



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Podlaska Delegatura w Białymstoku

DPB.410.1.4.2026

**Podlaska Komunikacja Samochodowa
NOVA Spółka Akcyjna
ul. Bohaterów Monte Cassino 8
15-873 Białystok**

Wystąpienie pokontrolne

**P/26/001 Wykonanie budżetu państwa w 2025 roku –
wykorzystanie środków z Krajowego Planu Odbudowy przez
Podlaską Komunikację Samochodową NOVA Spółka Akcyjna**

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana

Podlaska Komunikacja Samochodowa NOVA Spółka Akcyjna¹, ul. Bohaterów Monte Cassino 8, 15-873 Białystok

Kierownik jednostki kontrolowanej

W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki kontrolowanej pełnił Zbigniew Wojno, Prezes Zarządu Spółki od 21 maja 2024 r. do 31 stycznia 2026 r.

Od 1 lutego 2026 r. stanowisko kierownika jednostki kontrolowanej nie było obsadzone. Do reprezentowania Spółki upoważnieni byli prokurenci samoistni: Adam Bygłewski (od 7 stycznia 2026 r.)² oraz Krzysztof Fiłonowicz (od 26 marca 2025 r.)

Okres objęty kontrolą

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

Podstawa prawna podjęcia kontroli

Art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli³

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Podlaska Delegatura w Białymstoku

Kontroler

Beata Pawłowska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr DPB/42/2026 z dnia 15 stycznia 2026 r.

(akta kontroli str. 1-2)

¹ Dalej: „Spółka” lub „PKS”

² Z Panem Adamem Bygłewskim, Prezes Zarządu 30 stycznia 2026 r. podpisał umowę o pracę (na czas nieokreślony od 1 lutego 2026 r.) na wykonywanie pracy p.o. Prezesa Zarządu. Rada Nadzorcza Spółki nie podejmowała uchwały w kwestii obsadzenia funkcji członka Zarządu po 31 stycznia 2026 r.

³ Dz. U. z 2022 r. poz. 623 ze zm.; dalej: ustawa o NIK.

II. Zakres kontroli

Celem kontroli było dokonanie oceny pod względem celowości i gospodarności wykorzystania przez Spółkę środków otrzymanych z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności przekazanych za pośrednictwem Centrum Unijnych Projektów Transportowych na realizację przedsięwzięcia pn. Rozwój zrównoważonego transportu publicznego w woj. podlaskim przez zakup 6 szt. autobusów elektrycznych – Etap II”

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

III. Ocena ogólna⁴ kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie dotychczasowe działania PKS w celu prawidłowego wykorzystania środków z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności⁵ na realizację przedsięwzięcia pn. „Rozwój zrównoważonego transportu publicznego w woj. podlaskim przez zakup 6 szt. autobusów elektrycznych – Etap II”⁶. Ze względu na to, że wykonanie i sfinansowanie głównego zadania w Projekcie przewidziano na 2026 rok, w ramach niniejszej kontroli, ocena faktycznego wykorzystanie środków z KPO nie była jeszcze możliwa.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Projekt został właściwie przygotowany, a postęp w jego realizacji był zgodny z przyjętym harmonogramem. Spółka terminowo – z nielicznymi wyjątkami - przedkładała Centrum Unijnych Projektów Transportowych⁷ wymagane dokumenty, w tym wnioski o płatność, przedstawiając w nich faktyczny stan zaawansowania Przedsięwzięcia. Poniesione w 2025 roku wydatki rozliczone w ramach Projektu (8 tys. zł) były zgodne z zasadami kwalifikowalności.

Stwierdzone nieprawidłowości miały charakter formalny, nie niosły wymiernego skutku i nie wpłynęły na ocenę kontrolowanej działalności.

IV. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Realizacja Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności

Opis stanu faktycznego

Umowę w sprawie objęcia Przedsięwzięcia wsparciem z planu rozwojowego KPOD.09.05-IW.02-0002/25 w ramach inwestycji: E.1.1.2. Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy KPO⁸ Spółka zawarła ze Skarbem Państwa – CUPT 27 marca 2025 r.⁹

W ramach Projektu przewidziano realizację trzech zadań:

1. Prace przygotowawcze – opracowanie *Uproszczonego studium wykonalności Projektu* (od 8 stycznia 2025 r. do 21 stycznia 2025 r.).
2. Zakup 6 sztuk autobusów elektrycznych i 6 sztuk mobilnych stacji ładowania (ładowarek) min. 120 kW (od 21 lipca 2025 r. do 31 sierpnia 2026 r.).
3. Promocję Projektu (od 21 lipca 2025 r. do 31 sierpnia 2026 r.).

⁴ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną albo ocenę negatywną. Jeśli nie zostały spełnione warunki do sformułowania oceny pozytywnej bądź negatywnej, Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę w formie opisowej.

⁵ Dalej : „KPO”.

⁶ Dalej: „Projekt” lub „Przedsięwzięcie”.

⁷ Dalej: „CUPT”.

⁸ W wyniku konkursu KPOD.09.05-IW.02-003/24 na zakup zeroemisyjnych autobusów (pozamiejskich) 4.0. Dalej: „Konkurs”.

⁹ Dalej: „umowa z CUPT”. Spółka określona została jako ostateczny odbiorca wsparcia (OOW), zaś CUPT – jednostka wspierająca plan rozwojowy (JW).

Wartość Przedsięwzięcia została ustalona pierwotnie na 23.502,8 tys. zł, w tym maksymalna kwota wydatków kwalifikowalnych na 19.108,0 tys. zł. W związku z rozstrzygnięciem postępowań o zamówienia publiczne na zakup autobusów i ładowarek (uzyskaniem niższej ceny ofertowej niż zakładano), podpisano aneks do umowy z CUPT¹⁰, na mocy którego zmniejszono wartość Projektu do 22.956,0 tys. zł, w tym wydatki kwalifikowalne do 18.663,4 tys. zł. Dofinansowanie przewidziano na poziomie 85% wydatków kwalifikowalnych, tj. – po zmianie umowy – 15.863,9 tys. zł.

(akta kontroli str. 50-92, 174-204, 223-227)

Wkład własny (15% kosztów kwalifikowalnych) Spółka planowała sfinansować z długoterminowej pożyczki z Podlaskiego Funduszu Rozwoju Sp. z o.o. Uchwałą z dnia 2 września 2025 r. Zarząd Województwa Podlaskiego zobowiązał się zapewnić finansowanie wkładu własnego w Projekcie w postaci pożyczki udzielonej w ramach ponownego wykorzystania środków zwróconych z instrumentów finansowych wdrażanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020. Prokurent Spółki wyjaśnił, że pozostała część – podlegająca refundacji, a nie mieszczącą się w ramach planowanej zaliczki¹¹ - (...) *będzie zapłacona z finansowania pomostowego uzyskanego w banku lub innej instytucji finansowej (firma leasingowa).*

(akta kontroli str. 492-495, 516-520)

Zgodnie z regulaminem Konkursu, Spółka załączyła do wniosku o objęcie wsparciem *Uproszczone studium wykonalności Projektu*, w którym uwzględniono wymagane elementy, takie jak: [1] analiza zapotrzebowania na przedsięwzięcie, [2] uzasadnienie wyboru zakresu przedsięwzięcia do realizacji, [3] analiza operacyjna, [4] jakościowa analiza ekonomiczna wraz z analizą parametrów emisyjności oraz [5] udowodnienie trwałości finansowej i instytucjonalnej. W dokumencie wykazano, że Spółka posiada możliwości do prawidłowej realizacji Przedsięwzięcia oraz utrzymania jej w wymaganym terminie.

Przygotowanie uproszczonego studium wykonalności zlecono firmie zewnętrznej, a koszty z tym związane rozliczono w ramach Projektu, o czym szerzej w dalszej części Wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 93-144, 251-258)

PKS była przygotowana organizacyjnie do realizacji Projektu. W związku z tym, że w okresie objętym kontrolą, realizowała dwa pierwsze przedsięwzięcia finansowane ze środków zewnętrznych o tak dużej skali¹², korzystała z pomocy firmy doradczej¹³. Ponadto – jak wyjaśnił prokurent Spółki – PKS (...) *zatrudniła specjalistów z zakresu zamówień publicznych i kontroli finansowej, a także osoby posiadające doświadczenie w koordynowaniu projektów dofinansowanych w sektorze MSP*. Osobą wyznaczoną w Spółce, jako uprawnioną do zarządzania Projektem był Dyrektor ds. eksploatacji.

(akta kontroli str. 254-257, 516-527)

¹⁰ Aneks z 28 stycznia 2026 r. Wniosek o zawarcie aneksu Spółka złożyła 13 listopada 2026 r.

¹¹ W umowie z CUPT przewidziano możliwość uzyskania zaliczki na realizację Przedsięwzięcia, przy czym jednorazowa jej transza nie może przekraczać 30% wsparcia, tj. 4.759,2 tys. zł. Do końca lutego 2026 r. Spółka nie występowała o zaliczkę.

¹² Drugi to „Rozwój zrównoważonego transportu publicznego w woj. podlaskim poprzez zakup 8 szt. autobusów elektrycznych – Etap I”, współfinansowany ze środków instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, Komponent E Zielona, inteligentna mobilność; Inwestycja: E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy), KONKURS Nr KPOD.09.05-IW.02-002/24.

¹³ Firma zewnętrzna wykonała *Uproszczone studium wykonalności Projektu* oraz wspierała Spółkę w rozliczeniu Projektu.

Postęp rzeczowy Projektu odpowiadał zapisom w aktualnym harmonogramie¹⁴, tj. zrealizowano pierwsze zadanie (prace przygotowawcze) oraz zawarto – w wyniku przeprowadzonych postępowań przetargowych – umowy na zakup ładowarek i autobusów, z dostawą odpowiednio do 30 kwietnia 2026 r.¹⁵ i do końca czerwca 2026 r.¹⁶ W ramach działań promocyjnych i informacyjnych zamieszczono informację na temat Projektu na stronie internetowej PKS¹⁷ oraz w lokalnych mediach, a także zorganizowano konferencję prasową na okoliczność podpisania umowy na dostawę autobusów. Do końca lutego 2026 r. nie ponoszono na to zadanie wydatków¹⁸.

(akta kontroli str. 297-321, 481-491)

Spółka stosownie do wymogu określonego w umowie z CUPT przekazywała CUPT raz na trzy miesiące wnioski o płatność. Do końca lutego 2026 roku sporządzono cztery takie wnioski, w tym:

- jeden (pierwszy, za okres od 8 stycznia 2025 r. do 30 kwietnia 2025 r.) – refundacyjny i sprawozdawczy. Rozliczono w nim wydatki związane ze sporządzeniem *Uproszczonego studium wykonalności Projektu* (9,8 tys. zł brutto, w tym kwalifikowalne 8 tys. zł - netto). Analiza tych wydatków wykazała, że były one przewidziane w Projekcie, poniesiono je w okresie kwalifikowalności i odpowiednio udokumentowane;
- trzy kolejne¹⁹ sprawozdawcze.

Do końca lutego 2026 r. Spółka nie występowała o zaliczkę w ramach Projektu. Planowane było pozyskanie takich środków w II kwartale 2026 roku.

(akta kontroli str. 241-308)

Trzy wnioski o płatność zostały złożone terminowo²⁰. natomiast jeden – za okres od 1 maja 2025 r. do 31 lipca 2025 r. z opóźnieniem wynoszącym 35 dni, o czym szerzej napisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

We wszystkich wnioskach zamieszczono informacje m.in. na temat postępu rzeczowego. Wykazane dane były co do zasady rzetelne, z wyjątkami:

- we wniosku o płatność za okres 8 stycznia 2025 r. do 30 kwietnia 2025 r., w tabeli dotyczącej źródeł finansowania wydatków, wkład własny (3 tys. zł, w tym kwalifikowalne 1,2 tys. zł) wpisano w rubryce „Budżet państwa”, podczas gdy kwota została sfinansowana ze środków Spółki;
- we wniosku o płatność za okres od 1 sierpnia 2025 r. do 31 października 2025 r. podano niewłaściwe dane dotyczące wybranych wykonawców (źle przypisano ich do

¹⁴ Harmonogram realizacji wg stanu na 31 grudnia 2025 r. został zatwierdzony przez CUPT 30 stycznia 2026 r.

¹⁵ Termin pierwotnie określony został w umowie z wykonawcą na 1 lutego 2026 r., jednak ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne (silny mróz, śnieg), które uniemożliwiały oznakowanie miejsc posadowienia ładowarek (wykonanie przyłączy i linii SN i nN), podpisano aneks do umowy, w którym przesunięto termin do końca kwietnia 2026 roku.

¹⁶ Termin został określony na 9 miesięcy od dnia podpisania umowy, co nastąpiło 30 września 2025 r.

¹⁷ <https://pksnova.pl/projekty-ue/> dostęp z 12 marca 2026 r.

¹⁸ W ramach promocji Projektu przewidziano rozliczenie wydatków m.in. na: oznakowanie inwestycji (autobusów) zgodnie z kartą wizualizacją KPO, zakup tablic promocyjnych, zakup i emisję spotu reklamowego.

¹⁹ Ostatni za okres od 1 listopada 2025 r. do 31 stycznia 2026 r.

²⁰ Zgodnie z pkt 4.2. Instrukcji w zakresie wniosków o płatność Ostatecznego Odbiorcy Wsparcia (OOW) w ramach KPO składanych do CUPT (dalej: *Instrukcja w zakresie wniosków o płatność*), OOW przekazuje w SL2021 wnioski o płatność najpóźniej do 20 dni kalendarzowych po okresie sprawozdawczym, za jaki składany jest wniosek.

poszczególnych zamówień), a także podano nieprawidłową datę zawarcia umowy na dostawę autobusów.

Prokurent Spółki wyjaśnił, że – w pierwszym przypadku – (...) *jest to omyłka, powinno być wskazane "Prywatne", zgodnie z zapisami wniosku o dofinansowanie.* W drugim przypadku: *Wskazane nieprawidłowości miały charakter omyłek technicznych powstałych na etapie wprowadzania danych do systemu CST2021 i nie wynikały z błędnej identyfikacji postępowań ani umów w dokumentacji źródłowej. (...) Powyższe nieścisłości były wynikiem równoległego procedowania dwóch postępowań przetargowych o zbliżonym zakresie rzeczowym i tożsamym okresie podpisywania umów, co doprowadziło do omyłkowego przestawienia danych przy redagowaniu części opisowej wniosku. Jednocześnie Spółka podkreśla, że: informacje dotyczące zamówień były wskazane w systemie CST2021 w zakładce „Zamówienia”, zakres rzeczowy Projektu nie uległ zmianie, nie doszło do nieprawidłowego rozliczenia wydatków, wniosek o płatność został zweryfikowany i zatwierdzony. Nieprawidłowości dotyczyły wyłącznie warstwy opisowej.*

Pismami z 4 i 9 marca 2026 r. (w trakcie kontroli NIK) Spółka przekazała do CUPT sprostowanie dotyczące zapisów w ww. wnioskach (już zatwierdzonych).

CUPT nie występowało do PKS o dodatkowe informacje i wyjaśnienia w związku z weryfikacją sprawozdań i wniosków o płatność. Wszystkie wnioski zostały zatwierdzone, w tym ostatni – 2 marca 2026 r.

Spółka otrzymała refundację 85% wydatków kwalifikowalnych poniesionych w ramach Projektu (wykazanych w pierwszym wniosku o płatność), tj. 6,8 tys. zł. Środki wpłynęły na konto bankowe PKS 5 czerwca 2025 r., tj. 10 dni od uzyskania z CUPT informacji o zatwierdzeniu wniosku. Operacja została ujęta na wyodrębnionych dla Przedsięwzięcia kontach ewidencji księgowej.

(akta kontroli str. 241-263, 285-296, 528-563)

Spółka co do zasady wywiązała się z obowiązku przedkładania CUPT harmonogramów płatności/aktualizacji harmonogramów płatności:

- sporządzono je w SL2021 wg stanu na koniec pierwszego, trzeciego i czwartego kwartału (pominięto harmonogram wg stanu na 30 czerwca 2025 r.)
- przekazywane były w terminie określonym §8 ust. 10 umowy z CUPT., tj. w ciągu siedmiu dni, z wyjątkiem harmonogramu wg stanu na dzień 31 grudnia 2025 r.

Szerzej na temat przypadków niezłożenia lub nieterminowego złożenia harmonogramu płatności napisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Stosownie do §8 ust. 10 umowy z CUPT, Spółka przedłożyła CUPT harmonogram realizacji przedsięwzięcia wg stanu na koniec 30 września 2025 r., oraz w związku ze zmianą stanowiącą podstawę podpisania aneksu do umowy z CUPT.

(akta kontroli str. 309-321)

Spółka była zobowiązana do zapewnienia zgodności Przedsięwzięcia z zasadą DNSH²¹. We wniosku o objęcie Projektu wsparciem, wskazano przede wszystkim na jego zgodność z celem:

²¹ Zasada „nie czyni poważnych szkód” w rozumieniu art. 17 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088 Dz.U.UE.L.2020.198.13) oraz wytycznych Komisji Europejskiej co do zastosowania zasady „nieczynienia znacznej szkody” w odniesieniu do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiającej Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (Dz.U.UE.L.2021.57.17).

„Łagodzenie zmian klimatu”²². Wymiana autobusów na zeroemisyjne (elektryczne) w transporcie zbiorowym miała przyczynić się m.in. do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, mających wpływ na globalne ocieplenie.

PKS dysponowała dokumentacją przetargową (opisem przedmiotu zamówienia oraz specyfikacją techniczną), potwierdzającymi, że wymagane było spełnienia przez zakupiony tabor odpowiednich norm w zakresie niskoemisyjności. Jak wyjaśnił prokurent Spółki (...) *po dostarczeniu 6 ładowarek mobilnych oraz 6 autobusów, przez wyłonionych w postępowaniu przetargowym Wykonawców, zostaną sporządzone protokoły odbioru zakupionego taboru oraz ładowarek. PKS wejdzie w posiadanie: świadectw homologacji zakupionych pojazdów, będzie posiadała wniosek o przeprowadzenie badania wstępnego ładowarek mobilnych wraz z opisem technicznym urządzeń i deklaracją zgodności o której mowa w art. 5 pkt 10 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2019 r. poz. 155). Na etapie eksploatacji i następnie zakończenia projektu Spółka będzie posiadała: strategię/instrukcję wewnętrzną dotyczącą eksploatacji i utrzymania zakupionego taboru zgodnie z przeznaczeniem lub dokumenty dotyczące okresowych przeglądów technicznych potwierdzające utrzymywanie taboru w należyтым stanie, w tym przeglądy techniczne infrastruktury do ładowania, aktualne Karty drogowe a następnie zgodnie z Instrukcją gospodarowania odpadami wniosek o likwidację każdego z 6 autobusów.*

Spółka do końca lutego 2026 r. nie opracowała okresowego sprawozdania potwierdzającego realizację Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH, mimo obowiązku wynikającego z §4c pkt 2 umowy z CUPT, o czym szerzej napisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 146-152, 457-467, 516-520)

W trzech pierwszych wnioskach o płatność (w części sprawozdawczej) Spółka informowała, że nie napotkała problemów w trakcie realizacji Projektu. W ostatnim (za okres od 1 listopada 2025 r. do 31 stycznia 2026 r.) zasygnalizowała natomiast konieczność wydłużenia terminu realizacji umowy z dostawcą ładowarek, w związku z silnymi mrozami i opadami śniegu, uniemożliwiającymi oznakowaniem miejsc do ich posadowienia. Nie zagrażało to jednak terminowej realizacji Przedsięwzięcia.

Prokurent Spółki wyjaśnił, że na chwilę obecną (6 marca 2026 r.) *nie istnieje zidentyfikowane ryzyko niezrealizowania Projektu w terminie. Wszyscy dostawcy potwierdzili dostawy autobusów czy ładowarek w terminie.*

(akta kontroli str. 241-308, 530-535)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

²² Wykazano też nieznaczny wpływ na realizację pozostałych celów środowiskowych określonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2020/852, tj.: „Adaptacja do zmian klimatu”, „Zrównoważone wykorzystanie i ochrona zasobów wodnych i morskich”, „Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling” (brak negatywnego wpływu), „Zapobieganie zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby i jego kontrola”, „Ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów”.

1. Wniosek o płatność do Projektu za okres od 1 maja do 31 lipca 2025 r. Spółka przekazała CUPT 25 września 2025 r.²³, tj. z opóźnieniem wynoszącym 35 dni, w stosunku do terminu określonego w pkt. 4.2. Instrukcji w zakresie wniosków o płatność.

Spółka jednocześnie złożyła do CUPT wyjaśnienia, że opóźnienie nastąpiło: *z przyczyn organizacyjnych niezależnych od Beneficjenta. (...) Wynikała przede wszystkim z okresu urlopowego, w którym nastąpiła ograniczona dostępność osób odpowiedzialnych za przygotowanie i zatwierdzanie dokumentacji.*

Wniosek został zatwierdzony, o czym CUPT poinformował pismem z 30 września 2025 r. Zwrócił jednak uwagę, że wnioski powinny być przekazywane najpóźniej do 20 dni kalendarzowych po okresie sprawozdawczym, za jaki są składane.

(akta kontroli str. 264-284)

2. Spółka naruszając postanowienia §8 ust.10 umowy z umowy z CUPT:
 - nie przekazała CUPT harmonogramu płatności lub potwierdzenia jego aktualizacji w SL2021 wg stanu na dzień 30 czerwca 2025 r.,
 - z pięciodniowym opóźnieniem przekazała w SL2021 harmonogram płatności wg stanu na 31 grudnia 2025 r. (tj. 12 stycznia 2026 r., zamiast do 7 stycznia 2026 r.).

Prokurent Spółki wyjaśnił: *Zgodnie z § 8 pkt 10 Umowy, OOW zobowiązany jest do aktualizacji lub potwierdzenia aktualności harmonogramów. Spółka przyjęła interpretację operacyjną, zgodnie z którą brak zmian w danych wprowadzonych uprzednio do systemu SL2021 oznacza utrzymanie ich aktualności. W ocenie Spółki brak ingerencji w harmonogram był tożsamy z utrzymaniem statusu danych jako aktualnych (...). Spółka faktycznie, że nie dokonała formalnego potwierdzenia aktualności harmonogramów w systemie SL2021 w siedmiodniowym terminie wskazanym w Umowie. Nieścisłość ta miała charakter wyłącznie formalny i nie wpłynęła negatywnie na monitoring ani realizację Projektu. W okresach objętych zapytaniem nie wystąpiły żadne odstępstwa od przyjętego planu, a dane w systemie SL2021 pozostawały zgodne ze stanem faktycznym.*

W odniesieniu do opóźnienia w złożeniu harmonogramu wg stanu na 31 grudnia 2025 r. Prokurent wyjaśnił: *Opóźnienie względem terminu umownego wynikało z okoliczności organizacyjno-formalnych związanych z reprezentacją Spółki oraz równolegle prowadzonymi analizami dotyczącymi sytuacji kontraktowej Projektu. W dniu 7 stycznia 2026 r. Zarząd PKS podjął uchwałę, udzielającą prokury samoistnej. Do czasu formalnego uregulowania kwestii reprezentacji i umocowania do składania oświadczeń woli w sprawach mających skutki finansowe, Spółka powstrzymała się od zatwierdzania dokumentów wywołujących konsekwencje w ramach Umowy wsparcia, w tym dokumentów finansowych w systemie SL2021. Ponadto w końcowym okresie 2025 r. oraz na początku stycznia 2026 r. analizowana była możliwość ewentualnego aneksowania umów zawartych z wykonawcami, co mogło mieć wpływ na strukturę płatności oraz harmonogram finansowy Projektu. Spółka dążyła do zapewnienia, aby wprowadzony Harmonogram Płatności odzwierciedlał ostateczny i rzetelny stan zobowiązań kontraktowych, bez konieczności jego niezwłocznej korekty po kilku dniach od zatwierdzenia. Przekroczenie terminu*

²³ Po przypomnieniu przez CUPT o terminach składania wniosków o płatność.

miało charakter wyłącznie formalny i nie wpłynęło na prawidłową realizację Projektu, jego płynność finansową ani możliwość monitorowania postępu rzeczowo-finansowego przez Instytucję.

Prokurent zadeklarował dochowanie szczególnej staranności w zakresie terminowego przekazywania harmonogramów/aktualizacji harmonogramów w przyszłości.

NIK zauważyła, że PKS przed 7 stycznia 2026 r. miała wystarczająco uregulowany sposób reprezentacji, gdyż do jednoosobowego reprezentowania Spółki uprawniony był zarówno urzędujący wówczas Prezes Zarządu, jak i prokurent, ustanowiony 26 marca 2025 r.

(akta kontroli str. 309-321, 528-534)

3. Spółka do końca lutego 2026 r. nie sporządziła i nie przekazała CUPT (w SL2021) okresowego sprawozdania potwierdzającego realizację Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH, mimo iż zgodnie z § 4c pkt 2 umowy z CUPT winna była zrobić to do 31 grudnia 2025 r.

Prokurent Spółki wyjaśnił, że Spółka na bieżąco gromadziła informacje, dane oraz dokumentację potwierdzającą realizację przedsięwzięcia zgodnie z zasadą „nie czyni poważnych szkód” DNSH. Dodał też, że (...) *PKS oświadcza, że (...) nie została wezwana do przekazania przedmiotowej dokumentacji przez CUPT. Informujemy również, że sprawozdanie nie zostało dotychczas złożone do JW z uwagi na konieczność wprowadzenia poprawek. Po jego aktualizacji przez koordynatora projektu dokument zostanie niezwłocznie przekazany do właściwej Instytucji Wdrażającej.*

Raport przekazano do CUPT 6 marca 2026 r. (w trakcie kontroli NIK)

(akta kontroli str. 516-520, 540-558)

V. Uwagi i wnioski

W związku z tym, że stwierdzone nieprawidłowości miały charakter przeszły i nie wymagają obecnie podejmowania działań naprawczych (odpowiednie dokumenty zostały przekazane CUPT), Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje wniosków pokontrolnych.

VI. Pozostałe informacje i pouczenia

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie²⁴ umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Podlaskiej Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Białymstoku. 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.

²⁴ 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.

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

Białystok, dnia 23 marca 2026 r.

Kontroler
główny specjalista kontroli państwowej

Beata Pawłowska

/podpisano elektronicznie/

Najwyższa Izba Kontroli
Podlaska Delegatura w Białymstoku

p.o. Dyrektor

Janusz Pawelczyk

/podpisano elektronicznie/