



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Zielonej Górze

LZG.410.001.06.2022

Pan
Roman Siemiński
Prezes Krośnieńskiego Związku
Powiatowo-Gminnego

Krośnieński Związek Powiatowo-Gminy
ul. Piastów 10B, 66-600 Krosno Odrzańskie

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/22/001 Wykonanie budżetu państwa w 2021 r. – wykorzystanie środków z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Krośnieński Związek Powiatowo-Gminny w Krośnie Odrzańskim, dalej również Związek, KZPG lub Organizator. ul. Piastów 10B, 66-600 Krosno Odrzańskie
Kierownik jednostki kontrolowanej	Zarząd Krośnieńskiego Związku Powiatowo-Gminnego, od dnia 28 stycznia 2019 r. w składzie: 1. Roman Siemiński – Prezes Krośnieńskiego Związku Powiatowo-Gminnego (dalej Prezes Związku), 2. Wojciech Wąchała – Wiceprezes Krośnieńskiego Związku Powiatowo-Gminnego, 3. Mieczysław Łukasiewicz – członek Krośnieńskiego Związku Powiatowo-Gminnego, 4. Krzysztof Olifirowicz-Kalinowicz – członek Krośnieńskiego Związku Powiatowo-Gminnego.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Zielonej Górze
Kontroler	Bogumiła Leszczyńska-Konczanin, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LZG.410.001.06.2022 z dnia 31 stycznia 2022 r. (akta kontroli str.1-2)

II. Cel i zakres kontroli

Cel kontroli	Celem kontroli było dokonanie - z wykorzystaniem kryterium legalności, gospodarności i rzetelności - oceny wykorzystania przez Krośnieński Związek Powiatowo-Gminny w Krośnie Odrzańskim środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej również Fundusz) na przywracanie lokalnych połączeń autobusowych.
Zakres kontroli	Podstawą dokonania oceny wymienionego wyżej zagadnienia była analiza dokumentacji związanej z wnioskowaniem oraz wykorzystaniem środków otrzymanych z Funduszu. Opis ustaleń kontrolnych przedstawiono w części IV. <i>Opis ustalonego stanu faktycznego.</i>

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200 ze zm., dalej: ustawa o NIK.

III. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Krośnieńskiego Związku Powiatowo-Gminnego w badanym zakresie.

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Związek - w celu zwiększenia dostępności publicznej komunikacji zbiorowej na terenie powiatu krośnieńskiego - terminowo złożył do Wojewody Lubuskiego wnioski o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Realizując obowiązki ustawowe oraz postanowienia zawartej z Wojewodą Lubuskim umowy, KZPG:

- zawarł umowy z dwoma operatorami na realizację usług publicznego transportu publicznego, zwiększając dostępność publicznej komunikacji zbiorowej na terenie czterech gmin powiatu,
- wносił wkład własny w wysokości wyższej od poziomu ustawowego minimum,
- składał – na podstawie danych od operatorów - wnioski o dopłaty, jak również wносił do nich uzupełnienia i wyjaśnienia w terminach (z jednym wyjątkiem) wyznaczonych przez Wojewodę Lubuskiego.

Otrzymane dopłaty wykorzystał w całości, zgodnie z przeznaczeniem, przekazując je operatorom na dofinansowanie funkcjonowania deficytowych linii komunikacyjnych.

Stwierdzona nieprawidłowość polegała na nieuregulowaniu, w dwóch umowach zawartych z jednym z operatorów, wszystkich kwestii wymaganych przepisami prawa.

IV. Opis ustalonego stanu faktycznego

Krośnieński Związek Powiatowo-Gminny – zgodnie ze statutem³ - został powołany do planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym na rzecz swoich członków, tj. gmin powiatu krośnieńskiego oraz powiatu krośnieńskiego. Związek planuje, organizuje i zarządza:

- dowozami uczniów do szkół publicznych prowadzonych przez wszystkie gminy powiatu krośnieńskiego,
- przywracaniem zlikwidowanych bądź organizowaniem nowych połączeń publicznej komunikacji zbiorowej, z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej⁴ (dalej ustawa o Funduszu), wg zapotrzebowania otrzymywanego od gmin należących do Związku (począwszy od roku 2020).

(akta kontroli str. 3)

² W kontroli wykonania budżetu państwa w 2021 r. Najwyższa Izba Kontroli stosuje następujące oceny: pozytywna i negatywna. W przypadku gdy nie zostały spełnione kryteria ani dla oceny pozytywnej, ani dla negatywnej stosuje się ocenę w formie opisowej.

³ Ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubuskiego z 2016 poz. 2294 oraz z 2017 r. poz. 1697.

⁴ Dz. U. z 2021 r. poz. 717, ze zm.

Wykorzystanie środków z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

1. Związek złożył do Wojewody Lubuskiego jeden wniosek o objęcie w 2021 r. dopłatą z Funduszu funkcjonowania 24 linii komunikacyjnych. Wnioskowana kwota dopłaty wyniosła 1.419,9 tys. zł.

(akta kontroli str. 4-38)

Wniosek powyższy:

- został przekazany do Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego (LUW) z zachowaniem terminu wyznaczonego - na podstawie art. 24 ust. 4 ustawy o Funduszu - przez Wojewodę Lubuskiego w ogłoszeniu o naborze,
- był sporządzony wg wymaganego wzoru, wskazanego przez Wojewodę Lubuskiego w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie LUW oraz zawierał wszystkie dane wynikające z art. 24 ust. 6 ustawy o Funduszu, w tym wykaz linii komunikacyjnych wnioskowanych do dopłaty, planowane wielkości pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach, planowane kwoty deficytu dla każdej objętej wnioskiem linii komunikacyjnej oraz kwoty wnioskowanej dopłaty.

(akta kontroli str. 4-38)

Wniosek został rozpatrzony pozytywnie. Związek został poinformowany przez Wojewodę Lubuskiego o objęciu dopłatą przewozów autobusowych ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – wyniki naboru zamieszczone zostały w Biuletynie Informacji Publicznej LUW⁵.

(akta kontroli str. 4-33)

2. Umowa o dopłatę na rok 2021, obejmująca wnioskowaną przez Związek kwotę dopłaty, zawarta została z Wojewodą Lubuskim w dniu 15 grudnia 2020 roku. Wysokość przyznanych środków z Funduszu w 2021 r. wyniosła – zgodnie z wnioskiem - 1.419,9 tys. zł.

Otrzymana dopłata obejmowała dofinansowanie funkcjonowania 24 wnioskowanych przez KZPG linii komunikacyjnych. Umowa zawierała elementy, o których mowa w art. 27 ust. 2 ustawy o Funduszu, przy czym termin przekazania Związkowi dopłat nie został w niej precyzyjnie określony.

(akta kontroli str. 39, 42-46)

W sprawie określenia w umowie ww. terminu, Prezes Związku wyjaśnił, że wzór umowy opracowany był przez LUW, nie był poddawany żadnym negocjacjom. Związek zwrócił się z wnioskiem o dopłatę, który podlegał ocenie i rozpatrzeniu przez Wojewodę. Wojewoda w tym momencie reprezentuje stronę udzielającą pomocy

i proponuje warunki jej udzielenia. W sprawie funkcjonowania dopłat – jasności

⁵ Ogłoszenie z dnia 9 grudnia 2020 r.

zasad, sprawności wypłat, Związek wielokrotnie zabiegał o wyjaśnienia i spotkania w LUW, a nawet jeśli się takie odbyły to każdy pozostał przy swoim stanowisku. Prezes Związku wyjaśnił również, że postanowienia zawartej umowy – nawet niejednoznaczne - nie uniemożliwiają Związkowi dochodzenia swoich praw, nie zamykają drogi dochodzenia należności wynikających z tej umowy. Zgodnie m.in. z § 8 umowy, w sprawach nieuregulowanych umową mają zastosowanie przepisy ustawy o Funduszu, o publicznym transporcie zbiorowym i Kodeks cywilny, z czego Związek skorzystał m.in. poprzez wniesienia odwołania od decyzji Wojewody Lubuskiego pismem z dnia 28 czerwca 2021 r., czy wzywając Wojewodę do dobrowolnego spełnienia świadczenia pismem z dnia 10 grudnia 2021 r.

(akta kontroli str. 320-324)

Związek nie wykorzystał w całości przyznaných mu w umownie dopłat. Na podstawie składanych za okresy miesięczne wniosków wnioskował i otrzymał łącznie kwotę 277,9 tys. zł, co stanowiło 19,6% kwoty dopłaty przyznanej na rok 2021. Otrzymana dopłata została wykorzystana w całości, zgodnie z przeznaczeniem, tj. przekazana została operatorom na dofinansowanie deficytowych linii komunikacyjnych⁶.

(akta kontroli str. 50-51, 97-257)

KZPG spełnił warunki uzyskania dopłaty, określone w art. 23 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy o Funduszu, tj.:

- zawarł, na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 1 i 4 ustawy z dnia o 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym⁷, umowy z dwoma operatorami, w tym:
 - AVIATOR Przedsiębiorstwo Transportowo-Usługowe Igor Klim z siedzibą w Zielonej Górze – trzy umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁸, obejmujące obsługę łącznie ośmiu linii komunikacyjnych,
 - PKS Sp. z o.o. z siedzibą w Zielonej Górze – wydłużono do dnia 30 kwietnia 2021 r. termin realizacji umowy zawartej w 2020 r., obejmującej obsługę jednej linii komunikacyjnej,
- dofinansował ww. operatorom część ceny usługi, w wysokości powyżej minimum ustawowego – wpłacił kwotę 116,3 tys. zł, stanowiącą 22,6% wartości deficytu ośmiu uruchomionych linii komunikacyjnych.

(akta kontroli str. 56-81, 82-96)

Umowy z operatorami zawarte były, stosownie do wymogu art. 25 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, na czas oznaczony, wynoszący od półtora do 11 miesięcy. Dwie z nich nie zawierały wszystkich elementów, określonych art. 25 ust. 3 ww. ustawy - szczególnie w sekcji Stwierdzona nieprawidłowość.

(akta kontroli str. 56-81)

Spośród ośmiu uruchomionych linii komunikacyjnych tylko jedna funkcjonowała przez cały rok 2021 – była to linia nr 177527 Budoradz – Wałowice, kolonia przez

⁶ Dopłaty wypłacono operatorom w dniu 14 stycznia 2022 r., z zachowaniem terminu wynikającego z § 6 umów zawartych przez Związek z operatorami.

⁷ Dz. U. z 2021 r. poz. 1371, ze zm.

⁸ Na następujące okresy: od 28 czerwca do 31 sierpnia 2021 r., 1 lipca do 31 grudnia 2021 r. oraz od 16 lipca do 31 sierpnia 2021 r.

Gubin, obejmująca teren gminy wiejskiej i gminy miejskiej Gubin. W I półroczu 2021 r. obsługiwana była ona przez PKS Sp. z o.o. Zielona Góra, w tym w maju i czerwcu bez umowy ze Związkiem⁹ (miała wówczas nadany numer 171820), natomiast w II półroczu 2021 r. - przez firmę AVIATOR.

(akta kontroli str. 56-81)

Pozostałe linie komunikacyjne funkcjonowały tylko w miesiącach wakacyjnych – lipcu¹⁰ i sierpniu 2021 r. i były to linie:

- nr 177521, Gubin - Węgliny przez Brzozów, Grabice,
- nr 177522, Gubin - Starosiedle przez Dobrzyń, Stargard Gubiński,
- nr 177523, Gubin - Witaszkowo przez Łazy,
- nr 177524, Gubin - Dobrze przez Przyborowice, Kaniów,
- nr 177525, Gubin - Gubin, p.dw przez Kosarzyń, Chlebowo,
- nr 177526, Gubin - Mielno przez Grabice,
- nr 177528, Krosno Odrzańskie - Wełmice przez Bronków, Bobrowice.

Ostatnia z nich obejmowała teren gmin Krosno Odrzańskie i Bobrowice, pozostałe – teren gminy wiejskiej i miejskiej Gubin.

(akta kontroli str. 56-81)

W sprawie uruchomienia tylko ośmiu z 24 zgłoszonych do dopłaty linii komunikacyjnych Prezes Związku wyjaśnił m.in., że wpływ na taki stan rzeczy miały przede wszystkim:

- pandemia COVID-19, która ograniczała swobodę w przemieszczaniu się mieszkańców,
- prowadzenie w szkołach nauki w formie zdalnej,
- rzeczywisty brak wypłaty przez Wojewody dopłat z Funduszu w trakcie roku, co stawiało organizatora i operatora w bardzo niepewnej sytuacji; pomimo, że usługa została zakontraktowana, wykonana, to - w ocenie Prezesa Związku - uznaniowe działanie Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego spowodowało długie oczekiwanie na wypłatę dopłat w 2021 r.,
- niepewność co do zasad finansowania deficytu linii przez organizatora; Związek nie podzielał interpretacji przepisów prawa w tym zakresie prezentowanej przez Wojewodę Lubuskiego, który żądał pokrycia przez organizatora całości deficytu przed wnioskowaniem o dopłatę z Funduszu; powstały spór wystąpił już w roku 2020, a sprawa została rozstrzygnięta przez Ministra Infrastruktury (jako organ odwoławczy) na korzyść Związku dopiero w grudniu 2021 r.; kwestia finansowania deficytu została szczegółowo opisana w punkcie 3 niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 320-324)

Wszystkie uruchomione linie komunikacyjne były deficytowe. Wniesienie wyższego od wymaganego przepisami prawa wkładu własnego przez Organizatora spowodowało – po uwzględnieniu dopłat z Funduszu - pełne pokrycie deficytu siedmiu z ośmiu linii komunikacyjnych. W całości nie został pokryty deficyt jednej linii, dla której za okres od stycznia do kwietnia 2021 r. wnioskowano o dopłatę w wysokości 1 zł do każdego wozokilometra pomimo, że możliwe było wnioskowanie o dopłatę w wysokości 3 zł. Uzyskanie dopłaty dla tej linii w maksymalnej, wynikającej

⁹ Co oznaczało brak dopłat z Funduszu oraz od Organizatora.

¹⁰ Okres realizacji rozpoczynał się od 28 czerwca lub 16 lipca 2021 r.

z przepisów prawa wysokości, spowodowałyby zmniejszenie deficytu z kwoty 119,0 tys. zł do 47,5 tys. zł¹¹.

(akta kontroli str. 320-324)

W sprawie zastosowanej stawki dopłaty Prezes Związku wyjaśnił m.in., że Związek może wnioskować o dopłatę do Wojewody Lubuskiego wyłącznie na podstawie otrzymanych dokumentów od operatora, a operator wnioskował o dopłatę w wysokości 1 zł. Dodał, że ustawodawca przewidział dobrowolność skorzystania z dopłaty, ustalając górny limit.

(akta kontroli str. 320-324)

3. Wnioski o dopłatę przekazane Wojewodzie Lubuskiemu obejmowały 10 miesięcy roku 2021¹² i złożone zostały w następujących terminach:

- dnia 30 kwietnia 2021 r. - za styczeń, luty i marzec 2021 r. na łączną kwotę dopłaty 26,8 tys. zł,
- dnia 2 sierpnia 2021 – za lipiec 2021 r. na kwotę 49,1 tys. zł,
- dnia 3 września 2021 r. – za sierpień 2021 r. na kwotę 62,9 tys. zł,
- dnia 4 października 2021 r. – za wrzesień 2021 r. na kwotę 33,2 tys. zł,
- dnia 3 listopada 2021 r. – za październik 2021 r. na kwotę 32,6 tys. zł,
- dnia 2 grudnia – ponownie złożono wnioski za miesiące: od stycznia do marca, od lipca do października 2021 r. na łączną kwotę 204,6 tys. zł oraz po raz pierwszy złożono wniosek za kwiecień 2021 r. na kwotę 8,9 tys. zł,
- dnia 3 grudnia 2021 r. – za listopad i grudzień 2021 r. (oraz dnia 3 stycznia 2022 r. wysłano ostateczną wersję wniosku za grudzień 2021 r., zawierającą wyliczenie deficytu linii z grudzień 2021 r.); łączna kwota dopłaty wynikająca z obu ww. wniosków wyniosła 64,4 tys. zł.

Organizator złożył wszystkie wnioski dotyczące roku 2021 przed upływem 12 grudnia 2021 r., tj. z zachowaniem ostatecznego terminu wynikającego z postanowienia § 3 ust. 2 umowy zawartej z Wojewodą Lubuskim.

(akta kontroli str. 42-46, 99-257)

Wojewoda Lubuski wzywał Związek – na podstawie art. 14 ust. 5 pkt 2 ustawy o Funduszu - do uzupełnienia wszystkich wniosków złożonych do dnia 3 listopada 2021 r. oraz wniosku za listopad i grudzień 2021 r. Żądał przede wszystkim przekazania:

- podpisanych przez operatora wyliczeń, odrębnych dla każdej linii komunikacyjnej, obejmujących m.in. dni przejazdu, ilość wykonanej pracy eksploatacyjnej, koszt obsługi linii, przychody ze sprzedaży biletów, obliczenie deficytu, wraz z dokumentami potwierdzającymi rzeczywiste koszty obsługi każdej linii komunikacyjnej,
- potwierdzenia wniesienia wkładu własnego przez Organizatora,
- potwierdzenia sfinansowania operatorom całości deficytu.

Wnioski o dopłatę:

- za I kwartał 2021 r. - w związku z ich nieuzupełnieniem w wymaganym terminie - Wojewoda Lubuski pozostawił bez rozpatrzenia¹³,

¹¹ Z tego 45 tys. zł to deficyt przypadający na PKS Sp. z o.o. Zielona Góra.

¹² Nie składano wniosków za maj i czerwiec 2021 r.

¹³ W sprawie niedotrzymania terminu na uzupełnienie wniosku Prezes Związku wyjaśnił, że przyczyną powyższego były trudności interpretacyjne – Związek nie w pełni rozumiał czego oczekuje

- dotyczące lipca, sierpnia, września, października 2021r. – wskutek niepełnego ich uzupełnienia (nieudokumentowania pokrycia przez Związek całości deficytu linii objętych dopłatami), Wojewoda Lubuski również pozostawił bez rozpatrzenia.

(akta kontroli str. 260-302)

W kwestii finansowania deficytu Związek stał na stanowisku, że jego obowiązkiem jest sfinansowanie jedynie 10% ceny usługi, co jednoznacznie wynikało z przepisów ustawy o Funduszu. Takie stanowisko prezentował począwszy od wyjaśnień złożonych do wniosków za okres styczeń – marzec 2021 r. Zwracał się również do Wojewody Lubuskiego z wnioskiem o wyjaśnienie w jaki sposób powinien udokumentować rzeczywiste koszty obsługi każdej linii komunikacyjnej, na co nie uzyskał jednoznacznej odpowiedzi.

(akta kontroli str. 260-301)

Kwestia sporna w zakresie poziomu finansowania deficytu powstałego na poziomie funkcjonowania poszczególnych linii komunikacyjnych przez Organizatora została rozstrzygnięta decyzją Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2021 r., znak: DTD-6.4312.47.2021.8, wydaną wskutek odwołania się Związku od decyzji Wojewody Lubuskiego w sprawie zwrotu części dopłat za 2020 r. Minister podzielił stanowisko Związku w zakresie finansowania przez organizatorów deficytu generowanego na poszczególnych liniach komunikacyjnych, stwierdzając, że obowiązkiem organizatora jest jego współfinansowanie na poziomie minimum 10% ceny usługi. Ponadto Minister Infrastruktury zajął stanowisko w kwestii żądania przez Wojewodę Lubuskiego udokumentowania rzeczywiście poniesionych kosztów obsługi linii komunikacyjnej, uznając te żądanie za niezajdujące wystarczającego uzasadnienia w przepisach ustawy o Funduszu.

(akta kontroli str. 308-315)

Ostatecznie Wojewoda Lubuski przyznał Organizatorowi dopłaty z Funduszu za wszystkie wnioskowane miesiące roku 2021, na podstawie wniosków złożonych przez Związek w dniu 2 i 3 grudnia 2021 r.

(akta kontroli str. 50, 217, 238)

4. Środki finansowe z tytułu dopłat z Funduszu Związek otrzymał w dniu 31 grudnia 2021 r. Przekazane zostały one na wskazany w umowie rachunek bankowy w łącznej wysokości wynoszącej 277,9 tys. zł, tj. w wysokości wnioskowanej.

(akta kontroli str. 50, 217-257)

5. KZPG - na podstawie umowy zawartej z Wojewodą Lubuskim - nie był zobowiązany i nie sporządzał sprawozdań rozliczających wykorzystanie środków dopłaty z Funduszu.

(akta kontroli str. 3, 42-46)

6. Nie wystąpiły przypadki dokonywania zwrotu dopłat do funkcjonowania linii komunikacyjnych w roku 2021.

(akta kontroli str. 3, 50)

7. W wyniku zorganizowania, ze wsparciem z Funduszu, połączeń komunikacyjnych zwiększono całoroczną dostępność publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu krośnieńskiego o jedną linię komunikacyjną o długości 24 km, obejmującą dwie gminy. Kursy na tej linii realizowane były od poniedziałku do piątku, niektóre z nich również w soboty. Dzienna liczba kursów (od poniedziałku do piątku) to 24 kursy na dobę.

Ponadto zwiększona została dostępność publicznego transportu zbiorowego w okresie wakacyjnym¹⁴ poprzez uruchomienie siedmiu linii obejmujących teren czterech gmin powiatu. Kursy na tych liniach realizowane były zazwyczaj dwa dni w tygodniu, a dzienna liczba kursów wynosiła od dwóch do sześciu.

(akta kontroli str.305-306)

W ramach uruchomionych linii komunikacyjnych z przewozów skorzystało łącznie 29.506 pasażerów¹⁵, w tym z całorocznej linii komunikacyjnej Budoradz – Wałowice, kolonia przez Gubin – 28.271 pasażerów¹⁶.

(akta kontroli str. 305)

8. KZPG sprawował – na podstawie art. 43 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym - nadzór nad realizacją umów zawartych z operatorami. Nadzór ten polegał głównie – zgodnie z wyjaśnieniami złożonymi przez Prezesa Związku – na bieżącej kontroli faktycznej realizacji kursów, wykonywanej przez poszczególne gminy, na wniosek których linie komunikacyjne były przez Związek uruchamiane¹⁷. Kolejnym elementem kontroli było też wyjaśnianie na bieżąco z operatorami zgłaszanych przez mieszkańców problemów, np. sygnały telefoniczne o niepunktualności odjazdów odbierane przez gminy bądź Związek. Prezes Związku wyjaśnił, że większych problemów w kwestii punktualności, faktycznej realizacji kursów oraz rzetelności realizowanych usług transportowych nie było, do Związku nie wpłynęła też żadna skarga.

Pozostałe aspekty realizacji przewozów były monitorowane i kontrolowane przez Związek na podstawie dokumentów przekazywanych Związkowi przez operatorów okresowo, do składanych wniosków o dopłaty z Funduszu. Ewentualne braki i niejasności były wyjaśniane na tym etapie. Prezes Związku stwierdził, że w jego ocenie, w dobie pandemii, Związek spełnił minimalne wymagania zarządzania i kontroli jakie powinien sprawować Organizator nad operatorami.

(akta kontroli str. 320-324)

9. Związek prowadził wyodrębnioną ewidencję księgową otrzymanych dopłat z Funduszu oraz wydatków sfinansowanych dopłatami, do czego był zobowiązany na podstawie art. 15 ustawy o Funduszu. W ewidencji księgowej prawidłowo wykazano wielkość otrzymanych od Wojewody Lubuskiego dopłat z Funduszu oraz dokonanych wydatków.

(akta kontroli str. 316-319)

¹⁴ W zależności od linii - od 28 czerwca do 31 sierpnia 2021 r.

¹⁵ Ustalono na podstawie sprzedaży biletów jednorazowych.

¹⁶ W przypadku tej linii komunikacyjnej sprzedano w trakcie 2021 r. również 79 biletów miesięcznych.

¹⁷ Trasy tych linii w większości przypadków nie przebiegały przez miasto Krosno Odrzańskie, gdzie mieści się siedziba Związku.

Stwierdzona
nieprawidłowość

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

Dwie z czterech obowiązujących w roku 2021 umów o oświadczenie usług publicznego transportu zbiorowego¹⁸, zawarte z AVIATOR Przedsiębiorstwo Transportowo-Usługowe Igor Klim z siedzibą w Zielonej Górze, nie zawierały wszystkich wymaganych elementów, tj. postanowień dotyczących:

- warunków zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat¹⁹,
- wskazania strony umowy realizującej obowiązki w zakresie opracowania i udostępniania regulaminu przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym,
- kar umownych,

o których mowa w art. 25 ust 3 pkt 6, 13 oraz 22 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

(akta kontroli str.64-69, 78-81)

Prezes Związku nie potrafił wskazać dlaczego ww. elementy nie znalazły się w treści umów. W złożonych wyjaśnieniach dodał, że z ww. operatorem zawarta została również inna umowa o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego, obejmująca m.in. ten sam okres realizacji usług, która zawierała wszystkie wymagane elementy, stąd operator miał świadomość co do obowiązków informacyjnych (cennik, regulamin przewozów) oraz konieczności uzyskania zgody Organizatora na ewentualną zmianę cennika. Prezes wyjaśnił również, że cennik zawierający opłaty za przewozy został przedstawiony i zaakceptowany przez Związek przy zawarciu umowy oraz, że nie był on zmieniany w 2021 r.

(akta kontroli str. 320-324)

V. Uwagi i wnioski

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

Uwagi	Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.
Wniosek	Zawieranie z operatorami umów o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego uwzględniających wszystkie wymagane przepisami prawa elementy.

VI. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia

¹⁸ Umowa nr 1/2021/PTZ z dnia 23 czerwca 2021 r. obejmująca obsługę sześciu linii komunikacyjnych w okresie 28.06. – 31.08.2021 r. oraz umowa nr 3/2020/PTZ z dnia 23 lipca 2021 r. obejmująca obsługę jednej linii komunikacyjnej w okresie 16.07. – 31.08.2021 r.

¹⁹ Cennik opłat za przewozy został zaakceptowany przez Związek, nie stanowił elementu umowy.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosku

pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Zielonej Górze. 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 28 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosku pokontrolnego oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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.

Zielona Góra, 15 marca 2022 r.

Kontroler
Bogumiła Leszczyńska-Konczanin
Główny specjalista kontroli
państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Zielonej Górze
p.o. Wicedyrektora
Włodzimierz Stobrawa

.....
podpis

.....
podpis