



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

Warszawa, dnia 21 grudnia 2010 r.

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

**Zarząd
Przedsiębiorstwa Komunikacji
Samochodowej w Koninie SA**

P/10/043
KGP-4101-01-08/2010

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 *ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli*¹ (dalej: *ustawa o NIK*), Najwyższa Izba Kontroli² przeprowadziła w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej w Koninie S.A.³, kontrolę restrukturyzacji i prywatyzacji Spółki w latach 2007-2010.

W związku z ustaleniami przedstawionymi w protokole kontroli, podpisanym w dniu 8 września 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 efektywność zarządzania i restrukturyzacji posiadanym majątkiem. Plany restrukturyzacyjne były nierzetelnie przygotowane, a ich nieskuteczna realizacja spowodowała, że mimo wzrostu przychodów z podstawowej działalności wyniki ekonomiczno-finansowe Spółki pogorszyły się. Działalność transportowa w zakresie przewozu osób była wykonywana z naruszeniem obowiązujących przepisów.

2. W ocenie NIK podjęte przez Zarząd działania w zakresie restrukturyzacji były niewystarczające, nie doprowadziły do poprawy wyników ekonomiczno-finansowych Spółki.

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

² Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji.

³ Dalej: PKS lub Spółka.

W badanym okresie w Spółce obowiązywały strategiczne plany wieloletnie na lata 2006-2008 oraz 2009-2011. W obu planach wskazano jako cele: utrzymanie dominującej pozycji na rynku usług przewozów pasażerskich, dalszy rozwój działalności nieprzewozowej zwiększający dywersyfikację przychodów, restrukturyzację zatrudnienia, restrukturyzację majątkową i usprawnienie organizacji wewnętrznej Spółki. Plan na lata 2009-2011 zakładał dodatkowo rozwój segmentu przewozów turystycznych i zamkniętych (regularnych specjalnych). Plany zakładały poprawę rentowności, m.in. poprzez zmniejszanie kosztów działalności, zmniejszenie zatrudnienia drogą naturalnych odejść oraz zbywanie niewykorzystywanych nieruchomości.

Założenia planu na lata 2006-2008 nie zostały zrealizowane, a plan na lata 2009-2011 NIK ocenia negatywnie pod względem rzetelności i celowości. Plan nie zawierał oceny realizacji poprzedniego planu i mimo nieosiągnięcia niektórych celów głównych i szczegółowych określonych na lata 2006-2008, kolejny plan powielał te same zapisy bez dostosowania założeń i poszczególnych zadań do faktycznej sytuacji Spółki.

W badanym okresie nie został zrealizowany cel określony jako dalszy rozwój działalności nieprzewozowej zwiększający dywersyfikację przychodów. W całym kontrolowanym okresie dominującym źródłem przychodów była działalność przewozowa, której udział w strukturze przychodów nawet wzrastał (z 64,4 % w 2006 r. do 67,4 % w 2009 r.). Wartość przychodów z pozostałych działalności pozostawała na podobnym poziomie, poza spadkiem przychodów ze sprzedaży części zamiennych z 1 108 tys. zł w 2006 r. do 498 tys. zł w 2009 r., co było spowodowane likwidacją w 2009 r. jednego z punktów handlowych Spółki. Nie zrealizowano niektórych celów szczegółowych, określonych w strategicznych planach, w tym m.in. w obszarze funkcjonowania przewozów nie zwiększono efektywności wykorzystania autobusów.

Również restrukturyzacja zatrudnienia nie przyniosła zakładanych efektów po stronie kosztów. Pomimo spadku liczby zatrudnionych z 385 na koniec 2006 r. do 333 na koniec 2009 r., koszty wynagrodzeń zmniejszyły się do planowanego poziomu jedynie w 2007 r. (z 10,7 mln zł do 9,8 mln zł, przy planie 9,7 mln zł). W latach 2008-2009 koszty te rosły do 10,6 mln zł, przy czym plan na 2008 r. przewidywał 9,6 mln zł, a w 2009 r. założono 10,8 mln zł. Prezes Zarządu wyjaśnił⁴ to podwyżką wynagrodzeń spowodowaną silną presją związków zawodowych.

W latach 2007-2008 osiągnięto poziom przychodów⁵ zbliżony do zakładanego lub większy (odpowiednio 31,7 mln zł i 34,4 mln zł, przy planie odpowiednio 31,7 mln zł oraz

⁴ Wyjaśnienie z dnia 6 lipca 2010 r.

31,6 mln zł), natomiast w 2009 r. założono wzrost przychodów do 35,1 mln zł, a faktycznie przychody zmniejszyły się do 31,7 mln zł. Było to spowodowane przede wszystkim mniejszymi przychodami z przewozów pasażerskich (o 1,5 mln zł) oraz sprzedaży paliw (o 1,0 mln zł). Świadczy to, w ocenie NIK, o nierzetelności planowania. W planie na lata 2009-2011 założono bowiem wzrost przychodów z przewozów pasażerskich z 22,7 mln zł w 2008 r. do 23,2 mln zł w 2009 r. i dalszy wzrost w kolejnych latach (do 24,0 mln zł w 2011 r.), w tym głównie wzrost przychodów z przewozów umownych (turystycznych) z uzyskanych 1,1 mln zł w 2008 r. do poziomu ok. 4,0 mln zł w 2009 r. i utrzymania tego poziomu w kolejnych latach. Nie wskazano jednak sposobu zwiększania tych przychodów mimo zmniejszania się popytu na usługi przewozowe osób, na co wskazywała zmniejszająca się liczba pasażerów w latach poprzedzających opracowanie strategii⁵.

W latach 2007-2008 nie zrealizowano założeń w zakresie ograniczania kosztów działalności podstawowej. Wyniosły one w latach 2007-2008 odpowiednio 32,0 mln zł oraz 34,6 mln zł, przy planie w obu latach 31,4 mln zł. W 2009 r. koszty wyniosły 32,2 mln zł, a planowano 34,6 mln zł, jednak nie wynikało to z działań oszczędnościowych, lecz spadku kosztów zakupu paliw (koszty zużycia materiałów i energii zmniejszyły się o 1,3 mln zł) oraz zakupów materiałów i towarów przeznaczonych do sprzedaży (o 0,9 mln zł). Poza wzrostem kosztów zatrudnienia, w latach 2008-2009 wzrosły też koszty usług obcych. Wynosiły one 939-946 tys. zł rocznie, co stanowiło wzrost w stosunku do 2007 r. o 312-319 tys. zł (ok. 50 %). Zarząd Spółki uzasadnił to m.in. rezygnacją z etatowej obsługi prawnej oraz informatyka na rzecz zleceń zewnętrznych, jak również kosztami wdrożenia systemu informatycznego EM karty oraz zintegrowanego systemu VERITUM.

W badanym okresie wynik finansowy netto istotnie odbiegał od założeń. W 2007 r. poniesiono stratę 118,6 tys. zł (przy planowanym zysku 59,8 tys. zł), w 2008 r. zysk wyniósł 22,1 tys. zł (przy planowanym 74,8 tys. zł), a w 2009 r. strata wyniosła 292,6 tys. zł (przy planowanym zysku 352,8 mln zł). Należy zauważyć, że plany strategiczne zakładały coroczny wzrost zysku netto, bez wskazania sposobu osiągnięcia takich wyników (poza prognozami poszczególnych pozycji rachunku wyników nie wskazano zadań, które miały przynieść prognozowane efekty finansowe).

3. NIK ocenia negatywnie prowadzenie działalności transportowej w zakresie przewozu osób. Przewozy wykonywano z naruszeniem obowiązujących przepisów oraz warunków

⁵ Np. w 2008 r. liczba pasażerów w Polsce zmniejszyła się o 52 tys. (7 % mniej niż w 2007 r.), a w województwie wielkopolskim o 3 tys. pasażerów (6 % mniej niż w 2007 r.) – por. *Transport – wyniki działalności w 2008 r.*, GUS, Warszawa 2009 r.

określonych w udzielonych zezwoleniach. Nieprawidłowości te dotyczyły niewykonywania niektórych kursów lub wykonywania ich niezgodnie z zezwoleniami, a także niepełnego zakresu danych w rozkładzie jazdy. Nierzetelne były też działania w zakresie poprawy jakości obsługi pasażerów.

3.1. PKS wykonywał przewozy regularne z naruszeniem warunków wynikających z udzielonych zezwoleń, co było sprzeczne z zasadami określonymi w art. 18b ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym⁶.

Według stanu na 15 czerwca 2010 r. Spółka posiadała 158 zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób. Analiza zgodności realizowanego rozkładu jazdy z udzielonymi zezwoleniami⁷, dokonana na próbie 83 zezwoleń (obejmujących 253 kursy), wykazała, że rozkład jazdy był niezgodny z warunkami przewozu osób, określonymi w 30 zezwoleniach (36 % skontrolowanych). Nieprawidłowości w rozkładzie jazdy dotyczyły nieuwzględnienia 7 kursów (3 % skontrolowanych kursów) oraz oznaczenia 24 kursów (9 %) niezgodnie z rozkładami jazdy stanowiącymi załączniki do zezwoleń (w 21 przypadkach częstotliwość wykonywania kursów była niezgodna z zakresem udzielonych zezwoleń, a w 3 przypadkach – trasa była niezgodna z określoną w zezwoleniach). Prezes Zarządu wyjaśnił⁸, że wnioski dotyczące zmian zostały złożone do urzędów na 14 dni przed wprowadzeniem rozkładu jazdy i nie zostały załatwione na czas ze względu na okres urlopowy. Ustalenia kontroli częściowo zaprzeczają tym wyjaśnieniom, bowiem trzy wnioski dotyczące zmian w rozkładzie jazdy obowiązującym w dniu 15 czerwca 2010 r. zostały wysłane 11 czerwca 2010 r., a dwa kolejne w dniu wprowadzenia zmian, tj. 15 czerwca 2010 r. W odniesieniu do dwóch zmian wnioski nie zostały w ogóle złożone. Niezależnie od terminu złożenia wniosków, Spółka nie była uprawniona do dokonywania zmian w rozkładzie jazdy do czasu uzyskania zmian w odpowiednich zezwoleniach. §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*⁹ (dalej: *rozporządzenie z dnia 13 stycznia 2006 r.*) stanowi, że przewoźnik może dokonywać zmian w wykonywanym rozkładzie jazdy w każdym czasie, ale dopiero po uprzedniej zmianie zezwolenia.

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

⁷ Według stanu na dzień 22 lipca 2010 r.

⁸ Pismo z dnia 19 sierpnia 2010 r.

⁹ Dz.U. Nr 12, poz. 79.

Spółka nie dopełniła też obowiązku zrzeczenia się, wynikającego z art. 24 ust. 3 pkt 1 *ustawy o transporcie drogowym*, zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych specjalnych, które zaprzestano wykonywać. Mimo rezygnacji przez zleceniodawcę z czterech linii, obsługiwanych w ramach realizacji umowy z dnia 30 września 1994 r. zawartej z Kopalnią Węgla Brunatnego „Konin” w Kleczewie Spółka nie poinformowała o tym Prezydenta Miasta Konina, który udzielił odpowiednich zezwoleń. Zaprzestanie wykonywania przewozów na tych liniach nastąpiło w maju 2007 r., wrześniu 2008 r., lutym 2009 r. i kwietniu 2009 r. (zezwolenia były ważne do 7 i 8 kwietnia 2009 r.). Prezes Zarządu wyjaśnił¹⁰, że nastąpiło to wskutek niedopatrzenia pracownika.

Spółka realizowała też nieprawidłowo przewozy na podstawie umowy z dnia 31 stycznia 1997 r. z Huta Aluminium „Konin” SA na 20 liniach (umowa obowiązywała do 31 marca 2009 r.). Spółka wykonywała te przewozy osób bez zezwolenia w okresie od 28 stycznia do 5 lutego 2008 r. na jednej linii, w dniu 5 maja 2008 r. na siedmiu liniach, w dniach od 1 do 4 maja 2008 r. na jednej linii oraz w dniach 5 i 6 maja 2008 r. na trzech liniach. Prezes Zarządu wyjaśnił, że było to spowodowane koniecznością uzgodnień linii. Spółka poinformowała Urząd Miejski w Koninie o rezygnacji z prowadzenia przewozów specjalnych na 20 liniach po czterech miesiący od ich zaprzestania. W wyjaśnieniu Prezes Zarządu podał, że zgłoszenie zmian w terminie późniejszym było wynikiem toczących się rozmów z pracodawcą na temat utrzymania połączeń.

Spółka wypełniała obowiązek corocznego pisemnego powiadomienia organów samorządu terytorialnego, wydających zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych, o dalszej realizacji przewozów, poza jednym przypadkiem niepoinformowania o tym w 2008 r. Wójta Gminy Kazimierz Biskupi. Obowiązek ten wynikał z § 3-4 *rozporządzenia z dnia 13 stycznia 2006 r.* Prezes Zarządu wyjaśnił¹¹ to niedopełnienie obowiązku planowanym zawieszeniem linii od września, jednak do zawieszenia nie doszło z powodu dalszej potrzeby dowozu dzieci do szkoły.

Kontrola faktycznej realizacji przewozów na podstawie wybranych dzienników ruchu, poza niezgodnościami z posiadanymi zezwoleniami, wykazała także odstępstwa w realizacji przewozów od podanego do publicznej wiadomości rozkładu jazdy¹². 8 kursów ujętych w tym rozkładzie nie było wykonywanych, a w jednym przypadku odjazd z dworca w Koninie był o innej godzinie niż w rozkładzie jazdy. Według wyjaśnień Zarządu Spółki¹³ kursy te nie były

¹⁰ Pismo z dnia 19 sierpnia 2010 r.

¹¹ Pismo z dnia 19 sierpnia 2010 r.

¹² Ważnego od dnia 15 czerwca 2010 r.

¹³ Pismo z dnia 19 sierpnia 2010 r.

zrealizowane m.in. z powodu ich zawieszenia, likwidacji lub odwołania na skutek złych warunków panujących na trasie lub braku pasażerów. W czterech przypadkach niezgodności te były wynikiem – według wyjaśnień – błędnego prowadzenia dzienników ruchu oraz łączenia kursów na trasach, co powodowało brak wpisów o rozpoczynającym się kursie. 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. Odwołanie kursu z powodu braku pasażerów na początkowym przystanku 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*¹⁴ przewoźnik odpowiada za szkodę, jaką podróżny poniósł wskutek opóźnionego przyjazdu lub odwołania regularnie kursującego środka transportu. NIK zauważa też nierzetelność systemu kontroli wykonywania przewozów. Wskazują na to zarówno wyjaśnienia Zarządu Spółki o błędnych danych w dziennikach ruchu, jak też brak w dziennikach danych o faktycznym czasie wykonywania kursów powrotnych. Według wyjaśnień adnotacje dotyczące przyjazdów na dworzec w Koninie są Spółce zbędne. W ocenie NIK świadczy to o nierzetelnym działaniu i niedochowaniu należytej staranności w wykonywaniu zadań przewozowych.

3.2. W badanym okresie liczba linii, obsługiwanych przez Spółkę, zmniejszyła się ze 166 do 158, tj. o 5 %, a ich długość – z 7 927 km do 7 151 km (o 10 %). Spadek ten dotyczył głównie linii podmiejskich. Roczne przewozy zmniejszyły się z 8,8 mln km w 2006 r. do 8,1 mln km w 2009 r. (o 7 %), a liczba pasażerów z 6,8 mln do 5,4 mln (o 21 %), przy czym najwięcej ubyło pasażerów z jednorazowymi biletami oraz pasażerów w przewozach pracowniczych i szkolnych na podstawie umów (po 30 %). W sytuacji spadku liczby pasażerów NIK ocenia pozytywnie fakt, że przychody z przewozów pasażerskich wzrosły (o 4 %), głównie wskutek wzrostu przychodów z przewozów umownych (turystycznych) oraz przewozów regularnych specjalnych (przewozy pracowników na zlecenie zakładów pracy). Mimo korzystnej tendencji wzrostu przychodów z przewozów pasażerskich, brak restrukturyzacji kosztowej spowodował utrzymywanie się strat z działalności przewozowej. W latach 2007-2009 wynosiły one odpowiednio: 1 211 tys. zł, 996 tys. zł oraz 1 260 tys. zł. Przychody z tej działalności wynosiły 20 166 tys. zł, 22 692 tys. zł i 21 160 tys. zł, natomiast koszty wyniosły 21 324 tys. zł, 23 688 tys. zł i 22 423 tys. zł. Koszt wozokilometra wzrósł z 2,41 zł do 2,74 zł, w tym koszt napraw i remontów z 0,38 zł do 0,46 zł.

¹⁴ Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, ze zm.

Niekorzystnym zjawiskiem był też niski udział wykonanej pracy przewozowej w oferowanej pracy przewozowej¹⁵. Kształtował się on w latach 2007-2008 w granicach 33%-35 % (oznacza to, że wypełnienie autobusów podczas przewozów było na poziomie 1/3 ich pojemności), a w 2009 r. wyniósł 25 %. Tendencja ta – jak wyjaśnił Prezes Zarządu¹⁶ – była wynikiem zmniejszającej się co roku liczby przewiezionych pasażerów oraz zmniejszającej się ilości wykonanych kilometrów ładownych, mimo wprowadzania różnego rodzaju zachęt w postaci ulg komercyjnych oraz szukania nowych możliwości połączeń. Tak gwałtowne zwiększenie się w 2009 r. różnicy między faktycznie wykonaną pracą przewozową a pracą oferowaną Zarząd uzasadniał wprowadzeniem w Spółce nowego programu komputerowego Veritum, w którym oferowana praca przewozowa liczona była w zawyżony sposób. Ustalenia kontroli NIK nie potwierdziły tego, bowiem w 2009 r. oferowana praca przewozowa była mniejsza niż w latach poprzednich, a na pogorszenie się stosunku wykonanej pracy przewozowej do oferowanej wpłynął spadek wykonanej pracy przewozowej.

3.3. NIK nie zgłasza uwag do sposobu rozliczania się Spółki z Marszałkiem Województwa Wielkopolskiego w zakresie refundacji strat z tytułu ulg ustawowych w przewozach pasażerskich. W okresie objętym kontrolą Spółka otrzymała dopłaty z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w krajowych przewozach autobusowych w łącznej wysokości 19,3 mln zł.

Ponadto Spółka realizowała w kontrolowanym okresie trzy umowy na wykonywanie usług przewozowych, zawarte z jednostkami samorządu terytorialnego. Przedmiotem tych umów było dofinansowanie przewozów na wymienionych w umowach liniach. Wartość tych umów była nieistotna w strukturze przychodów Spółki (2,3 tys. zł w 2007 r., 3,0 tys. zł w 2008 r., 11,7 tys. zł w I połowie 2010 r.).

Pozytywną tendencją była wzrastająca liczba uczniów, przewożonych na podstawie biletów miesięcznych dofinansowywanych z budżetów samorządu terytorialnego lub szkół. W 2007 r. obsługiwano 12 szkół na 33 liniach, w 2008 r. – 15 szkół na 37 liniach, a w 2009 r. – 16 szkół na 37 liniach. Wpływy z tytułu sprzedaży biletów miesięcznych szkolnych wzrosły z 484 tys. zł w 2007 r. do 709 tys. zł w 2009 r.

W latach 2007-2010 (I półrocze) Spółka uczestniczyła w 11 przetargach na finansowanie przewozów pasażerskich ze środków publicznych (po 2-4 w każdym roku). Oferta Spółki została przyjęta sześciokrotnie. W dniu 16.08.2010 r. Prezes Zarządu Dariusz

¹⁵ Stosunek pracy przewozowej do oferowanej pracy przewozowej wskazuje stopień wypełnienia pojazdów pasażerami w czasie przewozów.

¹⁶ Pismo z dnia 16 sierpnia 2010 r.

Andrzejewski wyjaśnił, że przyczyną odrzucenia ofert w 5 przetargach na 11 była zbyt wysoka cena usługi proponowana przez Spółkę¹⁷.

3.4. Podany do publicznej wiadomości rozkład jazdy, obowiązujący w dniu 30 czerwca 2010 r., nie spełniał wymagań określonych w § 1 ust. 1 *rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r.* Spółka nie podała w rozkładzie jazdy: adresu Spółki¹⁸, terminu ważności rozkładu jazdy, drogi przejazdu z uwzględnieniem odległości w kilometrach pomiędzy punktami odprawy osób, dni, godzin, minut przyjazdu środków transportowych. Na tablicy głównej przy poszczególnych kursach nie podano rodzaju prowadzonych usług komunikacyjnych (ekspresowych, pospiesznych, przyspieszonych, zwykłych), a także środków transportowych objętych częściowo lub całkowicie rezerwacją miejsc lub środków transportowych przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Rozkład jazdy nie umożliwiał odnalezienia wszystkich połączeń na danej linii (w tym do miejscowości stanowiących przystanki pośrednie).

Spółka informowała podróżnych w ogłoszeniach o wprowadzaniu zmian w rozkładzie jazdy. W jednym przypadku (spośród czterech zbadanych) Spółka podała do publicznej wiadomości informację na temat zmian w rozkładzie jazdy w terminie niezgodnym z § 5 ust. 2 ww. *rozporządzenia*, tj. na 3 dni przed terminem ich obowiązywania (27 czerwca 2010 r.), zamiast co najmniej 7 dni.

Spółka prawidłowo wywiązywała się z obowiązku, określonego art. 18b ust. 1 pkt 5-6 *ustawy o transporcie drogowym*, podania do publicznej wiadomości przy kasach dworcowych oraz w każdym autobusie informacji o cenniku oraz udostępnieniu regulaminu określającego warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób, bagażu i rzeczy.

Na dworcu autobusowym w Koninie działał system zapowiedzi przez głośniki tylko w odniesieniu do odjazdów, brak było zapowiedzi dotyczących przyjazdów. Nie istniał wizualny system (tablica elektroniczna) informowania o opóźnieniach w odjazdach i przyjazdach autobusów. Brak było łatwo dostępnej informacji dla pasażerów. Informacji udzielała kasjerka w kasie dworcowej, co istotnie ograniczało dostęp do informacji, bowiem kasa była czynna w ograniczonym czasie (np. w dniach 7-23 czerwca 2010 r. działała w godzinach od 7⁰⁰ do 15³⁰, a w dniu 4 czerwca 2010 r. była nieczynna). Nie było na dworcu narzędzi informatycznych służących pozyskaniu informacji pasażerskiej (wyszukiwanie poszczególnych połączeń, możliwość przesiadek, ceny konkretnych kursów).

¹⁷ Pismo z dnia 16 sierpnia 2010 r.

¹⁸ Adres Spółki został podany tylko na jednym stanowisku odjazdu autobusów spośród czterech miejsc, objętych kontrolą.

NIK ocenia negatywnie pod względem rzetelności wykorzystywanie strony internetowej Spółki do przedstawienia swej oferty przewozowej. Strona ta zawierała m.in. wyszukiwarke połączeń, ceny na wybranej trasie oraz możliwość wydrukowania tabliczki przystankowej. Jednak na stronie – głównie z powodu zaniedbań kierownika działu ds. obsługi komunikacji pasażerskiej, będącego administratorem strony¹⁹ – były nieaktualne lub błędne informacje. Nieprawidłowo określono termin ważności rozkładu jazdy. Terminy otwarcia kas były nieaktualne (w lipcu 2010 r. informacje dotyczyły godzin otwarcia kas na dworcu autobusowym w Słupcy w lutym 2010 r., a na dworcu w Koninie – w maju 2010 r.). W zakładce „Promocje” informacja o ulgach komercyjnych była niezgodna z informacją zawartą na stronach dotyczących rozkładu jazdy i wyszukiwarki połączeń – sprzeczność dotyczyła rodzaju komunikacji, dla której stosowane są ulgi dla studentów do lat 26 i uczniów do lat 24, ceny na trasie Inowrocław-Bydgoszcz i Bydgoszcz-Inowrocław oraz trasy strefy „0” z Konina. W zakładce dotyczącej biletu elektronicznego EM-karty zamieszczono informacje dotyczące zamiaru wprowadzenia biletu elektronicznego, podczas gdy system ten został wprowadzony już we wrześniu 2008 r. Nie określono numerów stanowisk odjazdów autobusów, oznaczonych jako A, B, co - wg wyjaśnienia Prezesa Zarządu - wynikało z ograniczeń w programie.

Zarówno na tablicy ogłoszeń na dworcu autobusowym w Koninie jak i w regulaminie, a także na stronie internetowej nie podano sposobu i trybu rozpatrywania reklamacji złożonej przez klienta. Prezes Zarządu wyjaśnił, że tryb reklamacji zostanie w najbliższym czasie uzupełniony²⁰.

NIK ocenia jako niewystarczający zakres umów z innymi przewoźnikami o korzystanie z ich dworców, bowiem nie zapewniał rzetelnej obsługi pasażerów. Dwie zbadane umowy (z PPKS w Kole oraz PKS w Turku SA) nie zapewniały pasażerom m.in. informacji o opóźnionych lub odwołanych kursach, a także wzajemnego honorowania biletów miesięcznych. Kierownik Dworców Autobusowych potwierdził²¹, że jednym z podstawowych problemów pasażerów korzystających z usług PKS-ów jest brak możliwości podróżowania na podstawie jednego biletu miesięcznego przy korzystaniu z oferty kilku przewoźników. Techniczną możliwość rozliczania się pomiędzy przewoźnikami daje wprowadzony przez Spółkę bilet elektroniczny (EM-karta). Po wdrożeniu tego biletu w Spółce, we wrześniu 2008 r. Spółka zaproponowała PKS w Turku SA, PPKS Koło i PPKS Gniezno wdrożenie

¹⁹ Wyjaśnienie z dnia 26 lipca 2010 r.

²⁰ Wyjaśnienie z dnia 26 lipca 2010 r.

²¹ Pismo z dnia 20 sierpnia 2010 r.

biletu elektronicznego w celu wyeliminowania tego problemu, jednak żadna z firm dotychczas nie wprowadziła tego rozwiązania.

4. NIK ocenia pozytywnie działania w zakresie gospodarowania nieruchomościami, wskazując nieprawidłowości w procedurach zbycia części nieruchomości. Ocenia natomiast negatywnie zarządzanie taborom autobusowym, biorąc pod uwagę działania sprzeczne z celami, określonymi w planach zakupów autobusów oraz podejmowanie części decyzji z naruszeniem postanowień Statutu Spółki.

4.1. NIK ocenia negatywnie pod względem legalności, rzetelności i celowości działania dotyczące wymiany taboru. Nie osiągnięto zakładanych celów w postaci obniżenia średniego wieku oraz przebiegu autobusów, część działań związanych z nabyciem autobusów była niezgodna ze statutem Spółki.

Na dzień 31 stycznia 2010 r. PKS posiadał 146 autobusów, z których 40 % było w wieku powyżej 15 lat. Jedynie 12 autobusów miało poniżej 6 lat. W badanym okresie Spółka zakupiła 30 autobusów, w tym 6 nowych oraz 24 używane. Wśród kupionych używanych autobusów 11 było w wieku od 12 do 20 lat.

W kontrolowanym okresie Spółka nie posiadała strategii wymiany taboru, a zakupy autobusów nie spowodowały osiągnięcia celów określonych w rocznych planach rzeczowo-finansowych na lata 2007-2009. Zakładano działania dla stałego obniżenia średniego wieku taboru, tymczasem średni wiek autobusów wzrastał z 12,34 w 2007 r. do 12,78 w 2009 r. Prezes Zarządu wyjaśnił²², że należy dążyć do obniżenia średniego wieku taboru, jednak w każdym roku dokonując zakupu taboru należało zestawiać potrzeby przewozowe z możliwościami finansowymi. Przede wszystkim z uwagi na ograniczenia ekonomiczne Spółka decydowała się na zakup taboru używanego.

NIK negatywnie ocenia zakup sześciu autobusów (20 % wszystkich zakupów) z naruszeniem postanowień Statutu Spółki. Zgodnie z § 22 ust. 2 pkt 8 Statutu zbywanie i nabywanie aktywów trwałych o wartości równej lub przekraczającej równowartość kwoty 10 tys. euro w złotych wymaga uchwały Zarządu. Wartość jednostkowa zakupionych sześciu autobusów wyniosła od 109,8 tys. zł do 201,3 tys. zł. Łącznie bez uchwały Zarządu wydatkowano kwotę 876 tys. zł. Prezes Zarządu wyjaśnił to nieprawidłowościami w prowadzeniu dokumentacji²³.

W pozostałych przypadkach dochowano wymogu uzyskania odpowiednich zgód organów Spółki na zakup autobusów. NIK wskazuje jednak na nierzetelnie przygotowane

²² Pismo z dnia 20 sierpnia 2010 r.

²³ Pismo z dnia 19 sierpnia 2010 r.

wnioski do rady nadzorczej i walnego zgromadzenia akcjonariuszy. Wnioski te określały wartość planowanych zakupów oraz zawierały argumentację wskazującą, że efektem zakupów będzie obniżenie wieku oraz przebiegu eksploatowanych pojazdów. We wnioskach nie przedstawiono konkretnych modeli autobusów przewidzianych do zakupu, a także jakichkolwiek parametrów zakładanych przy zakupie autobusów używanych (maksymalny wiek, przebieg, standard). NIK ocenia też jako nierzetelne sprawozdanie za okres 2006-2008 z wykonania uchwał walnego zgromadzenia Spółki dotyczących wyrażenia zgody na zakup autobusów. Obejmowało ono realizację trzech uchwał²⁴. Sprawozdanie zawierało jedynie wykaz zakupionych autobusów wraz z cenami, nie wykazano jednak czy i w jaki sposób zrealizowano warunki określone w przedmiotowych uchwałach walnego zgromadzenia (np. ile zakupiono autobusów nowych, a ile używanych, czy osiągnięto cele określone w uzasadnieniu wniosków o zgodę walnego zgromadzenia na te zakupy).

NIK nie zgłasza uwag do trybu zakupów. Były one dokonywane w drodze przystąpienia do przetargu i w drodze zapytania ofertowego. Zarząd Spółki wyjaśnił²⁵, że przy stanie inwentarzowym ok. 150 autobusów, konieczna powinna być wymiana każdego roku co najmniej 6 autobusów na nowe. Biorąc pod uwagę koszt fabrycznie nowego autobusu (co najmniej 350 tys. zł) zakup takiego taboru corocznie był poza możliwościami finansowymi Spółki i z tych względów dokonywane były również zakupy autobusów na rynku wtórnym. Zarząd stwierdził²⁶, że średnia wieku taboru Spółki kształtująca się na poziomie ok. 12 lat jest zbyt wysoka i należy dążyć do jej obniżenia. Niemniej jednak w każdym roku dokonując zakupu taboru należało zestawiać potrzeby przewozowe z możliwościami finansowymi.

Działania w zakresie wymiany taboru nie przyniosły spodziewanych efektów. Średni przebieg całkowity autobusów zwiększył się z 772 998 km w 2007 r. do 901 699 km w 2008 r. (o 17 %), a w 2009 r. zmniejszył się do 782 711 km, ale wciąż był wyższy niż w 2007 r. Współczynniki eksploatacji pojazdów wskazują niezadowalającą efektywność zarządzania taborem. Średni roczny przebieg jednego autobusu pogarszał się (58 489 km w 2007 r., 55 671 km w 2009 r.), co świadczy o zmniejszającym się wykorzystywaniu poszczególnych autobusów. Wskaźnik wozodni pracy autobusów także wskazuje na nieefektywne zarządzanie taborem – kształtował się na poziomie 245-246 dni w latach 2007-2008 oraz 266 dni w 2009 r. Mimo poprawy tego wskaźnika w 2009 r., nadal jego poziom był niski, bowiem każdy autobus średnio przez ok. 100 dni (ponad 3 miesiące) nie wykonywał

²⁴ Uchwały z dnia 4 października 2006 r., z dnia 27 lipca 2007 r. oraz z dnia 11 kwietnia 2008 r.

²⁵ Wyjaśnienie z dnia 6 lipca 2010 r.

²⁶ Wyjaśnienie z dnia 20 sierpnia 2010 r.

przewozów. Niską efektywność wykorzystania pojazdów potwierdza też współczynnik wykorzystania taboru sprawnego technicznie²⁷, kształtujący się w kontrolowanym okresie na poziomie 0,73-0,77. Według wyjaśnień Zarządu Spółki²⁸ maksymalna liczba autobusów potrzebna do wykonania przewozów w ciągu doby wynosiła: w 2008 r. – 150 wozów, w 2009 r. – 149, w 2010 r. – 145. Niską efektywność wykorzystania taboru Zarząd Spółki uzasadniał²⁹ tym, że z przyczyn ekonomicznych część pojazdów jest garażowanych w terenie, skąd następnego dnia podejmuje zadanie przewozowe. NIK wskazuje przy tym, że Spółka do końca 2008 r. nie prowadziła ewidencji kosztów eksploatacji poszczególnych autobusów z powodu braku odpowiednich narzędzi informatycznych. Od stycznia 2009 r. wprowadzono zintegrowany system informatyczny VERITUM i taka ewidencja jest prowadzona.

4.2. Spółka podejmowała działania w celu efektywnego zagospodarowania składników majątku, m.in. sprzedano trzy nieruchomości oraz pozyskiwano przychody z tytułu wynajmu i dzierżawy. NIK ocenia negatywnie pod względem legalności niektóre działania związane ze sprzedażą nieruchomości.

Bez zachowania procedury przetargowej Zarząd Spółki sprzedał prawo użytkowania wieczystego działki nr 292/18 o powierzchni 0,8 ha wraz z prawem własności znajdujących się na niej budynków i budowli oraz prawo własności działki nr 292/6 o powierzchni 0,2 ha. Uchwałą z 20 listopada 2006 r.³⁰ walne zgromadzenie Spółki wyraziło zgodę na sprzedaż nieruchomości w trybie przetargu publicznego. Sprzedaż miała odbyć się zgodnie z *rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 1997 r. w sprawie określenia szczegółowych zasad i trybu organizowania przetargu publicznego na sprzedaż majątku trwałego innym podmiotom przez spółkę powstałą w wyniku komercjalizacji oraz warunków, w których dopuszcza się odstępianie od przetargu*³¹ za cenę nie niższą niż 313 tys. zł, ustaloną jako wartość rynkowa w operacie szacunkowym z marca 2006 r. Zarząd Spółki nie dokonał jednak sprzedaży nieruchomości w trybie przetargu publicznego, czym naruszono przepisy art. 19 ust. 1 *ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji*³² oraz ww. *rozporządzenia*. Zarząd Spółki, reprezentowany przez Prezesa Piotra Olszewskiego i Członka Zarządu Ryszarda Górzyńskiego, sprzedał przedmiotową nieruchomość Przedsiębiorstwu PHU „OFIR” w styczniu 2007 r. za cenę 313 tys. zł. Umowa sprzedaży postanowiła, że Spółka poniesie połowę kosztów aktu notarialnego w kwocie 5,1 tys. zł. Ówczesny Prezes

²⁷ Stosunek czasu pracy pojazdów do czasu ich użytkowania

²⁸ Pismo z dnia 19 sierpnia 2010 r.

²⁹ Pismo z dnia 20 sierpnia 2010 r.

³⁰ Zmieniona uchwałą z dnia 12 stycznia 2007 r.

³¹ Dz. U. Nr 108, poz. 696 ze zm.

³² Dz. U. z 2002 r. Nr 171, poz. 1397 ze zm.

Zarządu Piotr Olszewski zeznał³³, że finalizował rozstrzygnięcia, stanowiące zobowiązania poprzednich władz PKS-u. W wyniku ogłoszenia o sprzedaży w drodze negocjacji, PKS zawarł z PHU „OFIR” w dniu 25 listopada 2005 r. wstępną umowę sprzedaży nieruchomości za cenę 302 tys. zł. Miała ona charakter warunkowy i umożliwiała odstąpienie od zawarcia umowy notarialnej w przypadku m.in. nieuzyskania zgody Ministerstwa Skarbu Państwa. Po analizie prawnej i kontroli rady nadzorczej pod względem formalnoprawnym w zakresie zamierzonej sprzedaży sfinalizowano akt sprzedaży. NIK nie podziela tej argumentacji, bowiem uchwała walnego zgromadzenia Spółki z listopada 2006 r. wyrażała zgodę na sprzedaż nieruchomości w wyniku zastosowania przetargu i w oparciu o przepisy właściwe dla Spółki powstałej w wyniku komercjalizacji. Umowa wstępna była natomiast negocjowana i zawarta w sytuacji, gdy PKS był jeszcze przedsiębiorstwem państwowym. Naruszenie wymaganej procedury potwierdziła rada nadzorcza w uchwale nr 46/II/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. z realizacji uchwał nadzwyczajnych walnych zgromadzeń w sprawie zbycia nieruchomości za okres 2006-2008, wskazując na niezachowanie procedury przetargowej.

W ogłoszeniu z dnia 5 października 2007 r. o ustnym przetargu nieograniczonym na sprzedaż nieruchomości gruntowych³⁴ o łącznej powierzchni 0,6 ha, Spółka nie zawarła pouczenia o treści § 21 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie określenia sposobu i trybu organizowania przetargu na sprzedaż składników aktywów trwałych przez spółkę powstałą w wyniku komercjalizacji*³⁵, pomimo takiego obowiązku wynikającego z § 4 ust. 1 pkt 8 tego *rozporządzenia*. Przepis § 21 określa skutki - dla nabywcy nieruchomości - nieuiszczenia ceny nabycia w określonym terminie. Prezes Zarządu wyjaśnił, że przyczyną braku pouczenia w ogłoszeniu o przetargu był błąd w jego przygotowaniu³⁶. W dniu 18 marca 2008 r. Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego (WORD) kupił przedmiotową nieruchomość za cenę 464,9 tys. zł.

Według stanu na 30 czerwca 2010 r. Spółka dzierżawiła lub wynajmowała 5,1 tys. m² powierzchni pomieszczeń oraz 1 563,1 m² gruntów, niewykorzystywanych przez Spółkę. Ogółem w latach 2007-2010 (I półrocze) przychody Spółki z tytułu wynajmu i dzierżawy wyniosły 2 984,8 tys. zł, a koszty 1 862,7 tys. zł. Nadwyżka przychodów nad kosztami wzrastała z 298,7 tys. zł w 2007 r. do 320,9 tys. zł w 2009 r. Spółka pozyskiwała też przychody z udostępniania powierzchni (na posiadanych nieruchomościach i autobusach) pod reklamy na poziomie 36-45 tys. zł rocznie (w I półroczu 2010 r. uzyskano 26 tys. zł).

³³ Protokół przesłuchania z dnia 20 sierpnia 2010 r.

³⁴ Oznaczonych numerami 292/13, 292/21 i 292/2.

³⁵ Dz. U. Nr 27, poz. 177 ze zm.

³⁶ Wyjaśnienie z dnia 19 sierpnia 2010 r.

5. NIK negatywnie ocenia przekazanie przez Spółkę do Urzędów Statystycznych w Poznaniu i Szczecinie nierzetelnie sporządzonych *Sprawozdań GUS T-06 o pasażerskim transporcie drogowym za rok 2006, 2007, 2008 i 2009* w części dotyczącej komunikacji międzynarodowej nieregularnej³⁷ i krajowej. Obowiązek przekazywania danych statystycznych wynikał z art. 30 pkt 3 ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej³⁸ oraz rozporządzeń Rady Ministrów z dnia 19 lipca 2005 r., 5 września 2006 r., 9 października 2007 r. i 27 listopada 2008 r. w sprawie programu badań statystycznych statystyki publicznej na rok 2006³⁹, 2007⁴⁰, 2008⁴¹ i 2009⁴².

W *Sprawozdaniach GUS T-06 o pasażerskim transporcie drogowym za rok 2006 i 2007* Spółka w ogóle nie wykazała danych dotyczących przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej nieregularnej, których zakres został określony w dziale 7 *Sprawozdań*. Dane statystyczne w dziale 6 na temat przewozów pasażerów taborem autobusowym w komunikacji krajowej wykazano natomiast łącznie z transportem zagranicznym. NIK nie podziela stwierdzenia Prezesa Zarządu⁴³, że to brak danych był przyczyną ich niewykazywania w *Sprawozdaniach GUS T-06 za lata 2006-2007*. Z ustaleń kontroli wynika, że Spółka posiadała źródłowe dokumenty, stanowiące podstawę do ujęcia w *Sprawozdaniach* wymaganych danych. Na potrzeby kontroli NIK wyliczono wielkość przewozów okazjonalnych w transporcie międzynarodowym oraz przychodów z tego tytułu za 2007 r. Dane te nie zostały jednak wykazane w sprawozdaniach, lecz nieprawidłowo zsumowane z wielkościami obrazującymi przewozy pasażerów w transporcie krajowym.

W *Sprawozdaniach GUS T-06 o pasażerskim transporcie drogowym za lata 2008-2009* Spółka wykazała niepełne dane na temat przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej. Nie podano pełnego wykazu nazw krajów, do których przewożono pasażerów oraz liczby przewożonych osób do tych krajów. W 2008 r. przewozy były wykonywane do 14 krajów, a w *Sprawozdaniu GUS T-06 za rok 2008* wyszczególniono 9 krajów i liczby osób przewożonych do tych krajów. W 2009 r. przewozy wykonano do 15 krajów, a w *Sprawozdaniu GUS T-06 za rok 2009* wyszczególniono 11 krajów i liczby osób przewożonych do tych krajów. Również i w tych latach - dane o przewozach pasażerów w komunikacji międzynarodowej ujęto łącznie z danymi dotyczącymi przewozów pasażerów

³⁷ W sprawozdaniu są to „przewozy pozostałe”, które obejmują przewozy wycieczkowe, kolonijne, wahadłowe i inne okazjonalne.

³⁸ Dz. U. Nr 88, poz. 439 ze zm.

³⁹ Dz. U. z 2005 r. Nr 178, poz. 1482 ze zm.

⁴⁰ Dz. U. z 2006 r. Nr 170, poz. 1219 ze zm.

⁴¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 210, poz. 1521 ze zm.

⁴² Dz. U. z 2008 r. Nr 221, poz. 1436 ze zm.

⁴³ Wyjaśnienie z dnia 16 sierpnia 2010 r.

w komunikacji krajowej. Doprowadziło to do podwójnego prezentowania informacji statystycznych na temat wykonanych przewozów w ramach transportu międzynarodowego. Prezes Zarządu wyjaśnił⁴⁴, że nastąpiło to wskutek pomyłki.

Ponadto, w *Sprawozdaniu GUS T-06 o pasażerskim transporcie drogowym za rok 2009* w dziale 4 „Autobusy” pomyłkowo wpisano liczbę miejsc 4557, zamiast 8068⁴⁵.

Izba wskazuje, że przekazywanie organom statystyki publicznej obowiązkowych danych statystycznych niezgodnych ze stanem faktycznym wyczerpuje dyspozycje art. 56 ust. 1 *ustawy o statystyce publicznej*.

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

- 1) Podjęcie działań zapewniających Spółce obniżenie kosztów działalności i osiągnięcie rentowności.
- 2) Opracowanie strategii zarządzania taborom autobusowym, z uwzględnieniem wymiany taboru, w celu zwiększenia efektywności jego wykorzystywania.
- 3) Doprowadzenie do zgodności między faktycznie wykonywanymi przewozami a zakresem udzielonych zezwoleń.
- 4) Podanie do publicznej wiadomości rozkładu jazdy zawierającego wszystkie informacje, wymagane § 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*, w tym danych umożliwiających odczytanie połączeń na wszystkich odcinkach.
- 5) Zapewnienie pasażerom rzetelnej informacji w zakresie przewozów pasażerskich, zarówno na terenie dworców, jak i stronie internetowej.
- 6) Rozważenie uzupełnienia umów z innymi przewoźnikami dotyczących wzajemnego korzystania z dworców o postanowienia, zapewniające pełną obsługę podróży.

⁴⁴ Wyjaśnienie z dnia 16 sierpnia 2010 r.

⁴⁵ Wyjaśnienie z dnia 03.08.2010 r. Kierownika Działu Ekonomiczno-Finansowego.

- 7) Opracowanie i podanie do publicznej wiadomości sposobu i trybu rozpatrywania reklamacji zgłaszanych przez podróżnych.
- 8) Określenie procedur nabycia składników majątku, zapewniających przestrzeganie wymogów Statutu Spółki i warunków określonych w uchwałach Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy.
- 9) Zapewnienie procedur zbycia środków trwałych w zgodności z postanowieniami § 4 ust. 1 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie określenia sposobu i trybu organizowania przetargu na sprzedaż składników aktywów trwałych przez spółkę powstałą w wyniku komercjalizacji* w ogłoszeniach o przetargu.
- 10) Zapewnienie rzetelnych informacji przedkładanych w *Sprawozdaniach GUS T-06 o pasażerskim transporcie drogowym*.

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