



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Warmińsko-Mazurska Delegatura w Olsztynie

DWO.410.1.2.2026

**Pani
Urszula Elżbieta Typa
Prezes Zarządu
Faster Wash sp. z o.o.
ul. Szkolna 2F
11-220 Górowo Iławeckie**

Wystąpienie pokontrolne

**P/26/001 Wykonanie budżetu państwa w 2025 roku –
wykorzystanie środków z Krajowego Planu Odbudowy przez
Faster Wash sp. z o.o.**

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana

Faster Wash sp. z o.o. ul. Szkolna 2F, 11-220 Górowo Iławeckie (dalej: Faster Wash, Spółka).

Kierownik jednostki kontrolowanej

Urszula Elżbieta Typa, Prezes Zarządu, od 3 sierpnia 2022 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 Kontroli¹,

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli, Warmińsko-Mazurska Delegatura w Olsztynie

Kontrolerzy

1. Izabela Kowalska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr DWO/37/2026 z dnia 19.01.2026 r.
2. Joanna Łukasik, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr DWO/36/2026 z dnia 21.01.2026 r.

(akta kontroli str. 1-18)

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

II. Zakres kontroli

Celem kontroli było dokonanie oceny pod względem legalności i gospodarności wykorzystania przez Faster Wash sp. z o.o. środków otrzymanych na zakup pięciu niskoemisyjnych autobusów na podstawie umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego nr KPOD.09.05-IW.02-0080/24-00 zawartej 21 lutego 2025 r. w ramach inwestycji: „E1.1.2 Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy) Krajowego Planu odbudowy i Zwiększania Odporności (dalej: „umowa o dofinansowanie”)

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

Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykorzystanie przez Faster Wash sp. z o.o. środków otrzymanych z Krajowego Planu Odbudowy³ na zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Spółka prawidłowo wykorzystwała środki otrzymane do 9 marca 2026 r. z KPO na realizację przedsięwzięcia pn. „Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego przez Faster Wash sp. z o.o.”, gdyż m.in.:

- przedsięwzięcie zrealizowano w terminach i w zakresie wynikającym z harmonogramu ujętego w umowie o dofinansowanie,
- przeznaczono je na sfinansowanie kosztów zgodnych z zasadami kwalifikowalności, określonymi w Regulaminie wyboru przedsięwzięć do objęcia wsparciem z planu rozwojowego⁴ oraz w umowie o dofinansowanie,
- osiągnięto, dla tego etapu, zakładane kamienie milowe oraz wskaźniki, ponieważ zgodnie z zakresem rzeczowym określonym w umowie o dofinansowanie – zakupiono i przekazano do eksploatacji trzy niskoemisyjne autobusy,
- terminowo i prawidłowo sporządzono raport potwierdzający realizację projektu zgodnie z zasadą „nie czyn poważnych szkód”⁵.

W trakcie kontroli stwierdzono natomiast nieprawidłowości, a dotyczyły one głównie:

- niewyegzekwowania od wykonawcy na dzień podpisania umowy zabezpieczenia należytego wykonania umowy w kwocie 268,3 tys. zł,
- złożenia z opóźnieniem ośmiu dni jednego z sześciu wniosków o płatność,
- uregulowania zobowiązań w kwocie 2337 tys. zł z tytułu dostawy trzech autobusów z opóźnieniem wynoszącym 10 i 12 dni w stosunku do terminów określonych w umowie z wykonawcą.

Stwierdzone nieprawidłowości nie miały jednak wpływu na prawidłowość i terminowość realizacji projektu.

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną albo ocenę negatywną. Jeśli nie zostały spełnione warunki do sformułowania oceny pozytywnej bądź negatywnej, Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę w formie opisowej.

³ Dalej: KPO.

⁴ Komponent E Zielona, inteligentna mobilność Inwestycja: E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy) Konkurs Nr KPOD.09.05-IW.02-001/24 (dalej: Regulamin konkursu).

⁵ Zasada „nie czyn poważnych szkód” (Do No Significant Harm) w rozumieniu art. 17 rozporządzenia w sprawie taksonomii oraz wytycznych Komisji Europejskiej co do zastosowania zasady „nieczynienia znaczącej szkody” w odniesieniu do rozporządzenia 2021/24, dalej: zasada DNSH.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Opis stanu faktycznego

1.1. Spółka w dniu 14 czerwca 2024 r. złożyła wniosek o dofinansowanie projektu pn. „Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego przez firmę Faster Wash sp. z o.o.” w odpowiedzi na ogłoszenie o naborze w trybie konkursowym wniosków o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w ramach KPO „Komponent E: Zielona, inteligentna mobilność Inwestycja: E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy), pozamiejski”. Celem projektu była wymiana taboru autobusowego na dotychczas funkcjonujących pozamiejskich liniach autobusowych zagrożonych likwidacją (ze względu na przestarzały tabor) na nowy, niskoemisyjny tabor, zasilany olejem napędowym (DIESEL, norma nie niższa niż EURO VI). Zaplanowano zakup pięciu autobusów: dwóch tzw. „dużych” (z min. 52 miejscami, w tym 49 siedzących i trzy stojące), dwóch tzw. „miejskich” (z min. 43 miejscami, w tym 20 siedzących i 23 stojące) oraz autobusu tzw. „małego” (z min. 35 miejscami, w tym 27 siedzących oraz osiem stojących). Projekt miał być realizowany w okresie od 1 lutego 2025 r. do 28 kwietnia 2026 r.⁶, a jego wartość wyniosła 6765 tys. zł, w tym 4 950 tys. zł stanowiło dofinansowanie ze środków KPO. Jako wskaźnik realizacji projektu (wskaźnik rezultatu) podano pięć nowych, niskoemisyjnych pojazdów, a do jego pomiaru służyć miały protokoły odbioru zrealizowanych dostaw.

(akta kontroli str. 19-103)

Spółka przed złożeniem wniosku podjęła działania w celu oceny możliwości terminowej realizacji przedsięwzięcia, które polegały m.in. na:

- analizie warunków naboru i wymogów programu (w tym terminów realizacji);
- wstępnym rozeznaniu rynku autobusów m.in. poprzez kontakt z potencjalnymi dostawcami i pozyskaniu od nich informacji handlowych dotyczących m.in. dostępności pojazdów oraz warunków serwisowych;
- identyfikacji krytycznych etapów jego realizacji (postępowanie poprzedzające zakup, wybór dostawcy, produkcja/dostawa, odbiór) i przygotowaniu wstępnego harmonogramu wewnętrznego z oceną ryzyk terminowych;
- ocenie zdolności organizacyjnej Spółki do terminowego przeprowadzenia procedury zakupowej i nadzoru nad realizacją zamówienia – m.in. poprzez podział odpowiedzialności.

Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników Spółki, w celu realizacji ww. przedsięwzięcia, podjęło Uchwałę⁷ w sprawie wniesienia dopłat w kwocie 2122,1 tys. zł, proporcjonalnie do liczby posiadanych udziałów.

(akta kontroli str. 104-109)

⁶ Termin zakończenia rzeczowej realizacji projektu.

⁷ Nr 1 z dnia 12 czerwca 2024 r.

Realizację przedsięwzięcia zlecono podmiotowi zewnętrznemu, którego przedmiotem działalności było przygotowywanie i nadzór nad realizacją projektów.

(akta kontroli str. 106)

1.2. W dniu 21 lutego 2025 r. Spółka podpisała ze Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych⁸, umowę o dofinansowanie przedsięwzięcia dotyczącego zakupu pięciu niskoemisyjnych autobusów. W trakcie realizacji przedsięwzięcia dokonano zmian⁹, które dotyczyły zmniejszenia liczby miejsc w autobusach:, tj.

- dwóch „dużych”¹⁰ – do min. 47 miejsc, w tym 45 siedzących i dwa stojące (poprzednio było min. 52, w tym 49 siedzących oraz trzy stojące),
- dwóch „miejskich”¹¹ – do min. 38 miejsc, w tym 15 siedzących i 23 stojące (poprzednio było min. 43, w tym 20 siedzących oraz 23 stojące),
- jednego „małego”¹² – do min. 34 miejsc, w tym 24 siedzące i 10 stojących (poprzednio było min. 35, w tym 27 siedzących i osiem stojących).

Zmiana liczby miejsc w autobusach wynikała z przeprowadzonej ponownej analizy potrzeb. W jej wyniku stwierdzono m.in. wzrost liczby pasażerów ze szczególnymi potrzebami, tj. poruszającymi się na wózkach inwalidzkich, seniorów, osób z ograniczoną mobilnością. Zwiększenie dostępnej przestrzeni poprzez ograniczenie liczby miejsc siedzących pozwoliło na zapewnienie bezpiecznych warunków w autobusach.

Występowanie okoliczności, które były przyczyną wprowadzenia zmian do umowy zidentyfikowano 15 kwietnia 2025 r., a wniosek o zmianę umowy złożono w systemie SL2021¹³ w dniu 8 lipca 2025 r., tj. po 84 dniach.

Prezes wyjaśniła, że sytuacja wynikała z przebiegu uzgodnień merytorycznych oraz formalnych związanych z przygotowaniem postępowania zakupowego i oceną trybu wprowadzenia zmian po stronie CUPT. Wskazała, że zidentyfikowanie potrzeby weryfikacji parametrów technicznych taboru nastąpiło 15 kwietnia 2025 r. Jednak był to etap rozpoznania i wstępnej identyfikacji potencjalnej zmiany, a nie moment, w którym możliwe było formalne zgłoszenie w SL2021 kompletnych, ostatecznych parametrów. W tym czasie przeprowadzono czynności związane z szacowaniem wartości zamówienia oraz weryfikację wykonalności rozważanych parametrów. Prezes wskazała, że od momentu formalnego poinformowania CUPT o zmianie (6 czerwca 2025 r.) sprawa była na bieżąco procedowana w uzgodnieniu z Opiekunem Projektu, a wniosek o zmianę został złożony niezwłocznie po otrzymaniu stanowiska CUPT z 4 lipca 2025 r., że zmiana wymaga aneksu (a zatem również formalnego uruchomienia procedury WOZ w SL2021).

(akta kontroli str. 110-191, 160-191)

⁸ Dalej: CUPT.

⁹ Aneks nr KPOD.09.05-IW.02-00802/24-01 z dnia 29 września 2025 r.

¹⁰ Dalej: autobus „Typu 3”.

¹¹ Dalej: autobus „Typu 2”.

¹² Dalej: autobus „Typu 1”.

¹³ Aplikacja Centralnego systemu teleinformatycznego wspierającego realizację przedsięwzięć.

1.3. Spółka realizowała przedsięwzięcie zgodnie z Harmonogramem Realizacji Przedsięwzięcia¹⁴ (dalej: „Harmonogram”). Określono w nim, że rzeczowa realizacja projektu¹⁵ miała się rozpocząć 1 lutego 2025 r., a zakończyć 28 kwietnia 2026 r. W wyniku rozstrzygnięcia postępowania prowadzonego zgodnie z zasadą konkurencyjności, w dniu 29 sierpnia 2025 r. podpisano z wykonawcą umowę nr 2/2025¹⁶ na dostawę pięciu autobusów niskoemisyjnych. W umowie wskazano, że wykonawca wniósł zabezpieczenie należytego wykonania umowy w kwocie 338,3 tys. zł na rachunek bankowy Spółki, podczas gdy na dzień podpisania umowy faktyczna wpłata wyniosła 70 tys. zł, tj. 20,7% wymaganej kwoty (opisano to w sekcji stwierdzone nieprawidłowości). Zgodnie z umową o dofinansowanie dostawa jednego autobusu „Typu 1” miała być zrealizowana do 31 grudnia 2025 r., dwóch autobusów „Typu 2” do 7 listopada 2025 r., a kolejnych dwóch autobusów „Typu 3” do 31 marca 2026 r. Rozliczenie finansowe miało nastąpić po dokonaniu odbioru przedmiotu zamówienia, płatności za dostawy w ciągu 14 dni od wystawienia faktury po podpisaniu bezusterkowego protokołu odbioru w przypadku autobusu „Typu 1” i „Typu 3” oraz 30 dni w przypadku autobusów „Typu 2”. Spółka odebrała autobusy „Typu 1” i „Typu 2” w terminach wynikających z umowy, tj. odpowiednio 7 i 25 listopada 2025 r. W protokołach odbioru częściowego trzech autobusów potwierdzono realizację przedmiotu zamówienia zgodnie z umową oraz ujęto w nich wykaz dostarczonych pojazdów wraz z danymi (nr rejestracyjny, nr VIN, rodzaj paliwa wraz z normą EURO). Zapłaty za dostarczone pojazdy dokonano z przekroczeniem terminów wynikających z umowy (opisano w sekcji stwierdzone nieprawidłowości).

(akta kontroli str. 192-271)

1.4. Zakupione pojazdy zostały przyjęte do użytkowania z dniem ich nabycia (tj. 7 i 25 listopada 2025 r.) oraz zarejestrowane w ewidencji środków trwałych.

(akta kontroli str. 272-278)

1.5. Wszystkie poniesione przez Spółkę wydatki do 9 marca 2026 r.¹⁷ były zgodne z zasadami kwalifikowalności kosztów, określonymi w §2 Regulaminu wyboru przedsięwzięć do objęcia wsparciem z Planu Rozwojowego¹⁸, tj. m.in.:

- zakupiono nowy, niskoemisyjny tabor autobusowy zasilany olejem napędowym o normie nie niższej niż EURO VI,
- płatności dokonano w okresie kwalifikowalności¹⁹.

(akta kontroli str. 279-287)

1.6. W Spółce przestrzegano zasady zakazu podwójnego finansowania wydatków ze środków KPO. Każda z trzech faktur za autobusy dostarczone Spółce (do dnia 7 i 25 listopada 2025 r.) zawierała opis umowy o dofinansowanie, nazwę przedsięwzięcia, wartość wydatków (w tym wysokość kosztów kwalifikowanych, dotacji i wkładu własnego). Spółka prowadziła wyodrębnianą ewidencję księgową do kosztów przedsięwzięcia. Faktury zostały opłacone zgodnie z wymogiem określonym

¹⁴ Załącznik nr 3 do Umowy o dofinansowanie, zaktualizowany 7 października 2025 r.

¹⁵ Za rozpoczęcie rzeczowej realizacji projektu uznaje się datę zawarcia pierwszej umowy z wykonawcą.

¹⁶ Aneksy do umowy nr: 1/2025 z 3 września 2025 r., 2/2025 z 31 października 2025 r., 3 z 26 lutego 2026 r.

¹⁷ Termin zakończenia badania.

¹⁸ Konkurs nr KPOD.09.05-IW.02-001/24 Komponent E Zielona, inteligentna mobilność, Inwestycja E.1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy), dalej: „Konkurs”.

¹⁹ Wg umowy o dofinansowanie okres kwalifikowalności wydatków trwał od 1 lutego 2025 r. do 30 czerwca 2026 r.

w § 8 ust. 6 umowy o dofinansowanie, tj. z wyodrębnionego rachunku bankowego, na który wpływały środki z zaliczki.

(akta kontroli str. 180-191, 279-287)

1.7. Spółka wywiązała się z obowiązku określonego w § 4c ust. 1 umowy o dofinansowanie, dotyczącego bieżącego gromadzenia informacji, danych i dokumentacji, które stanowią potwierdzenie realizacji przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH. Dowodami potwierdzającymi zgodność danych z poszczególnymi celami środowiskowymi²⁰ były m.in:

- dokumentacja przetargowa wraz ze specyfikacją techniczną, potwierdzającą spełnienie przez zakupiony tabor wskazanych norm w zakresie niskoemisyjności oraz zawierająca wymogi dotyczące adaptacji taboru do zmian klimatu i odporności na ekstremalne zdarzenia pogodowe,
 - podpisane przez Spółkę i dostawcę protokoły odbioru i świadectwa homologacji pojazdów.
- Prawidłowo i terminowo sporządzono raport potwierdzający realizację projektu zgodnie z zasadą „nie czyni poważnych szkód”.

(akta kontroli str. 288-310)

1.8. Zgodnie z zapisami pkt 4.2. Instrukcji w zakresie wniosków o płatność Ostatecznego Odbiorcy Wsparcia (dalej: OOW) w ramach KPO składanych do CUPT (dalej: „Instrukcja w zakresie wniosków o płatność”), Spółka zobowiązana była do składania wniosków o płatność nie rzadziej niż raz na 3 miesiące, licząc od dnia podpisania umowy o dofinansowanie. Data końcowa okresu, za jaki składany jest każdy wniosek powinna pokrywać się z datą ostatniego dnia miesiąca kalendarzowego za wyjątkiem m.in. szybkich wniosków o zaliczkę.

Wnioski należało przekazać w SL2021 najpóźniej do 20 dni kalendarzowych po okresie sprawozdawczym, za jaki składany jest wniosek o płatność.

Do 9 marca 2026 r. Spółka złożyła sześć wniosków o płatność, tj.:

- trzy wnioski sprawozdawcze²¹,
- dwa o płatność zaliczkową²², każdy na kwotę 1485 tys. zł,
- jeden rozliczający zaliczkę (w tym refundacyjny sprawozdawczy²³) na kwotę 225 tys. zł²⁴.

Pięć z ww. wniosków o płatność złożono terminowo, a jeden z wniosków (WoP6) został złożony osiem dni po terminie (opisano w sekcji stwierdzone nieprawidłowości).

Ww. wnioski złożono z zachowaniem interwałów czasowych określonych w Instrukcji w zakresie wniosków o płatność (co 1 oraz co 3 miesiące). Nie złożono natomiast wniosku za okres od 1 listopada do 16 listopada 2025 r. (opisano w sekcji stwierdzone nieprawidłowości).

(akta kontroli str. 311-358)

²⁰ Łagodzenie zmian klimatu, adaptacja do zmian klimatu, odpowiednie użytkowanie i ochrona zasobów wodnych i morskich, gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawania odpadów i recykling, zapobieganie i kontrola zanieczyszczeń powietrza, wody lub ziemi, ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów.

²¹ Wniosek o płatność: „WoP1” za okres od 1.02.2025 r. do 30.04.2025 r., złożony 20 maja 2025 r.; „WoP2” za okres od 1.05.2025 r. do 31.07.2025 r. złożony 20 sierpnia 2025 r.; „WoP4” za okres od 1.08.2025 r. do 31.10.2025 r. złożony 20 listopada 2025 r.

²² „WoP3” za okres od 17.11.2025 r. do 17.11.2025 r. złożony 17 listopada 2025 r.; „WoP6” za okres od 1.01.2026 r. do 31.01.2026 r. złożony 28 lutego 2026 r.

²³ „WoP5” za okres od 18.11.2025 r. do 31.12.2025 r. złożony 17 stycznia 2026 r.

²⁴ Do dnia 9 marca 2026 r. nie został przez CUPT zatwierdzony.

1.9. Spółka otrzymywała zaliczki z CUPT zgodnie z § 8 ust. 3 umowy o dofinansowanie, na wyodrębniony do tego celu rachunek bankowy. Z rachunku bankowego, na który wpłynęła zaliczka w kwocie 1485 tys. zł, Spółka zapłaciła za dostawy trzech autobusów kwotę 2337 tys. zł (w tym 627 tys. zł ze środków własnych). Zgodnie z § 8 ust. 7 umowy o dofinansowanie, Spółka w dniu zapłaty za ww. autobusy, tj. 19 grudnia 2025 r. opłaciła ze środków własnych podatek VAT. Spółka posiadała również wyodrębniony rachunek bankowy dla potrzeb przekazywania refundacji poniesionych wydatków, po uprzednim złożeniu i zatwierdzeniu przez CUPT wniosków o płatność. Do dnia 9 marca 2026 r. wniosek o refundację nie został przez CUPT zatwierdzony.

(akta kontroli str. 359-362)

1.10. Zgodnie z załącznikiem nr 6 do umowy o dofinansowanie Spółka zobowiązana była do osiągnięcia kamienia milowego przedsięwzięcia²⁵ pn. „Nowe pojazdy zeroemisyjne i niskoemisyjne w eksploatacji” w postaci zakupu pięciu nowych niskoemisyjnych pojazdów. Wskaźnik ten miał być zrealizowany do 28 kwietnia 2026 r., a dokumentem potwierdzającym jego realizację była lista zakupionych nowych, niskoemisyjnych pojazdów oraz protokoły ich odbioru. Do 9 marca 2026 r. Spółka zakupiła trzy pojazdy, a dostawa kolejnych dwóch została zaplanowana do 31 marca 2026 r. Według Prezes Spółki termin dostawy dwóch autobusów ustalony na koniec marca nie jest zagrożony.

(akta kontroli str. 266-271, 366-368)

1.11. Stosownie do zapisów § 19 ust. 1 umowy o dofinansowanie, Spółka zobowiązana była do wykorzystywania SL2021 w procesie rozliczania i sprawozdawczości w ramach przedsięwzięcia oraz komunikacji z CUPT w zakresie gromadzenia i przesyłania danych dotyczących m.in. wniosków o płatność, postępów w realizacji przedsięwzięcia, w szczególności w zakresie kamieni milowych, wskaźników i terminów realizacji.

Spółka za pośrednictwem SL2021 złożyła sześć wniosków o płatność. Do wniosków tych złożyła sześć korekt (po jednej korekcie do czterech wniosków, zaś dwie korekty do jednego wniosku). Wszystkie zmiany do wniosków o płatność wprowadzane były do SL2021 niezwłocznie, tj. do sześciu dni od pozyskania informacji o konieczności dokonania korekty.

(akta kontroli str. 363)

1.12. Spółka podjęła działania w celu zachowania trwałości projektu, w tym m.in. poprzez:

- utrzymanie składników majątkowych w dyspozycji Spółki – zakupione autobusy zostały wprowadzone do ewidencji środków trwałych Spółki i na 10 marca 2026 r. były jej własnością,
- utrzymanie techniczne i eksploatację autobusów.
- zabezpieczenie ww. majątku poprzez ubezpieczenie.

(akta kontroli str. 162-168)

²⁵ Są to mierniki postępów w realizacji przedsięwzięcia o charakterze jakościowym, wskazane w „Wykazie kamieni milowych przedsięwzięcia”, stanowiących załącznik nr 6 do umowy dofinansowanie.

Stwierdzone nieprawidłowości

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

1. Spółka z opóźnieniem 10 i 12 dni zapłaciła łącznie kwotę 2337 tys. zł za dostawę trzech autobusów. Zgodnie z § 5 umowy z wykonawcą, fakturę²⁶ z 25 listopada 2025 r. należało opłacić w terminie 14 dni od jej wystawienia, tj. do 9 grudnia 2025 r., natomiast dwie faktury²⁷ z 7 listopada 2025 r. w terminie 30 dni od wystawienia, tj. do 7 grudnia 2025 r. Faktury te zostały opłacone 19 grudnia 2025 r., a dostawca nie wystawił noty odsetkowej.

Prezes Spółki wyjaśnia, że okoliczność ta miała charakter incydentalny. Wynikało to z wewnętrznego procesu weryfikacji oraz obiegu dokumentów rozliczeniowych po stronie Spółki, obejmującego uzgodnienie dokumentacji finansowej i rzeczowej dotyczącej zrealizowanych etapów dostawy. Wskazała, że kwestia terminu płatności była na bieżąco komunikowana z wykonawcą. Do czasu dokonania zapłaty wykonawca nie kierował formalnych wezwań do zapłaty, nie zgłaszał zastrzeżeń mogących świadczyć o zakłóceniu dalszej realizacji umowy, a także nie dochodził odsetek z tytułu opóźnienia. Prezes zaznaczyła, że po stwierdzeniu tej sytuacji Spółka podjęła działania porządkujące w zakresie nadzoru nad terminowością płatności oraz obiegu dokumentów finansowych i rozliczeniowych, w szczególności w obszarze weryfikacji dokumentów stanowiących podstawę zapłaty, tak aby ograniczyć ryzyko wystąpienia podobnych przypadków w przyszłości.

(akta kontroli str. 237-264, 279-287, 364-368)

2. Spółka do 29 sierpnia 2025 r., tj. do dnia zawarcia umowy z wykonawcą, nie pozyskała kwoty 268,3 tys. zł, stanowiącej część przysługującego Faster Wash, zabezpieczenia należytego wykonania umowy, co wynikało z zapisów ust. 17 pkt 6 zapytania ofertowego stanowiącego załącznik do ogłoszenia²⁸ OOW zamieszczonego w Bazie Konkurencyjności. W umowie z wykonawcą wskazano, że zabezpieczenie zostało wpłacone w pełnej wysokości na rachunek bankowy Spółki, podczas gdy na dzień jej podpisania (29 sierpnia 2025 r.) wpłacono tylko 70 tys. zł²⁹ (20,7% wymaganej kwoty), a pozostałą część, tj. 268,3 tys. zł (79,3%) wniesiono dopiero 3 września 2025 r.

Prezes Spółki wyjaśniła, że nieprecyzyjnie i przedwcześnie potwierdzono w treści umowy fakt wniesienia zabezpieczenia w pełnej wysokości. Dodała, że w celu wyeliminowania podobnych sytuacji w przyszłości przyjęto zasadę każdorazowej weryfikacji wpływu pełnej kwoty zabezpieczenia przed zawarciem umowy oraz zgodności treści umowy z dokumentami finansowymi i potwierdzeniami bankowymi.

(akta kontroli str. 162-168, 218, 237-254, 265)

3. Spółka nie złożyła wniosku o płatność w części sprawozdawczej za okres od 1 listopada do 16 listopada 2025 r., pomimo, że obowiązek ten został określony w § 9 ust. 2 umowy o dofinansowanie. Zgodnie z tym zapisem umowy, w przypadku gdy OOW nie poniósł w danym

²⁶ Nr PSQ-F/00051/11/25 na kwotę 738 tys. zł za jeden autobus „Typu 1”.

²⁷ Za dwa autobusy „Typu 2”: Nr PSQ-F/00026/11/25 na kwotę 799,5 tys. zł, Nr PSQ-F/00027/11/25 na kwotę 799,5 tys. zł.

²⁸ Nr 2025-70552-237493.

²⁹ Kwota wadium zaliczona na poczet zabezpieczenia należytego wykonania umowy.

okresie sprawozdawczym wydatków kwalifikowanych to składa wniosek o płatność w części sprawozdawczej.

Prezes Spółki wyjaśniła, że błędnie przyjęto, że z uwagi na brak wydatków oraz techniczne dostosowanie okresów do instrukcji CUPT dotyczących wniosku zaliczkowego, brak odrębnego wniosku sprawozdawczego za ten krótki okres nie będzie stanowił uchybienia.

(akta kontroli str. 160-168, 311-352)

4. Spółka złożyła wniosek o płatność (nr 6 za okres od 1 do 31 stycznia 2026 r.) z ośmiodniowym opóźnieniem, co było niezgodne z pkt 4.2. Instrukcji w zakresie wniosków o płatność. Na jego podstawie Spółka była zobowiązana do składania wniosków o płatność najpóźniej do 20 dni kalendarzowych po okresie sprawozdawczym, za jaki składany jest wniosek o płatność, tymczasem wniosek ten złożony został 28 lutego 2026 r.

Prezes Spółki wyjaśniła, że przyczyną była przejściowa reorganizacja procesu obsługi dokumentacji projektowej, wynikająca z nagłej nieobecności osób dotychczas odpowiedzialnych za koordynację spraw projektowych, połączona z wdrożeniem nowej osoby przejmującej część obowiązków.

(akta kontroli str. 358, 369-370)

IV. Uwagi i wnioski

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

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

Wnioski

1. Dokonywanie zapłaty za dostarczone pojazdy w terminach wskazanych w umowie z wykonawcą.
2. Składanie wniosków o płatność zgodnie z umową o dofinansowanie i Instrukcją w tym zakresie.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie³⁰ umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Dyrektora Najwyższej Izby Kontroli Warmińsko-Mazurskiej Delegatury w Olsztynie. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy

³⁰ 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.

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.

Olsztyn, dnia 25 marca 2026 r.

Kontrolerzy
Główny specjalista kontroli państwowej
Izabela Kowalska

/podpisano elektronicznie/

Główny specjalista kontroli państwowej

Joanna Łukasik

/podpisano elektronicznie/

Najwyższa Izba Kontroli
Warmińsko-Mazurska Delegatura
w Olsztynie
p. o. Dyrektor
Mariusz Lenkiewicz

/podpisano elektronicznie/