



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

Warszawa, dnia 27 października 2010 r.

tekst dokumentu ujednoczony po  
rozpatrzeniu przez Komisję Odwoławczą  
zastrzeżeń zgłoszonych do wystąpienia  
pokontrolnego

**Zarząd  
PKS Nowa Sól  
Sp. z o.o. w Nowej Soli**

P/10/043  
KGP-4101-01-14/2010

## **WYSTĄPIENIE POKONTROLNE**

Na podstawie art. 2 ust. 3 pkt. 4 *ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli*<sup>1</sup> (dalej *ustawa o NIK*), Najwyższa Izba Kontroli<sup>2</sup> przeprowadziła w PKS Nowa Sól Spółka z o.o. w Nowej Soli<sup>3</sup>, kontrolę restrukturyzacji i prywatyzacji Spółki w latach 2006-2010.

W związku z ustaleniami przedstawionymi w protokole kontroli, podpisanym w dniu 16 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 negatywnie ocenia restrukturyzację Spółki w latach 2007-2010. Spółka wykonała zadania inwestycyjne, określone w umowie prywatyzacyjnej<sup>4</sup>, jednak nie określono strategii jej rozwoju. W konsekwencji wydatkowano środki na pojazdy ciężarowe, a następnie zrezygnowano z wykonywania przewozów rzeczy i pojazdy te stały się zbędne. Nie wypracowano też źródeł przychodów w sytuacji zmniejszających się wpływów z przewozu osób i sprzedaży paliw.

---

<sup>1</sup> Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.

<sup>2</sup> Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji.

<sup>3</sup> Dalej PKS lub Spółka.

<sup>4</sup> Spółka powstała w dniu 2 sierpnia 2004 r. w wyniku prywatyzacji bezpośredniej przedsiębiorstwa państwowego. Skarb Państwa objął w niej 100 000 udziałów (61%).

NIK ocenia pozytywnie, pod względem przestrzegania obowiązujących przepisów, wykonywanie przewozów osób, wskazując jednocześnie na brak działań podnoszących jakość obsługi pasażerów.

**2.** NIK ocenia negatywnie pod względem gospodarności działania Spółki w zakresie restrukturyzacji. Nie określono strategii działania, a podejmowane decyzje polegały na pokrywaniu strat z działalności poprzez sprzedaż części majątku i rezygnacji z najbardziej nierentownych jej segmentów. Nie spowodowało to ustabilizowania kondycji Spółki. Realizowany od 2009 r. program naprawczy również nie określał długookresowej strategii osiągnięcia trwałej rentowności.

**2.1.** Spółka zrealizowała zobowiązania inwestycyjne i socjalne, zawarte w umowie Spółki, w wielkościach i terminach określonych w tej umowie. Nakłady na majątek Spółki, które zgodnie z § 30 ust. 1 *umowy Spółki* w trzech pierwszych latach działalności (do lipca 2007 r.) miały wynieść 4,0 mln zł, faktycznie wyniosły 8,6 mln zł. Spółka zachowała też przez okres 36 miesięcy (do końca lipca 2007 r.) stan zatrudniania pracowników na czas nieokreślony (§ 31 *umowy Spółki*).

**2.2.** W latach 2007-2010 Spółka działała na podstawie rocznych planów rzeczowo-finansowych, a od stycznia 2009 r. realizowała program naprawczy<sup>5</sup>.

W oparciu o roczne plany finansowo-rzeczowe Spółka dokonywała restrukturyzacji majątkowej oraz restrukturyzacji przewozów. Efektem tych działań było uzyskanie w latach 2008-2009 dodatniego wyniku finansowego. Nie zrealizowano jednak w latach 2007-2008 planu przewozów towarowych. Plan na 2007 r. zakładał uzyskanie przychodów z tego tytułu w wysokości 8,5 mln zł, a uzyskano 6,2 mln zł, w 2008 r., przy planie na poziomie 7,5 mln zł, uzyskano 3,7 mln zł. NIK wskazuje, że na 2008 r. planowano przychody większe od uzyskanych w roku poprzednim o 1,3 mln zł (ponad 20 %) bez wskazania sposobu zwiększenia tych przychodów. W 2009 r. zawieszono przewozy towarowe i rozpoczęto wyprzedaż taboru ciężarowego, mimo, że w latach 2007-2008 dokonywano zakupów tego taboru. Również przychody ze sprzedaży paliw w 2007 r. wyniosły mniej niż planowano – 4,7 mln zł, przy planowanych 6,4 mln zł.

Od stycznia 2009 r. realizowano program naprawczy. Przewidywał on m.in. ograniczenie nierentownych kursów w przewozach pasażerskich (o 42,5 tys. km), zmniejszenie liczby autobusów (o 6) i kierowców (o 4) oraz zawieszenie przewozów towarowych i sprzedaż części pojazdów ciężarowych. Spodziewane efekty finansowe miały wynieść 2 868 tys. zł,

---

<sup>5</sup> *Program naprawczy w okresie styczeń-grudzień 2009 r.*, przyjęty przez Zarząd Spółki w październiku 2008 r. i zaakceptowany przez Radę Nadzorczą *Uchwałą nr 49/II/2008* z dnia 4 listopada 2008 r.

jednak faktycznie zrealizowano je na poziomie ok. 55 %. I tak, m.in. ze sprzedaży samochodów ciężarowych uzyskano 245 tys. zł, przy planowanych 445 tys. zł. Zarząd Spółki wyjaśnił<sup>6</sup> nieosiągnięcie zakładanych efektów brakiem wpływów z działalności w przewozach towarowych. NIK zauważa jednak, że brak tych wpływów był konsekwencją rezygnacji z przewozów towarowych jako elementu programu naprawczego.

Poza likwidacją przewozów towarowych, nie ograniczono pozostałych kosztów. Koszty przewozów pasażerskich w latach 2007-2008 były wyższe niż w 2006 r., w tym głównie wzrosły koszty materiałów pędnych i eksploatacyjnych oraz koszty leasingu nabytych autobusów. Koszty spadły w 2009 r. o 2,9 mln zł, w tym głównie koszty materiałów pędnych i eksploatacyjnych oraz usług remontowych i napraw.

Jedynymi istotnymi inwestycjami w badanym okresie były zakupy nowych autobusów. W pozostałych obszarach inwestycje dotyczyły m.in. wymiany zbiorników stacji paliw (127,8 tys. zł) oraz modernizacji stacji diagnostycznej (170,8 tys. zł) – obie inwestycje w Nowej Soli.

Zatrudnienie w latach 2007-2008 zaplanowano w wysokości 318 i 301 osób, zaś faktycznie wyniosło ono 301 i 284 osoby. W latach 2009-2010 Zarząd odstąpił od planowania zatrudnienia. Restrukturyzacja zatrudnienia wynikała przede wszystkim z likwidacji przewozów towarowych i likwidacji części przewozów osobowych. Spadało też zatrudnienie wśród pracowników administracyjnych (z 79 w 2006 r. do 64 w 2009 r.).

**2.3.** W kontrolowanym okresie pogarszały się wyniki finansowe Spółki. Jedynym trwale rentownym segmentem działalności o istotnym udziale w strukturze przychodów była sprzedaż paliw, choć przychody z niej zmniejszały się w kolejnych latach (z 6,0 mln zł w 2006 r. do 3,2 mln zł w 2009 r.).

W latach 2007-2009 zaplanowano zysk netto odpowiednio w wysokości 92 tys. zł, 1 610 tys. zł i 497 tys. zł, a faktycznie w 2007 r. poniesiono stratę w wysokości 724 tys. zł, a w latach 2008-2009 zysk wyniósł 132 tys. zł i 68 tys. zł. W latach 2007-2009 Spółka wykazała stratę na działalności operacyjnej odpowiednio 3 728 tys. zł, 4 548 tys. zł i 3 559 tys. zł. Zysk netto w latach 2008-2009 osiągnięto w wyniku sprzedaży majątku Spółki.

Za 5 miesięcy 2010 r. Spółka poniosła stratę na sprzedaży (podobnie jak za lata 2007-2009) w wysokości 1,3 mln zł, a na całej działalności stratę w wysokości 80,8 tys. zł (w latach 2007-2008 w analogicznym okresie uzyskano zysk na poziomie 275-945 tys. zł, a w 2009 r. stratę - 205,3 tys. zł). Oznacza to, że Spółka nie osiągnęła trwałej zdolności generowania zysków.

---

<sup>6</sup> Pismo Prezes Zarządu Spółki Gabrieli Krzyżańskiej z dnia 15 lipca 2010 r.

**2.4.** Od prywatyzacji PKS-u w 2004 r. księgową wartość majątku zmniejszyła się o ponad 27 % (z 11,4 mln zł w 2004 r. do 8,3 mln zł w 2009 r.). Spółka od swego powstania do końca 2007 r. ponosiła straty. W latach 2008-2009 - sprzedaż majątku i ograniczenie działalności - były działaniami doraźnymi i tylko chwilowo poprawiały wyniki finansowe Spółki. W okresie tym nie podejmowano natomiast strategicznych działań zapewniających wzrost przychodów z podstawowych działalności (przewozy osób i sprzedaż paliw) lub dodatkowych przychodów z innych źródeł. Mała zdolność do wypracowania zysku stwarza – w ocenie NIK – zagrożenie dla kontynuacji działalności Spółki

**3.** NIK ocenia pozytywnie pod względem przestrzegania obowiązujących w zakresie przepisów, wykonywanie przewozów regularnych, w tym pozyskiwanie środków publicznych na dofinansowanie przewozów w wyniku skutecznego udziału w organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego przetargach. Negatywnym zjawiskiem w świetle wzrastającej konkurencji na rynku przewozów i zmniejszania się liczby pasażerów, był brak działań w zakresie podnoszenia jakości obsługi pasażerów.

**3.1.** W zakresie przewozu osób przestrzegano warunki określone w licencji i zezwoleniach na przewozy regularne.

Na dzień 28 czerwca 2010 r. Spółka posiadała ogółem 202 zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych, udzielonych przez 13 organów wykonawczych jednostek samorządu terytorialnego. Analiza porównawcza aktualnie obowiązującego rozkładu jazdy na dworcu autobusowym w Nowej Soli<sup>7</sup> (obejmującego 109 wyjazdów i 109 przyjazdów) 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 oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości*<sup>8</sup> (dalej: *rozporządzenie o rozkładzie jazdy*). Zmiany poprzedzano wnioskiem o zmianę zezwolenia. Spółka informowała też organy wydające zezwolenia o corocznej aktualizacji rozkładu jazdy, o której mowa w § 3 i 4 ww. rozporządzenia.

**3.2.** W badanym okresie liczba linii, obsługiwanych przez Spółkę, zmniejszyła się z 270 do 192, tj. o 28,9 %, a ich długość – z 8 054 km do 5 276 km (o 34,5 %). Główną przyczyną

---

<sup>7</sup> Na dzień 24 czerwca 2010 r.

<sup>8</sup> Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 79.

takiej tendencji był brak popytu. PKS obsługiwał głównie linie podmiejskie, choć wśród nich skala likwidacji była największa (ze 176 do 107). Roczne przewozy zmniejszyły się z 6,0 mln km w 2006 r. do 5,2 mln km w 2009 r. (o 13 %), a liczba pasażerów z 5,1 mln do 4,2 mln (o 18 %), przy czym najwięcej ubyło pasażerów z jednorazowymi biletami (ponad 28 %). Niekorzystnym zjawiskiem był też niski udział wykonanej pracy przewozowej w oferowanej pracy przewozowej<sup>9</sup> - kształtował się on w granicach 30-32 %. Oznacza to, że wypełnienie autobusów podczas przewozów było poniżej 1/3 ich pojemności. Przychody z przewozów ogółem spadły o 13 % (z 15,1 mln zł w 2006 r. do 13,1 mln zł w 2009 r.), przy czym przychody z przewozów okazjonalnych zmalowały z 1,2 mln zł w 2007 r. do 0,5 mln zł w 2009 r.

NIK negatywnie ocenia nieprzewodzenie przez PKS analiz działalności konkurencyjnych przewoźników i ich oddziaływania na realizowane przez Spółkę przewozy, a także wadliwą analizę rentowności własnych przewozów. Spółka w badanym okresie nie opracowywała i nie zlecała wykonania analiz działalności konkurencyjnych przewoźników na obszarze jej działania. Według wyjaśnień<sup>10</sup> Kierownika Działu Przewozów Osobowych [...]<sup>11</sup>, frekwencję na poszczególnych liniach obsługiwanych przez PKS oraz ich rentowność Spółka analizowała na podstawie zarejestrowanej w kasach fiskalnych sprzedaży biletów. W ocenie NIK, taka analiza była jednak niewiarygodna i nie mogła służyć racjonalizowaniu rozkładu jazdy pod względem rentowności. Na podstawie danych z kas fiskalnych można było uzyskać informacje jedynie o liczbie sprzedanych biletów jednorazowych na poszczególne kursy. Taka analiza pomijała przejazdy na podstawie biletów miesięcznych. Biorąc pod uwagę, że pasażerowie z biletami miesięcznymi stanowili w kontrolowanym okresie średnio 43-48 % wszystkich pasażerów, nieuwzględnienie ich czyniło takie analizy bezużytecznymi.

Analiza wybranych linii, na których działali też konkurencyjni przewoźnicy wykazała, że Spółka na 5 z 7 linii stosowała ceny wyższe od innych przewoźników, mimo udzielania ulg handlowych. Przykładowo, stosowano niższą od konkurencji cenę na linii Nowa Sól – Zielona Góra (cena normalnego biletu jednorazowego wynosiła 4,80 zł, przy cenie 5,00 zł stosowanej przed dwie konkurencyjne firmy), jednak na linii Zielona Góra – Kargowa cena biletu konkurencyjnego przewoźnika wynosiła 7,00 zł, a w Spółce 11,70 zł. Droższe od innych przewoźników ceny biletów Spółka miała też na liniach Nowa Sól – Nowe

<sup>9</sup> Stosunek pracy przewozowej do oferowanej pracy przewozowej wskazuje stopień wypełnienia pojazdów pasażerami w czasie przewozów.

<sup>10</sup> Pismo z dnia 30 czerwca 2010 r.

<sup>11</sup> 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.

Miasteczko (Spółka - 6,00 zł, konkurencyjny przewoźnik – 4,00 zł), Nowa Sól – Siedliska (odpowiednio 3,70 zł i 3,00 zł), Koźuchów – Nowa Sól ( 5,30 zł i 3,00 zł) oraz Sulechów – Kargowa (6,90 zł i 4,60 zł).

**3.3.** NIK nie zgłasza uwag do sposobu rozliczania się Spółki z Marszałkiem Województwa Lubuskiego w zakresie refundacji strat z tytułu ulg ustawowych w przewozach pasażerskich. NIK pozytywnie ocenia działania Spółki związane z pozyskaniem środków publicznych i wykonanie obowiązków wynikających z umów z jednostkami samorządu terytorialnego na wykonywanie przewozów. Ocenia natomiast negatywnie wykonywanie tych przewozów bez wymaganych zezwoleń.

Wartość refundacji strat z tytułu ulg ustawowych wynosiła w latach 2007-2009 od 3 077 tys. zł do 2 637 tys. Spółka uczestniczyła też w przetargach na finansowanie przewozów pasażerskich ze środków publicznych – w latach 2007-2009 wygrała 23 z 35 przetargów, w których uczestniczyła. W czerwcu 2010 r. Spółka podpisała umowy na dowóz dzieci i młodzieży do szkół i przedszkoli z 10 gminami. Wpływy z tytułu realizacji tych umów w latach 2007-2009 wyniosły odpowiednio 875,9 tys. zł, 1 049,4 tys. zł oraz 1 146,3 tys. zł. Kontrola realizacji umowy z gminą Sława na przewozy dzieci i młodzieży szkolnej w roku szkolnym 2009/2010 nie wykazała nieprawidłowości.

Jednocześnie NIK negatywnie ocenia wykonywanie przewozów w ramach ww. umów bez wymaganego – na podstawie art. 18 ust. 1 pkt 1 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*<sup>12</sup> – zezwolenia odpowiedniego organu wykonawczego samorządu terytorialnego. Przewozy wykonywane na podstawie ww. umów są bowiem przewozami regularnymi specjalnymi. Tymczasem z danych przedstawionych przez Spółkę w toku kontroli wynika, że Spółka nie posiadała takich zezwoleń.

**3.4.** Za niewystarczające uznać należy działania związane z poprawą jakości obsługi pasażerów. Nie wypełniono bowiem obowiązku udostępnienia we wszystkich autobusach regulaminu określającego warunki obsługi podróżnych. W taki sam sposób ocenić należy system obsługi pasażerskiej i zakres danych dostępnych na stronie internetowej Spółki.

Na dworcu autobusowym w Nowej Soli informacja dla pasażerów działała jedynie w dni robocze w godzinach 7-15. Na dworcu brak było narzędzi informatycznych służących pozyskaniu informacji pasażerskiej.

Spółka wypełniła obowiązek, wynikający z art. 18b ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie drogowym*, podania do publicznej wiadomości cennika opłat. Jednak w niektórych autobusach

---

<sup>12</sup> Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.

(czterech z pięciu skontrolowanych) nie było regulaminu określającego warunki obsługi podróżnych, co stanowiło naruszenie zasad wykonywania przewozów regularnych, wskazanych w art. 18b ust. 1 pkt 5 ww. ustawy.

Spółka nie wykorzystywała również strony internetowej do podania do publicznej wiadomości wszystkich informacji dotyczących przewozu osób. Na stronie zamieszczono rozkład jazdy, jednak nie zawierał on terminu ważności oraz danych o drogach przejazdu z uwzględnieniem odległości między przystankami. Brak było też wyszukiwarki poszczególnych połączeń oraz cennika, regulaminu określającego warunki obsługi podróżnych, a także informacji o godzinach działania kas i punktów informacji pasażerskiej na dworcach należących do Spółki. Zarząd Spółki wyjaśnił: „*być może strona internetowa jest uboga ale jest*”<sup>13</sup>. NIK nie może przyjąć takiego argumentu, bowiem kompletność informacji podawanych do publicznej wiadomości jest ważnym czynnikiem obsługi klientów korzystających z usług przewozowych.

W ocenie NIK, zakres niektórych umów z innymi przewoźnikami o korzystanie z ich dworców nie zapewniał pełnej obsługi pasażerów. PKS posiadał podpisane umowy jednostronne lub wzajemne na korzystanie z dworców autobusowych z 27 przewoźnikami i właścicielami dworców. Umowy dotyczyły udostępnienia stanowisk odjazdowych, umieszczenia informacji na rozkładach jazdy, ogłaszania odjazdów kursów. Brak w nich było natomiast zapisów dotyczących wymiany informacji i ogłaszania pasażerom informacji o odwołaniu lub opóźnieniu kursów, prowadzenia sprzedaży biletów, wzajemnego honorowania biletów miesięcznych.

**4.** NIK ocenia negatywnie gospodarowanie majątkiem Spółki w zakresie sprzedaży autobusów i pojazdów ciężarowych, a także niewykorzystywanie posiadanych narzędzi informatycznych do efektywnego zarządzania taborom autobusowym. Nie zgłasza natomiast uwag do działań dotyczących zakupów autobusów oraz zbycia nieruchomości.

**4.1.** W ocenie NIK, Spółka utrzymywała zbyt liczny tabor autobusowy w stosunku do zmniejszających się zadań przewozowych. Spółka na koniec 2009 r. posiadała 108 autobusów, jedynie o 4 mniej niż w 2006 r., mimo znacznego spadku wykonywanych przewozów. Tak duży tabor powodował nieefektywne wykorzystywanie autobusów. 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 234, 268 i 227 dni. Oznacza to, że każdy autobus w 2009 r. nie był wykorzystywany średnio przez

---

<sup>13</sup> Pismo Prezes Zarządu Spółki Gabrieli Krzyżańskiej z dnia 15 lipca 2010 r.

138 dni (a więc przez ponad 4 miesiące). Niskie wykorzystanie posiadanych autobusów potwierdza współczynnik wykorzystania pojazdów sprawnych technicznie, który kształtował się w przedziale 0,644-0,665.

Spółród 108 autobusów – 48 (44 %) miało ponad 15 lat. W tej sytuacji pozytywnie ocenić należy zakupy nowych autobusów. W latach 2007-2009 zakupiono 12 sztuk, w tym 11 nowych (jeden za gotówkę, a pozostałe w formie leasingu finansowego). Spółka nie posiadała jednak opracowanej strategii zakupów, a także wewnętrznych regulacji dotyczących zakupów nie objętych *ustawą z dnia 4 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych*<sup>14</sup>, zaś zakupy taboru były dokonywane bez przetargów lub konkursu ofert. Dyrektor ds. Techniczno-Przewozowych [...] <sup>15</sup> wyjaśnił<sup>16</sup>, że strategia odnowy taboru zmieniała się w zależności od potrzeb, uwarunkowań rynkowych oraz możliwości ekonomicznych.

NIK negatywnie ocenia pod względem gospodarności działania związane ze sprzedażą taboru. W dniu 30 grudnia 2008 r. w trybie z wolnej ręki sprzedano 4 autobusy marki Volvo B10M z 1990 i 1991 r. po 3,1 tys. zł. Autobusy nie były wycenione przez rzeczoznawców. Na swojej stronie internetowej PKS w marcu 2008 r. oferował sprzedaż tego typu autobusu z 1989 r. za 26 tys. zł. Różnica w cenie wynosiła 22,9 tys. zł, co przy 4 sprzedanych autobusach spowodowało uszczuplenie wpływów z tej sprzedaży, szacunkowo, o co najmniej 91,6 tys. zł w stosunku do cen uzyskanych w marcu 2008 r.

W toku kontroli nie dokonano analizy kosztów eksploatacji i współczynników gotowości technicznej i wykorzystania taboru 12 autobusów zakupionych w latach 2007-2009, ponieważ Spółka nie udostępniła danych w tym zakresie. Zarząd Spółki uzasadniał to brakiem takich danych oraz nieprowadzeniem przez księgowość kosztów eksploatacji dla poszczególnych autobusów. NIK ocenia negatywnie nieprowadzenie analiz w tym zakresie. Spółka nie wprowadziła żadnych elementów informacji zarządczej, mimo, że dysponowała programem komputerowym *Veritum*, który stosowne funkcje zarządcze posiada..

**4.2.** NIK ocenia pozytywnie sprzedaż przez Spółkę zbędnych nieruchomości. Jako działanie nieekonomiczne ocenić należy sprzedaż naczep i ciągników bez wyceny ich wartości, wskazując jednocześnie na nieuzasadnione koszty zakupów pojazdów ciężarowych, wynikające z braku strategii działania Spółki.

---

<sup>14</sup> Dz.U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.

<sup>15</sup> Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie osoby fizycznej.

<sup>16</sup> Pismo z dnia 30 czerwca 2010 r.

Wartość środków trwałych zmniejszyła się z 4,5 mln zł w 2006 r. do 3,4 mln zł w 2009 r., głównie w wyniku sprzedaży nieruchomości oraz taboru służącego wykonywaniu przewozów towarowych (w związku z likwidacją tego segmentu działalności).

Sprzedaż prawa wieczystego użytkowania gruntu, budynków i budowli w Szprotawie, po przeprowadzeniu w dniu 29 stycznia 2008 r. przetargu ustnego, nastąpiła za cenę 1 565 tys. zł. Cena wywoławcza wynosiła 1 500 tys. zł, przy wycenie 300 tys. zł<sup>17</sup>. Poza tym, Spółka zagospodarowała zbędny majątek poprzez dzierżawę lub wynajem. W 2010 r. PKS miał zawarte 35 umów na najem lokali, pomieszczeń i myjni samochodowej oraz parkowanie pojazdów. W latach 2007-2009 z tytułu czynszów i dzierżawy uzyskano przychody w wysokości odpowiednio: 84,5 tys. zł, 93,0 tys. zł i 118,9 tys. zł. Przychody z tytułu parkowania obcych pojazdów wyniosły odpowiednio 39,5 tys. zł, 68,6 tys. zł i 77,2 tys. zł.

NIK ocenia też pozytywnie działania Spółki związane z pozyskiwaniem wpływów z wynajmu powierzchni na dworcach i autobusach pod reklamy. W czerwcu 2010 r. PKS miał zawarte 8 umów na dzierżawę powierzchni reklamowej na autobusach oraz jedną umowę na dzierżawę powierzchni na dworcu w Wolsztynie. Przychody z tego tytułu w latach 2007-2009 wyniosły odpowiednio: 43,1 tys. zł, 45,3 tys. zł i 30,9 tys. zł. Spadek przychodów w 2009 r. wynikał ze zmniejszonego popytu na takie usługi na terenie Nowej Soli.

NIK ocenia negatywnie gospodarowanie taborem służącym do przewozów towarowych. Zakupy były dokonywane bez przygotowania strategii działania, bez oceny przydatności zakupionych pojazdów w kontekście braku rentowności przewozów towarowych. Wskutek wycofania się Spółki z tego segmentu nabyte pojazdy stały się bezużyteczne i podjęto decyzję o sprzedaży ciągników i naczep. Zbycie części tych pojazdów nastąpiło poniżej wartości rynkowej.

W latach 2007-2008 zakupiono w ramach leasingu finansowego 9 ciągników Scania oraz 9 naczep Wielton. W tym czasie przewozy towarowe przynosiły Spółce straty i w marcu 2009 r. podjęto decyzję o zaprzestaniu tych przewozów. W związku z tym w 2009 r. sprzedano za kwotę 1 039,7 tys. zł 17 ciągników siodłowych oraz 19 naczep<sup>18</sup>. Przed sprzedażą wartość ciągników i naczep nie była wyceniona przez rzeczoznawców. W ocenie NIK 11 ciągników siodłowych SCANIA (4 modele P-124 z rocznika 2000 r. oraz 7 modeli R-114 z rocznika 2002 r.) sprzedano poniżej wartości rynkowej. Ciągniki te sprzedano w październiku 2009 r. firmie *Dilsheer Co. GmbH Export & Import* po cenie 45 916 zł, która była niższa od wszystkich innych cen uzyskanych przez Spółkę w 2009 r. ze sprzedaży takich

<sup>17</sup> Operat szacunkowy z września 2007 r.

<sup>18</sup> Nie licząc 5 ciągników i 5 naczep odsprzedanych po leasingu firmie *Fortis Lease Polska Sp. z o.o.*

modeli ciągników (z tego samego rocznika). Ciągniki SCANIA P-124 Spółka sprzedawała bowiem za 101 300 zł, a SCANIA R-114 – za co najmniej 58 530 zł. Ogółem, sprzedaż ww. 11 ciągników została dokonana za kwotę niższą od innych transakcji łącznie o co najmniej 438 262 tys. zł. Prezes Zarządu Spółki Gabriela Krzyżańska wyjaśniła<sup>19</sup>, że sprzedaż taboru ciężarowego (ciągniki i naczepy) następowała po uzgodnieniach z Radą Nadzorczą. Każdorazowo podejmując decyzje o sprzedaży Spółka zamieszczała ogłoszenia w prasie i na własnej stronie internetowej. Według wyjaśnień wyznacznikiem dla sprzedaży były ceny rynkowe w danych markach pojazdów zależnie od podaży i popytu. Kontrola NIK nie potwierdziła w pełni tych stwierdzeń. W przypadku ciągników SCANIA, sprzedanych firmie *Dilsheer Co. GmbH Export & Import*, Zarząd Spółki nie przedstawił – mimo prośby kontrolera – żadnych dowodów wyceny ciągników lub innej formy ustalenia ich wartości rynkowej, zamieszczenia ogłoszeń prasowych, określenia procedur i przebiegu postępowania ofertowego, wyboru najkorzystniejszej oferty, jak też decyzji Zarządu o zbyciu tych ciągników. Treść oferty firmy *Dilsheer Co. GmbH Export & Import* z czerwca 2009 r. wskazuje, że była to inicjatywa tej firmy i nie była odpowiedzią na ogłoszenie Spółki. Przedstawione w trakcie kontroli ogłoszenia nie zawierały daty ich publikacji, miejsca i terminu składania ofert, warunków i trybu sprzedaży pojazdów. Dokumentacja Spółki wskazuje więc, że Spółka sprzedała te ciągniki w warunkach nierównego dostępu do informacji oraz przy dowolności w podejmowaniu decyzji zarówno co do nabywcy, jak i ceny sprzedaży.

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 długoterminowego programu strategicznego Spółki, zawierającego działania zmierzające do osiągnięcia rentowności.
- 2) Dokonywanie zmian w rozkładzie jazdy na podstawie kompletnych danych o frekwencji i rentowności poszczególnych kursów, a także na podstawie analiz działalności konkurencji.
- 3) Uzyskanie zezwoleń odpowiednich organów samorządu terytorialnego na wykonywanie przewozów, które ze względu na ich charakter są przewozami regularnymi specjalnymi.

---

<sup>19</sup> Pismo z dnia 2 lipca 2010 r.

- 4) Udostępnienie we wszystkich autobusach regulaminu określającego warunki obsługi podróżnych.
- 5) Podjęcie działań podnoszących jakość obsługi pasażerów na dworcach autobusowych oraz przy wykorzystaniu strony internetowej, m.in. w zakresie dostępu do wszystkich informacji dotyczących przewozów pasażerskich.
- 6) Rozważenie uzupełnienia umów z innymi przewoźnikami w zakresie wzajemnego korzystania z dworców o postanowienia, zapewniające pełną obsługę podróżnych.
- 7) Rozważenie wprowadzenia regulacji wewnętrznych, dotyczących trybu zakupów środków trwałych niewymagających stosowania *Prawa zamówień publicznych*, zapewniających zakupy w warunkach konkurencji.
- 8) Dokonywanie sprzedaży aktywów trwałych z uwzględnieniem wycen dokonanych przez rzeczoznawców.

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