



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

Warszawa, dnia 27 stycznia 2010 r.

**Zarząd
Przedsiębiorstwa Komunikacji
Samochodowej w Starogardzie
Gdańskim SA**

R/09/007
KGP-4110-00/2009

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹ (dalej *ustawa o NIK*), Najwyższa Izba Kontroli² przeprowadziła w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim SA³, kontrolę restrukturyzacji Spółki w latach 2007-2009.

W związku z ustaleniami przedstawionymi w protokole kontroli, podpisanym w dniu 6 stycznia 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 dotychczasowe działania restrukturyzacyjne, bowiem nie przyczyniły się one do poprawy wyników ekonomicznych Spółki.

Nie zrealizowano założeń postępowania naprawczego, prowadzonego w okresie, gdy PKS był przedsiębiorstwem państwowym, a działania podejmowane przez organy Spółki po komercjalizacji w zakresie restrukturyzacji nie przyniosły w kontrolowanym okresie efektów.

1.1. Założone w *Programie naprawy*, realizowanym przez zarząd komisaryczny przedsiębiorstwa państwowego w 2007 r., przychody ze sprzedaży zostały osiągnięte

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

² Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji.

³ Dalej: PKS lub Spółka.

i wyniosły 40 191 tys. zł (o 2 072 tys. zł więcej niż planowano). Jednocześnie jednak przekroczono planowany poziom kosztów działalności operacyjnej. Wyniosły one 40 690 tys. zł (o 2 720 tys. zł więcej) – głównie z powodu większej niż zaplanowano amortyzacji, a także większych kosztów zużycia materiałów i towarów oraz ubezpieczeń społecznych i świadczeń. Strata netto wyniosła 381 000 zł, zamiast planowanego zysku na poziomie 97 000 zł. Nie zrealizowano też takich zadań, jak skuteczna windykacja należności oraz sprzedaż należności nieściągalnych (na koniec 2007 r. należności i roszczenia były wyższe o 47%, tj. 1 126 356,28 zł, niż na koniec 2006 r.).

1.2. Opracowany po komercjalizacji⁴ wieloletni plan strategiczny był nierzetelnie przygotowany. NIK nie zgłasza natomiast uwag do jego realizacji, wskazując iż nie upłynął jeszcze okres realizacji tego planu.

W dniu 18 stycznia 2008 r. Rada Nadzorcza Spółki podjęła *uchwałę nr 7/I/2008* zobowiązującą Zarząd do przedłożenia planu strategicznego na lata 2008-2010, określając elementy, jakie winny się w nim znaleźć. Zarząd Spółki przyjął *Plan strategiczny Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim SA na lata 2008-2010* w dniu 18 lipca 2008 r. i po uzupełnieniach Zarządu Rada Nadzorcza w dniu 20 września 2008 r. pozytywnie go zaopiniowała. Nie zawierał on jednak istotnych elementów, wymaganych *uchwałą nr 7/I/2008* Rady Nadzorczej, m.in.: analizy działalności marketingowej i handlowej, oceny sytuacji finansowej, strategii marketingowej, kierunków procesów restrukturyzacyjnych, programu działań restrukturyzacyjnych (uwzględniającego szczegółowe przedsięwzięcia, termin wykonania, osoby odpowiedzialne za wykonanie, koszty i źródła finansowania poszczególnych przedsięwzięć oraz przewidywane korzyści).

W ocenie NIK plan strategiczny pozbawiony ww. elementów w ograniczonym stopniu spełniał funkcję strategicznego programu restrukturyzacji Spółki.

Na koniec 2008 r. przychody ze sprzedaży były niższe od zakładanych w *Planie strategicznym* o 3 127 221 zł, natomiast koszty działalności operacyjnej były mniejsze o 3 424 942 zł. W wyniku tego strata ze sprzedaży wyniosła 1 383 279 zł, zamiast prognozowanej 1 681 000 zł. Również strata netto była mniejsza od prognozowanej i wyniosła 1 156 434 zł zamiast 1 203 000 zł. Największe odchylenie w stosunku do prognozy dotyczyło pozostałych kosztów operacyjnych, które wyniosły 364% prognozowanej wartości (801 468 zł zamiast 220 000 zł). Było to spowodowane tym, że Zarząd Spółki, wobec

⁴ Akt komercjalizacji został podpisany przez Ministra SP w dniu 8 listopada 2007 r., a PKS zaczął działać w formie spółki z dniem 1 stycznia 2008 r.

dostrzeżonego braku jakichkolwiek działań monitorujących należności, dokonał zgodnie z MSR⁵ stosownych odpisów.

2. NIK negatywnie ocenia nieprzestrzeganie przez Spółkę, przy wykonywaniu przewozów pasażerskich, warunków wynikających z udzielonych zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych.

2.1. Analiza rozkładu jazdy autobusów na dworcu autobusowym w Starogardzie Gdańskim, podanym do publicznej wiadomości z ważnością od 1 października 2009 r. (zaktualizowanym w dniu 9 listopada 2009 r.) wykazała, że rozkład jazdy nie uwzględniał linii Starogard Gdański-Śliwice, objętej zezwoleniem nr 102 Marszałka Województwa Pomorskiego, wydanym w dniu 10 marca 2008 r. (ważnym do 16 marca 2013 r.), mimo że PKS nie zrzekł się tego zezwolenia. Zarząd Spółki wyjaśnił, że nie zrzekł się zezwolenia, gdyż kursy w nim przewidziane zostały „jedynie zawieszone, tzn. przewidziano możliwość ich ponownego uruchomienia w momencie poprawy sytuacji na rynku np. poprawy rentowności przewozów na podobnych trasach”. Działanie takie było niezgodne z przepisami, bowiem przewoźnik jest zwolniony od obowiązku przewozu jedynie w ściśle określonych w art. 7 i 8 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe⁶ przypadkach. Żadna z tych przesłanek nie wystąpiła, a ograniczenie przewozu bez zgody właściwych organów administracji publicznej jest dopuszczalne na okres nie dłuższy niż 7 dni (tymczasem linia nie jest obsługiwana co najmniej od początku października 2009 r.).

Spółka nie realizowała również innych 83 kursów, objętych zezwoleniami na 24 linie komunikacyjne. Stanowiło to blisko 14% kursów objętych zezwoleniami (według stanu na dzień 30 października 2009 r.). Kolejne 88 kursów (ponad 14%) w podanym do publicznej wiadomości rozkładzie jazdy było niezgodnych z rozkładami jazdy, będącymi załącznikami do zezwoleń, m.in.:

- w 12 przypadkach podany do publicznej wiadomości rozkład jazdy podawał godzinę odjazdu inną niż rozkłady jazdy załączone do zezwoleń,
- w 10 przypadkach trasa podana w rozkładzie jazdy (niektóre przystanki pośrednie) była niezgodna z rozkładami jazdy załączonymi do zezwoleń,
- w 66 przypadkach podany do publicznej wiadomości rozkład jazdy podawał częstotliwość kursowania inną niż rozkłady jazdy załączone do zezwoleń.

W konsekwencji PKS wykonywał jedynie 72% kursów zgodnie z zakresem udzielonych zezwoleń.

⁵ Międzynarodowe Standardy Rachunkowości.

⁶ Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, ze zm.

2.2. Spółka nie informowała organów wydających zezwolenia o corocznej aktualizacji rozkładu jazdy, o której mowa w §3-4 *rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości*⁷ (dalej – *rozporządzenie z dnia 13 stycznia 2006 r.*).

Zarząd Spółki wyjaśnił⁸, że organy wydające zezwolenia w przypadku jakichkolwiek zmian rozkładów jazdy wymagają wniosków o zmiany zezwoleń na podstawie §5 ww. *rozporządzenia*. Pisemne powiadamianie o zmianach rozkładów jazdy nie jest bowiem wystarczającym dokumentem, który zostanie rozpatrzony przez organy wydające zezwolenia do dokonywania w rozkładach jazdy jakichkolwiek zmian. NIK wskazuje jednak, że §3-4 *rozporządzenia* nie zastępuje tego obowiązku, ale wymaga pisemnego powiadomienia o dalszej realizacji przewozów organu samorządu terytorialnego wydającego zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych oraz organów uzgadniających wydanie zezwoleń.

2.3. NIK nie stwierdziła niezrealizowania przewozów objętych podanym do publicznej wiadomości rozkładem jazdy. Zauważa jednak uchybienia w systemie kontroli wykonywania przewozów.

W dziennikach ruchu, prowadzonych na dworcu autobusowym w Starogardzie Gdańskim w dniach 26 września 2008 r. oraz 25 września 2009 r., nie było wpisów dotyczących:

- faktycznej godziny wyjazdu autobusów po godzinie 22²⁰ oraz faktycznej godziny przyjazdu na dworzec w przypadku 10 ostatnich kursów (odjazdy od 22⁵⁹ do końca dnia) w dniu 26 września 2008 r. oraz 9 ostatnich kursów (odjazdy od 22⁵⁸ do końca dnia) w dniu 25 września 2009 r.,
- faktycznego wykonania kursów w rejestrze wykonania kursów rozpoczynających się i kończących poza dworcem autobusowym w Starogardzie Gdańskim.

Zarząd Spółki wyjaśnił⁹, że brak faktycznej godziny ww. odjazdów i przyjazdów wynikał z tego, że dyżurna ruchu na dworcu PKS pracuje do godziny 22⁰⁰. Odnotowanie faktycznego wykonania kursów rozpoczynających się i kończących poza dworcem autobusowym w Starogardzie Gdańskim nie jest natomiast możliwe, ponieważ dyżurna ruchu nie ma kontroli nad kierowcami będącymi poza obszarem dworca. NIK przyjmuje te

⁷ Dz.U. Nr 12, poz. 79.

⁸ Pismo Prezesa Zarządu Spółki z dnia 30 grudnia 2009 r.

⁹ Pismo Prezesa Zarządu Spółki z dnia 30 grudnia 2009 r.

wyjaśnienia, wskazuje przy tym na potrzebę kontroli prawidłowości realizowania wszystkich przewozów, wykonywanych przez Spółkę.

3. NIK pozytywnie ocenia badanie jakości świadczonych usług przewozowych. Jednak działania związane z podnoszeniem jakości tych usług są – w ocenie NIK – niewystarczające.

3.1. PKS podjął takie działania, jak umożliwienie pasażerom na stronie internetowej zgłaszania uwag, skarg i wniosków dotyczących prowadzonej komunikacji i jakości usług przewozowych. Przeprowadzono także badanie „*Utajniony klient*”, w ramach którego obserwowano obsługę pasażerów przez kierowców.

3.2. Spółka nie w pełni wywiązywała się natomiast z obowiązków informacyjnych wobec pasażerów, wynikających z przepisów.

Na podstawie art. 18b ust. 1 pkt 6 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*¹⁰ informacje o cenniku oraz wszystkich stosowanych ulgach winny być podane do publicznej wiadomości przy kasach dworcowych oraz w każdym autobusie wykonującym regularne przewozy osób. Informacje były podawane do publicznej wiadomości jedynie poprzez wywieszenie ich przy kasach dworcowych, nie były natomiast dostępne w autobusach. Zarząd Spółki uzasadniał to brakiem miejsca w pojazdach wskazując, że informacje te umieszcza się w autobusach przed planowaną zmianą i na początku jej obowiązywania. Drukowane są też ulotki dostępne u kierowców na liniach gdzie występują zmiany i wykładane przy punktach kasowych¹¹. W ocenie NIK te działania nie mogą zastąpić przywołanego obowiązku, bowiem nie zapewniają pasażerom pełnej wiedzy o cenach przejazdów autobusami PKS.

Spółka nie umieszczała też na dworcach i przystankach informacji o drogach przejazdów poszczególnych kursów z uwzględnieniem odległości w kilometrach pomiędzy punktami odprawy osób – wymaganych przepisem §1 ust. 1 *rozporządzenia z dnia 13 stycznia 2006 r.*

3.3. Analiza strony internetowej Spółki wykazała, że nie było możliwości wyszukiwania poszczególnych połączeń, obsługiwanych przez PKS w Starogardzie Gdańskim oraz innych połączeń autobusowych (są linki do serwisów www.rozklady.com.pl oraz www.e-podroznik.pl, jednak ich autorzy nie odpowiadali za rzetelność danych dostarczonych przez przewoźników, a dane tam zawarte były niezgodne ze stanem faktycznym). Rozkład jazdy Spółki, zamieszczony na stronie internetowej, nie określał terminu ważności rozkładu jazdy, a także dróg przejazdów poszczególnych kursów z uwzględnieniem odległości w kilometrach

¹⁰ Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.

¹¹ Pismo Prezesa Zarządu Spółki z dnia 1 grudnia 2009 r.

między punktami odprawy osób. Zarząd Spółki wyjaśnił¹² brak własnej wyszukiwarki połączeń autobusowych oraz innych połączeń tym, że zgodnie z przepisami podstawową formą podawania rozkładów jazdy do publicznej wiadomości są ogłoszenia wywieszane na dworcach i przystankach wymienionych w rozkładzie jazdy oraz w punktach sprzedaży biletów. Pełny rozkład jazdy na stronie internetowej jest planowany w przyszłości. Według tych wyjaśnień nie umieszcza się na dworcach i przystankach informacji o drogi przejazdów poszczególnych kursów z uwzględnieniem odległości w kilometrach między przystankami ze względu na brak miejsca, a zamieszczenie tej informacji na stronie internetowej nie byłoby spełnieniem założeń §1 ust. 1 ww. *rozporządzenia*.

Na stronie internetowej PKS zamieszczono *Zarządzenie nr 19/2008 Zarządu PKS w Starogardzie Gdańskim SA z dnia 15 kwietnia 2008 r. w sprawie cen za przewóz osób i bagażu* oraz wykaz ulg, obowiązujących w PKS, lecz bez załączników do tego zarządzenia, które zawierały ceny poszczególnych rodzajów biletów. Nie zamieszczono ponadto zarządzeń ustalających ceny na liniach, nieuwzględnionych w *Zarządzeniu nr 19/2008*, o których mowa w §8 ust. 2 *Zarządzenia nr 19/2008*. Nie było też żadnych innych narzędzi informatycznych (np. przelicznika cen na konkretnych liniach), które umożliwiały otrzymanie informacji o obowiązujących w Spółce cenach na konkretnych odcinkach.

W wykazie ulg, zamieszczonym na stronie internetowej Spółki oraz w *Zarządzeniu nr 19/2008* nie zamieszczono ulgi 40% przy zakupie biletów jednorazowych dla studentów w kursach do i z Gdańska oraz 50% przy zakupie biletów jednorazowych dla wszystkich pasażerów korzystających z komunikacji na terenie miasta Pelplin. Zarząd Spółki wyjaśnił, że wszelkie informacje zamieszczone na stronie internetowej mają jedynie charakter informacyjny i w żadnej regulacji prawnej nie występuje obowiązek zamieszczania na stronie wszelkich informacji o Spółce, ani nawet ich aktualizacji.

W ocenie NIK, Spółka nie tylko nie wypełniała obowiązków informacyjnych wynikających z przepisów, ale nie stosowała również dodatkowych sposobów zwiększania zakresu informacji dla pasażerów i dostępu do tych informacji. Argumentacja Zarządu Spółki o braku prawnego obowiązku dodatkowych działań (np. informacje na stronie internetowej) nie mogą być podzielone przez NIK. W interesie Spółki jest bowiem wykorzystywanie wszelkich możliwych narzędzi do publicznego przedstawiania swojej oferty przewozowej. Przedstawianie na stronie internetowej jedynie niektórych informacji (np. częściowa prezentacja stosowanych taryf) może wprowadzać w błąd pasażerów.

¹² Pismo Prezesa Zarządu Spółki z dnia 23 listopada 2009 r.

4. NIK pozytywnie ocenia działania Spółki ukierunkowane na pozyskiwanie zleceń na wykonywanie przewozów dofinansowywanych ze środków publicznych. Negatywnie natomiast ocenia sposób realizacji umowy z Urzędem Gminy w Starogardzie Gdańskim z dnia 27 kwietnia 2009 r.

PKS w kontrolowanym okresie brał udział w 9 przetargach dotyczących wykonywania przewozów na regionalnym rynku i wszystkie wygrał (w dwóch przypadkach zlecono Spółce obsługę części linii objętych przetargiem).

Umowa z Urzędem Gminy w Starogardzie Gdańskim była wykonywana niezgodnie z załącznikiem nr 1 do umowy. Przedmiotem umowy było wykonanie, na zlecenie Urzędu Gminy w Starogardzie Gdańskim, autobusowej publicznej obsługi komunikacyjnej mieszkańców gminy Starogard Gdański. Załącznik nr 1 do umowy wymieniał 239 kursy na 34 liniach, do których realizacji zobowiązała się Spółka. Według rozkładu jazdy Spółki, obowiązującego od dnia 1 października 2009 r. (zaktualizowanego w dniu 9 listopada 2009 r.) Spółka nie realizowała 55 kursów (23% kursów, będących przedmiotem umowy), a kolejne 33 kursy (14% kursów, będących przedmiotem umowy) wykonywała niezgodnie z załącznikiem nr 1 do ww. umowy (inna godzina odjazdu, inna trasa lub inna częstotliwość kursowania).

W piśmie z dnia 5 maja 2009 r. PKS przedstawił Urzędowi Gminy Starogard Gdański propozycje zmian w rozkładzie jazdy. Dotyczyły one zawieszenia 13 kursów oraz zmian w wykonywaniu 15 kursów. Według Zarządu Spółki potwierdzenie zmian zostało uzgodnione ze zleceniodawcą telefonicznie¹³. Takie uzgodnienie było jednak sprzeczne z warunkami umowy, zgodnie bowiem z §3 pkt d ww. umowy - powinno nastąpić w formie pisemnej.

5. NIK pozytywnie ocenia działania, podejmowane przez Spółkę od 2008 r., w celu zdiagnozowania sytuacji na regionalnym rynku przewozów i dostosowania do niej swojej działalności.

W październiku 2008 r. oraz w maju 2009 r. PKS zlecił analizę badania potoków pasażerów¹⁴ firmie zewnętrznej. Badania te zostały wykorzystane do likwidacji i przebudowy rozkładu jazdy pod względem zapełnienia wykonywanych dotychczas kursów. Decyzje o zmianach w rozkładach jazdy Zarząd Spółki podejmował w oparciu o przeprowadzone analizy, m.in. koncepcję nowego rozkładu jazdy do Gdańska. I tak np. PKS rozszerzył obszar działalności (w 2008 r. uruchomił komunikację na terenie miasta Pelplin) oraz wykonywał przewozy na podstawie umów z organami administracji publicznej¹⁵.

¹³ Pismo Prezesa Zarządu Spółki z dnia 1 grudnia 2009 r.

¹⁴ Liczba pasażerów przejeżdżających na danym odcinku w jednostce czasu, w jednym kierunku.

¹⁵ Patrz pkt. 4 wystąpienia.

Pomimo tych działań roczne przewozy zmniejszyły się z 9 668 058 km w 2006 r. do 8 579 155 km w 2008 r. (w ciągu trzech kwartałów 2009 r. przewozy wyniosły 6 122 907 km). Również zmniejszyła się liczba pasażerów (z 8 213 107 w 2006 r. do 7 224 886 w 2008 r., a w trzech kwartałach 2009 r. wyniosła 4 317 085 osób). Wskazując obiektywne przyczyny takiego stanu, jak zmniejszająca się liczba osób korzystających z transportu publicznego czy wzrastająca konkurencja między przewoźnikami, NIK wskazuje także na zaniechania Spółki w staraniach o poprawę oferty swoich usług (m.in. kwestie wymienione w pkt. 3.2. i 3.3. wystąpienia).

6. NIK ocenia pozytywnie działania związane z odnowieniem taboru służącego do wykonywania przewozów pasażerskich. Wskazuje jednak, że niektóre zakupione używane autobusy generowały wysokie koszty eksploatacji i miały współczynniki gotowości technicznej poniżej średniej dla całego taboru Spółki.

W latach 2007-2009 (do końca listopada) zakupiono 22 autobusy (w tym 20 używanych), co stanowiło ok. 15% całego taboru. W okresie tym poprawił się współczynnik gotowości technicznej pojazdów (z 0,888 w 2007 r. do 0,919 na koniec III kwartału 2009 r.).

Należy jednak zauważyć pogarszający się współczynnik wykorzystania taboru (z 0,738 w 2007 r. do 0,698 na koniec III kwartału 2009 r.). Wskazuje to na zwiększanie się czasu, gdy sprawne technicznie autobusy pozostają niewykorzystane. Zarząd Spółki wyjaśnił¹⁶ m.in., że znacznie spadło zapotrzebowanie na przewozy w godzinach pozaszczytowych, co zmusiło PKS do likwidacji części połączeń. Jednocześnie nie zmniejszyła się liczba kursów szczytowych, co wymusza utrzymywanie określonej liczby pojazdów.

Spółka przyjęła strategię zakupów używanych autobusów, ze względu na bardzo wysokie koszty nowych pojazdów. NIK zauważa jednak, że w niektórych przypadkach przyniosło to niepożądane efekty. Cztery autobusy zakupione w latach 2007-2009 (na 14 zbadanych) miały w 2009 r. współczynnik gotowości technicznej w granicach od 0,794 do 0,890, czyli poniżej średniego poziomu w Spółce (0,919). Najniższy wskaźnik, przy jednoczesnym najwyższym średniomiesięcznym poziomie kosztów eksploatacyjnych, miał Neoplan N 516 SHD, zakupiony w maju 2009 r. Zarząd Spółki uzasadniał¹⁷ wysokie koszty eksploatacji potrzebą wyposażenia autobusu w elementy podnoszące jakość świadczonych usług (m.in. odtwarzacz DVD, stoliki przy siedzeniach). Ze względu na przeznaczenie tego autobusu (dalekobieżne kursy turystyczne) takie wyposażenie – w opinii NIK – było

¹⁶ Pismo Prezesa Zarządu Spółki z dnia 30 grudnia 2009 r.

¹⁷ Pismo Prezesa Zarządu Spółki z dnia 30 grudnia 2009 r.

uzasadnione. Należy jednak uwzględniać takie elementy wyposażenia przy szacowaniu wartości autobusu w momencie zakupu. NIK zwraca także uwagę na zaawansowany wiek zakupionych autobusów. PKS przedstawił ekspertyzę wskazującą, że autobusy są projektowane na okres użytkowania 20-25 lat. W opinii NIK, zakup autobusów 17-19-letnich stwarza ryzyko zbyt wysokich kosztów eksploatacji w stosunku do możliwych przychodów z pracy tych autobusów oraz krótki okres użytkowania tak zaawansowanych wiekowo pojazdów (niewspółmierny do poniesionych kosztów). NIK zauważa przy tym, że zakupy autobusów były dokonywane w trybie nieprzetargowym, przy jednoczesnym braku (poza jednym przypadkiem) szczegółowej kalkulacji pożądanych parametrów.

7. Biorąc pod uwagę powyższe oceny i uwagi, na podstawie art. 60 ust. 2 *ustawy o NIK*, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- 1) rzetelne określenie i wykonanie strategicznych celów restrukturyzacyjnych, które pozwolą na uzyskanie dodatniego wyniku finansowego netto,
- 2) doprowadzenie do zgodności wykonywanych przewozów z zakresem udzielonych zezwoleń,
- 3) wykorzystywanie wszystkich dostępnych środków informowania pasażerów o ofercie przewozowej, w tym rozszerzenie zakresu informacji na stronie internetowej Spółki,
- 4) dostosowanie przewozów, wykonywanych na podstawie umowy z Urzędem Gminy w Starogardzie Gdańskim z dnia 27 kwietnia 2009 r., do warunków wynikających z tej umowy,
- 5) stworzenie systemu kontroli wykonywania przewozów, obejmującego wszystkie wykonywane przewozy pasażerskie.

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