

(akta kontroli str. 590, 657-658, 661-663)

3. Procedura związana z wydłużeniem okresu realizacji rzeczowej przedsięwzięcia została rozpoczęta z nieuzasadnionym opóźnieniem po 37 dniach od uzyskania informacji o braku możliwości realizacji zadania w terminie określonym w Harmonogramie Realizacji Przedsięwzięcia, tj. 31 marca 2026 r.

Pracownik Wydziału IPRD 16 czerwca 2025 r. zapoznał się z informacją od potencjalnego wykonawcy⁶¹, w której wskazano, że najbliższy możliwy termin realizacji zadania to wrzesień 2026 r., jednak pismo do CUPPT z prośbą o wydłużenie okresu realizacji przedsięwzięcia do 31 lipca 2026 r. oraz okresu kwalifikowalności wydatków do 31 sierpnia 2026 r. (wraz z Planem Naprawczym) zostało przesłane dopiero 23 lipca 2025 r. a formalny wniosek w tej sprawie został przekazany do CUPPT 7 sierpnia 2025 r., tj. po upływie 52 dni od uzyskania przez kontrolowaną jednostkę informacji od potencjalnego wykonawcy. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli świadczyło to o braku rzetelności w procedowaniu zmiany, która istotnie wpływała na możliwość realizacji umowy o dofinansowanie w zakładanym terminie.

Stwierdzono ponadto, że Plan Naprawczy, zmieniający termin realizacji kamienia milowego i wskaźnika przedsięwzięcia z 30 czerwca na 31 sierpnia 2026 r., został przedłożony z opóźnieniem wynoszącym 16 dni. Został on bowiem przesłany do CUPPT wraz z ww. pismem 23 lipca 2025 r., tj. 37 dni po zidentyfikowaniu ryzyka niedotrzymania założonego terminu pomimo tego, że postanowienia zawarte w § 4d ust. 1 umowy o dofinansowanie wymagały

⁵⁸ Opisane jako nieprawidłowość 1.

⁵⁹ Przypis NIK.

⁶⁰ Przypis NIK.

⁶¹ Pismo wykonawcy z 15 czerwca 2025 r. (niedziela).

przedłożenia projektu tego dokumentu nie później niż 21 dni od momentu identyfikacji konieczności zmiany (tj. nie później niż do 7 lipca 2025 r.).

(akta kontroli str. 206, 282-283, 479-490, 806-810)

Pracownik Wydziału IPDR wyjaśnił, że opóźnienie wynikało z jego niedopatrzenia i natłoku obowiązków. Były Naczelnik Wydziału IPDR wyjaśnił, że (...) *wniosek (...) mógł zostać złożony niezwłocznie po otrzymaniu informacji od instytucji zarządzającej, że takie działanie jest możliwe. (...) Brak stosownej reakcji pracownika merytorycznego był niedopatrzeniem (...) spowodowanym nałożeniem w tym czasie innych (...) obowiązków służbowych.*

(akta kontroli str. 592, 656, 1003-1004)

4. Wniosek o płatność nr KPOD.09.05-IW.02-0027/24-002-01 za okres sprawozdawczy od 31 maja 2025 r. do 31 sierpnia 2025 r. został przekazany CUPT 29 września 2025 r., tj. z opóźnieniem wynoszącym 9 dni. Stosownie bowiem do treści pkt 4.2 *Instrukcji w zakresie wniosków o płatność* jednostka kontrolowana miała obowiązek złożenia przedmiotowego wniosku w terminie do 20 dni po okresie sprawozdawczym za jaki składany jest wniosek, tj. nie później niż do 20 września 2025 r.

(akta kontroli str. 233-239, 985-1001)

Pracownik Wydziału IPDR wyjaśnił, że przekroczenie wskazanego terminu wynikało z niedopatrzenia, a Starosta dodał, że powodem była duża ilość obowiązków służbowych.

(akta kontroli str. 588, 598)

5. Starostwo nie przekazało do CUPT aktualizacji lub potwierdzenia aktualności:

- Harmonogramu Realizacji Przedsięwzięcia według stanu na 31 marca 2025 r. oraz
- Harmonogramów Płatności według stanu na 31 marca 2025 r., na 30 czerwca 2025 r. oraz na 31 grudnia 2025 r.

Powyższe stanowiło naruszenie postanowień wynikających z § 8 pkt 10 umowy o dofinansowanie, zgodnie z którym przekazanie powyższych informacji powinno nastąpić nie później niż w terminie 7 dni po ww. datach.

(akta kontroli str. 275-277, 1027-1028)

Starosta wyjaśnił, że (...) *brak formalnego potwierdzenia aktualności Harmonogramu Realizacji Przedsięwzięcia (...) wynikał z bardzo krótkiego okresu, jaki upłynął od zawarcia umowy i wprowadzenia harmonogramu pierwotnego Beneficjenta (...).* W zakresie braku potwierdzenia aktualności Harmonogramu Płatności Starosta wskazał, że (...) *wynikało to (...) z bardzo krótkiego okresu, jaki upłynął od zawarcia umowy (...), nałożenia się spraw i obowiązków bieżących związanych między innymi z przygotowaniem i przekazaniem dokumentacji przetargowej oraz prowadzeniem spraw dot. aneksowania umowy o dofinansowanie (...) oraz (...) ze wzmożonego zakresu prac bieżących w wyniku trwającego okresu rozliczeniowego końca roku i początku nowego roku oraz zmian organizacyjnych (...).*

(akta kontroli str. 650)

6. Nie zamieszczono opisu przedsięwzięcia oraz źródeł jego finansowania na profilu Powiatu Nyskiego w mediach społecznościowych. Powyższe stanowiło naruszenie postanowień wynikających z § 18 ust. 2 pkt 1 lit. a i pkt 2 umowy o dofinansowanie oraz z podrozdziału *Oznaczanie stron www i profili w mediach społecznościowych* w Rozdziale *Wzory graficzne materiałów promocyjnych* zawartego w *Księdze Identyfikacji Wizualnej KPO*, której obowiązek stosowania wynikał z § 18 ust. 1 lit. b umowy o dofinansowanie oraz treści Rozdziału 10 *Zasady wizualizacji*

i ekspozycji źródła finansowania KPO zawartego w Strategii Promocji i Informacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

(akta kontroli str. 350-369)

Starosta wyjaśnił, że (...) *we wniosku o płatność (...) beneficjent wskazał, iż czynności związane z promocją planowane są równolegle z podpisaniem umowy za zakup autobusów. Beneficjent liczył na pozytywne rozstrzygnięcie postępowania, co miało być wówczas podane do publicznej wiadomości na profilu społecznościowym (Facebook) powiatu nyskiego (w tym źródło finansowania oraz opis przedsięwzięcia), a tym samym zostałby spełniony obowiązek promocyjny. Beneficjent zakładał, iż taka kolejność jest właściwa i odpowiada wytycznym w zakresie promocji.*

(akta kontroli str. 625)

Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli przedstawione stanowisko w powyższych wyjaśnieniach nie zasługuje na uwzględnienie. Z zapisów umowy oraz *Strategii Promocji i Informacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności* jasno wynikał obowiązek promocji przedsięwzięcia poprzez umieszczenie jego opisu na profilu w mediach społecznościowych jeżeli jednostka taki profil posiada. Obowiązek ten nie został uzależniony od etapu realizacji inwestycji a więc powinien być wypełniany od momentu podpisania umowy o dofinansowanie. Dodatkowo należy podkreślić, że wymagany opis, wraz ze źródłami finansowania, został zamieszczony na stronie internetowej Powiatu Nyskiego.

7. W opisie przedsięwzięcia zamieszczonym na stronie internetowej Starostwa nie umieszczono jego wartości, tj. kwoty 2 964,3 tys. zł. Powyższe było niezgodne z treścią podrozdziału *Oznaczanie stron www i profili w mediach społecznościowych* w Rozdziale *Wzory graficzne materiałów promocyjnych* zawartym w *Księdze Identyfikacji Wizualnej KPO*, której obowiązek stosowania wynikał z § 18 ust. 1 lit. b umowy o dofinansowanie oraz z treści Rozdziału 10 *Zasady wizualizacji i ekspozycji źródła finansowania KPO* zawartego w *Strategii Promocji i Informacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności*.

(akta kontroli str. 350-369)

Starosta wyjaśnił, że *brak wskazania wartości przedsięwzięcia na stronie internetowej starostwa wynikał z niezamierzonego przeoczenia. Niemniej jednak zamieszczona została wartość otrzymanego wsparcia, co dla opinii publicznej wydaje się być najważniejsze. Informuję, że w dniu 9 lutego 2026 r. beneficjent uzupełnił informację o wartości planowanego przedsięwzięcia.*

(akta kontroli str. 626, 1029)

8. Nie zapewniono skutecznego przekazania w systemie SL2021 do CUPT informacji dotyczących trzech prowadzonych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, tj.:

- unieważnienia 26 sierpnia 2025 r. pierwszego postępowania⁶²,
- ogłoszenia 8 września 2025 r. drugiego przetargu, a następnie jego unieważnienia 15 października 2025 r.⁶³,
- ogłoszenia 12 grudnia 2025 r. trzeciego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego⁶⁴.

Powyższe stanowiło naruszenie pkt 6 w Rozdziale 3 *Założenia systemu sprawozdawczości i monitorowania* obowiązujących Wytycznych w zakresie sprawozdawczości i monitorowania oraz naruszenie pkt 1 *Modułu zamówienia publiczne* w SL2021 w Rozdziale 4 *Podstawowe zasady*

⁶² Znak ZP.272.2.23.2025.KM

⁶³ Znak ZP.272.2.30.2025.KM.

⁶⁴ Znak ZP.272.2.52.2025.KM.

w Instrukcji w zakresie wniosków o płatność w związku z postanowieniami wynikającymi z § 19 ust. 1 pkt 3 umowy o dofinansowanie, stosownie do których Starostwo miało obowiązek bieżącego wprowadzania danych do systemu SL2021, tj. do 3 dni roboczych po wystąpieniu zdarzenia warunkującego konieczność wprowadzenia lub modyfikacji danych.

(akta kontroli str. 627-635, 1027-1028, 1032-1042)

Starosta wyjaśnił, że (...) obowiązek sprawozdawczy realizowano poprzez bieżącą aktualizację (nadpisywanie) danych w ramach jednej zakładki w module „Zamówienia publiczne”, utworzonego pierwotnie w dniu 18 lipca 2025 r. zachowano termin 3 dni od pierwszego ogłoszenia. W przypadku kolejnych postępowań Beneficjent modyfikował istniejący wpis zamiast generować nowe zakładki, co skutkowało brakiem odrębnej historii w systemie dla każdego etapu. Taki sposób wprowadzania danych nie był kwestionowany przez Instytucję Pośredniczącą (CUPT), niemniej jednak nie było to właściwe.

(akta kontroli str. 626)

9. Nie zapewniono terminowego sporządzenia sprawozdania potwierdzającego realizację przedsięwzięcia zgodnie z zasadą *nie czyń poważnych szkód* (DNSH) za okres od 4 listopada 2024 r. do 31 grudnia 2025 r. gdyż sporządzono je z opóźnieniem wynoszącym 49 dni. Dokument ten został sporządzony 18 lutego 2026 r. pomimo tego, że zgodnie z treścią § 4c ust. 2 umowy o dofinansowanie termin na jego sporządzenie upływał 31 grudnia 2025 r.

(akta kontroli str. 83-112, 1005-1011)

Starosta wyjaśnił, że *beneficjent zapewnia zgodność przedsięwzięcia z zasadą DNSH i zobowiązany jest do bieżącego gromadzenia informacji, danych oraz dokumentów, które stanowią potwierdzenie realizacji przedsięwzięcia zgodnie z zasadą „nie czyń szkód” i przekazywania ich do Centrum Unijnych Projektów Transportowych na wezwanie (...). Jednostka Wspierająca plan rozwojowy (CUPT) nie wzywała Powiat Nyski do dostarczenia przedmiotowego sprawozdania.*

(akta kontroli str. 373)

Najwyższa Izba Kontroli nie podziela argumentacji zaprezentowanej w powyższych wyjaśnieniach. Okoliczność na którą wskazuje Starosta, tj. obowiązek złożenia sprawozdania na wezwanie CUPT, został uregulowany w § 4c ust. 4 umowy o dofinansowanie, który odnosi się do złożenia dokumentacji i sprawozdania na wezwanie CUPT. Wskazany przepis nie wyłącza jednak obowiązku jednostki do sporządzenia sprawozdania w terminie do 31 grudnia 2025 r., który został ustanowiony w § 4c ust. 2 umowy o dofinansowanie.

V. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następującą uwagę:

Uwagi

W związku z wielokrotnie wskazywaną przyczyną stwierdzonych nieprawidłowości, jaką było niedopatrzenie pracownika Wydziału IPDR oraz natłok jego obowiązków służbowych, Najwyższa Izba Kontroli zauważa potrzebę wprowadzenia rozwiązań organizacyjnych w ww. Wydziale, zapewniających pełną i terminową realizację powierzonych zadań.

Wnioski

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje wniosków.

VI. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 14 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwagi oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań. Zgodnie z art. 98 ustawy o NIK, kto nie informuje bądź niezgodnie z prawdą informuje o wykonaniu wniosków pokontrolnych, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 3.

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

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

Opole, dnia 19 marca 2026 r.

Kontrolerzy
specjalista kontroli państwowej
Karolina Kulig

/podpisano elektronicznie/
specjalista kontroli państwowej
Piotr Mastalerz

/podpisano elektronicznie/

Najwyższa Izba Kontroli
Opolska Delegatura w Opolu
Dyrektor
p. o. Wicedyrektora
Janusz Madej

/podpisano elektronicznie/