



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

Warszawa, dnia 12 października 2010 r.

**Zarząd
Przedsiębiorstwa Komunikacji
Samochodowej Chojnice Sp. z o. o.**

P/10/043
KGP-4101-01-13/2010

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 3 pkt 4, w związku z art. 5 ust. 3 *ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli*¹ (dalej *ustawa o NIK*), Najwyższa Izba Kontroli² przeprowadziła w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej Chojnice Sp. z o.o. (dalej: PKS lub Spółka), kontrolę restrukturyzacji i prywatyzacji w latach 2007 – 2010 (I połowa).

W związku z ustaleniami przedstawionymi w protokole kontroli, podpisanym w dniu 30 lipca 2010 r., Najwyższa Izba Kontroli - Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji, stosownie do art. 60 *ustawy o NIK*, przekazuje Zarządowi niniejsze *Wystąpienie*.

1. Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie pod względem legalności i gospodarności ocenia restrukturyzację Spółki, mimo stwierdzonych nieprawidłowości. Spółka podjęła działania, które zapewniły wzrost przychodów. Realizowano też zobowiązania inwestycyjne oraz socjalne, stanowiące zobowiązania inwestora przyjęte w momencie prywatyzacji PKS-u. NIK ocenia natomiast jako nieprawidłowości sposób nabycia części taboru autobusowego od inwestora na niekorzystnych warunkach, a także niewłaściwe wykonanie niektórych obowiązków dotyczących obsługi podróży.

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

² Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji.

Prywatyzację PKS-u przeprowadzono na podstawie art. 39 ust. 1 pkt 2 *ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji*³ poprzez wniesienie przedsiębiorstwa do Spółki⁴. Po prywatyzacji Skarb Państwa posiadał w Spółce 49 % udziałów.

2. W umowie Spółki inwestor (Blue Line Sp. z o.o. w Warszawie) zobowiązał się m.in., w okresie pierwszych pięciu lat obrotowych (2005-2009) do poniesienia nakładów inwestycyjnych w łącznej wysokości 12 mln zł. Faktyczne nakłady w tym okresie wyniosły 15,1 mln zł, w tym związane z zakupem autobusów w wysokości 9,3 mln zł (61,85 % ogółu nakładów). Zostały one sfinansowane m.in. z wkładów wniesionych przez inwestora na pokrycie kapitału zakładowego Spółki (3,5 mln zł) oraz kredytów (3,0 mln zł), a w pozostałej części – z odpisów amortyzacyjnych i zysku netto. Spółka nabyła część środków trwałych (zakup na raty 9 autobusów) od inwestora, zaciągając z tego tytułu zobowiązania w wysokości 1 465 tys. zł. Ponadto na koniec 2009 r. Spółka posiadała zobowiązania warunkowe w wysokości 2,7 mln zł z tytułu spłaty na rzecz Blue Line Sp. z o.o. pięciu umów dzierżawy autobusów. Według wyjaśnień Zarządu Spółki⁵ całkowite rozliczenie inwestycji nastąpi po zakończeniu roku obrotowego 2010.

Spółka w latach 2007-2009 osiągała wzrastające przychody i zysk netto. Zwiększenie przychodów było efektem unowocześnienia stacji paliw w Chojnicach i Tucholi. Jednocześnie w okresie tym malał udział przychodów z przewozów osób w przychodach ogółem (z 19 136 tys. zł w 2006 r., stanowiących 67 % udziału w przychodach ogółem, do 11 393 tys. zł w 2009 r., stanowiących 30 %), przy jednoczesnym wzroście przychodów ze sprzedaży paliw (z 2 459 tys. zł do 22 876 tys. zł).

Zysk netto Spółki kształtował się w latach 2007-2009 w przedziale 33,5 – 103,7 tys. zł. Działalność przewozowa osób była jednak od 2008 r. nierentowna. NIK zauważa znaczny wzrost kosztów usług remontowych i napraw w 2009 r. – z 33 tys. zł w 2007 r. do 553 tys. zł w 2009 r. Koszty ogółem zmniejszyły się z 18 965 tys. zł w 2006 r. do 11 898 tys. zł w 2009 r. tj. o 7 066 tys. zł (37,3 %).

3. NIK ocenia pozytywnie prowadzenie działalności transportowej w zakresie przewozu osób. Wskazuje jednocześnie na nieprawidłowości w obsłudze podróżnych, w tym naruszenie przepisów określających zakres obowiązków informacyjnych przewoźnika, a także wykonywanie przewozów dzieci do szkół bez odpowiednich zezwoleń.

³ Dz. U. z 2002 Nr 171 poz. 1397 ze zm.

⁴ Na podstawie aktu notarialnego z dnia 8 lipca 2005 r.

⁵ Pismo Prezesa Zarządu Spółki znak PKS-3/23/2010 z dnia 6 lipca 2010 r.

3.1. Spółka wykonywała przewozy osób zgodnie z art. 5 ust. 1 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*⁶, a także warunkami udzielonych licencji oraz warunkami określonymi w zezwoleniach na przewozy regularne.

Spółka wykonywała przewozy regularne na podstawie 140 zezwoleń, wydanych w okresie od 4 sierpnia 2006 r. do 31 grudnia 2009 r. przez właściwe organy administracji samorządowej. Analiza porównawcza obowiązującego rozkładu jazdy z wybranymi losowo zezwoleniami nie wykazała odstępstw od warunków udzielonych zezwoleń. W niektórych przypadkach nie dochowano wymogu podania do publicznej wiadomości zmian w treści obowiązującego rozkładu jazdy co najmniej na 7 dni przed terminem ich obowiązywania. Wymóg ten wynikał z § 5 ust. 2 *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*⁷. Z siedmiu zmian w latach 2007-2010 (I połowa), dotyczących poddanych kontroli dwóch zezwoleń (nr 831 oraz nr 834), jedynie dwie nastąpiły z odpowiednim wyprzedzeniem. W pięciu pozostałych pomiędzy datą decyzji o zmianie udzielonego zezwolenia a datą wejścia w życie nowego rozkładu jazdy było od dwóch do pięciu dni.

Kontrola Marszałka Województwa Pomorskiego w lipcu 2008 r. wykazała ponadto, że Spółka wykorzystywała do wykonywania przewozów regularnych trzy pojazdy, niezgłoszone organowi udzielającemu licencji. Takie zgłoszenie wymagane jest na podstawie art. 14 ust. 1 *ustawy o transporcie drogowym*.

3.2. Najwyższa Izba Kontroli nie zgłasza uwag do działań mających na celu utrzymanie i poprawę pozycji Spółki na rynku przewozów pasażerskich oraz dostosowania tej działalności do wzrastającej konkurencji.

W latach 2007-2010 liczba obsługiwanych przez PKS linii komunikacyjnych zmniejszała się ze 170 do 142 (o 16,5 %). Największy spadek wystąpił wśród linii regionalnych (z 65 w 2006 r. do 31 w 2010 r.). Długość obsługiwanych linii komunikacyjnych także ulegała zmniejszeniu – z 8 951 km w 2006 r. do 6 628 km w 2010 r. (o 25,9 %). Roczne przewozy zmniejszyły się z 5 457 641 wozokilometrów w 2006 r. do 3 365 636 wozokilometrów (o 38 %), a liczba pasażerów w komunikacji regularnej z 3 194 tys. do 2 257 tys. (29 %). Niekorzystnym zjawiskiem był znacznie większy spadek

⁶ Dz. U. z 2007 r. Nr 125 poz. 874 ze zm.

⁷ Dz. U. Nr 12 poz. 79.

przychodów niż skali przewozów – przychody spadły z 8 033 tys. zł w 2006 r. do 3 754 tys. zł w 2009 r. (o 40 %). Największy spadek nastąpił w przychodach ze sprzedaży jednorazowych biletów, a najmniejszy – w przewozach umownych oraz przewozach regularnych specjalnych. Spadkowa tendencja była spowodowana wygaśnięciem 42 zezwoleń i ich nieprzedłużaniem przez PKS z powodu braku ekonomicznego uzasadnienia kontynuowania tych przewozów.

Wpływ na likwidację linii i ograniczanie skali przewozów miała m.in. konkurencja innych przewoźników. W powiecie tucholskim, gdzie konkurencyjną działalność prowadzili inni przewoźnicy, Spółka zaniechała przewozów objętych 14 zezwoleniami (1/3 wszystkich wygasłych zezwoleń). Spółka przestała też wykonywać przewozy na liniach Chojnice-Gdańsk czy Chojnice – Starogard Gdański, na których działalność prowadzili też inni przewoźnicy. NIK zauważa też, że Spółka stosowała wyższe ceny od konkurencyjnych przewoźników na pokrywających się trasach. Przykładowo, na trasie Mała Klonia – Tuchola przez Bagienicę cena zwykłego jednorazowego biletu w Spółce wynosiła w 2008 r. 6,70 zł, a w firmie Jantur – 4,00 zł, na trasie Tuchola – Bysław odpowiednio 5,00 zł i 4,50 zł. Podobnie było na liniach regionalnych, np. na trasie Chojnice-Bydgoszcz przez Tucholę i Gostycyn w Spółce cena biletu jednorazowego zwykłego wynosiła 16,60 zł, a w PKS Bydgoszcz Sp. z o.o. – 15,10 zł, na linii Chojnice-Człuchów w Spółce 6,60 zł, a spośród 6 konkurencyjnych przewoźników jedynie jeden stosował wyższą cenę, a pozostali mieli ceny w przedziale 4,20 – 6,50 zł.

Według Dyrektora ds. przewozów [...] ⁸działania w zakresie przebudowy systemu przewozów osobowych oraz zarządzania kursami w Spółce polegały m.in. na stosowaniu ulg i promocji dotyczących cen biletów, dostosowaniu pojemności autobusów do frekwencji na liniach, minimalizowania przebiegów niezarobkowych ⁹.

3.3. NIK nie zgłasza uwag do rozliczeń Spółki z urzędami marszałków województw w zakresie refundacji strat z tytułu ulg ustawowych w przewozach pasażerskich. Prawidłowość tych rozliczeń potwierdziła również kontrola Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego z lipca 2007 r.

Spółka pozyskiwała środki publiczne poprzez zawarcie umów z jednostkami samorządu terytorialnego lub innymi samorządowymi jednostkami organizacyjnymi na przewozy dzieci do szkół oraz sprzedaż biletów miesięcznych finansowanych przez gminy. Skala takich umów

⁸ 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. (zwanej dalej: uodip).

Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie osoby fizycznej.

⁹ Pismo z dnia 21 czerwca 2010 r.

była jednak niewielka, a Spółka nie była istotnym uczestnikiem takich przewozów organizowanych przez gminy. Przykładowo, Spółka zawarła umowę z burmistrzem gminy Czersk na przewóz dzieci do szkół na trasie Czersk-Mokre-Czersk¹⁰, jednak na 12 innych trasach w roku szkolnym 2009/2010 gmina zleciła przewozy innym przewoźnikom.

NIK negatywnie ocenia wykonywanie przewozów w ramach umów na dowóz dzieci do szkół bez wymaganego – na podstawie art. 18 ust. 1 pkt 1 *ustawy o transporcie drogowym* – zezwolenia odpowiedniego organu wykonawczego samorządu terytorialnego. Przewozy wykonywane na podstawie tych umów są bowiem przewozami regularnymi specjalnymi. Tymczasem z danych przedstawionych przez Spółkę w toku kontroli wynika, że Spółka nie posiadała takich zezwoleń.

3.4. Spółka nie wypełniła obowiązku podania do publicznej wiadomości niektórych informacji dla pasażerów.

Na niektórych przystankach brak było rozkładów jazdy, co wykazała kontrola Marszałka Województwa Pomorskiego w lipcu 2008 r. Z 20 skontrolowanych wówczas przystanków brak ten wystąpił na 9 (tj. 45 %). Stanowiło to naruszenie zasad wykonywania przewozów regularnych, określonych w art. 18b ust. 1 pkt 2 *ustawy o transporcie drogowym*. Podobnym naruszeniem przepisów (art. 18b ust. 1 pkt 6 ww. ustawy), stwierdzonym w ramach ww. kontroli, był brak cenników oraz informacji o cenach biletów ulgowych we wszystkich 9 skontrolowanych autobusach. Oględziny trzech autobusów oraz dworca w Chojnicach w ramach kontroli NIK wykazały, że były tam wymagane cenniki z danymi o stosowanych ulgach. NIK pozytywnie ocenia natomiast wykorzystywanie internetu dla podania pełnych informacji dla podróżnych.

NIK wskazuje na niezadowalający poziom obsługi pasażerów na dworcu autobusowym w Chojnicach. Informacja dla podróżnych czynna była jedynie w dni powszednie w godzinach 6.30-14.30. Przy braku elektronicznych systemów informacji pasażerskich oraz innych informatycznych narzędzi na dworcu, stanowiło to istotne utrudnienie dla podróżnych. Spółka nie korzystała też z innych ułatwień dla podróżnych takich, jak zakup lub rezerwacja biletów przez internet lub telefon oraz elektroniczny system biletów miesięcznych. Brak było procedur składania skarg i wniosków oraz ich rozpatrywania. Dyrektor ds. przewozów wyjaśniła¹¹, że podróżni mogą zgłaszać swoje wnioski, uwagi i skargi, dzwoniąc do PKS-u lub za pomocą poczty elektronicznej. NIK wskazuje jednak na brak informacji o sposobie ich

¹⁰ Poprzez Zakład Obsługi Finansowej – jednostkę organizacyjną gminy.

¹¹ Pismo z dnia 21 czerwca 2010 r.

zgłaszania. Spółka nie posiada też regulacji wewnętrznych dotyczących innych form kontroli jakości obsługi pasażerów.

Zasady obsługi podróżnych Spółka określiła w *Regulaminie zarobkowego przewozu osób i rzeczy w PKS Chojnice Sp. z o.o.* z października 2005 r. NIK zauważa jednak, że § 6 ust. 1 tego regulaminu był niespójny z art. 62 *ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe*¹² i zawęzał odpowiedzialność PKS-u za szkodę, jaką poniósł podróżny wskutek opóźnionego przyjazdu lub odwołania regularnie kursującego środka transportowego. Regulamin nie uwzględniał bowiem wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 2 grudnia 2008 r.¹³, stwierdzającego iż niezgodne z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej jest ograniczenie odpowiedzialności jedynie do sytuacji, gdy szkoda wynika z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika.

W ocenie NIK, zakres niektórych umów z innymi przewoźnikami o korzystanie z ich dworców nie zapewniał rzetelnej obsługi pasażerów. Trzy z pięciu umów na korzystanie przez Spółkę z dworców innych przewoźników nie obejmowały zapowiedzi odjazdów autobusów Spółki, a dwie umowy nie uwzględniały umieszczenia na tablicy głównej dworców oraz na stanowiskach odjazdowych informacji o kursach Spółki (ich podanie do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach lub dworcach autobusowych jest wymogiem określonym w art. 18b ust. 1 pkt 2 *ustawy o transporcie drogowym*). Żadna z ww. umów nie obejmowała też wymiany informacji o opóźnionych lub odwołanych kursach oraz wzajemnego honorowania biletów miesięcznych.

W ocenie NIK, rzetelność i kompletność informacji podawanych do publicznej wiadomości oraz podwyższanie jakości obsługi pasażerów jest ważnym czynnikiem obsługi klientów korzystających z usług przewozowych.

4. NIK pozytywnie ocenia sposób gospodarowania majątkiem Spółki, jednak część działań dotyczących nabycia autobusów ocenia jako nieuzasadnione ekonomicznie.

4.1. NIK uznaje za zasadne działania związane z odnowieniem taboru autobusowego. Negatywna ocena dotyczy dzierżawy pięciu autobusów od współwłaściciela Spółki bez rzetelnej analizy, co spowodowało podwyższenie kosztów o 1,1 mln zł w stosunku do wartości tych autobusów.

¹² Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm.

¹³ Dz. U. Nr 219, poz.1408.

W taborze Spółki blisko połowa autobusów (49 %) miała powyżej 15 lat. Spółka w latach 2007-2009 nabyła 14 autobusów, z czego połowę stanowiły nowe autobusy. Pozostałe 7 autobusów w momencie zakupu miało od 3 do 16 lat. NIK ocenia takie działania za uzasadnione, bowiem poprawiały strukturę wiekową taboru oraz unowocześniły go.

Negatywnym zjawiskiem był fakt, że z siedmiu nowych autobusów nabytych w latach 2007-2009 pięć było wdzierżawionych, a warunki tej dzierżawy – w ocenie NIK – nie w pełni zabezpieczały interes gospodarczy Spółki. Umowy były zawarte z Blue Line Sp. z o.o. (współwłaścicielem PKS-u) na 5 lat z możliwością wykupu autobusów po tym okresie na własność. Spółka jako dzierżawca nie mogła dokonywać jakichkolwiek zmian, poprawek, udoskonaleń lub przeróbek, a wszelkie dodatkowe wyposażenie z chwilą połączenia z autobusem staje się własnością wdzierżawiającego. Spółka nie ma ponadto prawa rozwiązania tych umów. Po zakończeniu umów na koszt Spółki ma być dokonana wycena autobusów, będących przedmiotem dzierżawy, a na tej podstawie Spółka ma pokryć szkodę powstałą z nadmiernego zużycia autobusu w wysokości równej różnicy między ceną rynkową a ww. wyceną. Wdzierżawiający zastrzegł też sobie prawo podwyższenia wysokości czynszu w przypadku wzrostu oprocentowania kredytów, z których został sfinansowany zakup autobusów, a także w przypadkach zmian przepisów podatkowych i amortyzacji oraz opłat publicznoprawnych dotyczących dzierżawionych autobusów. Biorąc pod uwagę wartość rynkową dzierżawionych autobusów (określoną w ww. umowach) oraz koszty ponoszone przez Spółkę z tytułu tych umów, dzierżawa kosztowałaby 4 431 936,41 zł, a wykup na własność autobusów dodatkowe 175 606,80 zł i koszty te przekroczyłyby wartość tych autobusów o 1 095 407,21 zł. W ocenie NIK warunki dzierżawy były niekorzystne dla Spółki i przenosiły wszystkie elementy ryzyka gospodarczego, związanego z umową dzierżawy, na PKS.

Dodatkowym negatywnym zjawiskiem było nabywanie autobusów w latach 2007-2009 bez określenia strategii, zawierającej pożądane parametry kupowanych autobusów, plan wymiany taboru, plan finansowania zakupów oraz tryb dokonywania zakupów. Nabywanie autobusów było też niezgodne z corocznymi planami inwestycyjnymi – w 2007 r. zakupiono używany autobus Setra S317 za 443 tys. zł, a w 2009 r. dwa autobusy używane Man UEL 312 za łączną kwotę 224 tys. zł, mimo że te zakupy nie były przewidziane w planach. Dyrektor ds. przewozów [...] ¹⁴ wyjaśniła ¹⁵, że Spółka wymieniała tabor w zależności od potrzeb

¹⁴ Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie osoby fizycznej.

i możliwości finansowych, a potrzeby wymiany taboru były m.in. konsekwencją decyzji o likwidacji wysłużonego taboru (decydowały wiek i stan techniczny), jak też dążeniem do poprawy wyników eksploatacyjnych (zmniejszenie ilości zużywanych materiałów pędnych jak też zmniejszenia nakładów finansowych na naprawy i remonty taboru). Według wyjaśnień, przy nabywaniu taboru kierowano się wynikami eksploatacyjnymi, funkcjonalnością oraz ceną autobusów.

W latach 2007-2009 tabor autobusowy utrzymywał wysoki współczynnik gotowości technicznej (0,95-0,98), lecz współczynnik wykorzystania taboru sprawnego technicznie był znacznie niższy (0,74-0,76). Pogarszały się też inne wskaźniki określające efektywność wykorzystania posiadanego taboru. Średni roczny przebieg jednego autobusu spadł z 55 710 km w 2007 r. (4 643 km miesięcznie) do 46 715 km w 2009 r. (3 893 km miesięcznie) Wskaźnik wozodni pracy autobusów, po zwiększeniu się w 2008 r. do 325 dni, spadł w 2009 r. do 293. Jednocześnie współczynnik kosztów eksploatacji na 1 km przebiegu wzrósł z 0,80 do 2007 r. do 0,98 w 2009 r. Wskazuje to na potrzebę dostosowania wielkości posiadanego taboru do zmniejszających się przewozów, wykonywanych przez Spółkę.

Jednocześnie NIK zauważa nieefektywne wykorzystanie nowych autobusów. Analiza danych eksploatacyjnych pięciu nowych autobusów, eksploatowanych co najmniej od 2007 r. (dwóch dzierżawionych oraz trzech kupionych)¹⁶ wskazuje ich mniejsze wykorzystywanie niż średni poziom eksploatacji autobusów w Spółce. W 2007 r. trzy autobusy, w tym oba dzierżawione, miały współczynnik wykorzystania pojazdów sprawnych technicznie niższy (0,69-0,73) od średniego poziomu w Spółce (0,74), a w 2008 r. wszystkie pięć (0,72-0,76 przy średniej w Spółce – 0,77). W 2009 r. cztery autobusy miały ten współczynnik niższy od średniej w Spółce, w tym oba dzierżawione, przy czym ich poziom istotnie pogorszył się (0,60-0,73 przy średniej 0,76). Najniższy był współczynnik dzierżawionego autobusu Solbus SN11 (nr. rej. RLA51HK). Ta negatywna tendencja jeszcze bardziej pogłębiła się w I półroczu 2010 r., gdy pięć poddanych analizie autobusów miały współczynnik na poziomie 0,59-0,70, a najniższe dotyczyły obu dzierżawionych autobusów. Pogarszającą się tendencję wykorzystywania nabytych autobusów potwierdzają wskaźniki wozodni (liczby dni w roku, gdy autobus wykonywał przewozy) – w 2008 r. wyniosły 262-279 dni (przy średniej 325), w 2009 r. – 218-285 (przy średniej 293). NIK zauważa bardzo niskie wykorzystywanie wdzierżawionych autobusów – w 2008 r. było to 264-268 dni, a w 2009 r. 218-256 dni.

¹⁵ Pismo z dnia 21 czerwca 2010 r.

¹⁶ Autobusy kupione o nr. rejestracyjnych GCH31UF, GCH32UF i GCH07950 oraz autobusy dzierżawione o nr. rejestracyjnych RLA51HK i RLA37KV.

Oznacza to, że oba autobusy nie wykonywały żadnych przewozów przez ponad 3 miesiące w 2008 r., a w 2009 r. jeden przez 5, a drugi przez 4 miesiące. Koszt eksploatacji na 1 km przebiegu był w 2009 r. wyższy od średniej w przedsiębiorstwie w przypadku trzech autobusów (w tym obu dzierżawionych) i wynosił 3,38-4,19 zł wobec średniej w Spółce 2,78 zł¹⁷.

W świetle tej analizy NIK wskazuje na nieuzasadnione ekonomicznie warunki wydzierżawienia autobusów i ich wykorzystywania.

4.2. Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia gospodarowanie przez Spółkę posiadanymi nieruchomościami.

Stan prawny majątku Spółki był uregulowany. Spółka zagospodarowała niewykorzystywany do działalności gospodarczej majątek m.in. poprzez oddanie go w dzierżawę (m.in. w Chojnicach – dwa pomieszczenia magazynowe oraz jedno biurowe o łącznej powierzchni 115 m²). Uzyskuje też przychody m.in. z udostępniania na autobusach powierzchni reklamowych.

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

- 1) Podniesienie jakości obsługi pasażerów, w szczególności zapewnienie im rzetelnej i pełnej informacji, w tym wypełnienie ustawowych obowiązków dotyczących podania do publicznej wiadomości informacji o rozkładzie jazdy i cennikach.
- 2) Opracowanie rzetelnej strategii wymiany taboru autobusowego, uwzględniającej m.in. pożądane parametry autobusów, standard ich wyposażenia oraz źródła finansowania.
- 3) Podejmowanie decyzji o nabyciu autobusów na podstawie rzetelnych analiz ekonomicznych.
- 4) Dokonanie zmian w § 6 ust. 1 *Regulaminu zarobkowego przewozu osób i rzeczy w PKS Chojnice Sp. z o.o.* w sposób uwzględniający wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 2 grudnia 2008 r. odnoszący się do art. 62 ust.2 *Prawa przewozowego*.

¹⁷ W Spółce nie prowadzono analizy kosztów w ujęciu na poszczególne autobusy w 2007 i 2008 r.

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 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