



**Najwyższa Izba Kontroli
Departament Gospodarki,
Skarbu Państwa i Prywatyzacji**

Warszawa, dnia 10 listopada 2010 r.

**Zarząd
PKS w Suwałkach SA**

P/10/043
KGP-4101-01-11/2010

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 *ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli*¹ (dalej *ustawa o NIK*), Najwyższa Izba Kontroli² przeprowadziła w PKS w Suwałkach SA³, kontrolę restrukturyzacji i prywatyzacji Spółki w latach 2007-2010.

W związku z ustaleniami przedstawionymi w protokole kontroli, podpisanym w dniu 26 lipca 2010 r., Najwyższa Izba Kontroli - Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji, stosownie do art. 60 *ustawy o NIK*, przekazuje Zarządowi Spółki niniejsze *Wystąpienie*.

1. Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, prowadzenie działalności przewozowej osób. Negatywnie natomiast ocenia działania restrukturyzacyjne, w tym nierzetelność planowania oraz nieosiągnięcie zakładanych efektów. Pogarszająca się relacja między przychodami i kosztami powodowała obniżenie się wyników ekonomiczno-finansowych, a w konsekwencji straty z działalności.

2. NIK negatywnie ocenia wyniki prowadzonych w Spółce działań restrukturyzacyjnych, zwłaszcza w zakresie optymalizacji zatrudnienia oraz zmniejszenia kosztów.

2.1. Spółka nie zrealizowała głównych celów *Strategicznego Planu Wieloletniego Spółki na lata 2006–2010*: zatrzymania spadku liczby pasażerów korzystających z usług przewozowych

¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.

² Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji.

³ Dalej PKS lub Spółka.

Spółki oraz ograniczenia kosztów prowadzonej działalności. Prowadzona restrukturyzacja zatrudnienia nie zmniejszyła kosztów wynagrodzeń.

Stan zatrudnienia zmniejszył się z 493 osób w 2006 r. do 448 w 2009 r. Liczba kierowców autobusów zmalała w tym okresie z 248 do 218 (tj. o 12,1%). W grupie pracowników administracyjno-gospodarczych nastąpił wzrost o 16 osób (z 27 do 46), co było spowodowane rezygnacją z zewnętrznych usług dozoru mienia i powierzenie tego zadania własnym pracownikom. Działania te były nieefektywne. Biorąc pod uwagę zmniejszające się przewozy, realizowane przez Spółkę, zarówno stosunek liczby kierowców do liczby posiadanych autobusów (z 1,32 w 2006 r. do 1,22 w 2009 r.), jak i wszystkich zatrudnionych do liczby autobusów (z 2,63 do 2,51) tylko nieznacznie zmniejszyły się. Jednocześnie, mimo redukcji zatrudnienia, koszty wynagrodzeń w latach 2007-2009 zwiększyły się o 1,3 mln (ponad 11 %).

W sytuacji drastycznego pogorszenia się wyników Zarząd Spółki opracował *Plan działań antykryzysowych z dnia 17 listopada 2009 r. PKS w Suwałkach Spółka Akcyjna* (dalej: *Plan antykryzysowy*), zaopiniowany następnie przez Radę Nadzorczą⁴. Zawierał on doraźne działania, przewidziane do realizacji w 2010 r., oraz zakładane efekty finansowe. Efekty wdrożenia tego planu były jednak niewielkie. Na dzień 30 kwietnia 2010 r. koszty wdrożenia planu były wyższe od zakładanych (450 tys. zł, przy planie – 420 tys. zł), a planowane oszczędności zrealizowano w 2 % (30 333 zł, przy zakładanych w skali całego roku - 1 515 tys. zł). NIK wskazuje na potrzebę opracowania długoterminowego planu działań, zmierzających do poprawy relacji przychodów do kosztów. Ze względu na to, że obecny wieloletni plan strategiczny obejmuje okres do końca 2010 r., kolejny plan winien być opracowany na okres począwszy od 2011 r. (opracowania takiego planu wymaga § 22 ust. 2 pkt 6 statutu Spółki).

Planowanie strategiczne było pozbawione rzetelnej analizy sytuacji ekonomiczno-finansowej i majątkowej, a jedną z przyczyn – jak wskazał w wyjaśnieniach Członek Zarządu Spółki Henryk Grzaka⁵ – był brak odpowiednio przygotowanej kadry pracowniczej.

2.2. W kontrolowanym okresie wyniki ekonomiczno-finansowe Spółki systematycznie pogarszały się. Do 2008 r. zysk netto zmniejszał się (z 770 tys. zł w 2006 r. do 299 tys. zł w 2008 r.), a w 2009 r. wystąpiła strata netto 1 082 tys. zł. Wynik z podstawowej działalności był ujemny już od 2008 r. Spółka utrzymywała poziom przychodów na poziomie wyższym niż w 2006 r. (w 2009 r. wyniosły 34,3 mln zł i były wyższe o 5 % niż w 2006 r., choć

⁴ *Uchwała Nr 98/II/2009 z dnia 21 listopada 2009 r.*

⁵ *Pismo z dnia 15 lipca 2010 r.*

mniejsze niż w 2008 r.), natomiast pogorszenie wyników było spowodowane wzrostem kosztów o ponad 10 % (z 32,2 mln zł w 2006 r. do 35,5 mln zł w 2009 r.). Największy udział we wzroście kosztów miały koszty nabycia materiałów i towarów (o 3,4 mln w latach 2007-2009) i wynagrodzeń (o 1,3 mln zł, tj. 11 %).

W okresie styczeń - kwiecień 2010 r. przychody Spółki ze sprzedaży netto wyniosły 11,5 mln zł i były wyższe o 0,6 mln zł niż w analogicznym okresie 2009 r. Nadal jednak koszty rosły szybciej od przychodów i wyniosły 12,8 mln zł, tj. o 1,8 mln zł (16,7 %) więcej niż w porównywalnym okresie 2009 r. W pierwszych czterech miesiącach 2010 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2009 r. strata ze sprzedaży wzrosła z 21,4 tys. zł do 1 325,0 tys. zł, zaś na działalności gospodarczej poniesiono stratę w kwocie 943,3 tys. zł (w 2009 r. był zysk 65,3 tys. zł).

W latach 2007-2009 w strukturze przychodów dominowały przychody z przewozu osób, pomimo ich zmniejszenia z 86 % w 2006 r. do 77 % w 2009 r. Jednocześnie w istotnym stopniu wzrastała sprzedaż paliw. Wzrosła ona w tym okresie z 2,8 mln zł (8 % wszystkich przychodów) do 6,5 mln zł (19 %).

3. NIK pozytywnie ocenia działalność Spółki w zakresie przewozów pasażerskich, w tym zgodność wykonywanych przewozów z udzielonymi zezwoleniami, działania dostosowujące usługi przewozowe do warunków konkurencji, dbałość o podnoszenie jakości obsługi pasażerów, a także skuteczne działania w zakresie pozyskania i prawidłowe wykonanie obowiązków wynikających z umów z jednostkami samorządu terytorialnego. Wystąpiły jednak nieprawidłowości dotyczące niewypełnienia niektórych obowiązków informacyjnych wobec pasażerów, określonych w przepisach.

3.1. NIK ocenia pozytywnie działalność w zakresie przewozu osób pod względem przestrzegania warunków określonych w licencji i zezwoleniach na przewozy regularne, wskazując nieprawidłowości w zakresie nieuzasadnionego odwołania niektórych kursów.

Spółka posiadała 174 zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych⁶. Analiza porównawcza aktualnie obowiązującego rozkładu jazdy na dworcu autobusowym w Suwałkach⁷ z obowiązującymi zezwoleniami na przewozy regularne, wykazała zgodność z tymi zezwoleniami. W przypadkach zmian w rozkładzie jazdy przestrzegano § 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy

⁶ Ważne na lata 2007-2010 (I połowa).

⁷ Ważnego od 1 lutego do 26 czerwca 2010 r.

oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości⁸ (dalej: rozporządzenie z dnia 13 stycznia 2006 r.). Zmiany poprzedzano wnioskiem o zmianę zezwolenia. Spółka informowała też organy wydające zezwolenia o corocznej aktualizacji rozkładu jazdy, o której mowa w § 3 i 4 rozporządzenia.

Kontrola wykonywania przewozów, prowadzona przez Spółkę na podstawie dzienników ruchu komunikacji autobusowej, wykazywała minimalną ilość opóźnionych kursów (4 na 667 odjazdów w 8 losowo wybranych dniach). Dziennik ruchu z dnia 5 kwietnia 2010 r. wykazał odwołanie 5 kursów, co stanowiło naruszenie zasad wykonywania przewozów regularnych (art. 18b ust. 1 pkt *ustawy o transporcie drogowym*), ponieważ przewoźnik nie może w dowolny sposób zmieniać rozkładu jazdy. Ponadto, narażało to Spółkę na koszty potencjalnych odszkodowań. Na podstawie art. 62 ust. 2 *ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe*⁹ przewoźnik odpowiada bowiem za szkodę, jaką podróżny poniósł wskutek opóźnionego przyjazdu lub odwołania regularnie kursującego środka transportu.

3.2. W badanym okresie liczba linii, obsługiwanych przez Spółkę, zwiększyła się ze 154 do 160, a ich długość – z 9 133 km do 10 673 km. Zwiększono głównie liczbę linii dalekobieżnych (o 4). Roczne przewozy zmniejszyły się z 11,2 mln km w 2007 do 9,9 mln km w roku 2009 r. (o 11,8 %), a liczba pasażerów z 5,5 mln do 4,4 mln (o 19,1 %), przy czym najwięcej ubyło pasażerów z biletami jednorazowymi (o 723 tys., tj. 31 %). Wzrosła liczba pasażerów z biletami miesięcznymi pracowniczymi (o 28 tys., tj. 15 %) oraz w przewozach okazjonalnych (o 146 tys., tj. 32 %). W kontrolowanym okresie Spółka przestała wykonywać przewozy na 19 liniach, głównie z powodu ich niskiej rentowności. Udział wykonanej pracy przewozowej w oferowanej pracy przewozowej¹⁰ wzrastał i kształtował się w granicach 41-43 %. Oznacza to, że autobusy podczas przewozów były wypełnione w niespełna połowie.

Pozytywną tendencją był znacznie mniejszy spadek przychodów z przewozów niż liczba pasażerów i wielkość wykonanych przewozów. Przychody te spadły o 6 % (z 28,6 mln zł w 2006 r. do 26,9 mln zł w 2009 r.), w tym najbardziej spadła sprzedaż jednorazowych biletów w komunikacji zwykłej.

Spółka wykonywała przewozy regularne głównie w północnej części województwa podlaskiego oraz wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, a także na liniach dalekobieżnych. Największa konkurencja innych przewoźników występowała przede

⁸ Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 79.

⁹ Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, ze zm.

¹⁰ Stosunek pracy przewozowej do oferowanej pracy przewozowej wskazuje stopień wypełnienia pojazdów pasażerami w czasie przewozów.

wszystkim na terenie powiatu ełckiego oraz na niektórych liniach dalekobieżnych (zwłaszcza Suwałki – Olsztyn i Suwałki –Warszawa). Spółka dostosowywała ceny do konkurencji, wprowadzając m.in. niższe stawki na liniach, gdzie występowała konkurencja (np. Ełk-Woszczele, Ełk-Straduny). W listopadzie 2008 r. dokonano też obniżki cen wszystkich biletów w komunikacji zwykłej o ok. 4 %. Ceny na przewozy Spółki były zbliżone do cen stosowanych przez inne byłe przedsiębiorstwa państwowej komunikacji samochodowej, były natomiast wyższe od cen pozostałych przewoźników. Przykładowo, na linii Suwałki – Wizajny cena normalnego biletu jednorazowego wynosiła w Spółce 10,70 zł, a biletu miesięcznego 364 zł, zaś u konkurencyjnego przewoźnika odpowiednio 8,50 zł i 289 zł, na linii Ełk – Grabnik w Spółce 5,80 zł i 197 zł, a u konkurencyjnego przewoźnika 2,60 zł i 85,00 zł.

Koszty działalności przewozowej wzrosły z 32,3 mln zł w 2006 r. do 35,7 mln zł w 2009 r., w tym 1,8 mln zł stanowiły koszty leasingu autobusów.

3.3. NIK nie zgłasza uwag do sposobu rozliczania się Spółki z Marszałkami Województw Podlaskiego i Warmińsko-Mazurskiego w zakresie refundacji strat z tytułu ulg ustawowych w przewozach pasażerskich. Pozytywnie należy ocenić działania Spółki związane z pozyskaniem środków publicznych i realizację umów z jednostkami samorządu terytorialnego na wykonywanie przewozów.

Wartość refundacji strat z tytułu ulg ustawowych wynosiła w latach 2007-2009 od 6 260 tys. zł do 5 744 tys. W latach 2007-2009 wzrastała wartość środków publicznych, pozyskiwanych przez Spółkę głównie w wyniku udziału w przetargach organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego lub inne samorządowe osoby prawne. Z 12 przetargów, w których Spółka uczestniczyła, wygrała w 9. Ogółem w kontrolowanym okresie Spółka realizowała 12 umów, w tym 7 dotyczyło dowozu dzieci do szkół (przewozy regularne specjalne), 3 dotyczyły dofinansowania nierentownych przewozów regularnych, a 2 obejmowały przewozy okazjonalne (w tym międzynarodowe). W kolejnych latach Spółka uzyskiwała wpływy z tego tytułu w wysokości 239 tys. zł, 382 tys. zł oraz 1 051 tys. zł.

3.4. Spółka podejmowała działania podnoszące jakość obsługi pasażerów. Stwierdzono jednak niedostateczny zakres informacji, podawanych do publicznej wiadomości, dotyczących treści rozkładu jazdy i regulaminu obsługi podróżnych oraz cennika.

Podany do publicznej wiadomości na dworcu autobusowym w Suwałkach rozkład jazdy nie zawierał danych o drodze przejazdu z uwzględnieniem odległości w kilometrach pomiędzy punktami odprawy osób, co było niezgodne z § ust. 1 pkt 6 *rozporządzenia z dnia*

13 stycznia 2006 r. Rozkład jazdy nie pozwalał też na odczytanie danych o wszystkich połączeniach na wybranym przez podróżnego odcinku trasy.

Spółka nieprawidłowo wypełniała obowiązki, wynikające z art. 18b ust. 1 pkt 5-6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹¹, podania do publicznej wiadomości informacji o cenniku opłat oraz udostępnienia treści regulaminu warunków obsługi podróżnych. Cennik był wywieszony w hali dworca autobusowego w Suwałkach, jednak nie był spełniony wymóg umieszczenia go we wszystkich autobusach. Kontrola Urzędu Miejskiego w Suwałkach w maju i czerwcu 2010 r. wykazała brak cenników w 9 na 10 skontrolowanych autobusów. W pięciu losowo wybranych autobusach, poddanych oględzinom w trakcie kontroli NIK, zamieszczono informacje, że cenniki znajdują się u kierowcy. Brak regulaminu warunków obsługi podróżnych stwierdziła kontrola Urzędu Miejskiego w Suwałkach (w 5 na 10 skontrolowanych autobusów) oraz kontrola Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego (w 1 z 4 skontrolowanych).

Spółka prowadziła też badania jakości usług przewozowych, w oparciu m.in. o *Instrukcję kontroli przewozów*, wprowadzoną w PKS-ie w 2001 r.

NIK pozytywnie ocenia działania Spółki podnoszące jakość obsługi pasażerów. Na dworcu działał system zapowiedzi przez głośniki odjazdów i przyjazdów oraz informacja dla pasażerów (czynna w godzinach 4–20). Były też informacje dla pasażerów, m.in. o zmianach cen biletów i rozkładu jazdy, o rozpatrywaniu skarg i wniosków oraz o adresie strony internetowej Spółki. W marcu 2010 r. rozpoczęto wdrażanie systemu elektronicznego biletu miesięcznego (tzw. EM-karta). Zakres informacji na stronie internetowej uwzględniał wszystkie dane związane z realizacją przewozów pasażerskich, choć brak było możliwości uzyskania informacji o cenie biletu na wybrany przejazd (jej pozyskanie wymagało wyszukania kilku danych w różnych zakładkach).

W ocenie NIK, zakres niektórych umów z innymi przewoźnikami o korzystanie z ich dworców nie zapewniał pełnej obsługi pasażerów. PKS miał podpisane umowy w tym zakresie z 22 przewoźnikami lub właścicielami dworców. Dotyczyły one odprawy podróżnych, zapowiedzi o odjazdach, umieszczania godzin odjazdów i przyjazdów na rozkładach jazdy oraz sprzedaży biletów na przystankach początkowych. Nie uwzględniono zapowiadania przez urządzenia nagłaśniające przyjazdów i odjazdów autobusów Spółki. Zarząd Spółki wyjaśnił¹², że jest to zwyczajowo przyjęte. Umowy nie obejmowały też

¹¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.

¹² Pismo znak PKS-DP/162/63/2010 z dnia 14 czerwca 2010 r.

wymiany informacji i podawania pasażerom wiadomości o odwołaniu lub opóźnieniu kursów oraz wzajemnego honorowania biletów miesięcznych.

3.5. Obowiązujący w Spółce *Regulamin obsługi podróży, odprawy oraz przewozu osób, bagaży i rzeczy*, wprowadzony w życie w marcu 2007 r., zawierał postanowienia niespójne z przepisami art. 62 *Prawa przewozowego*. § 6 ww. *Regulaminu* zawęzał odpowiedzialność PKS-u za szkodę, jaką poniósł podróżny wskutek niewywiązania się PKS-u z określonego zobowiązania do przewozu, do winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 2 grudnia 2008 r.¹³ stwierdził, że niezgodne z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej jest ograniczenie odpowiedzialności jedynie do sytuacji, gdy szkoda wynika z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika. Zarząd Spółki wyjaśnił¹⁴, że znane mu jest to orzeczenie i Spółka będzie w pełni je respektować przy rozpatrywaniu roszczeń odszkodowawczych zgłaszanych przez pasażerów, a w najbliższym czasie zostanie dokonana stosowna poprawka *Regulaminu*.

4. NIK pozytywnie ocenia gospodarowanie majątkiem Spółki, wskazując przy tym na brak efektywnych działań związanych ze zmniejszeniem kosztów jego utrzymania.

4.1. Działania PKS-u związane z odnawianiem taboru, mimo stwierdzonych uchybień, poprawiały stan taboru, a zakupione autobusy były efektywnie wykorzystywane. Nadal jednak efektywność wykorzystania całego taboru była niska, m.in. z powodu niedostosowania wielkości taboru do zmniejszającej się skali wykonywanych przewozów.

Na dzień 31 stycznia 2010 r. PKS posiadał 177 autobusy, z których ponad połowa (91) miała więcej niż 15 lat, a 36 autobusów (20 % wszystkich posiadanych pojazdów) – ponad 20 lat. NIK pozytywnie ocenia działania związane z wymianą taboru, biorąc pod uwagę dokonywanie w większości zakupów nowych autobusów, wskazując jednocześnie na nierzetelne przygotowanie działań dotyczących wymiany taboru.

Ogółem w latach 2007-2009 PKS nabył 15 autobusów, z czego 11 było nowych, a 4 były używanymi autobusami w wieku 1-8 lat. Spółka nie opracowała strategii zakupów, określającej pożądane parametry nabywanych autobusów i plan finansowy zakupów. Nie posiadała też wewnętrznych regulacji dotyczących zakupów nieobjętych *ustawą z dnia 4 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych*¹⁵, a zakupy autobusów były dokonywane bez przetargów lub konkursu ofert. Działania te opierały się na przyjętych przez Zarząd Spółki w sierpniu 2008 r. założeniach, że modernizacja taboru będzie się odbywać poprzez zakup nowych lub używanych autobusów w wieku do 3 lat dwóch marek: Autosan i Mercedes-

¹³ Dz. U. Nr 219, poz. 1408.

¹⁴ Pismo znak PKS-DP/162/62/2010 z dnia 14 czerwca 2010 r.

¹⁵ Dz.U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.

Benz. Przy zakupach stosowano wynikające ze Statutu Spółki procedury uzyskania zgody odpowiednich jej organów.

Nabywanie autobusów na podstawie umów leasingowych nie było poprzedzone przygotowaniem planu sfinansowania tych inwestycji, co może negatywnie wpływać na wyniki Spółki. Biegły rewident w opinii z badania sprawozdania finansowego za 2009 r. stwierdził, że wskaźniki zadłużenia w latach 2007-2009 wykazują tendencję wzrostową, przy jednoczesnym spadku wskaźnika trwałości struktury finansowania. Na dzień 31 maja 2010 r. zobowiązania Spółki z tytułu opłat leasingowych wynosiły 3 623,5 zł. Według wyjaśnień Głównej Księgowej Spółki [...] ¹⁶, Spółka nie ma problemów ze spłatą zobowiązań leasingowych i w latach 2007 – 2009 nie posiadała zaległych zobowiązań.

Z 10 zakupionych autobusów, poddanych analizie ¹⁷, wykorzystanie 5 z nich w 2009 r. przyniosło zysk. Pomijając koszty leasingu, zysk dotyczyłby wszystkich poddanych analizie autobusów. Podobna tendencja wystąpiła w okresie styczeń-maj 2010 r. NIK zauważa przy tym zróżnicowany poziom wykorzystania nowych autobusów w zależności od placówek terenowych, które zarządzają poszczególnymi autobusami. Najsłabsze wyniki dotyczą czterech autobusów marki Mercedes, zarządzanych przez placówki w Ełku i Augustowie (po dwa). Autobusy te mają najniższy z nabytych autobusów przebieg miesięczny (w 2009 r. 7,8-8,7 tys. km, podczas gdy inne nabyte nowe autobusy tej klasy – 10,1-14,8 tys. km). Może to wskazywać na brak zapotrzebowania w tych placówkach na wysokopokładowe autobusy lub niewłaściwą organizację zadań przewozowych w tych placówkach.

NIK nie zgłasza uwag do zleconych przez PKS w 2007 r. remontów (tzw. modernizacji) 5 posiadanych autobusów marki Autosan H9-21. Koszt modernizacji kształtował się w przedziale 234-236 tys. zł brutto i łącznie wyniósł 1 174,1 tys. zł. Modernizacja obejmowała m.in. dostosowanie nadwozia do sylwetki Autosana A09 (w tym wprowadzenie nowych rozwiązań technologiczno-konstrukcyjnych), odbudowę siedzeń pasażerskich z wymianą tapicerki, zamontowanie nowej instalacji elektrycznej, nowych akumulatorów, układu zawieszenia, nowego silnika z normą EURO2 i innych nowych podzespołów układu jezdnego i napędowego. Cena nowego autobusu Autosan A0909 L kształtowała się wówczas na poziomie 312-364 tys. zł.

Spółka utrzymywała zbyt liczny tabor autobusowy w stosunku do zmniejszających się zadań przewozowych. Na koniec 2009 r. posiadała 178 autobusów i choć od 2006 r.

¹⁶ Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej - Dz.U. Nr 112, poz. 1198 ze zm. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie osoby fizycznej.

¹⁷ 8 Mercedesów oraz 2 Autosany H7 SOLINA.

zmniejszyła tabor o 9 autobusów, to nadal była to liczba nadmierna w stosunku do skali wykonywanych przewozów. W szczycie przewozowym, tj. w czasie roku szkolnego w dniu roboczym, Spółka potrzebowała 150 autobusów w celu wykonania dobowych zadań przewozowych. Ponadto potrzebowała średnio dziennie 7 autobusów w celu zabezpieczenia przewozów okazjonalnych (wynajmy). Tak więc Spółka posiadała o 21 autobusów więcej niż wynosiło maksymalne zapotrzebowanie, co powodowało nieefektywne ich wykorzystywanie. Wskaźnik wozodni pracy w przeliczeniu na jeden autobus (liczba dni w roku, w których autobus był wykorzystywany do przewozów) wynosił w latach 2007-2009 odpowiednio 259, 275 i 259 dni. Oznacza to, że każdy autobus w 2009 r. nie był wykorzystywany średnio przez ponad 100 dni (a więc przez ponad 3 miesiące). Potwierdza to również współczynnik wykorzystania pojazdów sprawnych technicznie (w latach 2007-2009 wynosił: 0,79, 0,83, 0,77).

Negatywnym zjawiskiem, wpływającym na nieefektywne wykorzystanie autobusów, był sposób zarządzania taborom. Autobusy były przypisane do danego kierowcy, co powodowało, że po zakończeniu pracy kierowcy autobus nie był wykorzystywany. Powodowało to potrzebę posiadania większej liczby autobusów, niż w sytuacji wykorzystywania ich dwuzmianowo. NIK zauważa też, że współczynniki wykorzystania sprawnego taboru w placówkach w Suwałkach i Ełku były znacznie wyższe (na poziomie 0,80-0,86 w latach 2008-2009) niż w pozostałych trzech placówkach (0,64-0,74).

4.2. Spółka posiadała 130 530m² nieruchomości gruntowych o uregulowanym stanie prawnym (w użytkowaniu wieczystym). Powierzchnia 128 322m² była wykorzystywana do działalności podstawowej, pozostałe powierzchnie były dzierżawione. Również część lokali w budynkach należących do Spółki była wynajmowana (łącznie 1 222,74m² z posiadanych 11 638m²). Spółka nie opracowywała analiz zbędnych składników majątku i ich zagospodarowania, ponieważ – jak wyjaśniono¹⁸ – Spółka nie posiadała zbędnych składników. Odmienne stanowisko zostało zawarte w *Planie działań antykrzysowych z dnia 17 listopada 2009 r.*, gdzie stwierdzono, że potencjał którym dysponuje Spółka jest zdecydowanie większy niż potrzeby.

NIK wskazuje też na pogarszający się wskaźnik rentowności majątku – od 2006 r. do 2008 r. miał jeszcze wartość dodatnią (od 5,92 do 1,96), a w 2009 r. wyniósł -5,38.

¹⁸ Pismo Kierownika Działu Administracyjno-Gospodarczego Marzeny Wasilczyk z dnia 24 czerwca 2010 r.

5. Biorąc pod uwagę powyższe oceny i uwagi, na podstawie art. 60 ust. 2 *ustawy o NIK*, Najwyższa Izba Kontroli przedstawia następujące wnioski:

- 1) Opracowanie wieloletniego planu rozwoju Spółki, uwzględniającego program redukcji kosztów i poprawy rentowności.
- 2) Rozważenie wprowadzenia regulacji dotyczących trybu zakupów środków trwałych w sytuacjach niewymagających stosowania *Prawa zamówień publicznych*, zapewniających zakupy w warunkach konkurencji.
- 3) Opracowanie strategii zarządzania taborom autobusowym, z uwzględnieniem wymiany taboru, w celu zwiększenia efektywności jego wykorzystywania.
- 4) Podanie do publicznej wiadomości informacji o cennikach we wszystkich autobusach, a także udostępnienie w nich regulaminu określającego warunki obsługi podróżnych.
- 5) Zmodyfikowanie rozkładu jazdy w sposób zapewniający podanie do publicznej wiadomości wszystkich informacji, wymaganych § 1 ust. 1 *rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości*, a także umożliwiający odczytanie połączeń na wszystkich odcinkach.
- 6) Dokonanie zmian w § 5 pkt 4 *Regulaminu usług przewozowych* w sposób uwzględniający wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 2 grudnia 2008 r. odnoszący się do art. 62 ust. 2 *Prawa przewozowego*.
- 7) Rozważenie uzupełnienia umów z innymi przewoźnikami dotyczących wzajemnego korzystania z dworców o postanowienia, zapewniające pełną obsługę podróżnych.

Najwyższa Izba Kontroli – Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji, na podstawie art. 62 ust. 1 *ustawy o NIK*, zwraca się do Zarządu Spółki o nadesłanie, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o podjętych działaniach lub o przyczynach niepodjęcia tych działań.

Stosownie do art. 61 ust. 1 *ustawy o NIK*, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Zarządowi Spółki prawo zgłoszenia do dyrektora Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków, zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, termin nadesłania informacji, o której wyżej mowa, liczy się – stosownie do art. 62 ust. 2 *ustawy o NIK* – od dnia otrzymania ostatecznej uchwały w sprawie powyższych zastrzeżeń.

Dyrektor
Departamentu Gospodarki, Skarbu
Państwa i Prywatyzacji
(-) Andrzej Otrębski