



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

Warszawa, dnia 3 listopada 2010 r.

**Zarząd
PKS Nowy Targ Sp. z o.o.
w Nowym Targu**

P/10/043
KGP-4101-01-15/2010

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 3 pkt 4 *ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli*¹ (dalej *ustawa o NIK*), Najwyższa Izba Kontroli² przeprowadziła w PKS Nowy Targ Sp. z o.o. w Nowym Targu³, kontrolę restrukturyzacji Spółki w latach 2007-2010.

W związku z ustaleniami przedstawionymi w protokole kontroli podpisanym w dniu 22 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. NIK ocenia negatywnie pod względem legalności i gospodarności działalność Spółki w kontrolowanym okresie. PKS nieefektywnie zarządzał majątkiem oraz zwiększał koszty działalności. Nie wykonywał też prawnych obowiązków wynikających z prowadzenia regularnych przewozów osób.

Do kwietnia 2008 r. PKS działał w formie przedsiębiorstwa państwowego. W dniu 24 kwietnia 2008 r. zawarto *Umowę Spółki*. Kapitał zakładowy wyniósł 10 780 tys. zł, w którym Skarb Państwa objął udziały o łącznej wartości 5 280 tys. zł (48,98 % kapitału zakładowego), pokryte poprzez wniesienie do Spółki aportu rzeczowego w postaci przedsiębiorstwa PKS.

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

² Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji.

³ Dalej: PKS lub Spółka.

2. NIK negatywnie ocenia niedokonanie w kontrolowanym okresie restrukturyzacji majątku, w tym niezagospodarowanie zbędnych jego składników, zwłaszcza nieruchomości, generujących koszty. Zarówno realizacja umowy o zarządzanie PKS-em (do 2008 r.), jak i działania po prywatyzacji nie spowodowały poprawy sytuacji ekonomiczno-finansowej. Nie realizowano też rocznych planów finansowych, a poniesienie części kosztów usług zewnętrznych było nieuzasadnione. Po prywatyzacji nie opracowano strategii rozwoju, uwzględniającego wykonanie zobowiązań prywatyzacyjnych. Przyjęty w 2010 r. program naprawczy był – w ocenie NIK – niewłaściwie przygotowany, a niektóre jego założenia (np. likwidacja wszystkich linii regularnych) może stwarzać zagrożenie dla wykonywania przez Spółkę podstawowej działalności.

2.1. Zarządzanie PKS-em na podstawie *umowy o zarządzanie* od 2000 r. do prywatyzacji w 2008 r., nie przyniosło zakładanych efektów. *Program Rozwoju Przedsiębiorstwa na lata 2004-2007* był nierzetelnie przygotowany i nie zrealizowano jego założeń.

Głównymi celami działania, określonymi w ww. programie, były: poprawa sytuacji ekonomiczno-finansowej, umocnienie pozycji na rynku transportowym oraz przygotowanie do prywatyzacji. Program nie określał szczegółowych zadań, które miałyby służyć osiągnięciu tych celów. Wskazano w nim jedynie, że cele te miały być zrealizowane m.in. poprzez poprawę jakości i zwiększenie usług przewozowych, likwidację kursów nieopłacalnych, analizę kosztów i zmianę norm zużycia paliwa, odpłatne udostępnianie dworców autobusowych, dzierżawę pomieszczeń i innych powierzchni, rozszerzenie oferty handlowej sprzedaży części zamiennych oraz naprawy i obsługi pojazdów, redukcję zatrudnienia. Roczne plany operatywne na poszczególne lata zawierały jedynie plan ekonomiczno-finansowy, bez jakichkolwiek zadań rzeczowych.

Po przeprowadzonym w 2008 r. procesie prywatyzacji Spółka nie posiadała strategii działania. W dniu 1 września 2008 r. Zarząd Spółki przyjął *Kierunki działań strategicznych*⁴, jednak zawierały one jedynie ogólne stwierdzenia o przeprowadzeniu restrukturyzacji poszczególnych obszarów celem uzyskania stabilizacji finansowej w zakresie płynności finansowej, pokryciu strat z lat ubiegłych, zapewnieniu rentowności oraz poprawie wizerunku. Sformułowano trzy obszary decyzji strategicznych: w zakresie komunikacji, gospodarki majątkiem oraz organizacyjnym. *Kierunki* zostały pozytywnie zaopiniowane przez Radę Nadzorczą⁵, która jednocześnie rekomendowała przygotowanie szczegółowej strategii na lata 2009-2013 i przedłożenie jej Radzie Nadzorczej do końca marca 2009 r.

⁴ Uchwała Zarządu nr 1/IX/08 z dnia 01 września 2008 r.

⁵ Uchwała nr 7/I/08 z dnia 17 listopada 2008 r.

Zarząd Spółki nie wykonał tego, a dopiero w czerwcu 2010 r. opracował *Program naprawczy PKS Nowy Targ Sp. z o.o. i PKS Myślenice Sp. z o.o. do końca 2010 roku oraz jego realizacja w kolejnych latach.*

Wszystkie te dokumenty nie zawierały analizy i oceny obecnego stanu spółki, programu działań restrukturyzacyjnych, określającego szczegółowe przedsięwzięcia, terminów wykonania oraz wskazania osób odpowiedzialnych za wykonanie, kosztów oraz źródeł finansowania poszczególnych przedsięwzięć, mierników oceny stopnia realizacji założonych celów restrukturyzacji oraz planu działań kontrolnych.

2.2. NIK ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, dotychczasową realizację zobowiązań, zawartych w *Umowie zobowiązaniowej* i *Pakiecie socjalnym*, stanowiących integralną część *Umowy Spółki*. Ocenia jednak negatywnie nieprzygotowanie planu wykonania dalszych zobowiązań z tego tytułu.

W *Umowie zobowiązaniowej* inwestor (MPK Łódź Sp. z o.o.) zobowiązał się, że PKS przeznaczy do dnia 31 grudnia 2012 r. środki finansowe w łącznej wysokości 5 mln zł na nabycie lub wybudowanie środków trwałych, z tego 2 mln zł do końca 2009 r. Wartość nakładów inwestycyjnych w latach 2008-2009 wyniosła 2 031 tys. zł, w tym 1 548 tys. zł na zakupy autobusów. Nadwyżka, zgodnie z pkt. 13 *Umowy zobowiązaniowej*, została zaliczona na poczet realizacji nakładów inwestycyjnych w latach następnych. Inwestycje były finansowane ze środków własnych Spółki, a zakupu dwóch autobusów za ponad 1,5 mln zł dokonano od inwestora.

Spółka wypełniła zobowiązania w zakresie gwarancji zatrudnienia. Z powodu rozwiązania umów z trzema pracownikami z przyczyn dotyczących pracodawcy w latach 2008-2009, Spółka wypłaciła na podstawie § 6 *Pakietu socjalnego* odprawy w łącznej wysokości 24,4 tys. zł. Dokonano też, zgodnie z § 10 ust. 3 *Pakietu socjalnego*, regulacji płac w 2008 r., jednak nie wypełniono zobowiązania przyjęcia nowego zakładowego układu zbiorowego pracy. Prace nad nowym układem zostały rozpoczęte dopiero w trakcie trwania kontroli. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w Spółce (bez wynagrodzeń członków Zarządu i Rady Nadzorczej) wynosiło na dzień 1 czerwca 2010 r. 1 791,26 zł. W § 10 ust. 4 *Pakietu socjalnego* inwestor zagwarantował, że wynagrodzenie to w terminie do końca kwietnia 2011 r. wzrośnie do kwoty 2 300 zł. Dla spełnienia tego zobowiązania Spółka musiałaby w tym terminie zwiększyć fundusz wynagrodzeń o 28 %. Specjalista

ds. Osobowych [...] ⁶ wyjaśniła, iż *nie przewidziano bliższego terminu wprowadzenia wzrostu wynagrodzeń do kwoty 2,3 tys. zł*. Biorąc pod uwagę termin wykonania tego zobowiązania oraz poziom kosztów z tym związanych, NIK zauważył brak działań w tym zakresie na 9 miesięcy przed upływem terminu zobowiązania. Plan rzeczowo-finansowy na 2010 r. przewidywał nawet zmniejszenie kosztów wynagrodzeń o 16 % (751 tys. zł), lecz bez wskazania sposobu osiągnięcia takiego poziomu.

NIK zwraca uwagę na niespójność postanowień *Umowy zobowiązaniowej* i *Pakietu socjalnego* w zakresie zobowiązań inwestycyjnych. Zgodnie z pkt 8 *Umowy* nakłady powinny wynieść 5 mln zł w ciągu 5 lat i zostać pokryte ze środków własnych Spółki oraz zewnętrznych źródeł finansowania, a w przypadku niedoboru – ze środków gwarantowanych przez inwestora. Natomiast *Pakiet socjalny* (§ 18) zobowiązywał inwestora, w ramach poprawy warunków pracy, do odnowy taboru poprzez przeznaczenie co najmniej 3 mln zł w pierwszych 12 miesiącach od dnia wykonania czynności rozporządzającej przedsiębiorstwem (a więc do końca kwietnia 2009 r.). Faktycznie nakłady inwestycyjne w tym terminie wyniosły 1 516 tys. zł i dotyczyły zakupu przez Spółkę dwóch autobusów od inwestora.

2.3. Program naprawczy, przyjęty w czerwcu 2010 r., nie uwzględniał zadań wynikających z zobowiązań zawartych w umowie prywatyzacyjnej oraz uwarunkowań ekonomicznych w otoczeniu gospodarczym.

Program zakładał m.in. bliską współpracę z PKS Myślenice Sp. z o.o. (w obu spółkach większościowym udziałowcem był MPK-Łódź Sp. z o.o.), m.in. poprzez wspólny udział w przetargach na dowozy dzieci do szkół i opracowanie wspólnego rozkładu jazdy. Przewidywał też sprzedaż nieruchomości i nabycie z pozyskanych środków udziałów PKS Myślenice Sp. z o.o. od MPK-Łódź Sp. z o.o. oraz nowej siedziby Spółki. Założono uzyskanie wpływów w wysokości 14 mln zł, a z tego zaplanowano jedynie 600 tys. zł na zakup taboru, a na inne inwestycje zapewniające rozwój działalności Spółki (stacje paliw, napraw i obsługi pojazdów) 4 mln zł. Na zakup udziałów PKS Myślenice Sp. z o.o. zaplanowano 2 mln zł. Program nie zawierał ekonomicznej analizy planowanych przedsięwzięć, projekcji wyników, zakładanych efektów w wymiarze finansowo-ekonomicznym, harmonogramu działań, zaś ze względu na wspólne przedsięwzięcia z PKS Myślenice Sp. z o.o. istotną wadą był brak zasad współpracy i koordynacji wspólnych przedsięwzięć. Program nie określał żadnych założeń dalszej odnowy taboru i dostosowania

⁶ 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.

jego wielkości do zmniejszających się przewozów, wykonywanych przez Spółkę. Przewidywał natomiast rozważenie całkowitej likwidacji linii regularnych i zmniejszenie zatrudnienia wśród kierowców o połowę. Nie było żadnych założeń restrukturyzacji zatrudnienia w pozostałych grupach, choć było ono wysokie. Program przewidywał też doprowadzenie do rozwiązania związków zawodowych, żeby dokonać połączenia spółek.

W programie nie uwzględniono faktu niewyrażenia zgody przez zgromadzenie wspólników na sprzedaż nieruchomości w Nowym Targu przy Al. Tysiąclecia (dworzec PKS-u)⁷ oraz niepowodzenia negocjacji w sprawie zagospodarowania tego terenu (jedyna oferta nie spełniała oczekiwań i w czerwcu 2009 r. zakończono negocjacje). W tej sytuacji dodatkową wadą *Programu naprawczego* był brak alternatywnych rozwiązań.

NIK negatywnie ocenia pod względem gospodarności założenia tego programu, ponieważ nie zabezpieczały one interesu Spółki. Spółka jest zobowiązana do poniesienia kosztów realizacji zobowiązań wynikających z umowy prywatyzacyjnej. W sytuacji braku środków, koncepcja sprzedaży nieruchomości i przeznaczenia tych środków na zakup udziałów PKS Myślenice Sp. z o.o. oraz przeniesienie siedziby Spółki, a także rezygnacja z wykonywania przewozów regularnych, stwarza zagrożenie dla jej dalszej działalności jako istotnego przewoźnika regionalnego. Wykup udziałów PKS Myślenice Sp. z o.o. nie ma uzasadnienia w założeniach współpracy, a fuzja spółek mogłaby dokonać się w trybie połączenia, niepowodującego takich kosztów.

Rada Nadzorcza wyraziła zgodę na zakup udziałów w PKS Myślenice Sp. z o.o. za 1 450 tys. zł w grudniu 2008 r.⁸ Zarząd Spółki nie przygotował jednak i nie przedstawił analizy ekonomiczno-finansowej zasadności takiej transakcji w świetle sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki.

2.4. W całym kontrolowanym okresie PKS nie osiągał wyników, zakładanych w rocznych planach. Faktyczne wyniki odbiegały od planu zarówno ze względu na mniejsze przychody, jak i większe od planowanych koszty.

Przychody ze sprzedaży w 2007 i 2008 r. wyniosły 9 923 tys. zł oraz 9 086 tys. zł i były niższe od zakładanych odpowiednio o 1 364 tys. zł i 2 215 tys. zł. Koszty wyniosły natomiast 12 152 tys. zł oraz 12 365 tys. zł i były wyższe o 44 tys. zł oraz 405 tys. zł od zakładanych. Wynik finansowy netto w poszczególnych latach także pogarszał się. W 2007 r. najpierw zaplanowano stratę w wysokości 606 tys. zł⁹, następnie w czerwcu 2007 r. skorygowano ten

⁷ Uchwała nr 18/09 z dnia 12 października 2009 r.

⁸ Uchwała nr 9/1/08 z dnia 11 grudnia 2008 r.

⁹ Plan operacyjny na rok 2007 z listopada 2006 r.

plan¹⁰ zakładając stratę w wysokości 915 tys. zł, a faktycznie wyniosła ona 1 132 tys. zł. W 2008 r. strata wyniosła 1 986 tys. zł, przy zakładanej 659 tys. zł. Wprawdzie w 2009 r. Spółka osiągnęła zysk netto 144,2 tys. zł, jednak było to spowodowane przekwalifikowaniem części nieruchomości ze środków trwałych na inwestycję w nieruchomość o wartości 3 514 tys. zł. Taka operacja nie była przewidziana w *Planie rzeczowo-finansowym na 2009 r.* Przekroczono zakładany poziom większości kosztów, np. koszty zużycia materiałów i energii były wyższe od planowanego poziomu o 1,6 mln zł (80 %), koszty wynagrodzeń o 1,2 mln zł (36 %), a koszty usług obcych o 0,9 mln zł (116 %).

Nieuzasadnione ekonomicznie było zawarcie umowy z firmą ELLIDA Polska Sp. z o.o. na świadczenie usług doradczych w zakresie zarządzania. Umowa, zawarta w dniu 1 czerwca 2008 r. na trzy lata, obejmowała m.in. zarządzanie finansami, personelem, organizacją oraz zarządzanie operacyjne i strategiczne. Umowę zawarto w sytuacji, gdy – jak wynika z wyjaśnień Głównego Specjalisty ds. Przewozów – analizy rentowności oraz rynku były wykonywane przez pracowników PKS-u. Ponadto Spółka zawierała odrębne umowy na usługi zewnętrzne w sytuacjach, gdy zaistniała potrzeba doradztwa (np. w sprawie analizy rentowności linii czy w kwestii zagospodarowania nieruchomości). Spółka nie posiadała dokumentów potwierdzających wykonywanie usług świadczonych przez ELLIDA. Główna Księgowa [...] ¹¹ wyjaśniła ¹², że wykonane usługi doradcze miały pomagać w podejmowaniu decyzji Prezesowi Zarządu i obejmowały negocjacje warunków spłaty zobowiązań wobec Galon Sp. z o.o., opracowanie zmiany numerów inwentarzowych pojazdów, opracowanie tabel do prezentacji kosztów. Jednak czynności te nie mieściły się w przedmiocie umowy. W okresie trwania tej umowy, tj. od dnia 1 czerwca 2008 r. do dnia 31 sierpnia 2009 r., gdy zleceniobiorca odstąpił od umowy, Spółka poniosła koszty usług doradczych w wysokości 117,5 tys. zł.

Działaniem nieuzasadnionym było też wydatkowanie 11 tys. zł okresie od dnia 1 grudnia 2008 r. do dnia 31 maja 2009 r. na wynajem od ELLIDA samochodu osobowego przeznaczonego dla Prezesa PKS. Główna Księgowa [...] ¹³ wyjaśniła ¹⁴ to likwidacją samochodu osobowego KIA (wypadek drogowy). Spółka zakupiła w latach 2008-2009 dwa samochody osobowe.

¹⁰ *Plan operacyjny na okres od 1.06.2007 r. do 31.12.2007 r. z czerwca 2007 r.*

¹¹ Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie osoby fizycznej.

¹² Pisma z dnia 24 czerwca 2010 r. oraz z dnia 1 lipca 2010 r.

¹³ Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie osoby fizycznej.

¹⁴ Pisma z dnia 24 czerwca 2010 r. oraz z dnia 1 lipca 2010 r.

2.5. Prywatyzacja Spółki spowodowała dokapitalizowanie PKS-u w wysokości 5,5 mln zł. Po prywatyzacji Spółka uregulowała zobowiązania publiczno-prawne. W momencie prywatyzacji wynosiły one łącznie 2 243,4 tys. zł, natomiast wg stanu na dzień 31 grudnia 2009 r. - 1 306,9 tys. zł. Pozostała kwota zobowiązań została rozłożona na raty, które Spółka terminowo reguluje. NIK zauważa jednak, że Spółka – w sytuacji strat lub niedużego zysku netto – nie posiada środków finansowych na wykonanie pozostałych zobowiązań inwestycyjnych (w wysokości ok. 3 mln zł) oraz zobowiązań dotyczących zwiększenia wynagrodzeń. NIK ocenia negatywnie w tej sytuacji pomijanie w planach Spółki zadań zmierzających do wypełnienia tych zobowiązań.

3. NIK negatywnie ocenia wykonywanie przez Spółkę działalności w zakresie przewozów pasażerskich. Spółka nie wykonywała 1/4 przewozów objętych zezwoleniami, nie wypełniła obowiązków informacyjnych wobec pasażerów, a także nie podjęła działań w celu zapewnienia pasażerom właściwej obsługi, w szczególności na dworcu w Nowym Targu.

3.1. Spółka nie wykonywała przewozów regularnych na 8 liniach (29 kursów), które były objęte ważnymi zezwoleniami, wydanymi przez odpowiednie organy samorządu terytorialnego. Stanowiło to 27 % wszystkich udzielonych Spółce zezwoleń (30). Nie realizowano przewozów m.in. na liniach: Szczawnica – Zakopane, Rabka Zdrój – Mszana Dolna, Nowy Targ – Chyżne. Przewozy objęte kolejnymi 6 zezwoleniami Spółka wykonywała niezgodnie z zakresem udzielonych zezwoleń, w tym nie wykonywano 16 kursów, a jeden kurs wykonywano w okresie innym niż ujęto w zezwoleniu. Spółka poinformowała organy udzielające zezwolenia o zawieszeniu wykonywania przewozów jedynie na 4 liniach (na okres 3 miesięcy). Zawieszonych kursów nie wznowiono. W jednym przypadku (linia Rabka Zdrój – Mszana Dolna) powiadomiono niewłaściwy organ, tj. Starostę Powiatu Nowotarskiego, zamiast organ udzielający zezwolenia, tj. Marszałka Województwa Małopolskiego.

Brak kursów objętych zezwoleniami był naruszeniem zasad wykonywania przewozów regularnych, określonych w art. 18b ust. 1 pkt 7 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*¹⁵ oraz przepisu §5 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*¹⁶ (dalej: *rozporządzenie z dnia 13 stycznia 2006 r.*). Przewoźnik

¹⁵ Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.

¹⁶ Dz.U. Nr 12, poz. 79.

może dokonywać zmian w wykonywanym rozkładzie jazdy w każdym czasie, ale dopiero po uprzedniej zmianie zezwolenia. NIK zauważa, że zgodnie z art. 24 ust. 4 pkt 2 *ustawy o transporcie drogowym*, naruszanie lub zmiany warunków, na jakich zezwolenia zostały wydane, stanowi podstawę do cofnięcia tych zezwoleń. W konsekwencji, wniosek o ponowne wydanie zezwolenia nie może być rozpatrzony wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna. Ogółem, z poddanych analizie 164 kursów Spółka nie wykonywała 45, co stanowiło 27 % wszystkich skontrolowanych kursów. Przy stwierdzonej skali nieprawidłowości, cofnięcie zezwoleń zagrażałoby sytuacji finansowej Spółki. W trakcie kontroli Spółka wystosowała pisma do właściwych organów udzielających zezwoleń, informując o rezygnacji z zezwoleń. Jednak działania te nie spełniały wymogów obowiązujących przepisów. Zmiana w rozkładzie jazdy wymaga zmiany zezwolenia, a więc posiadacz zezwolenia jest zobowiązany do złożenia wniosku o jego zmianę (art. 24 ust. 2 pkt 1 *ustawy o transporcie*) i uzyskania decyzji właściwego organu. Jedynie w przypadku rezygnacji z wykonywania wszystkich kursów objętych danym zezwoleniem możliwe jest jednostronne zrzeczenie się zezwolenia, na podstawie art. 24 ust. 3 pkt 1 ww. *ustawy*. Należy też zauważyć, że przepisy nie przewidują czasowego zawieszenia wykonywania kursów, zaś takie zawieszenie również wymaga uzyskania zmiany zezwolenia.

Spółka nie realizowała też niektórych kursów, uwzględnionych w podanym do publicznej wiadomości rozkładzie jazdy. Przykładowo, w dniu 2 kwietnia 2010 r. nie wykonano 5 kursów, co Spółka uzasadniła¹⁷ niską frekwencją w okresie przedświątecznym (Wielki Piątek). W dniu 3 maja 2010 r. nie wykonano jednego kursu (kurs 301) z powodu – jak wyjaśnił Zarząd Spółki¹⁸ – braku pasażerów. Takie działania również były naruszeniem zasad wykonywania przewozów regularnych (art. 18b ust. 2 pkt 5 *ustawy o transporcie drogowym*), ponieważ przewoźnik nie może w dowolny sposób zmieniać rozkładu jazdy. Ponadto, odwołanie kursu z powodu braku pasażerów na początkowym przystanku, jak też odwołanie kursów z powodu niskiej frekwencji, mogło pozbawić możliwości przejazdu pasażerów oczekujących na przystankach pośrednich i narażało Spółkę na koszty potencjalnych odszkodowań. Na podstawie art. 62 ust. 2 *ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe*¹⁹ przewoźnik odpowiada bowiem za szkodę, jaką podróżny poniósł wskutek opóźnionego przyjazdu lub odwołania regularnie kursującego środka transportu.

W ocenie NIK system kontroli wykonywania przewozów, prowadzony na podstawie dzienników ruchu dworca w Nowym Targu, był wadliwy. Na 229 zbadanych pozycji,

¹⁷ Pismo Głównego Specjalisty ds. Przewozów Józefa Ciesielki z dnia 8 lipca 2010 r.

¹⁸ Pismo z dnia 21 czerwca 2010 r.

¹⁹ Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, ze zm.

119 (52 %) było niezgodnych ze stanem faktycznym (nie były odnotowane godziny przyjazdów i odjazdów autobusów lub godziny te były niezgodne z obowiązującym rozkładem i oznaczeniami określonymi w zezwoleniach). Główny Specjalista ds. Przewozów wyjaśnił²⁰ to faktem, że dziennik nie został zaktualizowany przez dyżurnego ruchu i w trakcie kontroli wydano polecenie dyżurnym o natychmiastowe uaktualnienie i prowadzenie dziennika według zezwoleń.

PKS wypełniał obowiązek corocznego pisemnego powiadomienia organów samorządu terytorialnego, wydających zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych, o dalszej realizacji przewozów. Obowiązek ten wynikał z § 3-4 *rozporządzenia z dnia 13 stycznia 2006 r.* NIK wskazuje jednak, że do tych pism załączano aktualnie posiadane zezwolenia bez poinformowania o odstępstwach od tych zezwoleń w faktycznie wykonywanych przewozach.

Po prywatyzacji, w okresie od 1 maja do 13 lipca 2008 r. nie był spełniony wymóg art. 5 ust. 3 pkt 2 ustawy *o transporcie drogowym*, bowiem żadna z osób zarządzających przedsiębiorstwem nie posiadała certyfikatu kompetencji zawodowych. Stan ten zmieniło zatrudnienie z dniem 14 lipca 2008 r. na stanowisku Dyrektora ds. Strategii i Rozwoju osoby posiadającej certyfikat.

NIK wskazuje też, że z 8 kontroli Inspekcji Transportu Drogowego, przeprowadzonych w latach 2007-2009, trzy wykazały nieprawidłowości (wyciek płynów eksploatacyjnych, dopuszczenie do jazdy po drodze publicznej pojazdu nienależycie zaopatrzonego w wymagane urządzenia, brak u kierowcy odpowiednich dokumentów oraz przejazd pojazdem wydzielającym szkodliwe substancje w stopniu przekraczającym dopuszczalny poziom).

3.2. W latach 2007-2009 zmniejszyła się liczba obsługiwanych przez PKS linii w komunikacji regularnej o 14 (32 %), a ich długość – z 2 332 km do 1 425 km (o 38,9 %). Zrezygnowano ze wszystkich 10 linii regionalnych obsługiwanych do 2007 r. Roczne przewozy zmniejszyły się z 4,4 mln wkm²¹ w 2006 r. do 2,1 mln wkm w 2009 r. (o 51 %), a liczba pasażerów z 2 473 tys. do 954 tys. (o 61 %), przy czym PKS stracił prawie całkowicie pasażerów z biletami miesięcznymi (99 %) – ich liczba zmniejszyła się w tym czasie z 957 tys. do 10 tys. Od 2008 r. Spółka nie obsługiwała żadnych pasażerów na podstawie stałych umów (np. ze szkołami). Te tendencje były szczególnie niekorzystne, ponieważ przewozy na podstawie biletów miesięcznych oraz umów stanowią najbardziej stabilne źródło przychodów.

²⁰ Pismo z dnia 16 czerwca 2010 r.

²¹ Wozokilometry.

W 2007 r. udział pracy przewozowej w oferowanej pracy przewozowej²² wynosił zaledwie 21 %. Oznacza to, że wypełnienie autobusów podczas przewozów było na poziomie 1/5 pojemności autobusów. W sprawozdaniach o pasażerskim transporcie drogowym T-06 za lata 2008-2009, przesyłanych do Głównego Urzędu Statystycznego, Spółka wykazywała dane o pracy przewozowej, wskazujące udział ten na poziomie 97-99 %. Dane te są jednak niewiarygodne w świetle badań napełnienia na poszczególnych liniach w 2009 r., z której wynikała średnia liczba pasażerów – 16,5 (przy średniej pojemności pojazdów w tych latach 38-42 miejsca). Główna Księgowa [...]²³ wyjaśniła, że w sprawozdaniach dla Głównego Urzędu Statystycznego za 2008 r. ujęto dane z pominięciem okresu działania PKS-u jako przedsiębiorstwa, a w rozmowie z pracownikiem GUS uzyskano informację, iż nie można już dokonać korekty za okres wsteczny.

W sytuacji tak dużego spadku liczby pasażerów, NIK ocenia pozytywnie znacznie mniejszy spadek przychodów z przewozów pasażerskich, choć był on również duży – z 4,5 mln zł w 2006 r. do 2,7 mln zł w 2009 r. (39 %). Znacznie większy od średniego był spadek dopłat do ulg (z 1,2 mln zł do 0,6 mln zł, czyli 54 %), co wskazuje na utratę głównie pasażerów z uprawnieniami do ulg.

NIK ocenia negatywnie niedokumentowanie w Spółce decyzji w zakresie polityki taryfowej. Według danych zawartych w komputerowym systemie „Przewozy pasażerskie” na dzień 15 czerwca 2010 r. Spółka posiadała 6 taryf biletowych (podstawowa i 5 odrębnych dla wybranych linii). Organy przedsiębiorstwa, a następnie Spółki nie podejmowały decyzji w sprawie cen biletów i wprowadzenia ulg handlowych lub promocji w formie zarządzeń lub uchwał. Według wyjaśnień²⁴ Głównego Specjalisty ds. Przewozów [...]²⁵ taryfa podstawowa obowiązywała jeszcze za czasów działalności PKS-u jako przedsiębiorstwa państwowego, a nowe taryfy zostały wprowadzone decyzją ustną przez ówczesnego Prezesa Spółki Włodzimierza Januszewskiego.

Pozytywnie należy ocenić działania podejmowane przez Spółkę w zakresie sporządzania analiz rentowności poszczególnych linii oraz dostosowywania oferty do bieżącej sytuacji na rynku komunikacyjnym. Stawki w poszczególnych taryfach kształtowały się na

²² Stosunek pracy przewozowej do oferowanej pracy przewozowej wskazuje stopień wypełnienia pojazdów pasażerami w czasie przewozów.

²³ Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie osoby fizycznej.

²⁴ Pismo z dnia 2 maja 2010 r.

²⁵ Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie osoby fizycznej.

poziomie zbliżonym do cen stosowanych przez konkurencyjnych przewoźników. NIK zauważa, że mimo to w 2009 r. większość linii była nierentowna (20 z 29 obsługiwanych).

3.3. Według rocznych rozliczeń umów z Województwem Małopolskim o dotację podmiotową na przekazywanie dopłat do ulgowych przejazdów autobusowych w transporcie zbiorowym, PKS otrzymał w 2007 r. 1 113 tys. zł, w 2008 r. – 892 tys. zł, a w 2009 r. – 615 tys. zł.

PKS w kontrolowanym okresie nie zawierał umów z organami samorządu terytorialnego na wykonywanie przewozów. W latach 2007-2008 PKS nie składał ofert ze względu na zaległości publiczno-prawne, a w 2009 r. uczestniczył bez powodzenia w dwóch przetargach na dowóz uczniów do szkół (z powodu mniej konkurencyjnej ceny). W czerwcu 2010 r. wspólna oferta Spółki i PKS Myślenice Sp. z o. o. została wybrana w przetargu ogłoszonym przez Gminę Czarny Dunajec na dowóz dzieci do szkół w roku szkolnym 2010/2011 na łączną kwotę około 250 tys. zł.

3.4. Spółka nie wypełniła obowiązku podania do publicznej wiadomości treści rozkładu jazdy oraz cenników i regulaminu przewozów w sposób określony przepisami. Nie podejmowała też działań w celu poprawy jakości obsługi pasażerów. Rodzaj i skala stwierdzonych nieprawidłowości wskazują, że pasażerowie korzystający z usług Spółki byli pozbawieni podstawowych informacji, wymaganych przy realizacji przewozów regularnych na dworcu i w autobusach Spółki.

PKS nie podał do publicznej wiadomości rozkładu jazdy na dworcu w Nowym Targu, czym naruszył obowiązek wynikający z § 2 *rozporządzenia z dnia 13 stycznia 2006 r.* Wyjaśnienie²⁶ o odłożeniu na późniejszy termin decyzji o zainstalowaniu elektronicznej tablicy rozkładu jazdy ze względu na planowaną modernizację dworca nie może stanowić uzasadnienia niewypełnienia powyższego obowiązku w jakiegokolwiek innej formie. Rozkłady jazdy wywieszone na dworcowych stanowiskach odjazdowych, dotyczące kursów realizowanych przez Spółkę, nie zawierały niektórych elementów wymienionych w § 1 pkt 1, 4, 5 i 6 ww. *rozporządzenia*: dnia wejścia w życie rozkładu jazdy, terminu jego ważności oraz drogi przejazdu z uwzględnieniem odległości w kilometrach pomiędzy punktami odprawy osób. Rozkłady kursów realizowanych przez innych przewoźników nie zawierały nazwy przewoźnika. Na dworcu w Nowym Targu nie było też punktu informacji dla pasażerów. Wszystkie te nieprawidłowości powodowały, że pasażerowie w hali dworca nie mieli możliwości uzyskania informacji dotyczących poszczególnych połączeń.

²⁶ Głównego Specjalisty ds. Przewozów z dnia 8 lipca 2010 r.

Spółka nie dochowała także obowiązku, wynikającego z art. 18b ust. 1 pkt 6 *ustawy o transporcie drogowym*, podania do publicznej wiadomości cennika opłat oraz informacji o stosowanych ulgach przy kasach dworcowych i w każdym autobusie wykonującym regularne przewozy osób. Przywołany w wyjaśnieniu Spółki²⁷ argument, że pasażer ma możliwość kontroli ceny biletów na podglądzie kasy, nie może być traktowany jako wypełnienie przez przewoźnika tego obowiązku wobec pasażerów.

Spółka nie podała do publicznej wiadomości ani nie udostępniła w kasach i autobusach treści regulaminu przewozów, czym naruszyła zasady wykonywania przewozów regularnych określone w art. 18b ust. 1 pkt 5 *ustawy o transporcie drogowym*. W jednym ze skontrolowanych autobusów umieszczony był regulamin o innej treści niż obowiązująca.

Prowadzona przez PKS strona internetowa zawierała informacje o realizowanych przez Spółkę kursach wraz z możliwością wyszukiwania połączeń pomiędzy przystankami, aktualnych promocjach, miejscach i godzinach sprzedaży biletów oraz o pozostałych usługach oferowanych przez Spółkę. Nie zamieszczono natomiast informacji o obowiązujących cennikach, stosowanych ulgach, w tym ulgach ustawowych, ani o rozkładach innych przewoźników odjeżdżających z dworców zarządzanych przez Spółkę, a także informacji o regulaminie przewozów oraz o sposobie składania i rozpatrywania skarg i wniosków. Zdaniem NIK, Spółka nie wykorzystywała dostępnych sposobów dotarcia do potencjalnych klientów z informacjami o swojej ofercie.

Spółka zawarła umowy na korzystanie z pięciu dworców autobusowych innych przewoźników. Przedmiotem umów było udostępnianie wyznaczonych stanowisk odprawy pasażerów, umieszczenie informacji na tablicy odjazdów i stanowiskach przystankowych dworca, rejestrowanie przez dyżurnego ruchu przyjazdów i odjazdów, ogłaszanie przez dworcowe urządzenia nagłaśniające podjazdu autobusu (w godzinach pracy dworca). Tylko dwie umowy (z administratorem dworca autobusowego w Krakowie oraz PKS w Nowym Sączu SA) obejmowały sprzedaż biletów na przewozy wykonywane przez Spółkę. Żadna z umów nie obejmowała przekazywania informacji o opóźnieniach lub odwołaniu kursów w celu podania takich informacji pasażerom, a także wzajemnego honorowania biletów miesięcznych.

4. NIK negatywnie ocenia gospodarowanie majątkiem Spółki. Nie zrestrukturyzowano majątku w sposób, który eliminowałby zbędne składniki, generujące koszty, a znaczny, nie w pełni zagospodarowany majątek, obciążał wyniki finansowe PKS-u.

²⁷ Głównego Specjalisty ds. Przewozów Józefa Ciesielki z dnia 8 lipca 2010 r.

4.1. NIK pozytywnie ocenia działania związane z odnawianiem taboru autobusowego, wskazując na nieprawidłowości w zakresie zakupu używanych autobusów od współwłaściciela Spółki bez przejrzystych procedur, a także nieuzasadniony ekonomicznie zakup dwóch autobusów w zaawansowanym wieku. NIK zauważa też niewystarczające działania ograniczające koszty poprzez zmniejszenie liczebności zbyt dużego taboru.

Tabor autobusowy PKS-u był zaawansowany wiekowo, a liczba posiadanych autobusów była za duża do skali wykonywanej działalności. 40 % autobusów (17 z 42) było w wieku powyżej 15 lat. Według dziennika dworca w Nowym Targu²⁸ Spółka wykorzystywała w dniu powszednim 25 autobusów, a dysponowała 42 autobusami. W *Planie rzeczowo-finansowym na 2009 r.* oszacowano zapotrzebowanie na 37 autobusów (32 w komunikacji regularnej oraz 5 do przewozów okazjonalnych), podczas gdy Spółka posiadała wówczas 52 autobusy.

Pozytywną tendencją była redukcja taboru z 69 autobusów w 2006 r. do 42 w 2009 r. Jednak Spółka nadal utrzymywała w 2010 r. ok. 15 autobusów więcej, niż wynosiło maksymalne dobowe zapotrzebowanie wynikające z wykonywanych zadań przewozowych.

Przed prywatyzacją PKS nie dokonywał zakupów taboru ze względu na trudną sytuację finansową. W wyniku prywatyzacji Spółka w istotny sposób odnowiła tabor, nabywając w formie leasingu 10 nowych autobusów oraz dwa 2-letnie autobusy wysokopokładowe (wszystkie one stanowiły 29 % taboru). Nabyła też dwa używane autobusy w wieku 20-21 lat.

NIK ocenia negatywnie brak strategii wymiany taboru, określającej potrzeby związane z wymianą autobusów, pożądanych parametrów kupowanych autobusów, planu finansowania tych zakupów. Niektóre elementy takiej analizy znalazły się w *Strategii wymiany taboru*²⁹ dotyczącej okresu styczeń-październik 2009 r. Analiza ta wskazywała na możliwość podniesienia konkurencyjności oraz poprawę wyniku finansowego poprzez wymianę taboru na mniejsze pojazdy. Nie przygotowano strategii odnowy taboru na lata 2009-2015, mimo że przewidywał to *Plan rzeczowo-finansowy na 2009 r.* Spółka nie posiadała też wewnętrznych regulacji dotyczących zakupów nieobjętych *ustawą z dnia 4 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych*³⁰.

NIK nie zgłasza uwag do zakupu 10 nowych autobusów Autosan H7 SOLINA (o mniejszej liczbie miejsc) po zapytaniach ofertowych do 7 podmiotów. Natomiast negatywnie pod względem gospodarności ocenić należy zakup dwóch 20-letnich autobusów (Mercedes 0303S103C oraz Setra 44R21SGM) za łączną cenę 132,4 tys. zł. Główna

²⁸ Dane za dzień w dniu 25 marca 2010 r.

²⁹ Dokument bez daty.

³⁰ Dz.U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759.

Księgowa [...] ³¹ wyjaśniła ³², że Spółki nie stać na zakup nowego taboru, który jest uzasadniony wyłącznie w przypadkach posiadania bardzo rentownych linii regularnych międzynarodowych i krajowych dalekobieżnych. Argumentacja ta jest niespójna ze stanem faktycznym, bowiem Spółka kupowała w większości nowe autobusy wykorzystywane na liniach lokalnych, a nadmierna liczba taboru nie powodowała konieczności nabycia dodatkowych używanych autobusów. Potwierdził to fakt wydzierżawienia zaraz po zakupie autobusu Setra (w maju 2010 r.) na rzecz powiązanej kapitałowo spółce PKS Myślenice Sp. z o.o. [...] ³³ wyjaśniła, że autobus Setra został zakupiony, bo Spółka musi realizować pakiet inwestycyjny i w związku z tym stosowane są różne prawnie dopuszczalne zabiegi (zakup, a następnie wydzierżawienie). W ocenie NIK, argumentacja ta wskazuje na działania mające na celu spełnienie formalnych wymogów co do zobowiązań określonych w umowie prywatyzacyjnej, bez analizy potrzeb Spółki i z pominięciem jej interesu.

NIK zauważa ponadto, że dwa 2-letnie autobusy Mercedes Travego 15RHD (za łączną cenę 1 849 tys. zł) zostały zakupione od współwłaściciela Spółki (MPK-Łódź Sp. z o.o.) bez żadnych procedur ofertowych, przetargowych itp., a ich ceny nie były konkurencyjne w stosunku do dostępnych na rynku. W okresie uzyskania zgody Rady Nadzorczej na zakup autobusów Mercedes Travego 15RHD (sierpień 2008 r.) za 2 mln zł cena takiego autobusu z rocznika 2005 o przebiegu 429 tys. km wynosiła 823 tys. zł. Według Zarządu Spółki ³⁴ PKS dokonał tych zakupów na podstawie analizy ofert na serwisach aukcyjnych, poprzez osobisty kontakt ze sprzedawcami autobusów i sprawdzone kontakty biznesowe. Wyboru dostawcy dokonano na podstawie doświadczeń PKS Myślenice Sp. z o.o. oraz możliwości rozłożenia płatności na raty. Dokumentacja Spółki nie potwierdzała jednak działań w zakresie rozpoznania rynku, a przy nieokreśleniu w Spółce zasad dokonywania zakupów środków transportu, nienależycie był zabezpieczony interes Spółki poprzez dowolność w podejmowaniu decyzji.

Nie kwestionując zasadności zakupów nowych autobusów dla odnowienia przestarzałego taboru, NIK ocenia jako nieprawidłowe działania w zakresie redukcji wielkości taboru. Nie dostosowano taboru do wykonywanych przewozów, co potwierdzają wskaźniki eksploatacji. Średni roczny przebieg autobusu w latach 2007-2009 kształtował się w przedziale 60 974 – 72 136 km, przy czym w 2009 r. nastąpił spadek w porównaniu do

³¹ Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie osoby fizycznej.

³² Pismo z dnia 1 lipca 2010 r.

³³ Wyłączono dane osobowe. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 uodip. Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie osoby fizycznej.

³⁴ Pismo z dnia 1 lipca 2010 r.

2008 r. o 8 882 km (do 63 253 km). Oznacza to, że w 2009 r. każdy autobus przejechał średnio jedynie 176 km dziennie. Niskie wykorzystanie autobusów potwierdzają pogarszające się wskaźniki wozodni na jeden autobus³⁵. Kształtowały się one w latach 2007-2009 na poziomie 256-264³⁶. Oznacza to, że każdy autobus w ciągu roku średnio przez ok. 100 dni (ponad 3 miesiące) nie wykonywał żadnych przewozów. Współczynnik efektywności pojazdów³⁷ zmniejszył się z 0,75 w 2007 r. do 0,64 w 2009 r.

Nadmierna liczba autobusów zwiększała koszty utrzymania taboru, a niskie wykorzystanie nowych autobusów powodowało ryzyko nieosiągnięcia zwrotu kosztów ich zakupu.

Zarządzanie taborem nie w pełni uwzględniało interes Spółki, np. w programie naprawczym założono wysłanie w czerwcu 2010 r. wysokopokładowego autobusu do MPK-Łódź w celu realizacji zadań przewozowych zleconych przez dział socjalny MPK-Łódź. W okresie natężenia zapotrzebowania na przewozy okazjonalne Spółka zrezygnowała z jednego z nielicznych autobusów o wysokim standardzie umożliwiającym wykonywanie takich przewozów.

4.2. Spółka dysponowała nieruchomościami, zbędnymi dla wykonywania podstawowej działalności, a ich wykorzystanie było nieefektywne (np. zajezdni autobusowej).

W posiadaniu Spółki znajdowały się trzy zabudowane nieruchomości: dwie w Nowym Targu (dworzec autobusowy i zajezdnia autobusowa wraz ze stacją paliw) oraz jedna w Szczawnicy. Opracowana w 2009 r. na zlecenie Spółki koncepcja zagospodarowania terenu we wszystkich wariantach przewidywała całkowitą przebudowę dotychczasowych obiektów z utrzymaniem dotychczasowych funkcji oraz powstanie obiektów handlowo-usługowych. Szacunkowe koszty inwestycji wynosiły dla nieruchomości w Nowym Targu łącznie ok. 338 mln zł oraz dla nieruchomości w Szczawnicy 5 mln zł. Niepowodzenie działań w celu pozyskania partnera finansowego do tych inwestycji stwarza zagrożenie dla realizacji takiej strategii.

Wpływy z wynajmu nieruchomości oraz udostępnienia powierzchni pod reklamy zmniejszyły się w latach 2007-2009 o 36 % (z 959,1 tys. zł w 2006 r. do 612,2 tys. zł w 2009 r.), w tym z czynszów za wynajem na terenie zajezdni w Nowym targu o 63 % (odpowiednio z 957,1 tys. zł do 355,2 tys. zł). Spółka nie pozyskiwała wpływów z reklam na powierzchniach autobusów.

³⁵ Średnia liczba dni pracy jednego autobusu w ciągu roku.

³⁶ Obliczono na podstawie sprawozdań o pasażerskim transporcie drogowym T-06.

³⁷ Stosunek pracy przewozowej do liczby wozokilometrów w danym roku.

Według oceny Zarządu Spółki w 2010 r. niewykorzystywana powierzchnia zajezdni przy ul. Ludźmierskiej w Nowym Targu wynosiła 56 % powierzchni zajezdni (35,7 tys. m²). Przy kosztach utrzymania (podatki, opłaty) 415 tys. zł rocznie (228 tys. zł grunty i 187 tys. zł budynki i budowle), Spółka uzyskuje 203 tys. zł przychodów z najmów. Tak więc w skali rocznej strata wynosi 212 tys. zł.

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 planu rozwoju, uwzględniającego zadania wynikające z zobowiązań inwestora w *Umowie zobowiązaniowej* i *Pakiecie socjalnym* oraz restrukturyzację kosztów działalności.
- 2) Podejmowanie decyzji rozporządzających majątkiem w sposób uwzględniający interes Spółki, w tym zabezpieczający realizowanie przewozów regularnych jako podstawowej działalności.
- 3) Rozważenie wprowadzenia regulacji dotyczących trybu zakupów środków trwałych niewymagających stosowania *Prawa zamówień publicznych*, zapewniających zakupy w warunkach konkurencji.
- 4) Opracowanie strategii zarządzania taborom autobusowym, z uwzględnieniem wymiany taboru i zmniejszenia liczby autobusów, w celu zwiększenia efektywności jego wykorzystywania.
- 5) Doprowadzenie do zgodności między faktycznie wykonywanymi przewozami a zakresem udzielonych zezwoleń.
- 6) Wprowadzenie rzetelnego systemu monitoringu prawidłowości wykonywania przewozów pasażerskich.
- 7) Dokumentowanie decyzji o cenach biletów na przewozy pasażerskie oraz stosowanych ulgach handlowych.
- 8) Podanie do publicznej wiadomości informacji o cennikach i stosowanych ulgach oraz treści regulaminu przewozów na dworcu autobusowym oraz we wszystkich autobusach.
- 9) Zamieszczenie w hali dworca w Nowym Targu rozkładu jazdy, z uwzględnieniem 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, oraz wprowadzenie systemu informacji umożliwiającego odczytanie połączeń na wszystkich odcinkach.

- 10) Zapewnienie pasażerom rzetelnej informacji w zakresie przewozów pasażerskich, w tym pełne wykorzystanie strony internetowej.
- 11) 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