



# NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Podkarpacka Delegatura w Rzeszowie

DPR.410.1.5.2026

Pan

**Robert Dobosz**

Prezes Zarządu Miejskiej Komunikacji

Samochodowej sp. z o.o. w Jaśle

ul. Ks. Piotra Skargi 84, 38-200 Jasło

## Wystąpienie pokontrolne

**P/26/001 – Wykonanie budżetu państwa w 2025 r. –  
wykorzystanie środków z Krajowego Planu Odbudowy przez  
Miejską Komunikację Samochodową sp. z o.o. w Jaśle**

# I. Dane identyfikacyjne

## Jednostka kontrolowana

Miejska Komunikacja Samochodowa sp. z o.o. w Jaśle, ul. Ks. Piotra Skargi 84, 38-200 Jasło<sup>1</sup>

## Kierownik jednostki kontrolowanej

Robert Dobosz, Prezes Zarządu, od 1 lipca 2019 r.<sup>2</sup>

## 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 Kontroli<sup>3</sup>

## Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Podkarpacka Delegatura w Rzeszowie

## Kontroler

Roman Chrząszcz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr DPR/4/2026 z dnia 7 stycznia 2026 r.

(akta kontroli str. 3-7)

# II. Zakres kontroli

Celem kontroli było dokonanie oceny pod względem legalności, gospodarności i rzetelności wykorzystania przez Spółkę środków otrzymanych z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności<sup>4</sup> przekazanych za pośrednictwem Centrum Unijnych Projektów Transportowych<sup>5</sup> na realizację przedsięwzięcia pn. „Nowa jakość transportu pozamiejskiego i czyste powietrze w gminach powiatu jasielskiego w ramach inwestycji E1.1.2 Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusowy)”<sup>6</sup>.

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

---

<sup>1</sup> Dalej: Spółka.

<sup>2</sup> Dalej: Prezes.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 623 ze zm., dalej: ustawa o NIK.

<sup>4</sup> Dalej: KPO.

<sup>5</sup> Dalej: CUPT.

<sup>6</sup> Dalej: Przedsięwzięcie.

### **III. Ocena ogólna<sup>7</sup> kontrolowanej działalności**

#### **Ocena ogólna**

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykorzystanie przez Spółkę środków otrzymanych z KPO na realizację przedsięwzięcia.

#### **Uzasadnienie oceny ogólnej**

Spółka realizuje przedsięwzięcie dofinansowane środkami KPO, w ramach którego zawarła umowę na dostawę pięciu sztuk nowych autobusów zasilanych olejem napędowym, spełniających normę czystości spalin EURO VI. W umowie określono terminy dostawy każdego autobusu zapewniające prawidłową realizację przedsięwzięcia w okresie kwalifikowalności wydatków, jednak w trakcie jej realizacji wystąpiły znaczące opóźnienia w dostawie poszczególnych sztuk pojazdów, które zdaniem NIK, stwarzają ryzyko utraty otrzymanego dofinansowania. Według umowy dostawa ostatniego (piątego) autobusu powinna nastąpić do 14 lutego 2026 r., natomiast do dnia zakończenia czynności kontrolnych Spółka otrzymała dwa pojazdy, a opóźnienia dostaw pozostałych trzech wynosiły łącznie 196 dni. Opóźnienia w realizacji przedsięwzięcia spowodowane były nieprawidłowościami występującymi po stronie Dostawcy autobusów i nie miały związku z działaniami Spółki.

NIK pozytywnie ocenia podejmowane przez Spółkę czynności wobec Dostawcy autobusów w związku z nieterminową realizacją dostaw. Spółka w tym zakresie naliczała kary przewidziane umową, a w przypadkach, gdy nie były one opłacane przez Dostawcę, podejmowała odpowiednie kroki celem ich wyegzekwowania w ramach posiadanych gwarancji należytego wykonania umowy. Również pozytywnie NIK ocenia starania Spółki, mające na celu wydłużenia terminu realizacji przedsięwzięcia, podjęte w związku z opóźnieniami dostaw autobusów.

Zrealizowana część projektu była zgodna z umową zawartą z CUPT o objęcie wsparciem bezzwrotnym przedsięwzięcia, odpowiadała zasadom kwalifikowalności, a otrzymane dotychczas dofinansowanie zostało prawidłowo wykorzystane i rozliczone. Spółka prawidłowo realizowała obowiązki informacyjne i sprawozdawcze przedsięwzięcia poprzez przekazywanie do CUPT wniosków o płatność i innych dokumentów, w których rzetelnie przedstawiała stan jego realizacji.

Przed podpisaniem umowy z CUPT o objęcie wsparciem bezzwrotnym przedsięwzięcia, Spółka podejmowała odpowiednie działania w celu rozpoznania rynku, a Dostawca autobusów został wybrany w postępowaniu przetargowym jako podmiot, który złożył korzystniejszą ofertę realizacji zamówienia. Spółka zapewniła odpowiednie przygotowanie organizacyjne przedsięwzięcia, w tym także poprzez zakup usług zewnętrznych, a obowiązki w zakresie jego realizacji powierzono doświadczonym pracownikom.

Stwierdzona nieprawidłowość dotyczyła przypadków nieterminowego wprowadzania do systemu teleinformatycznego informacji o zdarzeniach występujących w trakcie realizacji przedsięwzięcia i nie miała ona wpływu na jego przebieg, w tym także na występujące opóźnienia dostaw autobusów.

---

<sup>7</sup> 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

#### Opis stanu faktycznego

1. W 2024 r. na zlecenie Spółki, podmiot zewnętrzny opracował „Uprozczone Studium Wykonalności Projektu pn. Nowa jakość transportu pozamiejskiego i czyste powietrze w gminach powiatu jasielskiego”. Studium to dotyczyło przedsięwzięcia zakupu pięciu nowych autobusów jednej marki, zasilanych olejem napędowym, spełniających normę czystości spalin EURO VI, na potrzeby obsługi istniejących pozamiejskich linii zbiorowej komunikacji publicznej. Studium obejmowało m.in.:

- a) analizę zapotrzebowania na przedsięwzięcie (analiza demograficzna obszaru, dotychczasowe działania na rzecz zrównoważonego transportu i ochrony powietrza, informacja na temat tras autobusowych),
- b) uzasadnienie wyboru zakresu przedsięwzięcia (trasa istniejąca, trasa nowa),
- c) analizę operacyjną (założenia operacyjne, analiza ryzyka),
- d) jakościową analizę ekonomiczną wraz z analizą parametrów emisyjnych (korzyści z realizacji przedsięwzięcia, wyliczenia wartości wskaźnika redukcji emisji),
- e) udowodnienie trwałości finansowej i instytucjonalnej (sytuacja prawna i finansowa wnioskodawcy, organizacja transportu zbiorowego, montaż finansowy przedsięwzięcia).

(akta kontroli str. 8)

W dniu 14 czerwca 2024 r. Spółka złożyła do CUPT wniosek o dofinansowanie projektu „Nowa jakość transportu pozamiejskiego i czyste powietrze w gminach powiatu jasielskiego”. We wniosku wskazano, że w ramach projektu zaplanowano realizację przedsięwzięcia polegającego na zakupie pięciu nowych autobusów jednej marki, niskowejściowych klasy mini, zasilanych olejem napędowym, spełniających normę czystości spalin EURO VI. Każdy z autobusów miał możliwość przewiezienia co najmniej 55 pasażerów, w tym minimum 20 miejsc siedzących (bez fotela kierowcy). We wniosku założono, że pojazdy będą wyposażone w systemy: automatyczną skrzynię biegów, zawieszenie pneumatyczne, system monitoringu wizyjnego, instalacje nagłośnienia przestrzeni pasażerskiej, system biletowy, system informacji pasażerskiej, klimatyzację i ogrzewanie. Wnioskodawca zaplanował również zakup i montaż tablicy informacyjno-pamiątkowej oraz zakup naklejek informacyjnych na autobusy. Ponadto w ramach działań informacyjnych wskazano, że Wnioskodawca stosować będzie odpowiednie oznakowanie i logotypy na wszystkich dokumentach związanych z realizacją projektu, a także informować będzie o przyznanej dofinansowaniu na swoich stronach internetowych.

We wniosku wskazano, że na wkład własny Spółka przeznaczy środki pieniężne pochodzące z wniesienia wkładu przez Burmistrza Miasta Jasła (właściciela Spółki) na podwyższenie kapitału zakładowego, a na wydatki niekwalifikowalne (VAT) Spółka otrzyma pożyczkę z Urzędu Miasta Jasła.

Pismem z 18 lipca 2024 r. wniosek o dofinansowanie projektu został uzupełniony przez Spółkę w związku z wezwaniem CUPT z 14 lipca 2024 r. Pismem z 30 października 2024 r. CUPT poinformowało Spółkę o pozytywnej ocenie złożonego wniosku wraz z uzasadnieniem oceny oraz wskazało, że umowa o objęcie przedsięwzięcia wsparciem powinna zostać podpisana w terminie 60 dni od otrzymania pisma.

(akta kontroli str. 9-65)

W dniu 30 listopada 2024 r. Spółka dokonała wyceny zamówienia pięciu autobusów i ustaliła ich wartość szacunkową na kwotę 4350 tys. zł netto (870 tys. zł netto za jeden autobus).

Prezes wyjaśnił, że przed złożeniem wniosku o dofinansowanie Spółka przeprowadziła analizę możliwości realizacji przedsięwzięcia w zakładanym horyzoncie czasowym, adekwatnie do informacji dostępnych na etapie planowania projektu, w szczególności analizę rynku. Dokonano rozeznania rynku w zakresie dostępności pojazdów spełniających wymagania techniczne projektu, standardowych terminów realizacji dostaw oraz doświadczeń rynkowych związanych z realizacją analogicznych zamówień. Na podstawie tych analiz przyjęto, że realizacja projektu w zakładanych terminach jest realna, przy uwzględnieniu etapowości dostaw oraz standardowych procedur odbioru.

Spółka w ostatnich pięciu latach nie realizowała projektów finansowanych ze środków zewnętrznych.

Prezes wyjaśnił, że pomimo braku realizacji projektów finansowanych środkami zewnętrznymi, to pracownicy posiadali doświadczenie w realizacji inwestycji finansowanych ze środków zewnętrznych, w tym środków publicznych, obejmujących w szczególności przedsięwzięcia związane z rozwojem i modernizacją transportu publicznego. Wynikało ono z czynnego udziału pracowników Spółki przy realizacji, rozliczaniu i utrzymaniu trwałości projektów, których beneficjentem było Miasto Jasło, tj.:

- "Modernizacja taboru Zakładu Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Jasle" w 2010 r.<sup>8</sup>
- "Zielony transport publiczny" w latach 2022-2024<sup>9</sup>.

(akta kontroli str. 135, 351-387)

W Spółce zapewniono odpowiednie przygotowanie organizacyjne realizacji przedsięwzięcia, a bezpośredni nadzór nad nim sprawowało dwóch pracowników:

- Kierownik Działu Utrzymania Ruchu, Prokurent, odpowiedzialny był za sprawy merytoryczne,
- Główny Księgowy, Prokurent, odpowiedzialna była za sprawy finansowe oraz rozliczeniowe.

Prezes wyjaśnił, że ww. pracownicy posiadają wieloletnie doświadczenie w działalności Spółki oraz odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie w realizacji projektów inwestycyjnych, a także doświadczenie w obsłudze projektów finansowanych ze środków publicznych. Kompetencje te pozwalały na prawidłowe wykonywanie obowiązków związanych z realizacją i rozliczeniem projektu. Prezes wskazał, że nadzór pracowników nad realizacją przedsięwzięcia obejmował monitorowanie harmonogramu, realizację dostaw, procedury odbiorowe oraz przygotowanie wniosków o płatność zaliczek.

(akta kontroli str. 351-387)

Do realizacji projektu Spółka korzystała także z usług świadczonych przez podmioty zewnętrzne. Jeden podmiot, w ramach doradztwa merytorycznego przeprowadził analizę wymagań wynikających z dokumentacji konkursowej i regulaminów naboru w ramach KPO oraz przygotował wniosek o dofinansowanie projektu.

Drugi podmiot przygotował i przeprowadził postępowania o udzielenie zamówienia publicznego oraz zapewnił wsparcie merytoryczne przy realizacji projektu i korespondencji z Dostawcą.

Prezes wyjaśnił, że Spółka posiada zabezpieczone źródła finansowania umożliwiające realizację zobowiązań wynikających z zawartej umowy z Dostawcą autobusów, przy czym podstawowym źródłem finansowania przedsięwzięcia pozostają środki z KPO. W przypadku wystąpienia opóźnień w przekazywaniu środków lub ryzyka utraty dofinansowania, Spółka analizuje możliwość czasowego finansowania zobowiązań ze środków własnych, z zachowaniem zasad ostrożności finansowej oraz obowiązujących przepisów dotyczących gospodarki finansowej.

<sup>8</sup> W ramach tego projektu docelowo zakupiono 11 autobusów – wartość projektu wynosiła 5803,5 tys. zł, dofinansowanie 4579,7 tys. zł.

<sup>9</sup> W ramach tego projektu docelowo zakupiono sześć autobusów elektrycznych – wartość projektu wynosiła 14.561,5 tys. zł, dofinansowanie 10.950,8 tys. zł.

Prezes wskazał, że Spółka na bieżąco pozostaje w kontakcie z właścicielem (z Gminą Miasto Jasło), który posiada możliwości udzielenia ewentualnego wsparcia.

(akta kontroli str. 351-387)

2. Umowa pomiędzy Spółką a CUPT o objęcie wsparciem bezzwrotnym przedsięwzięcia, została zawarta 19 lutego 2025 r.<sup>10</sup> (110 dni od otrzymania informacji z CUPT o pozytywnej ocenie wniosku).

Prezes wyjaśnił, że umowę zawarto po upływie terminu wskazanego w piśmie CUPT, co było spowodowane długotrwałą jego absencją chorobową, trwającą 56 dni. Prezes Zarządu jest jedyną osobą uprawnioną do reprezentacji i podpisywania dokumentów Spółki w relacjach z CUPT. Prezes wskazał, że CUPT nie zgłaszał zastrzeżeń ani roszczeń w związku z przekroczeniem wskazanego terminu, co więcej nie wpłynęło to na terminy realizacji działań w projekcie.

(akta kontroli str. 66-126, 562-565)

Umowa stanowiła, że planowany całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia wynosi 5541,2 tys. zł, maksymalna wartość wydatków kwalifikowalnych wynosiła 4505 tys. zł, a udzielone wsparcie nie będzie większe niż 4279,8 tys. zł (95% wydatków kwalifikowalnych). Okres kwalifikowalności wydatków ustalono od 1 maja 2025 r. do 30 czerwca 2026 r. Według umowy przedsięwzięcie obejmowało realizację dwóch zadań:

- zakup i dostawę pięciu sztuk niskoemisyjnych autobusów zbiorowej komunikacji publicznej o wartości 5535 tys. zł, w tym wydatki kwalifikowalne 4500 tys. zł, okres realizacji zadania od 1 maja 2025 r. do 31 marca 2026 r.,
- działania informacyjno-promocyjne o wartości 6,2 tys. zł, w tym wydatki kwalifikowalne 5 tys. zł, okres realizacji zadania od 1 października 2025 r. do 31 marca 2026 r.

W umowie postanowiono, że udzielone wsparcie może zostać przekazane Spółce w formie zaliczki lub refundacji, przy czym jednorazowa transza zaliczki nie może przekroczyć 1283,9 tys. zł.

Pierwsza transza zaliczki zostanie przekazana po zatwierdzeniu przez CUPT wniosku o płatność, a każda kolejna transza będzie wypłacona pod warunkiem zatwierdzenia we wniosku o płatność co najmniej 70% łącznej kwoty przekazanych wcześniej zaliczek.

Pierwotny harmonogram płatności zaliczek przewidywał sześć zaliczek, z tego: cztery w 2025 r. o wartości łącznej 3420 tys. zł i dwie w 2026 r. o wartości 859,8 tys. zł. W trakcie kontroli obowiązywała trzecia wersja harmonogramu, która przewidywała siedem zaliczek, z tego pięć w 2025 r. o łącznej wartości 3424,8 tys. zł i dwie w 2026 r. o wartości 855 tys. zł. W dniu 3 stycznia 2026 r. Spółka przekazała do CUPT czwartą wersję harmonogramu, która przewidywała pięć zaliczek, z tego: trzy w 2025 r. o wartości 1714,8 tys. zł i dwie w 2026 r. o wartości 2565 tys. zł. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych (20 lutego 2026 r.) ta wersja harmonogramu nie została zatwierdzona przez CUPT.

(akta kontroli str. 66-134)

3. Pierwszy przetarg nieograniczony na dostawę pięciu nowych autobusów został przeprowadzony (otwarcie ofert) 5 marca 2025 r. W przetargu udział wzięło dwóch oferentów, lecz Spółka unieważniła postępowanie, ponieważ cena najkorzystniejszej oferty przewyższała kwotę, którą zamierzała przeznaczyć na finansowanie zamówienia.

Drugi przetarg nieograniczony na dostawę autobusów odbył się (otwarcie ofert) 22 kwietnia 2025 r. W przetargu udział wzięło dwóch oferentów, ci sami którzy przystąpili do pierwszego przetargu. W postępowaniu została wybrana oferta korzystniejsza, która uzyskała większą liczbę punktów według ustalonych kryteriów, również była to oferta z niższą ceną realizacji zamówienia.

---

<sup>10</sup> Data ostatniego elektronicznego podpisu na umowie.

Umowę z wybranym Dostawcą zawarto 26 maja 2025 r. Jej przedmiotem była dostawa pięciu sztuk fabrycznie nowych niskowejściowych autobusów miejskich klasy mini, określonej marki, typie i modelu, zasilanych olejem napędowym, spełniających normę czystości spalin minimum EURO VI. Zgodnie z umową, dostawa powinna zostać zrealizowana w terminie nie dłuższym niż do 14 lutego 2026 r., z tym, że dostawy poszczególnych sztuk autobusów powinny być zrealizowane według ustalonego harmonogramu, odpowiednio do: 20 czerwca 2025 r., 20 sierpnia 2025 r., 17 października 2025 r., 18 grudnia 2025 r. i 14 lutego 2026 r. z zastrzeżeniem, że dostawa kolejnego pojazdu nastąpi po odbiorze pojazdu poprzedzającego. Wynagrodzenie wykonawcy za wykonanie zamówienia określono zgodnie ze złożoną ofertą na kwotę 4350 tys. zł (netto), 5350,5 tys. zł (brutto)<sup>11</sup>, z tym, że jego zapłata nastąpi w pięciu etapach zgodnie z powyższym harmonogramem dostawy, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia dokonania odbioru pojazdu. Umowa przewidywała zabezpieczenie jej należytego wykonania w formie gwarancji ubezpieczeniowej na kwotę 267,5 tys. zł oraz kary umowne, w tym za opóźnienia w realizacji dostawy w wysokości 1 tys. zł za każdy dzień opóźnienia za każdy niedostarczony w terminie autobus.

(akta kontroli str.135-201)

Do dnia zakończenia czynności kontrolnych (do 20 lutego 2026 r.) Dostawca dostarczył Spółce dwa autobusy.

Pierwszy autobus, którego termin dostawy przypadał wg umowy na 20 czerwca 2025 r., został dostarczony 26 czerwca 2025 r. – sześć dni po terminie. Spółka postanowiła odebrać pojazd, wskazując jednocześnie usterki dotyczące braku systemu informacji pasażerskiej i braku systemu monitoringu. W protokole odbioru wskazano termin usunięcia tych usterek do 11 lipca 2025 r. Protokołem z dnia 18 lipca 2025 r. potwierdzono usunięcie powyższych usterek i dokonano ostatecznego odbioru autobusu.

Drugi autobus, którego termin dostawy przypadał na 20 sierpnia 2025 r., dostarczono 15 stycznia 2026 r. – 148 dni po terminie. Spółka odmówiła odbioru pojazdu z uwagi na:

- brak dokumentacji niezbędnej do zarejestrowania pojazdu w Polsce, a także brak dokumentacji w zakresie: użytkowania autobusu, techniczno-eksploatacyjnej, instrukcji napraw wszystkich zespołów urządzeń i układów, pełnych katalogów części zamiennych, schematów układów (elektrycznego, pneumatycznego, ogrzewania, klimatyzacji, chłodzenia, kierowniczego, zawieszenia itp.) oraz innych dokumentów,
- brak systemu informacji pasażerskiej i systemu monitoringu,
- brak kamizelki odblaskowej,
- uszkodzony trójkąt odblaskowy.

Protokołem z 22 stycznia 2026 r. Spółka dokonała odbioru autobusu, wskazując wadę pojazdu w postaci niesprawnego światła do jazdy dziennej (lewy przód – nie działająca jedna z sześciu diod świetlnych). Strony ustaliły termin usunięcia wady i uzupełnienia dokumentacji do 6 lutego 2026 r. Według stanu na 16 lutego 2026 r. Dostawca uzupełnił brakującą dokumentację, lecz nie usunął wady nie działającej diody.

Prezes wyjaśnił, że Spółka ciągle oczekuje na usunięcie wady, lecz nie eliminuje ona pojazdu z eksploatacji, a autobus kursuje na liniach z wykorzystaniem świateł mijania.

Na dzień zakończenia czynności kontrolnych, oprócz powyższych opóźnień dostawy pierwszego i drugiego autobusu, w realizacji przedsięwzięcia wystąpiły opóźnienia dostaw kolejnych pojazdów:

- trzeci autobus, którego termin dostawy był ustalony do 17 października 2025 r. – nie został dostarczony (opóźnienie 126 dni),

---

<sup>11</sup> Wartość jednego autobusu wynosiła 870 tys. zł (netto), 1070,1 tys. zł (brutto).

- czwarty autobus (według umowy dostawa do 18 grudnia 2025 r.) – nie został dostarczony (opóźnienie 64 dni),
- piąty autobus (według umowy dostawa do 14 lutego 2026 r.) – nie został dostarczony (opóźnienie 6 dni).

Łącznie 196 dni.

(akta kontroli str. 202-240)

W dniu 9 stycznia 2026 r. Spółka w ramach projektu zakupiła tablicę informacyjno-pamiątkową oraz 15 szt. naklejek do oznakowania autobusów, o łącznej wartości 350 zł netto (430,50 zł brutto). Zakup ten został opłacony 29 stycznia 2026 r.:

- 332,50 zł (95% wartości netto) ze środków KPO,
- 98,00 zł (5% wartości netto oraz naliczony VAT) ze środków własnych Spółki.

(akta kontroli str. 241-245)

4. Dostawca w trakcie realizacji zamówienia kilkakrotnie zwracał się do Spółki o zmianę postanowień umowy, dotyczących terminów dostaw poszczególnych sztuk autobusów lub informował Spółkę, że dostawy będą realizowane w innych terminach niż ustalonych w umowie. Była to m.in. następująca korespondencja.

- Pismem z 7 lipca 2023 r. Dostawca wnioskował o zmianę terminu dostawy drugiego autobusu z 20 sierpnia 2025 r. na 31 października 2025 r., uzasadniając to m.in. trzęsieniem ziemi jakie wystąpiło 8 czerwca 2025 r. w Turcji<sup>12</sup>. Wskazał, że zdarzenie to spowodowało zakłócenia dostaw kluczowych komponentów wykorzystywanych do produkcji autobusów.
- Pismem z 8 sierpnia 2025 r. Dostawca informował, że dostawa drugiego autobusu nie będzie możliwa 20 sierpnia 2025 r., lecz w tym czasie dostarczy autobus zastępczy.
- Pismem z 20 sierpnia 2025 r. Dostawca wnioskował o przedłużeniu terminu dostawy drugiego autobusu do 31 października 2025 r. uzasadniając to kolejnym trzęsieniem ziemi w Turcji, które wystąpiło 10 sierpnia 2025 r. Wskazał, że zdarzenie to miało wpływ na poddostawcę producenta autobusów.
- Pismem z 20 października 2025 r. Dostawca przedstawił Spółce nowy harmonogram realizacji dostaw drugiego, trzeciego, czwartego i piątego autobusu wskazując, że zostaną dostarczone w okresie od 30 listopada do 21 grudnia 2025 r. Dostawca wskazał, że wpływ na opóźnienia dostaw miały zdarzenia o charakterze siły wyższej (trzęsienia ziemi w Turcji), które zakłóciły łańcuch dostaw kluczowych komponentów do produkcji pojazdów.
- Pismem z 19 grudnia 2025 r. Dostawca przedstawił Spółce nowy harmonogram realizacji dostaw wskazując, że cztery autobusy zostaną dostarczone w okresie od 16 stycznia do 6 lutego 2026 r. Dostawca zawniósł zmianę umowy w tym zakresie wskazując, że opóźnienia wynikają z działania siły wyższej, które miały istotny wpływ na proces produkcyjny.

W odpowiedziach na powyższą korespondencję, Spółka każdorazowo odmawiała zmian zawartej umowy i wzywała Dostawcę do niezwłocznej realizacji dostaw, zgodnie z harmonogramem ustalonym w umowie. Odnośnie trzęsienia ziemi na terenie Turcji, Spółka wskazała, że tego typu zjawiska nie mogą zostać uznane za klasyczną „siłę wyższą” w rozumieniu postanowień umowy. Zdaniem Spółki takie zdarzenia w rejonie sejsmicznym nie mają charakteru nadzwyczajnego ani nieprzewidzianego, a Dostawca powinien zapewnić dostawy z uwzględnieniem ryzyka produkcyjno-logistycznego.

(akta kontroli str. 246-298)

W związku z brakiem terminowych dostaw autobusów, Spółka naliczyła nw. kary umowne<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Zamawiane autobusy były produkowane na terenie Turcji.

<sup>13</sup> Umowa przewidywała karę za nieterminową dostawę autobusów w wysokości 1 tys. zł za każdy dzień opóźnienia, za każdy niedostarczony w terminie autobus (§ 12 ust. 1 lit. b umowy).

A. Notami obciążeniowymi z 28 lipca 2025 r. naliczono karę w kwocie 6 tys. zł za opóźnienie w dostawie pierwszego autobusu oraz karę w kwocie 6 tys. zł za zwłokę w usunięciu wady stwierdzonej podczas odbioru technicznego tego pojazdu. Kary te zostały zapłacone przez Dostawcę 6 i 8 sierpnia 2025 r.

B. Notami obciążeniowymi z 18 grudnia 2025 r. naliczono kary umowne w kwotach:

- 119 tys. zł za opóźnienie dostawy drugiego autobusu od 21 sierpnia do 17 grudnia 2025 r.,
  - 61 tys. zł za opóźnienie dostawy trzeciego autobusu od 18 października do 17 grudnia 2025 r.
- Termin tych płatności kar ustalono do 1 stycznia 2026 r.

W związku z brakiem zapłaty powyższych kar, Spółka pismem z 23 grudnia 2025 r. wystąpiła do Gwaranta<sup>14</sup> o zapłatę na jej rzecz kwoty wynikającej z niewykonania przez Dostawcę zobowiązania polegającego na dostawie autobusów w terminach umownych. Spółka przekazała także Gwarantowi: kopię umowy zawartej z Dostawcą na dostawę autobusów, specyfikacje niewykonanych dostaw wraz z wyliczeniem kwot roszczenia, noty obciążeniowe wystawione w związku z niewykonaniem dostaw. Pismem z 8 stycznia 2026 r. Gwarant poinformował Spółkę, że nie może przyjąć odpowiedzialności za zdarzenie, ponieważ Spółka nie przekazała szczegółowej specyfikacji niewykonanych lub nienależycie wykonanych robót, prac lub usług objętych umową wraz z wyliczeniem kwoty roszczenia. Pismem z 16 stycznia 2026 r. Spółka przekazała do Gwaranta reklamację – wniosek o ponowne rozpatrzenie przedmiotowej sprawy. Wskazano w niej, że wymagane dokumenty zostały przekazane, a w sytuacji braku dostawy nie istnieje obiektywny inny, ani bardziej szczegółowy sposób opisanie niewykonania zobowiązania niż wskazanie faktu niedostarczenia przedmiotu umowy w terminie umownym. W dniu 30 stycznia 2026 r. Dostawca zapłacił powyższe kary umowne w wysokości 180 tys. zł, lecz zastrzegł prawo dochodzenia ich zwrotu wskazując, że jest to świadczenie nienależne i zapłacone pod wpływem przymusu ryzyka regresu Ubezpieczyciela jak i utraty wiarygodności wobec Ubezpieczyciela. W dniu 2 lutego 2026 r. Spółka wycofała roszczenie zapłaty zobowiązania przez Gwaranta.

C. Notą obciążeniową z 30 stycznia 2026 r. Spółka naliczyła Dostawcy kolejną karę umowną w kwocie 36 tys. zł tytułem opóźnienia dostawy drugiego autobusu, za okres od 18 grudnia 2025 r. do 22 stycznia 2026 r.<sup>15</sup> W dniu 2 lutego 2026 r. Dostawca zapłacił karę 36 tys. zł wskazując jak wcześniej, że jest to świadczenie nienależne i zapłacone pod wpływem przymusu ryzyka regresu Ubezpieczyciela.

D. Notami obciążeniowymi z 2 lutego 2026 r. naliczono kolejne kary umowne w kwotach:

- 45 tys. zł za opóźnienie dostawy trzeciego autobusu od 18 grudnia 2025 r. do 31 stycznia 2026 r. – autobus ten powinien być dostarczony do 17 października 2025 r.<sup>16</sup>,
- 44 tys. zł za opóźnienie dostawy czwartego autobusu od 19 grudnia 2025 r. do 31 stycznia 2026 r. – autobus ten powinien być dostarczony do 18 grudnia 2025 r.

Termin płatności kar ustalono do 16 lutego 2026 r. W związku z niezapłaceniem kar, Spółka 18 lutego 2026 r. wystąpiła do Gwaranta z żądaniem wypłaty środków z zabezpieczenia<sup>17</sup>.

(akta kontroli str. 299-350)

Prezes wyjaśnił, że na obecnym etapie realizacji projektu, ryzyko niezrealizowania zamówienia w terminie przewidzianym umową należy zakwalifikować jako średnie. Dostawca zadeklarował

<sup>14</sup> Do towarzystwa ubezpieczeniowego, którego gwarancja ubezpieczeniowa stanowiła należyte wykonanie umowy na dostawę autobusów, zawartej pomiędzy Spółką a Dostawcą.

<sup>15</sup> Kara umowna za opóźnienia dostawy drugiego autobusu od 21 sierpnia do 17 grudnia 2025 r. została naliczona notą obciążeniową z 18 grudnia 2025 r., o czym mowa była wcześniej.

<sup>16</sup> Kara umowna za opóźnienia dostawy trzeciego autobusu od 18 października do 17 grudnia 2025 r. została naliczona notą obciążeniową z 18 grudnia 2025 r., o czym mowa była wcześniej.

<sup>17</sup> Do dnia zakończenia czynności kontrolnych kary te nie zostały zapłacone przez Dostawcę.

gotowość do dostarczenia wszystkich objętych umową pojazdów. Jednocześnie należy podkreślić, że realizacja dostaw nie jest procesem autonomicznym i podlega ścisłym ograniczeniom wynikającym zarówno z postanowień zawartej umowy, jak i z obowiązujących Spółkę regulacji finansowych oraz warunków umowy o dofinansowanie projektu ze środków KPO. Harmonogram realizacji dostaw został określony w umowie w sposób uwzględniający etapowość odbiorów technicznych, terminy płatności oraz zasady kwalifikowalności wydatków. Dostarczenie pojazdów musi pozostawać skorelowane z terminami odbiorów, możliwościami płatniczymi Spółki oraz zasadami rozliczania środków KPO.

Prezes wskazał, że analogicznie, w odniesieniu do ryzyka niezrealizowania przedsięwzięcia w okresie kwalifikowalności wydatków (do dnia 30 czerwca 2026 r.), Spółka również ocenia je jako ryzyko średnie. Aktualny stopień zaawansowania realizacji umowy, deklarowana gotowość Dostawcy do dostarczenia pojazdów oraz bieżący nadzór nad realizacją projektu pozwalają przyjąć, że projekt zostanie rozliczony zgodnie z umową o objęcie przedsięwzięcia wsparciem. Spółka na bieżąco monitoruje realizację zamówienia oraz podejmuje działania organizacyjne i nadzorcze mające na celu ograniczenie wielu rodzajów ryzyka związanych z terminowością dostaw i rozliczeniem projektu. Według Prezesa, na obecnym etapie brak jest podstaw do przyjęcia, że projekt nie zostanie zrealizowany lub nie zostanie rozliczony zgodnie z umową o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.

(akta kontroli str. 351-355)

5. Spółka dwukrotnie informowała CUPT (27 października i 22 grudnia 2025 r.) o problemach w realizacji przedsięwzięcia zgodnie z przyjętym harmonogramem oraz kierowała pytania dotyczące możliwości wydłużenia terminu jego wykonania.

W odpowiedzi CUPT poinformowało o możliwości przesunięcia terminu realizacji przedsięwzięcia na 30 czerwca 2026 r. oraz o możliwości zwiększenia limitu jednorazowej transzy zaliczki, maksymalnie do 60% dofinansowania. W związku z opóźnieniami w realizacji przedsięwzięcia, CUPT wezwało Spółkę do opracowania Planu naprawczego, stosownie do wymogów umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.

W dniu 18 listopada 2025 r. Spółka zawnioskowała do CUPT o zwiększenie limitu jednorazowej transzy zaliczki do 60% dofinansowania, a 30 grudnia 2025 r. przekazała Plan naprawczy przedsięwzięcia, który przewidywał termin osiągnięcia kamieni milowych oraz wskaźnika na 30 czerwca 2026 r. W dniu 19 stycznia 2026 r. Plan ten został zatwierdzony przez CUPT.

W dniu 20 stycznia 2026 r. CUPT przekazało Spółce do sprawdzenia projekt aneksu do umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem. W dniu następnym Spółka zatwierdziła projekt aneksu. Do czasu zakończenia czynności kontrolnych, aneks do umowy nie został zawarty.

(akta kontroli str. 388-438)

Prezes wyjaśnił, że zgodnie z wymogami proceduralnymi, zwiększenie kwoty transzy zaliczki wymaga uzyskania zgody Ministerstwa Infrastruktury, stąd też wydłużony czas do proceduralnego zawarcia aneksu. Według wiedzy Spółki, wniosek o wyrażenie zgody na zwiększenie zaliczki został przekazany przez CUPT do Ministerstwa 13 lutego 2026 r. Odpowiedź Ministerstwa spodziewana jest w drugiej połowie lutego 2026 r., co umożliwi podpisanie aneksu.

(akta kontroli str. 562-565)

6. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych, Spółka w ramach projektu poniosła łączne wydatki w kwocie 2140,6 tys. zł brutto, tego:

- 2140,2 tys. zł – zapłata dwóch faktur (24 lipca 2025 r. i 3 lutego 2026 r. po 1070,1 tys. zł każda) za dostarczony pierwszy i drugi autobus – wartość netto (koszty kwalifikowalne) wynosiły 1740 tys. zł<sup>18</sup>,
- 0,4 tys. zł – zapłata faktury (29 stycznia 2026 r.) za tablicę informacyjno-pamiątkową i za 15 szt. naklejek informacyjnych do oznakowania autobusów – wartość netto (koszty kwalifikowalne) wynosiły 0,35 tys. zł.

Powyższe wydatki były zgodne z postanowieniami zawartej umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem, a także zgodne z zasadami kwalifikowalności wydatków dla tego projektu, z tym, że były one ponoszone w innych terminach niż określone w umowie. Według umowy wydatki kwalifikowalne powinny wynosić: w II, III i IV kwartale 2025 r. odpowiednio: 900 tys. zł, 1800 tys. zł i 900 tys. zł, a w I kwartale 2026 r. – 905 tys. zł.

Do wykonanych wydatków kwalifikowalnych Spółka nie zaliczała wydatków na podatek VAT.

Wydatki w ramach przedsięwzięcia poniesione do czasu zakończenia czynności kontrolnych zostały sfinansowane:

- 1653,3 tys. zł środkami KPO (95% kosztów kwalifikowalnych),
- 487,3 tys. zł środkami własnymi Spółki (5% kosztów kwalifikowalnych oraz VAT).

Do końca 2025 r. Spółka w ramach przedsięwzięcia poniosła wydatki w kwocie 1070,1 tys. zł, które zostały sfinansowane:

- 826,5 tys. zł ze środków KPO (95% kosztów kwalifikowalnych),
- 243,6 tys. zł środkami własnymi Spółki (5% kosztów kwalifikowalnych oraz VAT).

(akta kontroli str. 66-133, 202-245)

7. Zgodnie z umową o objęcie przedsięwzięcia wsparciem, Spółka była zobowiązana do bieżącego gromadzenia informacji, danych i dokumentów, które stanowią potwierdzenie realizacji przedsięwzięcia zgodnie z zasadą „nie czyn poważnych szkód” (zasadą DNSH) i przekazywania ich na wezwanie do CUPT. Spółka była także zobowiązana do opracowania corocznego sprawozdania potwierdzającego realizację przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH w terminie do 31 grudnia oraz do opracowania raportu końcowego, co najmniej na 30 dni przed złożeniem wniosku o płatność końcową. Umowa stanowiła, że Spółka na wezwanie CUPT przekaze niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 14 dni, powyższe sprawozdanie i raport końcowy. Przekazanie może nastąpić poprzez udzielenie dostępu do elektronicznej bazy danych zawierającej powyższe dokumenty.

Spółka w celu potwierdzenia realizacji przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH gromadziła w tym zakresie dokumenty, w tym w szczególności: faktury zakupu autobusów, protokoły ich odbioru oraz świadectwa homologacji (certyfikaty zgodności) potwierdzające, że dostarczone autobusy spełniają normę emisji spalin Euro VI.

Spółka 31 grudnia 2025 r. sporządziła sprawozdanie potwierdzające realizację przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH w okresie od 1 maja do 31 grudnia 2025 r.

Główny księgowy Spółki wyjaśniła, że Spółka nie otrzymała wezwania ze strony CUPT do przekazania informacji, danych ani dokumentacji, o których mowa w § 4c ust. 1 i ust. 2 umowy. W związku z powyższym nie przekazywano żadnych dokumentów w tym zakresie ani nie udostępniano elektronicznej bazy danych zawierającej informacje, dane oraz dokumentację dotyczącą realizacji przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH.

Ww. wskazała, że coroczne sprawozdanie potwierdzające realizację przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH, sporządzono według postanowień umowy i obowiązujących zaleceń, lecz nie

---

<sup>18</sup> Po 870 tys. zł każdy autobus.

zostało przekazane do CUPT, ponieważ Spółka nie została objęta próbą badania oraz nie otrzymała wezwania do jego złożenia. Sprawozdanie pozostaje w dyspozycji Spółki i może zostać niezwłocznie udostępnione na wezwanie właściwych organów.

(akta kontroli str. 66-126, 439-453)

8. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych Spółka otrzymała z CUPT dwie transze zaliczek tytułem udzielonego wsparcia na realizację przedsięwzięcia:

- pierwsza 20 czerwca 2025 r. w kwocie 855 tys. zł, na podstawie wniosku o płatność przekazanego do CUPT 4 czerwca 2025 r.,
- druga 20 listopada 2025 r. w kwocie 859,8 tys. zł, na podstawie wniosku o płatność przekazanego do CUPT 30 września 2025 r.

Środki finansowe otrzymane w ramach pierwszej transzy zaliczki zostały przeznaczone na dofinansowanie 95% wydatków kwalifikowalnych o wartości 826,5 tys. zł, dotyczących dostawy pierwszego autobusu. W dniu 3 września 2025 r. Spółka zwróciła na rachunek CUPT niewykorzystaną część zaliczki w kwocie 28,5 tys. zł i przekazała rozliczenie tej transzy.

Środki finansowe otrzymane w ramach drugiej transzy zaliczki zostały przeznaczone na dofinansowanie 95% wydatków kwalifikowalnych o łącznej wartości 826,8 tys. zł, dotyczących:

- dostawy drugiego autobusu (dofinansowanie 826,5 tys. zł),
- zakupu tablicy informacyjno-pamiątkowej i naklejek do oznakowania autobusów (dofinansowanie 0,3 tys. zł).

W dniu 3 lutego 2026 r. Spółka zwróciła na rachunek CUPT niewykorzystaną część zaliczki w kwocie 32,9 tys. zł i przekazała rozliczenie drugiej transzy zaliczki.

Ww. otrzymane zaliczki tytułem dofinansowania, zostały rozliczone przez Spółkę w terminie określonym w umowie<sup>19</sup>.

Środki otrzymane z CUPT tytułem dofinansowania przedsięwzięcia były gromadzone na odrębnym rachunku bankowym, z którego Spółka dokonywała płatności w wysokości 95% wydatków kwalifikowalnych.

(akta kontroli str. 202-245, 491-505)

9. Zgodnie z pkt 4.2. *Instrukcji w zakresie wniosków o płatność Ostatecznego Odbiorcy Wsparcia w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności składanych do CUPT*<sup>20</sup>, ostateczny odbiorca wsparcia zobowiązany jest do składania wniosku o płatność nie rzadziej niż raz na trzy miesiące licząc od momentu podpisania umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem. Ostateczny odbiorca wsparcia przekazuje w SL2021 wniosek o płatność najpóźniej do 20 dni kalendarzowych po okresie sprawozdawczym, za jaki składany jest wniosek.

Do czasu zakończenia czynności kontrolnych Spółka przekazała do CUPT sześć wniosków o płatność (sprawozdawczych, zaliczkowych lub rozliczających zaliczki):

- sprawozdawczy, obejmujący okres od 19 lutego do 30 kwietnia 2025 r. – data złożenia: I wersja wniosku 20 maja 2025 r., II wersja 11 czerwca 2025 r., III wersja 30 czerwca 2025 r., zaakceptowany przez CUPT 1 lipca 2025 r.;
- zaliczkowy, obejmujący okres od 1 maja do 2 czerwca 2025 r. – I wersja 2 czerwca 2025 r. II wersja 4 czerwca 2025 r., zaakceptowany przez CUPT 5 czerwca 2025 r.;

---

<sup>19</sup> Umowa o objęcie przedsięwzięcia wsparciem stanowiła, że Spółka ma obowiązek rozliczenia każdej transzy przekazanego jej wsparcia w formie zaliczki w terminie 90 dni od dnia otrzymania każdej z jej transz (...) - § 8 ust. 4 umowy.

<sup>20</sup> Dalej; Instrukcja w zakresie wniosków o płatność.

- rozliczający zaliczkę, sprawozdawczy, obejmujący okres od 3 czerwca do 31 lipca 2025 r. – I wersja 30 lipca 2025 r.<sup>21</sup>, II wersja 3 września 2025 r. zaakceptowany przez CUPT 22 października 2025 r.;
- zaliczkowy, obejmujący okres od 1 do 31 sierpnia 2025 r. – I wersja 20 sierpnia 2025 r.<sup>22</sup>, II wersja 24 września 2025 r., III wersja 30 września 2025 r., zatwierdzony przez CUPT 23 października 2025 r.;
- sprawozdawczy, obejmujący okres od 1 września do 30 listopada 2025 r. – I wersja (ostateczna) 19 grudnia 2025 r., zaakceptowany przez CUPT 31 grudnia 2025 r.;
- rozliczający zaliczkę, sprawozdawczy, obejmujący okres od 1 grudnia 2025 r. do 3 lutego 2026 r. – I wersja 3 lutego 2026 r., obecnie w trakcie oceny CUPT.

Z powyższego wynika, że Spółka przekazywała wnioski do CUPT w wymaganym terminie, z tym, że w przypadku trzech wniosków<sup>23</sup> ich ostateczne korekty/wersje, przekazano po terminie określonym w Instrukcji.

Główny księgowy Spółki wyjaśniła, że okresy, za które sporządzono powyższe wnioski, były uzgadniane z CUPT.

W trakcie weryfikacji ww. wniosków, CUPT sześciokrotnie występowało do Spółki o dodatkowe informacje i wyjaśnienia. Dotyczyły one przede wszystkim:

- korekty wskazanych we wnioskach wartości/informacji,
- uzupełnienia we wnioskach brakujących informacji,
- przekazania dodatkowych dokumentów, w tym oświadczeń.

Analiza informacji zawartych w systemie teleinformatycznym ST2021 wykazała, że Spółka na bieżąco<sup>24</sup> dokonywała odpowiednich korekt wniosków i przekazywała do CUPT wnioskowane dokumenty.

(akta kontroli str. 481-543)

10. Analiza dokumentacji 21 zdarzeń występujących w trakcie realizacji przedsięwzięcia oraz informacji zawartych w systemie teleinformatycznym wykazała, że dane trzech zdarzeń zostały wprowadzone do systemu po wymaganym terminie, co przedstawiono w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*, niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 455-456)

11. Zgodnie z postanowieniami umowy o udzieleniu wsparcia na realizację przedsięwzięcia, Spółka była zobowiązana do stosowania:

- wskaźnika „Nowe niskoemisyjne pojazdy w eksploatacji (napęd konwencjonalny diesel, w tym klasyczna hybryda – HEV/MHEV, hybrydowy typu plug-in – PHEV, spełniający normę minimum EURO VI)” – docelowa wartość wskaźnika pięć sztuk<sup>25</sup>,
- kamienia milowego „Nowe pojazdy zeroemisyjne i niskoemisyjne w eksploatacji” – wartość docelowa pięć sztuk<sup>26</sup>, termin realizacji 31 marca 2026 r.

Do dnia zakończenia czynności kontrolnych, powyższy wskaźnik rezultatu oraz kamień milowy zostały zrealizowane na poziomie dwóch autobusów, co stanowiło 40% ich wartości docelowych. We wnioskach o płatność Spółka podawała nazwę wskaźnika zgodną z umową oraz wykazywała prawidłową jego wartość docelową i osiągniętą.

<sup>21</sup> Ta wersja wniosku obejmowała inny okres, tj. od 3 czerwca do 24 lipca 2025 r.

<sup>22</sup> Ta wersja wniosku obejmowała inny okres, tj. 25-31 lipca 2025 r.

<sup>23</sup> Obejmujących okresy: od 19 lutego do 30 kwietnia 2025 r., od 3 czerwca do 31 lipca 2025 r. i od 1 do 31 sierpnia 2025 r.

<sup>24</sup> W jednym przypadku w czwartym dniu roboczym, w innym przypadku w drugim dniu roboczym, w pozostałych przypadkach w tym samym dniu, w którym CUPT zwróciło wniosek do poprawy lub w dniu następnym. Spółka w tym zakresie dotrzymywała terminów wskazanych przez CUPT.

<sup>25</sup> Był to także wskaźnik kluczowy – § 9 ust. 6 umowy i zał. nr 5 do umowy.

<sup>26</sup> Był to także kluczowy kamień milowy – § 9 ust. 6 umowy i zał. nr 6 do umowy.

12. We wniosku o dofinansowanie przedsięwzięcia Spółka oświadczyła, że:

- zakupiony tabor będzie wykorzystywany na podstawie stosownych umów przez minimum pięć lat na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej pozamiejskiej,
- zobowiązuje się do zachowania trwałości przedsięwzięcia poprzez zachowanie własności zakupionych środków trwałych (taboru) przez minimum pięć lat licząc od dnia otrzymania ostatniej płatności.

We wniosku wskazano także, że w przypadku rozwiązania lub nie zawarcia nowych umów na świadczenie usług przewozowych, Spółka dokona sprzedaży lub transferu taboru właściwemu organowi lub kolejnemu operatorowi po cenie rynkowej, z uwzględnieniem otrzymanej pomocy publicznej lub w inny, uzgodniony z organem udzielającym pomocy sposób, gwarantujący ostateczne rozliczenie dofinansowania.

W ramach zachowania trwałości przedsięwzięcia podjęto następujące działania.

Zakupione dotychczas dwa autobusy Spółka wprowadziła do ewidencji środków trwałych, odpowiednio: 30 czerwca 2025 r. – pierwszy autobus i 23 stycznia 2026 r. – drugi autobus.

Co roku Spółka zawiera umowy na kolejne lata z Powiatowo-Gminnym Związkiem Komunikacyjnym w Powiecie Jasielskim na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego polegających na świadczeniu usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej<sup>27</sup>.

Prezes wyjaśnił, że w celu zapewnienie zachowania trwałości przedsięwzięcia, Spółka zawarła umowy na świadczenie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, które mają charakter cykliczny i zawierane są corocznie. Według Prezesa, obecnie nie występują okoliczności wskazujące na ryzyko zaprzestania współpracy lub brak możliwości zawierania kolejnych umów w przyszłych latach.

Prezes wskazał, że zakupione w ramach przedsięwzięcia autobusy objęte są gwarancją producenta oraz pakietem serwisowym, co zapewnia ich utrzymanie w należytym stanie technicznym oraz zdolność eksploatacyjną przez wymagany okres trwałości przedsięwzięcia. Według Prezesa, minimalny okres trwałości wynoszący pięć lat, zostanie zachowany. W tym celu Spółka planuje dalsze coroczne zawieranie umów z Powiatowo-Gminnym Związkiem Komunikacyjnym, jak również aktywnie poszukuje dodatkowych możliwości komercyjnego wykorzystania taboru w ramach dopuszczalnych zasad trwałości przedsięwzięcia.

(akta kontroli str. 9-50, 544-560)

13. Oględziny przeprowadzone w trakcie kontroli wykazały, że:

- a) numery VIN, marka, typ i model wykazane na tabliczce znamionowej dwóch dostarczonych autobusów były zgodne z danymi wykazanymi w fakturach, protokołach odbioru oraz w dowodach rejestracyjnych,
- b) daty pierwszych rejestracji autobusów to odpowiednio: 3 lipca 2026 r. i 2 lutego 2026 r., a liczby przejechanych kilometrów: 16 926 i 4893,
- c) pojazdy posiadały aktualne badania techniczne,
- d) autobusy były wyposażone w:
  - fotele do przewozu pasażerów w liczbie odpowiednio 21 i 23<sup>28</sup> oraz w oznaczone miejsce dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich (autobus wyposażony w 21 miejsc miał szersze miejsce dla osób poruszających się na wózkach kosztem jednego podwójnego rzędu krzeseł),

<sup>27</sup> W latach 2025 i 2026 Spółka zawierała po trzy umowy obowiązujące w każdym roku na świadczenie takich usług.

<sup>28</sup> Według umowy zawartej z Dostawcą, minimalna liczba miejsc siedzących wynosiła 21.

- system informacji pasażerskiej – informacje wyświetlane na monitorach oraz nadawane komunikaty głosowe (sprawne w trakcie oględzin),
  - system monitoringu – każdy pojazd miał sześć kamer, z tego trzy wewnętrzne zainstalowane w różnych częściach pojazdu oraz trzy zewnętrzne rejestrujące obraz z prawej strony oraz przed i za autobusem. Pojazdy posiadały urządzenia podtrzymujące zasilanie systemu monitoringu (UPS-y) oraz rejestratory zapisujące obraz z kamer. Według wyjaśnień Kierownika Utrzymania Ruchu system rejestruje obraz w tzw. pętli (poprzez jego nadpisanie), a historia zapisu obejmuje okres ok. dwóch tygodni,
- e) wewnątrz pojazdów (na ścianie za kabiną kierowcy) oraz na zewnętrznych prawych stronach pomiędzy drzwiami umieszczone były naklejki zawierające znaki (logo) KPO,
- f) według wyjaśnień Kierownika Utrzymania Ruchu, pojazdy były sprawne i były eksploatowane na pozamiejskich liniach autobusowych obsługiwanych przez Spółkę,
- g) na ogrodzeniu, przy bramie wjazdowej na teren Spółki, zamontowana była tablica informacyjno-pamiątkowa zawierająca nazwę przedsięwzięcia oraz znak (logo) KPO.

(akta kontroli str. 457-480)

### **Stwierdzone nieprawidłowości**

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Zgodnie z postanowieniami rozdziału 3 pkt 6 *Wytycznych w zakresie sprawozdawczości i monitorowania w ramach planu rozwojowego współfinansowanego ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności*<sup>29</sup>, ostateczny odbiorca wsparcia ma obowiązek bieżącego wprowadzania danych do systemu teleinformatycznego – do 3 dni roboczych po wystąpieniu zdarzenia.

Analiza dokumentacji 21 zdarzeń występujących w trakcie realizacji przedsięwzięcia oraz informacji zawartych w systemie teleinformatycznym CST2021 wykazała, że dane trzech zdarzeń zostały wprowadzone do systemu po wymaganym terminie:

- I harmonogram płatności zaliczek został sporządzony 20 lutego 2025 r., a do systemu teleinformatycznego Spółka wprowadziła ten dokument 3 marca 2025 r., tj. w siódmym dniu roboczym,
- III harmonogram płatności zaliczek Spółka sporządziła 21 sierpnia 2025 r., a w systemie zamieściła go 27 sierpnia 2025 r., tj. w czwartym dniu roboczym,
- umowę z Dostawcą autobusów Spółka zawarła 26 maja 2025 r., a w systemie została ona zamieszczona 4 czerwca 2025 r., tj. w siódmym dniu roboczym.

Prezes wyjaśnił, że I harmonogram płatności zaliczek został przekazany do CUPT terminowo (21 lutego 2025 r.), lecz został zwrócony przez CUPT. Harmonogram ten przekazano ponownie do CUPT 26 lutego 2026 r., lecz również został on zwrócony (na potwierdzenie przekazania do CUPT harmonogramu w ww. terminach Spółka nie przedłożyła dokumentów). Prezes wskazał, że Spółka nie otrzymała potwierdzenia przekazania tego harmonogramu. W dniu 3 marca 2025 r. CUPT ponownie zwrócił harmonogram do poprawy. Poprawki zostały dokonane i tego samego dnia CUPT zatwierdził harmonogram płatności – stąd data wprowadzenia tego dokumentu do systemu 3 marca 2025 r.

Odnosnie opóźnień wprowadzania do systemu teleinformatycznego danych dotyczących III harmonogramu płatności zaliczek i umowy z Dostawcą autobusów, Prezes wyjaśnił, że wynikały one z przeoczenia terminu.

(akta kontroli str. 455-456, 562-572)

<sup>29</sup> Wydanych przez Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej w dniu 6 grudnia 2023 r.

## V. Wnioski

W związku ze stwierdzoną nieprawidłowością, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujący wniosek:

Bieżące (w terminie trzech dni roboczych) wprowadzanie do systemu teleinformatycznego danych dotyczących zdarzeń występujących w trakcie realizacji przedsięwzięcia.

## Pozostałe informacje i pouczenia

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie<sup>30</sup> umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Podkarpackiej Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Rzeszowie. 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 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych 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.

Rzeszów, dnia 2 marca 2026 r.

Kontroler

Główny specjalista kontroli państwowej

**Roman Chrząszcz**

/podpisano elektronicznie/

Najwyższa Izba Kontroli  
Podkarpacka Delegatura w Rzeszowie

p.o. Dyrektor

**Stefan Gados**

Z up. p.o. Wicedyrektor Delegatury

**Stanisław Jarzyna**

/podpisano elektronicznie/

---

<sup>30</sup> 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.