



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Wielkopolska Delegatura w Poznaniu

DWP.410.1.7.2026

**Pan
Hieronim Urbanek
Prezes Zarządu
Przedsiębiorstwo Komunikacji
Samochodowej w Poznaniu S.A.**

Wystąpienie pokontrolne

P/26/001

**Wykonanie budżetu państwa w 2025 r. – wykorzystanie środków
z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności**

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana

Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej w Poznaniu S.A.¹

Kierownik jednostki kontrolowanej

Hieronim Urbanek, Prezes Zarządu
Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Poznaniu S.A.
od 27 sierpnia 2020 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. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli².

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Wielkopolska Delegatura w Poznaniu.

Kontroler

Agnieszka Hofman, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr DWP/26/2026 z 20 stycznia 2026 r.

(akta kontroli str. 1-2)

¹ Dalej: Spółka, OOW lub Zamawiający.

² Dz. U. z 2022 r. poz. 623 ze zm.; dalej: ustawa o NIK.

II. Zakres kontroli

Celem kontroli było dokonanie oceny pod względem legalności, rzetelności i gospodarności wykorzystania przez Spółkę środków otrzymanych z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności³ na realizację przedsięwzięcia pn. „Zakup 15 szt. autobusów hybrydowych dla realizacji usług publicznego transportu zbiorowego na terenie Związku Powiatowo-Gminnego „Wielkopolski Transport Regionalny”⁴.

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

III. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie wykorzystanie przez Spółkę środków otrzymanych z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności na realizację przedsięwzięcia objętego wsparciem bezzwrotnym – zakupu 15 sztuk autobusów hybrydowych dla realizacji usług publicznego transportu zbiorowego na terenie Związku Powiatowo-Gminnego „Wielkopolski Transport Regionalny”.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Przed złożeniem wniosku w naborze Spółka podjęła działania w celu oceny możliwości terminowej realizacji przedsięwzięcia, o którego dofinansowanie wystąpiła. Dla ustalenia jego wartości zweryfikowano sytuację na rynku autobusów w Polsce przed przygotowaniem specyfikacji warunków zamówienia⁶ do postępowania w formie przetargu nieograniczonego i przed jego ogłoszeniem. Projekt realizowano zgodnie z zawartą ze Skarbem Państwa reprezentowanym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych⁷ umową o dofinansowanie⁸ w zakresie terminów realizacji oraz kamieni milowych; do umowy zawarto aneks aktualizujący kwoty dofinansowania oraz koszty ogólne realizacji przedsięwzięcia. Dostarczone autobusy miały inne wyposażenie (szyby tylne i boczne) niż zamówione; fakt ten został zaakceptowany przez Spółkę i CUPT.

Spółka zapewniła finansowanie ze środków własnych zakupu autobusów zgodnie z postanowieniami umowy o dofinansowanie, ponosząc prawidłowo wyłącznie wydatki kwalifikowane z kwoty uzyskanej na dofinansowanie oraz rozliczając VAT ze środków własnych. Kwotę udzielonej przez CUPT zaliczki rozliczono prawidłowo i w terminie, a wniosek rozliczeniowy rzetelnie uzasadniono.

³ Dalej KPO.

⁴ Dalej: przedsięwzięcie lub projekt.

⁵ 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.

⁶ Dalej: SWZ.

⁷ Dalej: CUPT lub Centrum.

⁸ Dalej: umowa o dofinansowanie.

Zgodnie z umową o dofinansowanie gromadzono dokumenty i opracowano sprawozdanie potwierdzające realizację przedsięwzięcia według zasady Do Not Significant Harm⁹.

Spółka realizowała przedsięwzięcie zgodnie z harmonogramem, występowała o zaliczki i płatności częściowe w miarę potrzeb wynikających ze stopnia realizacji przedsięwzięcia, rzetelnie sporządzała sprawozdania oraz wnioski o płatność.

Jako OOW nie zawsze prawidłowo wywiązywała się z obowiązków informacyjnych, o których mowa w § 19 ust. 1 pkt 3 i pkt 4 umowy o dofinansowanie w związku z rozdziałem 3 pkt 6 Wytycznych w sprawie sprawozdawczości. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły nieterminowego wprowadzenia oraz niewprowadzenia do systemu teleinformatycznego informacji o zdarzeniach występujących w trakcie realizacji przedsięwzięcia. Nieprawidłowości te nie miały negatywnych następstw dla kontrolowanej działalności.

IV. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Realizacja Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności

1.1 W związku z pozytywnym rozstrzygnięciem wniosku o dofinansowanie w konkursie KPOD.09.05-IW.02-001/24 dla komponentu E Zielona, inteligentna mobilność, dla inwestycji: E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)¹⁰ Spółka zawarła z CUPT umowę o objęcie wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego nr KPOD.09.05-IW.02-0021/24-00 zakupu 15 sztuk autobusów hybrydowych dla realizacji usług publicznego transportu zbiorowego na terenie Związku Powiatowo-Gminnego „Wielkopolski Transport Regionalny”. Zgodnie z umową o dofinansowanie planowany całkowity koszt przedsięwzięcia miał wynieść 27 675 tys. zł, w tym maksymalna kwota wydatków kwalifikowalnych 22 500 tys. zł, a maksymalna kwota dofinansowania 19 125 tys. zł. Umowa o dofinansowanie przewidywała, że udzielone Spółce wsparcie nastąpi w formie zaliczki (której jednorazowa wysokość nie miała przekroczyć 5 737,5 tys. zł) oraz refundacji w pozostałej części. Zgodnie z umową okres kwalifikowalności wydatków na zakup ww. autobusów rozpoczął się 23 stycznia 2025 r. a jego koniec oznaczono na 15 czerwca 2026 r. W dniu 25 lutego 2026 r. zawarto aneks do umowy¹¹.

(akta kontroli str. 3-76, 79- 82, 139-198)

2. Wniosek o dofinansowanie w konkursie Spółka złożyła 6 listopada 2024 r. W SWZ z 20 maja 2024 r.¹² ogłoszonego przez Spółkę przetargu na zakup ww. autobusów, w opisie przedmiotu zamówienia podano liczby autobusów oraz graniczne daty realizacji umowy w trzech etapach, które zostały powtórzone w harmonogramie umowy z CUPT (pierwszych pięć autobusów miało zostać dostarczonych do używania do 30 listopada 2025 r., kolejnych pięć od 28 lutego do 30 marca 2026 r., a ostatnich pięć od 31 maja do 15 czerwca 2026 r.). Celem zabezpieczenia

⁹ Dalej: DNSH, z ang. „do no significant harm”, zasada „nie czyni poważnych szkód”. DNSH oznacza niewspieranie ani nieprowadzenie działalności gospodarczej, która czyni poważne szkody dla któregośkolwiek z celów środowiskowych, w stosownych przypadkach, w rozumieniu art. 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088, Dz.U.UE.L.2020.198.13.

¹⁰ Dalej: konkurs.

¹¹ Szczegółowe postanowienia wynikające z aneksu opisano w pkt 6 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

¹² Dalej: SIWZ.

realizacji przedsięwzięcia Spółka 12 czerwca 2024 r. uzyskała promesy udzielenia przez Bank Gospodarstwa Krajowego¹³ dwóch kredytów: obrotowego nieodnawialnego na kwotę 5 175 tys. zł (na finansowanie VAT od zakupionych autobusów) oraz kredytu inwestycyjnego na kwotę 4 500 tys. zł na sfinansowanie zakupu 15 autobusów hybrydowych. Dyrektor Finansowy w odniesieniu do działań podjętych przez Spółkę w celu oceny możliwości terminowej realizacji przedsięwzięcia podała, że *zabezpieczeniem terminowości realizacji przedsięwzięcia były: zapis w SWZ ogłoszonego przetargu w pkt 20 dotyczący zabezpieczenia należytego wykonania umowy oraz uzyskanie promes z BGK na zawarcie umowy kredytu obrotowego i inwestycyjnego*¹⁴.

(akta kontroli str. 3-76, 83-88, 654-656)

W kwestii działań podjętych w celu rzetelnego ustalenia wartości przedsięwzięcia przed przystąpieniem do naboru wniosków o dofinansowanie Dyrektor Finansowy wyjaśniła, że *były przeprowadzone rozmowy z dostawcami i producentami autobusów hybrydowych w celu rozpoznania wolumenu autobusów oraz ich charakterystyk technicznych, walorów ekologicznych jak i poprawiających komfort podróżowania pasażerów (...). Działania te były podjęte w celu rozpoznania aktualnej sytuacji na rynku autobusów w Polsce przed oficjalnym przygotowaniem specyfikacji do przetargu i jego ogłoszeniem w ramach naboru wniosków o dofinansowanie.*

W odniesieniu do danych, na których oparto szacunki dotyczące ceny jednego autobusu na etapie składania wniosku o dofinansowanie Dyrektor Finansowy wyjaśniła, że *wartość przewidywanego zamówienia oszacowano na podstawie cen autobusów jakie zostały ustalone w toku postępowania przeprowadzonego na podstawie ustawy Prawo Zamówień Publicznych przez Związek Powiatowo-Gminny „Wielkopolski Transport Regionalny” w 2023 r. Uzyskano cenę jednego autobusu na poziomie 1.236 tys. zł netto. W planowanym przetargu Spółka miała zamiar uzyskać pojazdy o parametrach technicznych zbliżonych do uzyskanych w opisanym postępowaniu. Cenę zakupu pojazdów podwyższono o stopień inflacji w 2023 r. (11,40%) oraz o przewidywaną inflację na 2024 r. (9%), wartość pojazdu została przyjęta na poziomie 1.500 tys. zł netto.*

(akta kontroli str. 706-708)

3. Prezes Zarządu Spółki zarządzeniem z 12 czerwca 2024 r. powołał grupę do przygotowania i realizacji projektu (grupa projektowa), w skład której weszło trzech pracowników, w tym Dyrektor Finansowy, Główna Księgowa i pracownik ds. zamówień publicznych. Działania grupy wspierała firma doradcza, z którą Spółka zawarła¹⁵ umowę o przygotowanie dokumentacji aplikacyjnej do naboru w trybie konkurencyjnym w ramach działania „E.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)”.

Czterech pracowników rozliczających przedsięwzięcie brało udział w zorganizowanym przez CUPT 12 czerwca 2025 r. szkoleniu pt. „Wnioski o płatność – zasady dla OOW”. Spółka zapewniła również szkolenia dla tych pracowników: „Księgowość projektów unijnych”¹⁶, „Równość szans w transporcie publicznym i fundusze UE”¹⁷ oraz „Aspekty finansowo- księgowe projektów UE 2021- 20217”¹⁸. Czterech pracowników stacji obsługi autobusów wzięło udział w dwóch szkoleniach „ADAS and the new Front Face of Crossway EURO 6 vehicles” oraz „Doors of the Crossway EURO 6 intercity buses”¹⁹.

¹³ Dalej: Bank lub BGK.

¹⁴ 12 grudnia 2024 r. Spółka uzyskała promesy udzielenia kredytu obrotowego nieodnawialnego i kredytu inwestycyjnego.

¹⁵ 14 maja 2024 r.

¹⁶ 20 maja 2025 r.

¹⁷ 2 lipca 2025 r.

¹⁸ 2 września 2025 r.

¹⁹ Szkolenia odbyły się w 11 i 12 listopada 2025 r., przed odbiorem autobusów.

(akta kontroli str. 89-96, 97-109, 653-654, 655-656)

4. W sprawie zapewnienia źródeł finansowania przedsięwzięcia, w sytuacji ewentualnego opóźnienia realizacji, które mogłoby wpłynąć na możliwość uzyskania finansowania z KPO, Dyrektor Finansowy podała, że *na taką ewentualność w umowie z dostawcą autobusów zawarto zastrzeżenie o możliwości odstąpienia od umowy*. W § 14 umowy z dostawcą autobusów przewidziano, że *m.in. w sytuacji zwłoki w dostawie przedmiotu zamówienia poza termin końcowy powodującej utratę finansowania ze środków planu rozwojowego CUPT Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (...), zamawiającemu przysługuje prawo do odstąpienia od umowy w całości lub w części niezrealizowanej lub zrealizowanej nienależycie, bez konieczności wyznaczania nowego terminu*.

(akta kontroli str. 199- 247, 653-654, 655-656)

5.1. Z § 19 umowy o dofinansowanie wynikał obowiązek stosowania aplikacji Centralnego Systemu Teleinformatycznego²⁰ wspierającego realizację przedsięwzięcia (tj. systemu SL2021, o którym mowa w Instrukcji w zakresie wniosków) w procesie rozliczania i sprawozdawczości. Za pośrednictwem tej aplikacji Spółka miała składać i aktualizować między innymi harmonogramy płatności, wnioski o płatność i sprawozdania z realizacji umowy o dofinansowanie. Zgodnie z umową (harmonogramem, stanowiącym załącznik nr 3 do umowy)²¹:

- w 2025 r. całkowite wydatki kwalifikowalne miały wynieść 7 500 tys. zł, w tym w III kwartale 6 750 tys. zł, a w IV kwartale 750 tys. zł,
- w 2026 r. wydatki kwalifikowalne miały wynieść 15 000 tys. zł, w tym w I kwartale 7 500 tys. zł i w II kwartale 7 500 tys. zł.

Łącznie w 2025 r. i 2026 r. wartość wydatków kwalifikowalnych miała wynieść 22 500 tys. zł, dofinansowania 19 125 tys. zł, w tym: zaliczki 17 212 tys. zł i refundacji 1 912,5 tys. zł.

Harmonogram płatności w wersji II (przesłanej do CUPT 7 kwietnia 2025 r.) i w wersji III (przesłanej do CUPT 15 września 2025 r.²²) był taki sam jak w pierwszej wersji.

Aktualny na dzień kontroli NIK harmonogram²³ przewidywał wydatki kwalifikowalne w kwocie 6 750 tys. zł w III kwartale 2025 r., w 2026 r. 15 413,3 tys. zł, z tego w I kwartale 8 025,5 tys. zł, a w II kwartale 7 387, 8 tys. zł. Kwota dofinansowania zgodnie z ww. harmonogramem miała wynosić w 2025 r. 5 737,5 tys. zł – w formie zaliczki, kwota dofinansowania w 2026 r. miała wynieść 13 101,6 tys. zł, z tego 12 559,2 tys. zł w formie zaliczki i 542,1 tys. zł w formie refundacji. Harmonogram wskazywał kwoty wydatków kwalifikowalnych we wrześniu 2025 r., mimo że miały zostać poniesione w grudniu 2025 r., a zostały poniesione w styczniu 2026 r., natomiast kwota zaliczki przekazana została przez CUPT na rachunek Spółki w październiku 2025 r. W kwestii przyczyn nieaktualnych danych w harmonogramie płatności Dyrektor Finansowy podała, że *Spółka opracowała harmonogram zgodnie z ustaleniami konsultowanymi telefonicznie z CUPT co do wartości i jak je zaprezentować*.

Pierwszy harmonogram zamieszczono w systemie CST 17 marca 2025 r., natomiast umowę z dostawcą autobusów zawarto 24 lutego 2025 r. Zamieszczenie harmonogramu po niemal miesiącu od zawarcia umowy z dostawcą uzasadniał fakt, że umowa z CUPT, określająca warunki

²⁰ Dalej: CST.

²¹ Zamieszczonego w CST 17 marca 2025 r.

²² CUPT przesłał w systemie CST informacje o cofnięciu harmonogramu płatności 27 listopada 2025 r., Spółka zaktualizowała harmonogram 28 listopada 2025 r., zawierał on takie same kwoty w podziale na kwartały jak wersja pierwotna i kolejne.

²³ W wersji widocznej w systemie CST 10 marca 2026 r., zatwierdzony 27 lutego 2026 r.

realizacji obowiązków informacyjnych, w tym aktualizacji harmonogramu została zawarta 10 marca 2025 r.

(akta kontroli str. 110-138, 248-250, 706, 707-708)

Zgodnie z § 2 pkt 1 umowy na dostawę autobusów pierwsza partia pięciu autobusów miała zostać dostarczona Spółce do 30 listopada 2025 r., całkowity koszt netto dostawy autobusów miał wynieść 22 462,5 tys. zł, kwota brutto 27 628,9 tys. zł, a cena jednej sztuki pojazdu miała wynieść 1 841,9 tys. zł brutto (1 497,5 tys. zł netto).

Pierwszych pięć autobusów odebrano 19 grudnia 2025 r., przy czym pocztą elektroniczną z 28 listopada 2025 r. dostawca zawiadomił Spółkę, że z powodów leżących po stronie poddostawcy komponentów nie jest możliwe dotrzymanie terminu dostawy autobusów, oraz, że przewidywany termin ich dostarczenia to 24 grudnia 2025 r.

Spółka nie odnotowała w CST w ciągu trzech dni roboczych informacji w sprawie opóźnienia w dostawie autobusów po jej uzyskaniu, co opisano w sekcji *stwierdzone nieprawidłowości* niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 199-247, 251-253, 254)

5.2. Z § 9 pkt 5 umowy z dostawcą, wynikała możliwość naliczenia przez zamawiającego wykonawcy kary umownej wysokości 1,5 tys. zł za każdy dzień zwłoki w dostawie któregośkolwiek autobusu poza termin określony w § 2 ust.1 umowy. W § 11 umowy zawarto katalog otwarty okoliczności, które mogły być w szczególności uznane za siłę wyższą, co miało stanowić przesłankę odstąpienia od naliczenia kar umownych. Spółka nie naliczyła kar umownych za opóźnienie, mimo odebrania wszystkich autobusów 19 grudnia 2025 r., a nie w terminie wynikającym z § 2 ust. 1 umowy. Z korespondencji pomiędzy stronami umowy dostawy wynikało, że przyczyną niedotrzymania terminu była siła wyższa spowodowana opóźnieniem w dostawie komponentu od podwykonawcy zagranicznego, które z kolei spowodowane było wprowadzonym ograniczeniem eksportowym w państwie pochodzenia komponentu.

Na powyższe dostawca autobusów nie miał wpływu, niedotrzymanie terminu zaistniało z przyczyn od niego niezależnych, wobec czego Spółka uznała, że przyczyną opóźnienia była siła wyższa.

(akta kontroli str. 252-265, 269, 270-285a)

5.3. W załączniku nr 3 do umowy z dostawcą (w zakresie wymagań szczegółowych dla autobusów hybrydowych będących przedmiotem zamówienia, w pkt 5.3) podano, że w autobusach zastosowane będą „okna boczne i tylne z szybą podwójną, przyciemniane, szkło proste”. W dostarczonych w grudniu 2025 r. pierwszych pięciu autobusach zamontowano pojedyncze szyby w oknach bocznych i tylnych. W związku z tą zmianą dostawca na podstawie § 8 ust. 3 umowy na dostawę obniżył cenę jednostkową autobusu o 19,9 tys. zł. Spółka w sporządzonym protokole PKS/DZ/4/2024 z odbioru od dostawcy wskazała na różnicę między ustaleniami umownymi, a odebranymi autobusami. W związku z tym, że w postępowaniu w formie przetargu nieograniczonego ofertę złożyła tylko jedna firma, z którą Spółka zawarła umowę oraz w związku z koniecznością realizacji kamieni milowych autobusy zostały odebrane.

(akta kontroli str. 199-247, 266-267, 293-308)

Spółka 12 grudnia 2025 r. poinformowała CUPT o zauważonej podczas odbioru zmianie wyposażenia kupowanych w ramach realizacji przedsięwzięcia autobusów, w stosunku do dokumentacji zamówienia, jak również o obniżeniu przez dostawcę ceny za autobus oraz

o fakcie, że obniżenie ceny jednostkowej wpłynęło na wartość realizacji przedsięwzięcia w ten sposób, iż zmieniła się wysokość kosztów całkowitych, kosztów kwalifikowalnych i wartości wsparcia. CUPT zwrócił się 22 stycznia 2026 r. do Spółki o złożenie wyjaśnień w zakresie wpływu zmiany rodzaju zamontowanych w odebranych autobusach szyb na ich energooszczędność. Spółka w odpowiedzi z 3 lutego 2026 r. wyjaśniła, że zmiana w tym zakresie nie wpłynie na energooszczędność. CUPT 2 marca 2026 r. przedstawił stanowisko, że nie zgłasza uwag do wprowadzonej zmiany oraz nie ma ona wpływu na rozliczenie przedsięwzięcia.

(akta kontroli str. 286-292)

W pozostałym zakresie autobusy odpowiadały zapisom umowy z dostawcą. Protokoły odbioru technicznego i protokoły odbioru końcowego²⁴ wszystkich pięciu autobusów zawierały m.in. datę i miejsce odbioru, dane przedstawiciela Zamawiającego i przedstawiciela dostawcy, markę i model pojazdu i numer fabryczny (tzw. VIN), a także adnotację o zgodności z umową oraz z protokołem, w którym opisano kwestię różnicy w zakresie zastosowanych szyb. W każdym protokole zawarto też oświadczenie o tym, że *pojazd jest kompletny, sprawny, należycie wykonany zgodnie z umową i ustaleniami, zasadami rzetelnej wiedzy technicznej, bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa oraz odpowiednimi polskimi normami PN, normami EN i Regulaminami EKG/ONZ, zdolny do użycia zgodnie z przeznaczeniem*. Zamawiający oświadczył, że dokonuje odbioru bez zastrzeżeń. W protokołach odbioru końcowego odnotowano, iż termin dostawy nie został dotrzymany – „w trakcie wyjaśnień”.

(akta kontroli str. 293-308)

6. Do umowy o dofinansowanie zawarto aneks z 25 lutego 2026 r., zgodnie z którym planowany koszt realizacji przedsięwzięcia określono na kwotę 27 260,8 tys. zł, maksymalna kwota wydatków kwalifikowalnych miała wynosić 22 163,3 tys. zł, a udzielone wsparcie w wysokości 85% kosztu całkowitego 18 838,8 tys. zł. Dofinansowanie miało być udzielone w formie zaliczki w wysokości nie większej niż 6 593,6 tys. zł oraz refundacji poniesionych kosztów kwalifikowalnych.

Zawarcie aneksu do umowy o dofinansowanie wynikało z następujących okoliczności:

- zmienionej w stosunku do treści umowy o dofinansowanie kwoty wynagrodzenia netto ustalonej w umowie z dostawcą w wysokości niższej niż wartość szacunkowa zamówienia (oraz w konsekwencji niższej niż w umowie o dofinansowanie) o 37,3 tys. zł;
- obniżenia ceny o 19,9 tys. zł za autobus (w związku ze zmianą rodzaju szyb w odebranych autobusach (o czym mowa w pkt 5 niniejszego wystąpienia pokontrolnego), a tym samym obniżenia wartości realizacji przedsięwzięcia;
- daty rozpoczęcia przedsięwzięcia, którą uaktualniono zgodnie z datą podpisania umowy na dostawę autobusów tj. na 24 lutego 2025 r.

Informację w kwestii zasadności zmiany umowy o dofinansowanie zgłoszono 8 stycznia 2026 r., a wniosek o zawarcie aneksu do umowy w CST zamieszczono 5 lutego 2026 r. Przesłanki jego zawarcia zaistniały:

- od dnia podpisania umowy z CUPT 10 marca 2025 r., w której uwzględniono inne kwoty za sztukę autobusu, niż ujęte we wcześniej zawartej umowie z dostawcą;
- od 19 grudnia 2025 r. (podpisania protokołów odbiorów autobusów od ich dostawcy, w których przewidziano obniżenie ceny jednostkowej każdego pojazdu).

²⁴ Wszystkie z 19 grudnia 2025 r.

Zgodnie z zapisem w rozdziale 3 pkt 6 Wytycznych w zakresie sprawozdawczości, ostateczni odbiorcy wsparcia mają obowiązek bieżącego wprowadzania do systemu teleinformatycznego danych dotyczących postępu finansowego i rzeczowego do trzech dni roboczych, po wystąpieniu zdarzenia warunkującego konieczność wprowadzenia lub modyfikacji danych. Pierwszy sygnał z CUPT o konieczności podpisania aneksu do umowy o dofinansowanie Spółka otrzymała 27 listopada 2025 r., po przekazaniu informacji o zmianie wysokości wsparcia z uwagi na obniżenie ceny za autobusy i zgodnie z poleceniem przesłała w CST zaktualizowane załączniki. Ponownie Spółka zwróciła się do CUPT o zmianę wartości realizacji przedsięwzięcia 8 stycznia 2026 r. Dyrektor Finansowy w kwestii przyczyn niedotrzymania terminu określonego w wytycznych podała, że *wynikło to ze sposobu procedowania wniosku, o którym Spółka była informowana przez opiekuna projektu z CUPT o następującym schemacie pracy nad zmianami do umowy:*

- Beneficjent przygotowuje dokumenty – załączniki do aneksu, które są konsultowane i uzgadniane z opiekunem projektu,
- opiekun projektu przygotowuje wniosek o zmiany w CST i udostępnia go beneficjentowi,
- beneficjent podpisuje wniosek o zmiany w CST (...).

W lipcu 2025 r. otrzymaliśmy informację mailową od opiekuna, że CUPT przygotowuje się do aneksowania umów z beneficjentami i konieczności przygotowania umów do aneksu. Niestety po tej wiadomości opiekun był nieobecny w pracy przez dłuższy czas i nie mogliśmy skonsultować sposobu przygotowania wymaganych załączników do aneksu. W czasie przygotowywania dokumentów do aneksu pojawiły się kolejne okoliczności zmiany warunków umowy, co spowodowało konieczność zaktualizowania dokumentów (załączników do aneksu) i wydłużyło termin. Załączniki do aneksu zostały ostatecznie uzgodnione w styczniu/lutym 2026 r., na ich podstawie opiekun przygotował wniosek o zmiany, który został złożony w lutym 2026 r.

(akta kontroli str. 310-345, 346-375, 685-686, 687-705)

28 listopada 2025 r. Spółka wysłała do CUPT mail z pismem o zmianę warunków umowy o dofinansowanie przedsięwzięcia w zakresie zwiększenia maksymalnej jednorazowej transzy zaliczki do poziomu 60% wsparcia. Według argumentacji Spółki miało to usprawnić rozliczenie projektu, a nadto zapobiegłoby uruchomieniu kredytu bankowego na pokrycie różnicy między wsparciem, a wypłacaną zaliczką, co wpłynęłoby z kolei na zmniejszenie kosztów Spółki i poprawę płynności finansowej.

W związku z uzyskaniem z CUPT informacji telefonicznej o konieczności zmniejszenia wielkości dofinansowania w formie zaliczki, Spółka 27 stycznia 2026 r. zwróciła się ponownie o zmianę kwoty jednorazowej zaliczki do wysokości 35% wsparcia; wniosek ten uwzględniono w aneksie z 25 lutego 2026 r. do umowy o dofinansowanie.

(akta kontroli str. 376- 379, 646-647)

7. Do dnia zakończenia kontroli NIK²⁵ Spółka poniosła wyłącznie wydatki na zakup pięciu autobusów w kwocie 9 086,9 tys. zł, w tym wydatki kwalifikowalne 7 387,8 tys. zł oraz niekwalifikowalne (VAT) 1 699,2 tys. zł.

Zaliczkę w kwocie 5 737,5 tys. zł CUPT przekazał na rachunek bankowy Spółki 30 października 2025 r. Zgodnie z umową 85% kosztów kwalifikowalnych, czyli 6 279,6 tys. zł pokryto z dofinansowania, a pozostałe 1 108,2 tys. zł (15% tych kosztów) Spółka zapłaciła ze środków

²⁵ 11 marca 2026 r.

własnych. VAT jako koszt niekwalifikowalny oraz koszt podlegający refundacji (542,1 tys. zł) Spółka zapłaciła z zaciągniętego w tym celu kredytu obrotowego odnawialnego w BGK²⁶.

Całość kwoty wydatkowanej na zakup pięciu autobusów została rozliczona we wniosku o płatność za okres od 1 grudnia 2025 r. do 16 stycznia 2026 r.²⁷. Wniosek złożono po 11 dniach od zapłaty ostatniej faktury zakupu, w terminie zgodnym z pkt 4.2 i pkt 5 rozdziału 5 Instrukcji w zakresie wniosków oraz zgodnie z zasadą wynikającą z pkt 5; wykazano w nim rozliczenie pięciu faktur za zakup każdego z pięciu autobusów. Z konta zaliczkowego²⁸ opłacono koszty zaliczek na każdy z autobusów oraz kwotę wkładu własnego²⁹. Nie stwierdzono nieprzestrzegania zakazu podwójnego finansowania przy płatności pięciu objętych szczegółowym badaniem faktur. Wszystkie pięć autobusów ujęto w ewidencji środków trwałych w styczniu 2026 r., w miesiącu rozpoczęcia użytkowania.

(akta kontroli str. 380- 429, 430, 431-472, 473-480, 481-493, 494-495)

8. Zgodnie z § 4c ust. 1 umowy OOW był zobowiązany do bieżącego gromadzenia informacji, danych oraz dokumentacji, które stanowiły potwierdzenie realizacji przedsięwzięcia, zgodnie z zasadą DNSH i przekazywania ich do CUPT na wezwanie. Ponadto na podstawie § 4c ust. 2 umowy o dofinansowanie, Spółka zobowiązała się do opracowania corocznego sprawozdania potwierdzającego realizację przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH, w okresie trwania jego realizacji w terminie do 31 grudnia oraz co najmniej na 30 dni przed złożeniem wniosku o płatność końcową.

Na 31 grudnia 2025 r. Spółka opracowała *Sprawozdanie potwierdzające realizację przedsięwzięcia „Zakup 15 szt. Autobusów hybrydowych dla realizacji usług publicznego transportu zbiorowego na terenie Związku Powiatowo-Gminnego „Wielkopolski Transport Regionalny”* na podstawie zawartej umowy nr 05-IW.02-0021/24-00 z 24.02.2025 r. zgodnie z zasadą DNSH, w okresie trwania realizacji zadania. Zawarto w nim opis dotyczący zgodności z sześcioma celami środowiskowymi (łagodzenie zmian klimatu; adaptacja do zmian klimatu; zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich; gospodarka w obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recycling; zapobieganie zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby i jego kontrola; ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów). Ponadto opracowano sześć zbiorczych zestawień dotyczących wpływu przedsięwzięcia na realizację - wyszczególnionych w sprawozdaniu - sześciu celów środowiskowych.

Nie złożono do CUPT opracowanego sprawozdania potwierdzającego realizację przedsięwzięcia zgodnie z zasadą DNSH. Dyrektor Finansowy wyjaśniła, że *CUPT nie wzywał do złożenia tego sprawozdania (§ 4c ust.2 umowy)*.

W szkoleniu zorganizowanym przez CUPT 24 lutego 2026 r. „Dwa dokumenty, jedna historia: jak spójnie przygotować sprawozdanie roczne i raport końcowy DNSH realizowane w ramach FENIKS³⁰ i KPO”³¹, wzięło udział dziewięciu pracowników Spółki, w tym trzech członków zespołu projektowego.

²⁶ Konto zaliczkowe zasilono kwotą umożliwiającą poniesienie 15% wkładu własnego oraz opłat za prowadzenie tego rachunku bankowego.

²⁷ złożony w systemie CST 27 stycznia 2026 r., zaakceptowany 18 lutego 2026 r.

²⁸ Które wskazano w § 2 pkt 21 umowy o dofinansowanie jako rachunek bankowy właściwy dla potrzeb przekazywania płatności w formie zaliczki.

²⁹ Rachunek bankowy konta zaliczkowego zasilono kwotą umożliwiającą poniesienie 15% wkładu własnego oraz opłat za prowadzenie tego rachunku bankowego.

³⁰ Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko.

³¹ W formie on line.

W ofercie do wniosku o dofinansowanie Spółka wskazała, iż zakup nowych autobusów pozwoli na wycofanie z eksploatacji obecnie użytkowanych, starych, zużytych autobusów emitujących duże ilości szkodliwych substancji do atmosfery. W planie likwidacji ustalono terminy przekazania do likwidacji 15 autobusów, w związku z czym w 2025 r. zlecono i opłacono złomowanie pięciu autobusów, a w lutym 2026 r. kolejnych trzech³². Wszystkie osiem autobusów zostało zlikwidowanych, a następnie usuniętych z ewidencji środków trwałych.

(akta kontroli: 496- 506, 507-514, 515- 553, 657-658, 659-661)

9. W umowie o dofinansowanie przewidziano zaliczkę jako wsparcie przekazane OOW jednorazowo bądź w kilku transzach, z góry na realizację przedsięwzięcia, z obowiązkiem rozliczenia zgodnie z przepisami prawa i z umową o dofinansowanie.

We wniosku o zaliczkę złożonym za okres od 1 czerwca do 15 września 2025 r. uwzględniono kwotę zaliczki przewidzianą w umowie o dofinansowanie, tj. 5 737,5 tys. zł; wniosek o tę płatność zatwierdzono 1 października 2025 r., a zaliczka wpłynęła na rachunek bankowy, o którym mowa w umowie o dofinansowanie 30 października 2025 r.

Uzasadnieniem wypłaty zaliczki we wniosku o zaliczkę było zawarcie umowy na dostawę autobusów z datą dostawy ich pierwszej transzy do 30 listopada 2025 r., z kolei we wniosku rozliczającym zaliczkę uzasadniono jej wykorzystanie na opłacenie kosztów kwalifikowalnych z pięciu faktur zakupu autobusów. Środki otrzymane z CUPT na zaliczkę, na przeznaczony do tego rachunek bankowy wydatkowane zostały wyłącznie na zapłatę wydatków kwalifikowalnych w części 85% dofinansowania. Ze środków otrzymanych z CUPT nie pokryto kosztów VAT zakupu autobusów; te kwoty opłacono ze środków własnych z odrębnego rachunku bankowego dedykowanego dla wydatków na pokrycie kosztów niekwalifikowalnych. Z opisu przedsięwzięcia, harmonogramu realizacji lub innych dokumentów nie wynikał obowiązek ponoszenia wydatków związanych z realizacją projektu, przed dokonaniem ostatecznej płatności za pojazdy.

(akta kontroli str. 609-616, 617)

Spółka 23 października 2025 r. zawarła trzy umowy z BGK :

- kredytu inwestycyjnego na kwotę 3 369, 4 tys. zł, na finansowanie lub refinansowanie przedsięwzięcia pn. „Zakup 15 sztuk autobusów hybrydowych dla realizacji usług publicznego transportu zbiorowego na terenie Związku Powiatowo- Gminnego „Wielkopolski Transport Regionalny”³³,
- kredytu unijnego pomostowego na kwotę 1 909, 3 tys. zł; kredytu udzielono na inwestycję (nieopisaną w umowie kredytowej)³⁴,
- kredytu obrotowego odnawialnego na kwotę 1 722,1 tys. zł, na finansowanie VAT od zakupów realizowanych w ramach realizacji inwestycji (której nie opisano w umowie)³⁵.

(akta kontroli str. 380-429)

10. Zgodnie z rozdziałem 4.1 Instrukcji w zakresie wniosków o płatność, Spółka od dnia zawarcia umowy o dofinansowanie przekazała w CST pięć sprawozdań okresowych w formie wniosków o płatność:

³² Pozostałych siedem autobusów miało zostać zlikwidowanych do 15 czerwca 2026 r. (w tym dwa do 31 marca i pięć do 15 czerwca).

³³ okres kredytowania upływał 20 czerwca 2031 r., data wykorzystania kredytu to 15 czerwca 2026 r.

³⁴ okres kredytowania upływał 30 września 2026 r., data wykorzystania kredytu to 15 czerwca 2026 r.

³⁵ okres kredytowania upływał 30 września 2026 r., data wykorzystania kredytu to 15 czerwca 2026 r.

- za okres od 23 stycznia do 31 maja 2025 r. (sprawozdawczy), złożony 18 czerwca 2025 r., zatwierdzony 23 lipca 2025 r.
- za okres od 1 czerwca do 15 września 2025 r. (zaliczkowy, sprawozdawczy), złożony 15 września 2025 r., zatwierdzony 30 września 2025 r.
- za okres od 16 września do 30 listopada 2025 r. (sprawozdawczy), złożony 12 grudnia 2025 r., zatwierdzony 12 lutego 2026 r.
- za okres od 1 grudnia 2025 r. do 16 stycznia 2026 r. (rozliczający zaliczkę, refundacyjny, sprawozdawczy), złożony 21 stycznia 2026 r., zatwierdzony 18 lutego 2026 r.
- za okres od 17 stycznia do 25 lutego 2026 r. (zaliczkowy, sprawozdawczy), złożony 26 lutego 2026 r.³⁶; niezatwierdzony do zakończenia kontroli NIK.

Do dnia zakończenia kontroli NIK, Spółka nie złożyła sprawozdania końcowego - zgodnie z umową o dofinansowanie okres kwalifikowalności upływa 15 czerwca 2026 r.

W umowie o dofinansowanie nie zawarto odmiennych niż w rozdziale 4.1 Instrukcji w zakresie wniosków zapisów dotyczących terminów składania sprawozdań. Spółka wszystkie pięć sprawozdań złożyła w terminach od 1 do 18 dni od ostatniego dnia okresu za jaki składano sprawozdanie.

(akta kontroli str. 481-491, 554-608, 609-645, 651)

Do jednego sprawozdania (za okres od 16 września do 30 listopada 2025 r.) CUPT nie zgłosił uwag, do pozostałych czterech dokumentów sprawozdawczych przesłał uwagi:

- w sprawozdaniu za okres od 23 stycznia do 31 maja 2025 r. zwrócono uwagę, że Spółka nie podała pełnego numeru wniosku, oraz że te punkty w oświadczeniach do wniosku o płatność, które nie mają zastosowania do Spółki powinny zostać wykreślone, a oświadczenia powinny być podpisane przez osobę upoważnioną;
- w sprawozdaniu za okres od 1 czerwca do 15 września 2025 r. wskazano, że data końcowa wniosku powinna pokrywać się z datą ostatniego dnia miesiąca kalendarzowego³⁷;
- w sprawozdaniu za okres od 1 grudnia 2025 r. do 16 stycznia 2026 r. wskazano na konieczność usunięcia lub modyfikacji pierwszego zdania w opisie postępu rzeczowego dla zadania 1 Zakup autobusów hybrydowych/stan realizacji³⁸ (nie wskazano powodu), ponadto w zestawieniu dokumentów dla jednego z dokumentów polecono skorygowanie dat przelewów, a w pozycji „źródła finansowania wydatków” kwotę wydatków wykazanych jako „Inne publicznie” polecono przenieść do „Prywatne”;
- w sprawozdaniu za okres od 17 stycznia do 25 lutego 2026 r. wskazano na konieczność zmiany daty sprawozdania przez wskazanie 28 lutego jako daty końcowej okresu sprawozdawczego (która powinna być ostatnim dniem miesiąca kalendarzowego) oraz na konieczność zamieszczenia uzasadnienia celu zapotrzebowania na środki z zaliczki w części wniosku dotyczącej postępu rzeczowego.

We wszystkich pięciu złożonych wnioskach o płatność Spółka przedstawiała postępy w realizacji zadania, również w zakresie kamieni milowych; osiągnięte kamienie milowe wyrażone liczbą zakupionych autobusów zostały wykazane w sprawozdaniu złożonym po ich dostawie we

³⁶ złożony ponownie po poprawieniu zgodnie z uwagami CUPT 5 marca 2026 r.

³⁷ poza wnioskiem o płatność końcową i wnioskiem, w którym wykazane są wydatki rozliczające transze zaliczki w sytuacji, gdy z uwagi na termin rozliczenia otrzymanie transzy zaliczki, określony w umowie, nie jest możliwe złożenie wniosku zgodnie z zasadą ogólną, oraz szybkich wniosków o zaliczkę

³⁸ zdanie brzmiało „W okresie sprawozdawczym realizacja projektu nie przebiegała zgodnie z umową nr PKS/DZ/1/02/2025 z dnia 24.02.2025 r.”

wniosku za okres od 1 grudnia 2025 r. do 16 stycznia 2026 r. Poza ww. kwestiami dotyczącymi weryfikacji złożonych sprawozdań CUPT nie występował o dodatkowe informacje i wyjaśnienia.
(akta kontroli str. 492, 493, 554, 578, 598, 627, 649-650)

Zgodnie z dyspozycją § 19 ust. 1 umowy o dofinansowanie, w związku z pkt 6 rozdziału 3 Wytycznych w zakresie sprawozdawczości, Spółka, poza jednym przypadkiem opisanym w sekcji *stwierdzone nieprawidłowości*, wprowadzała do systemu CST dane dotyczące postępu rzeczowego w terminie trzech dni roboczych od wystąpienia zdarzenia warunkującego konieczność wprowadzenia lub modyfikacji danych.

(akta kontroli str. 685-686, 687-705)

11. W dodatkowych kryteriach merytorycznych II stopnia (w załączniku 4a do Regulaminu konkursu) zawarto zapis w następującym brzmieniu: *„Sprawdzone jest zachowanie przez przedsiębiorcę zasady trwałości: - Zobowiązanie (oświadczenie) wnioskodawcy do zachowania własności zakupionego środka trwałego (taboru) przez minimum 5 lat³⁹.*

We wniosku o dofinansowanie zapisano m.in. że:

- wnioskodawca będzie odpowiadał za (...) prawidłowe wykonanie zadań polegających na utrzymaniu autobusów niskoemisyjnych oraz za realizację powierzonego mu zadania z zakresu świadczenia usług transportowych na rzecz społeczności lokalnej oraz z zakresu utrzymania i zarządzania powstałą infrastrukturą, a także za zarządzanie produktami i rezultatami,
- wnioskodawca potwierdza zapewnienie utrzymania planowanej pracy eksploatacyjnej zakupionego taboru w okresie 5 lat od płatności końcowej,
- wnioskodawca gwarantuje trwałość efektów realizacji projektu w okresie 5 lat po przekazaniu płatności końcowej,
- wnioskodawca oświadcza, że tabor zakupiony w ramach niniejszego przedsięwzięcia będzie wykorzystywany na podstawie umów PSC przez minimum 5 lat na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej pozamiejskiej,
- wnioskodawca oświadcza, że zobowiązuje się do zachowania trwałości przedsięwzięcia poprzez zachowanie własności zakupionego środka trwałego (taboru) przez minimum 5 lat.

W umowie o dofinansowanie zawarto następujące regulacje kwestii zachowania trwałości:

- w § 16 ust. 1 zawarto odwołanie do ust. 4 wniosku o dofinansowanie, w którym wskazano *„OOW utrzymuje efekty wynikające z realizacji przedsięwzięcia do czasu rozliczenia kamieni milowych i wskaźników całej inwestycji”;*
- w § 22 pkt 4 wskazano, że *zabezpieczenie (wykonania umowy) jest ustanawiane na okres realizacji umowy, w tym na okres trwałości przedsięwzięcia.*

Z uwagi na fakt, że wniosek o płatność końcową miał zostać złożony po realizacji trzeciego kamienia milowego, czyli po 15 czerwca 2026 r. na dzień zakończenia kontroli NIK, nie była możliwa ocena działań w celu zachowania trwałości projektu. W kwestii działań na rzecz trwałości, Dyrektor Finansowy wyjaśniła, że *beneficjent realizuje działania związane z zapewnieniem finansowania, eksploatacją autobusów itd., zapewniające zachowanie trwałości projektu.*

(akta kontroli str. 3-76, 139-198, 685-686, 687-689)

³⁹ Liczonego od dnia otrzymania ostatniej płatności w ramach przedsięwzięcia.

Stwierdzone nieprawidłowości

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

1. Spółka nie odnotowała w systemie CST uzyskanej od dostawcy autobusów 27 listopada 2025 r. informacji w sprawie opóźnienia w dostawie autobusów, mimo że zgodnie z rozdziałem 3 pkt 6 Wytycznych w sprawie sprawozdawczości oraz zgodnie z § 19 ust. 1 pkt 4 umowy o dofinansowanie, miała obowiązek wprowadzenia do CST danych dotyczących postępu rzeczowego w ciągu trzech dni roboczych po wystąpieniu zdarzenia warunkującego konieczność wprowadzenia lub modyfikacji danych. Tę informację zawarto w złożonym w CST 12 grudnia 2025 r. we wniosku sprawozdawczym o płatność.

W sprawie niewprowadzenia danych, Dyrektor Finansowy podała, że *beneficjent poinformował telefonicznie opiekuna o opóźnieniu w dostawie i ustalił, że przekaze informacje o opóźnieniach w dostawie w przygotowywanym wniosku sprawozdawczym za okres do końca listopada 2025 r.*

(akta kontroli str. 139-197, 685-689)

NIK zauważa, że Wytyczne nie przewidują alternatywnej do wprowadzenia w CST formy przekazania danych, wobec czego jedyną obowiązującą było zamieszczenie w tym systemie informacji o opóźnieniu dostawy w terminie do 2 grudnia 2025 r.

2. Spółka nieterminowo, wbrew dyspozycji § 19 ust. 1 pkt 3 umowy o dofinansowanie, w związku z pkt 6 rozdziału 3 Wytycznych w zakresie sprawozdawczości, wywiązała się, w jednym przypadku, z obowiązków informacyjnych, dotyczących wprowadzenia do CST danych o postępie rzeczowym w terminie trzech dni roboczych od wystąpienia zdarzenia warunkującego konieczność wprowadzenia lub modyfikacji danych. Dotyczyło to zamieszczenia informacji o zawartej z dostawcą umowie (z 24 lutego 2025 r.), którą wprowadzono w CST 15 kwietnia 2025 r., czyli z opóźnieniem wynoszącym 33 dni (licząc od dnia zawarcia umowy z CUPT).

Dyrektor Finansowy wyjaśniła, że *po zawarciu umowy z CUPT odbywały się konsultacje telefoniczne, jakie dokumenty związane z przetargiem i umową z dostawcą oraz kiedy dołączyć. Po tych konsultacjach zamieściliśmy dokumenty.*

(akta kontroli str. 706, 707)

NIK zauważa, że § 19 ust. 1 pkt 3 umowy o dofinansowanie oraz zapis w Wytycznych w zakresie sprawozdawczości nie pozostawiają wątpliwości co do terminu w jakim informację o umowie z dostawcą należało umieścić w CST.

Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnioskuję o terminowe wprowadzanie do systemu CST danych o zdarzeniach występujących w trakcie realizacji przedsięwzięcia.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie⁴⁰ umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Dyrektora Wielkopolskiej Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Poznaniu. 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 wniosku pokontrolnego 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.

Poznań, 23 marca 2026 r.

Kontroler
Specjalista kontroli państwowej
Agnieszka Hofman

podpis/podpisano elektronicznie

Najwyższa Izba Kontroli
Wielkopolska Delegatura w Poznaniu
p.o. Dyrektor
Karolina Wirszyk - Sitkowska

podpis/podpisano elektronicznie

⁴⁰ 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.