LBY.410.003.00.2015
Nr ewid. 195/2015/P/15/067/LBY

Informacja o wynikach kontroli

FINANSOWANIE ULG NA PRZEJAZDY KOMUNIKACJĄ AUTOBUSOWĄ I KOLEJOWĄ

DELEGATURA W BYDGOSZCZY

MISJĄ

Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej

WIZJĄ

Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

Dyrektor Delegatury NIK w Bydgoszczy:
z up. Oliwia Bar – Wicedyrektor

Akceptuję:
Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

Jacek Uczkiewicz

Zatwierdzam:
Prezes Najwyższej Izby Kontroli

Krzysztof Kwiatkowski
Warszawa, dnia 14. I. 2016 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
02-056 Warszawa
T/F +48 22 444 50 00

www.nik.gov.pl

Spis treści

1. ZAŁOŻENIA KONTROLI 6
   1.1. Oznaczenie kontroli 6
   1.2. Cel i zakres kontroli 6
   1.3. Uzasadnienie podjęcia kontroli 6

2. PODSUMOWANIE WYNIKÓW KONTROLI 8
   2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności 8
   2.2. Uwagi końcowe i wnioski 9

3. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI 11
   3.1. Charakterystyka obszaru objętego kontrolą 11
   3.2. Istotne ustalenia kontroli 14
      3.2.1. Komunikacja autobusowa 14
      3.2.2. Komunikacja kolejowa 23

4. INFORMACJIE DODATKOWE 30
   4.1. Organizacja, metodyka i przebieg kontroli 30
   4.2. Finansowe rezultaty kontroli 30

5. ZAŁĄCZNIKI 31

Zdjęcie na okładce:
Pociąg: © whitelook – Fotolia.com
Autobus: © Yuri Bizgaimer – Fotolia.com

Wykaz stosowanych skrótów, skrótowców i pojęć

klasyfikacja budżetowa	rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 2 marca 2010 r. w sprawie szczegółowej klasyfikacji dochodów, wydatków, przychodów i rozchodów oraz środków pochodzących ze źródeł zagranicznych[1]
MIR	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
ordynacja podatkowa	ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa[2]
prawo przewozowe	ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe[3]
rozporządzenie MF z dnia 28 listopada 2008 r.	rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 listopada 2008 r. w sprawie kryteriów i warunków technicznych, którym muszą odpowiadać kasy rejestrujące oraz warunków ich stosowania[4]
rozporządzenie MF z dnia 3 września 2010 r.	rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 3 września 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu udzielania i rozliczania dotacji przedmiotowych[5]
rozporządzenie MF z dnia 17 września 2010 r.	rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 września 2010 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich[6]
rozporządzenie MF z dnia 14 marca 2013 r.	rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 14 marca 2013 r. w sprawie kas rejestrujących[7]
rozporządzenie MIR z dnia 6 marca 2014 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 6 marca 2014 r. w sprawie wzorów zezwoleń na wykonywanie krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych osób oraz wypisów z zezwoleń[8]
standardy kontroli zarządczej	Komunikat Nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych[9]
udfp	ustawa z dnia 17 grudnia 2004 r. o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych[10]
ufp	ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych[11]
ustawa o NIK	ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli[12]

1 Dz. U. z 2014, poz. 1053 ze zm.
2 Dz. U. z 2015 r., poz. 613.
3 Dz. U. z 2015 r., poz. 915.
4 Dz. U. Nr 212, poz. 1338 ze zm. – uchylone z dniem 1 kwietnia 2013 r.
5 Dz. U. Nr 166, poz. 1123.
6 Dz. U. z 2014, poz. 1685 ze zm. (załącznik – wzór rozliczenia dotacji, zmieniony z dniem 1 stycznia 2015 r.).
7 Dz. U. z 2013 r., poz. 363.
8 Dz. U. z 2014 r., poz. 402.
9 Dz. Urz. MF Nr 15, poz. 84.
10 Dz. U. z 2013 r., poz. 168.
11 Dz. U. z 2013 r., poz. 885 ze zm.
12 Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.

ustawa o publicznym transporcie zbiorowym	ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym[13]
ustawa o transporcie drogowym	ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym[14]
ustawa o transporcie kolejowym	ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym[15]
ustawa o ulgach	ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego[16]

13 Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.

14 Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 ze zm.

15 Dz. U. z 2015 r., poz. 1297.

16 Dz. U. z 2012 r., poz. 1138 ze zm.

1 ZAŁOŻENIA KONTROLI

1.1 Oznaczenie kontroli

P/15/067 *Finansowanie ulg na przejazdy komunikacją autobusową i kolejową*

1.2 Cel i zakres kontroli

Celem kontroli była ocena funkcjonowania systemu finansowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach krajowych regularnych środkami transportu autobusowego oraz kolejowego w zakresie prawidłowości wnioskowania, wydatkowania i rozliczania dopłat i dotacji z tego tytułu, a w szczególności ocena:

– przestrzegania przez przewoźników autobusowych wymagań niezbędnych do uzyskania dopłat,
– prawidłowości ewidencjonowania sprzedaży biletów ulgowych,
– prawidłowości sporządzania wniosków o przekazanie dopłat i dotacji, wykorzystanie oraz ich rozliczanie,
– realizacji przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz urzędy marszałkowskie obowiązków w zakresie planowania, kontroli i rozliczania dopłat i dotacji przekazanych odpowiednio przewoźnikom kolejowym i autobusowym.

Kontrola została przeprowadzona przez siedem jednostek organizacyjnych NIK w 26 jednostkach, z tego:

– w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju oraz u dwóch przewoźników kolejowych na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o NIK, pod względem legalności, gospodarności, celowości i rzetelności (art. 5 ust. 1 ustawy o NIK),
– w czterech urzędach marszałkowskich, u jednego przewoźnika autobusowego oraz u trzech przewoźników kolejowych na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy o NIK, pod względem legalności, gospodarności i rzetelności (art. 5 ust. 2 ustawy o NIK),
– u 15 przewoźników autobusowych na podstawie art. 2 ust. 3 ustawy o NIK, pod względem legalności i gospodarności (art. 5 ust. 3 ustawy o NIK).

Jednostki kontrolowane oraz osoby odpowiedzialne za kontrolowaną działalność wskazano w załączniku nr 2 do Informacji.

Kontrola obejmowała okres od 1 stycznia 2013 r. do 31 grudnia 2014 r. z uwzględnieniem okresów wcześniejszych, jeśli zdarzenia mające wówczas miejsce miały wpływ na zjawiska będące przedmiotem kontroli.

1.3 Uzasadnienie podjęcia kontroli

Kontrola była kontrolą planową, przeprowadzoną przez NIK w wyniku sugestii zgłoszonej przez Senacką Komisję Budżetu i Finansów. Możliwość wystąpienia nieprawidłowości w obszarze objętym kontrolą potwierdzały wyniki wcześniejszych kontroli NIK oraz informacje medialne, a także wpływające do NIK skargi, wskazujące na zagrożenie braku wystarczającej kontroli wydatkowania środków na dopłaty/dotacje służące finansowaniu ustawowych ulg na przejazdy komunikacją zbiorową, w szczególności autobusową. Potrzebę przeprowadzenia kontroli uzasadniało również angażowanie znacznych środków budżetowych przeznaczanych na finansowanie kontrolowanej działalności, które wyniosło 1 019 431,6 tys. zł w 2013 r. i 1 084 516,7 tys. zł w 2014 r.

Temat kontroli dotyczył jednego z ryzyk horyzontalnych zidentyfikowanych przy planowaniu kontroli NIK na 2015 r., tj. braku racjonalizacji wydatków publicznych.

Kontrolę poprzedzono kontrolą rozpoznawczą[17], analizą informacji prasowych, skarg oraz istotnych z punktu widzenia tematu kontroli uwarunkowań prawnych. W przygotowaniu kontroli wykorzystano również wyniki wcześniejszych kontroli NIK dotyczących finansowania ustawowych ulg w komunikacji autobusowej[18]. Ustalenia z wcześniejszych kontroli wskazywały m.in. na ryzyko wystąpienia następujących nieprawidłowości:

- przekazywania przez urzędy marszałkowskie nienależnych dopłat przewoźnikom w przypadkach, gdy nie spełniali wszystkich wynikających z przepisów prawa przesłanek,
- nieskuteczności systemu weryfikacji wniosków składanych przez przewoźników,
- zawierania umów z przewoźnikami ze wsteczną mocą obowiązywania oraz zaniechania opracowania procedur kontroli finansowej w zakresie weryfikacji wniosków o dopłaty,
- niewywiązywania się przewoźników z obowiązku informowania urzędu marszałkowskiego o zmianie cenników opłat za przejazdy, stanowiących podstawę do wyliczenia należnych opłat,
- nieskutecznych procedur weryfikacji wniosków, w wyniku czego dopłaty przekazywano przewoźnikom, którzy nie spełniali wszystkich warunków określonych przepisami prawa.

Kontrole rozpoznawcze przeprowadzono u jednego przewoźnika kolejowego i jednego przewoźnika autobusowego. Kontrole te potwierdziły ryzyko wystąpienia nieprawidłowości w zakresie nierzetelnego wnioskowania przez przewoźnika autobusowego o dopłaty wyliczane na podstawie nieaktualnych cenników za przejazdy oraz u przewoźnika kolejowego w zakresie nieterminowego zwrotu części niewykorzystanej dotacji.

---

17 R/14/004 *Korzystanie z dopłat z budżetu państwa na finansowanie uprawnień do ulgowych przejazdów osób korzystających z kolejowego i autobusowego publicznego transportu zbiorowego.*

18 W latach wcześniejszych problematyka dotycząca finansowania ulg była przedmiotem kontroli NIK lub jednym z badanych obszarów w następujących kontrolach: S/08/010 *Prawidłowość wykorzystywania dotacji przedmiotowych na finansowanie ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów osób korzystających z autobusowego transportu zbiorowego w PKS S.A. Kielce; P/09/138 Dofinasowanie ulgowych przejazdów osób korzystających z autobusowego transportu zbiorowego; I/10/001 Dopłaty do ulgowych przejazdów funkcjonariuszy służb mundurowych korzystających z autobusowego transportu zbiorowego; I/10/014 Prawidłowość rozliczania przez przewoźników dopłat do biletów ulgowych nabywanych przez funkcjonariuszy wybranych służb mundurowych.*

2 PODSUMOWANIE WYNIKÓW KONTROLI

2.1 Ogólna ocena kontrolowanej działalności

I. Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, funkcjonowanie systemu finansowania ulg na przejazdy komunikacją autobusową w latach 2013–2014.

W kontroli w wyżej wskazanym zakresie stwierdzono nieprawidłowości o charakterze formalnym, które zasadniczo nie wpłynęły jednak na skuteczność i prawidłowość funkcjonowania systemu.

Objęci kontrolą przewoźnicy autobusowi (16) w większości przypadków spełniali wymogi przepisów ustawy o transporcie drogowym, niezbędne do uzyskania dopłat, tj. posiadali m.in. ważne licencje i zezwolenia na wykonywanie krajowego transportu drogowego. Tylko w przypadku jednego przewoźnika stwierdzono nieprawidłowość polegającą na tym, że w okresie od września do grudnia 2014 r. przewoźnik nie dysponował na jednej z obsługiwanych przez niego linii zezwoleniem na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na tej linii. Pomimo tego, występował z wnioskami o dopłaty do ulgowych przejazdów realizowanych na tej linii, a urząd marszałkowski nienależnie wypłacił z tego tytułu kwotę 14,3 tys. zł (str. 17 Informacji).

U czterech przewoźników autobusowych stwierdzono uchybienia w informowaniu pasażerów o cenach biletów, przysługujących ulgach na przejazdy oraz o rozkładach jazdy. Dotyczyło to podawania nieaktualnych danych lub niezamieszczania odpowiednich informacji na przystankach, dworcach autobusowych i w pojazdach (str. 18 Informacji).

Wszyscy skontrolowani przewoźnicy autobusowi prawidłowo, tj. na podstawie ewidencji sprzedaży biletów, sporządzili w kontrolowanym okresie i przedłożyli właściwym urzędom marszałkowskim wnioski o dopłaty w związku z respektowaniem ustawowych ulg na przejazdy. W przypadku jednego przewoźnika kontrola NIK wykazała jednak wykorzystywanie przy sprzedaży biletów w 2014 r. kas fiskalnych nie dających możliwości rejestracji dwóch, spośród ośmiu ustawowych ulg. Było to niezgodne z przepisami ustawy o ulgach oraz stwarzało ryzyko nieprawidłowego ewidencjonowania części sprzedaży. Ponadto przewoźnik ten nie zapewnił, aby kasy rejestrujące wykorzystywane przez niego na liniach autobusowych objętych dopłatami, posiadały wymaganą przez ustawę o ulgach funkcję sporządzania dobowych i miesięcznych raportów dopłat do biletów ulgowych. Łączna kwota otrzymanych przez tego przewoźnika dopłat wyniosła 1 217,2 tys. zł (str. 18 Informacji).

W okresie objętym kontrolą do czterech skontrolowanych urzędów marszałkowskich przewoźnicy autobusowi złożyli wnioski o dopłaty i otrzymali je w łącznej kwocie 435 860,1 tys. zł. Przypadki nierzetelnej weryfikacji wniosków wystąpiły w jednym[19] z kontrolowanych urzędów marszałkowskich, który nienależnie wypłacił przewoźnikowi łącznie 14,3 tys. zł. Ponadto w dwóch urzędach marszałkowskich[20] stwierdzono niewielkie opóźnienia (1–3 dni) w przekazywaniu dopłat w stosunku do terminów określonych w umowach (str. 21 Informacji).

Postanowienia umów zawieranych przez urzędy marszałkowskie z przewoźnikami autobusowymi w prawidłowy sposób zabezpieczały interes budżetu państwa. W jednym urzędzie[21] dopuszczono jednak (w siedmiu z 10 badanych umów) do wystąpienia okresów bezumownych, wynoszących

[19] Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego.

[20] Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego.

[21] Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego.

od 24 do 35 dni, za które przewoźnicy otrzymali dopłaty. Naruszało to przepisy ustawy o ulgach, a przyczyną nieprawidłowości było przyjmowanie przez urząd nieterminowo składanych wniosków przewoźników o przedłużenie wcześniej obowiązujących umów (str. 20 Informacji).

Najwyższa Izba Kontroli zwróciła uwagę na niewystarczającą liczbę kontroli przeprowadzanych przez urzędy marszałkowskie w siedzibie przewoźników. W okresie objętym kontrolą dwa z czterech skontrolowanych urzędów marszałkowskich przeprowadziło odpowiednio 25 i 19 takich kontroli, podczas gdy kolejny przeprowadził tylko cztery[22], a jeden z urzędów nie przeprowadził żadnej takiej kontroli[23].

II. Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie funkcjonowanie systemu finansowania ulg na przejazdy komunikacją kolejową w latach 2013–2014

MIR prawidłowo realizowało zadania w zakresie planowania dotacji przeznaczonej na wyrównywanie przewoźnikom kolejowym utraconych przychodów z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Prawidłowo i terminowo przekazywano i rozliczano dotacje dla przewoźników kolejowych, w tym w formie zaliczek.

Wszyscy skontrolowani przewoźnicy kolejowi sporządzili za kontrolowany okres, na podstawie rzetelnie prowadzonych ewidencji sprzedaży biletów, wnioski o dotacje za wpływy utracone w wyniku respektowania ulg w łącznej kwocie 801 294,0 tys. zł. Minister właściwy do spraw transportu, po potwierdzeniu prawidłowości wniosków przez właściwe urzędy skarbowe, terminowo przekazał przewoźnikom dotacje przedmiotowe we wnioskowanej wysokości.

W 2013 i 2014 r. poziom wykorzystania udzielonych dotacji wyniósł ponad 98%, a niewykorzystaną część przewoźnicy kolejowi zwrócili na rachunek MIR, przy czym dwóch przewoźników za 2013 r. i trzech za 2014 r. dokonało zwrotu po terminie określonym w ustawie o finansach publicznych, co skutkowało zapłatą odsetek w łącznej kwocie 26,4 tys. zł. Kontrola u pięciu przewoźników nie wykazała wykorzystania dotacji niezgodnie z przeznaczeniem, pobrania dotacji nienależnej lub w nadmiernej wysokości. Łączna roczna kwota dotacji w latach 2013–2014 nie przekroczyła limitu wydatków określonego w ustawie budżetowej na ten cel, co było zgodne z przepisami rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich.

Skontrolowani przewoźnicy kolejowi prawidłowo i rzetelnie podawali do publicznej wiadomości cenniki biletów, udostępniając je przy kasach biletowych, na terenie dworców kolejowych oraz w Internecie.

2.2 Uwagi końcowe i wnioski

Najwyższa Izba Kontroli, niezależnie od wniosków przekazanych w wystąpieniach pokontrolnych kierownikom skontrolowanych jednostek, uznaje za niezbędne prowadzenie systematycznej, prowadzonej w oparciu o plany kontroli, działalności kontrolnej marszałków województw u przewoźników autobusowych. Izba zwraca uwagę, że tylko ten rodzaj kontroli daje możliwość skonfrontowania danych wykazanych we wnioskach o dopłaty z dokumentami źródłowymi oraz skutecznej weryfikacji prawidłowości organizacji przejazdów. Skutecznym sposobem sprawdzenia prawidłowości ewidencjonowania sprzedaży biletów są – zdaniem Izby – także kontrole prowadzone w trakcie wykonywania przewozów.

22 Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

23 Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego.

NIK wskazuje na potrzebę podjęcia przez Ministra Finansów działań mających na celu jednolite ujmowanie przez urzędy marszałkowskie wydatków z tytułu dopłat do ulgowych biletów w ewidencji finansowo-księgowej, a w konsekwencji w sprawozdawczości budżetowej. Wyniki kontroli oraz analiza sprawozdań z wykonania budżetu urzędów marszałkowskich, świadczą bowiem o zróżnicowanym podejściu urzędów do ujmowania tych wydatków w ewidencji finansowo-księgowej, w ramach klasyfikacji budżetowej. Spośród 16 urzędów marszałkowskich:

- trzynaście[24] ujmowało w ewidencji księgowej i traktowało takie wydatki jako dotację przedmiotową z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych (§ 2630 klasyfikacji budżetowej),
- dwa[25] ujmowały te wydatki jako dotację celową z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie zadań zleconych do realizacji pozostałym jednostkom niezaliczanym do sektora finansów publicznych (§ 2830 klasyfikacji budżetowej),
- jeden[26] urząd ujmował dopłaty jako wydatki z tytułu zakupu usług pozostałych (§ 4300 klasyfikacji budżetowej).

Taki stan rzeczy prowadzi do zniekształcenia zbiorczych informacji sprawozdawczych dotyczących poziomu wydatków poniesionych z tytułu dopłat do ulgowych przejazdów komunikacją autobusową.

---

24 Urzędy marszałkowskie województw: dolnośląskiego, lubuskiego, łódzkiego, małopolskiego, mazowieckiego, opolskiego, podkarpackiego, podlaskiego, pomorskiego, śląskiego, świętokrzyskiego, warmińsko-mazurskiego oraz wielkopolskiego.

25 Urzędy marszałkowskie województw: lubelskiego oraz zachodniopomorskiego.

26 Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

3 WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

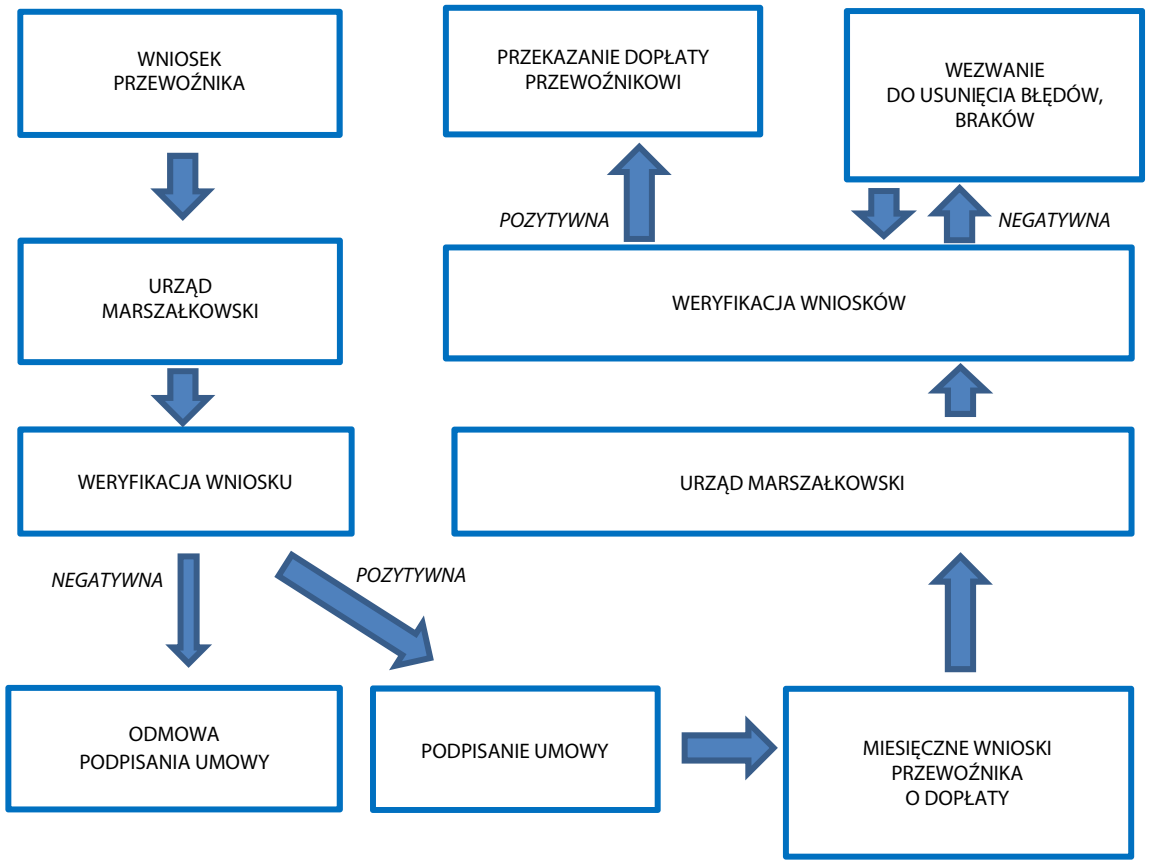
3.1 Charakterystyka obszaru objętego kontrolą

Dopłaty do ulgowych przejazdów w komunikacji autobusowej pokrywane są z budżetu państwa, a ich warunki określone zostały w ustawie o ulgach. Środki przekazywane są w formie dotacji, przez wojewodów do marszałków województw. Marszałkowie zawierają odpowiednie umowy z uprawnionymi przewoźnikami, szacują łączną wysokość dotacji na podstawie zapotrzebowań zgłoszonych przez przewoźników, a także przekazują środki do przewoźników. Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ustawowych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi. Uprawnionym do otrzymania dopłaty jest przewoźnik, który:

- posiada zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym, wydane zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym,
- stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych,
- zawarł umowę z samorządem województwa określającą zasady przekazywania przewoźnikom dopłat.

Mapa procesu występowania i otrzymywania przez przewoźnika dopłat przedstawia się następująco:

Schemat nr 1



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ustaleń kontroli NIK.

W 2013 r. na dopłaty do ulgowych przejazdów w komunikacji autobusowej wydatkowano z budżetu państwa kwotę 582 324,0 tys. zł, a w 2014 r. kwotę 666 231,0 tys. zł.

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na trudności z określeniem charakteru prawnego dopłat z tytułu honorowania ustawowych ulg przez przewoźników autobusowych. Do 31 grudnia 1998 r. przewoźnicy autobusowi, otrzymywali z budżetu państwa dotacje przedmiotowe[27] do pasażerskich przewozów autobusowych w krajowej komunikacji międzymiastowej zwykłej, z tytułu honorowania uprawnień osób do korzystania z bezpłatnych i ulgowych przejazdów określonych w ustawie o ulgach[28]. Z dniem 1 stycznia 1999 r. do ustawy o ulgach został dodany przepis art. 8a[29], w którym dokonano zasadniczej zmiany sposobu dotowania przewoźników autobusowych poprzez wprowadzenie pojęcia „dopłat". Jednocześnie ustawodawca w art. 16 ustawy z dnia 29 grudnia 1998 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z wdrożeniem reformy ustrojowej państwa, obok dodania do ustawy o ulgach art. 8a, wprowadził również art. 8b. Zgodnie z tym przepisem, przewoźnicy kolejowi, wykonujący krajowe przewozy pasażerskie, otrzymywali z tytułu obowiązujących ustawowych ulg dotację przedmiotową na podstawie art. 22 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym[30]. Takie rozróżnienie form finansowania ulg wprowadzone w jednym przepisie może wskazywać na celowe ich rozróżnienie. W uzasadnieniu do projektu ustawy zmieniającej ww. ustawę brak jest wzmianki na temat przyczyn wprowadzenia tej zmiany.

Analiza ustawy o ulgach prowadzi do wniosku, że jej przepisy określają jedynie grupy osób uprawnionych do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, oraz w sposób ogólny wskazują na zasady przekazywania przewoźnikom dopłat, które zdaniem NIK winny być uszczegółowione w poszczególnych umowach zawieranych pomiędzy samorządem województwa, a przewoźnikiem autobusowym, obejmując swym zakresem nie tylko ich rozliczanie, w tym ewentualny zwrot, lecz nawet możliwość rozwiązania samej umowy w przypadku niespełnienia ustawowych wymagań. Omawiane przepisy art. 8a i art. 8b ustawy o ulgach tracą moc z dniem 31 grudnia 2016 r.

Aktualne zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej w transporcie drogowym i kolejowym reguluje ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, która weszła w życie 1 marca 2011 r. Zgodnie z art. 79 ust. 1 tej ustawy, działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym może być podejmowana i wykonywana na podstawie przepisów dotychczasowych, jednak nie dłużej niż do 31 grudnia 2016 r. W powyższym terminie, zgodnie z art. 87 ust. 1 ustawy

27 Na podstawie art. 19 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 1991 r. Prawo budżetowe (Dz. U. z 1993 r. Nr 72, poz. 344 ze zm.) Minister Finansów w drodze rozporządzenia ustalał stawki dotacji przedmiotowych do pasażerskich przewozów autobusowych i kolejowych (patrz: Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 5 czerwca 1998 r. w sprawie ustalenia stawek dotacji przedmiotowych do pasażerskich przewozów autobusowych i kolejowych – Dz. U. Nr 74, poz. 481. Wcześniej: Dz. U. z 1997 r. Nr 94, poz. 574; Dz. U. z 1996 r. Nr 108, poz. 518; Dz. U. z 1995 r. Nr 127, poz. 607; Dz. U. z 1994 r. Nr 90, poz. 420 i Nr 126, poz. 619; Dz. U. z 1993 r. Nr 41, poz. 186 i Dz. U. z 1994 r. Nr 17, poz. 58).

28 Pierwotnie brzmienie: ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 54, poz. 254 ze zm.).

29 Art. 8a ustawy o ulgach został dodany przez art. 16 ustawy z dnia 29 grudnia 1998 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z wdrożeniem reformy ustrojowej państwa (Dz. U. Nr 162, poz. 1126) z dniem 1 stycznia 1999 r.

30 Dz. U. Nr 96, poz. 591 ze zm., uchylony z dniem 1 czerwca 2003 r.

o publicznym transporcie zbiorowym, podmioty prowadzące działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób są obowiązane uwzględniać uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym i kolejowym, zgodnie z dotychczasowymi przepisami. Należy zauważyć również, że w przepisach przejściowych ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ustawodawca jedynie w zakresie transportu kolejowego, wskazuje na dotację jako rekompensatę utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych ulg. Zgodnie z art. 80 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, do dnia 31 grudnia 2016 r. na sfinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie kolejowym operatorowi przysługuje rekompensata, o której mowa w art. 56 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w postaci dotacji przedmiotowej z budżetu państwa. Powyższe zdaniem NIK potwierdza świadome rozróżnienie w ustawie o ulgach, dopłat i dotacji. Natomiast od 1 stycznia 2017 r. prawo do uzyskania rekompensaty z tytułu honorowania ustawowych ulg do biletów będą mieli jedynie przewoźnicy, którzy będą operatorami na liniach o charakterze użyteczności publicznej. Stosownie do art. 56 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, na wyrównanie straty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, operatorowi przysługiwać będzie rekompensata.

Zauważyć należy, że zdanie judykatury[31] jest w tym zakresie podzielone. Wskazuje się bowiem zarówno na cywilnoprawny charakter dopłat, jak również uznanie dopłat za dotację podlegającą wykorzystaniu i rozliczeniu zgodnie z przepisami ufp.

W urzędach marszałkowskich wydatki poniesione z tytułu przekazania przewoźnikom autobusowym dopłat do biletów ulgowych nie były jednolicie ujmowane w ewidencji księgowej. Spośród 16 urzędów marszałkowskich 13[32] ujmowało i traktowało takie wydatki jako dotację przedmiotową z budżetu dla jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych (§ 2630 klasyfikacji budżetowej), dwa[33] jako dotację celową z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie zadań zleconych do realizacji pozostałym jednostkom niezaliczanym do sektora finansów publicznych (§ 2830 klasyfikacji budżetowej) oraz jeden[34] jako wydatki z tytułu zakupu usług pozostałych (§ 4300 klasyfikacji budżetowej).

Przewoźnicy kolejowi otrzymują z tytułu honorowania obowiązujących ustawowych ulg dotację przedmiotową wyrównującą im utracone przychody. Podstawę obliczania dotacji stanowi wartość utraconych wpływów taryfowych z tytułu stosowania ulg przejazdowych przy zrealizowanej, udokumentowanej i zaewidencjonowanej sprzedaży. Rozliczaniem i przekazywaniem dotacji zajmuje się Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju[35] (dalej: „MIR"). W 2013 r. na dopłaty do ulgowych

31 Wyrok WSA w Warszawie z dnia 23 kwietnia 2005 r., sygn. akt V SA/WA 3237/14, wyrok WSA w Krakowie z dnia 15 listopada 2011 r. sygn. akt. III SA/Kr 201/11, wyrok WSA w Gliwicach z dnia 16 kwietnia 2015 r. sygn. akt. I SA/Gl 1128/14, wyrok WSA w Krakowie z dnia 4 lutego 2014 r. sygn. akt. I SA/Kr 1927/13.

32 Urzędy marszałkowskie województw: dolnośląskiego, lubuskiego, łódzkiego, małopolskiego, mazowieckiego, opolskiego, podkarpackiego, podlaskiego, pomorskiego, śląskiego, świętokrzyskiego, warmińsko-mazurskiego oraz wielkopolskiego.

33 Urzędy marszałkowskie województw: lubelskiego oraz zachodniopomorskiego.

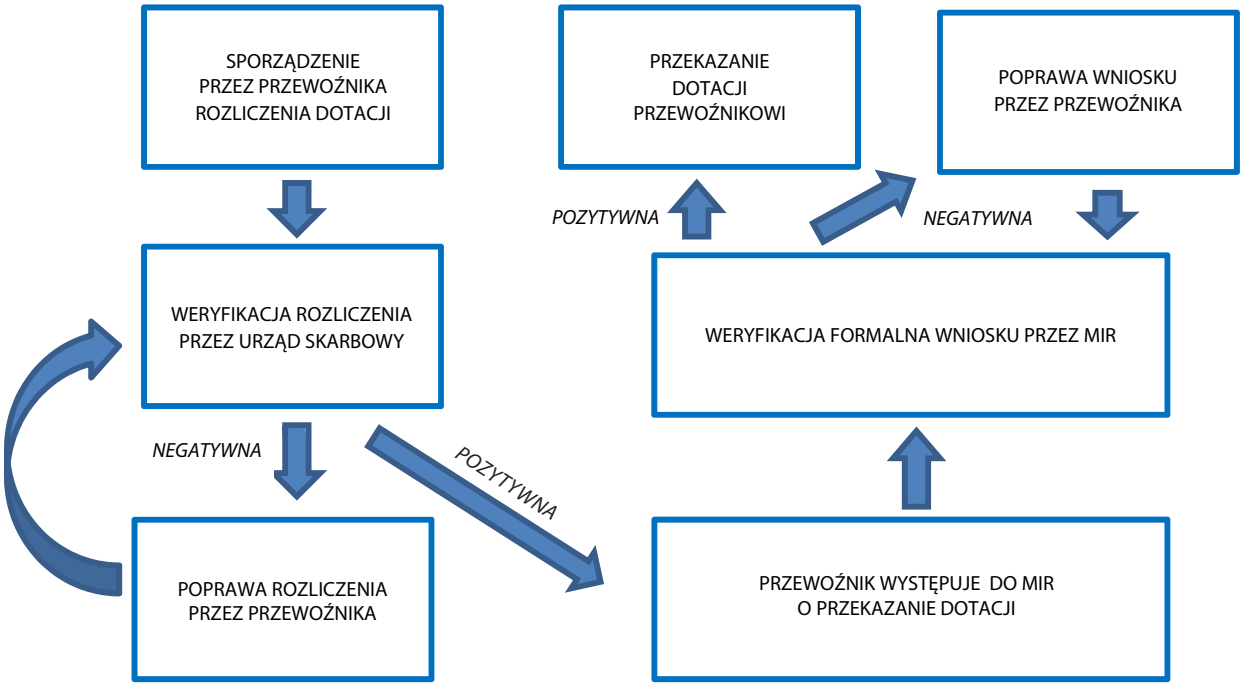
34 Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

35 Urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju zostało utworzone w dniu 27 listopada 2013 r. w wyniku przekształcenia Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i zniesienia Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, które do 26 listopada 2013 r. zajmowało się przyznawaniem i rozliczaniem dotacji.

przejazdów w komunikacji kolejowej w budżecie państwa przeznaczono kwotę 407 852,0 tys. zł, a w 2014 r. kwotę 505 123,0 tys. zł. Dotacje przedmiotowe na dopłaty do ulg ustawowych w 2013 r. przekazano 10 przewoźnikom kolejowym, a w 2014 r. 12 przewoźnikom kolejowym.

Mapa procesu występowania i otrzymywania przez przewoźnika kolejowego dotacji przedmiotowej przedstawia się następująco:

Schemat nr 2



Źródło:

3.2 Istotne ustalenia kontroli

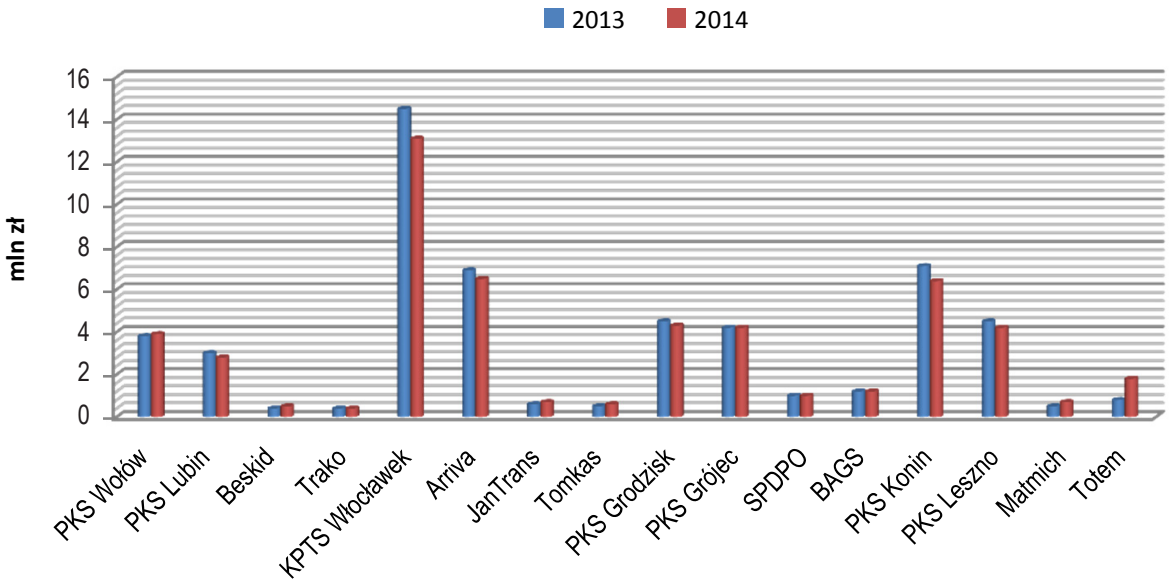
3.2.1. Komunikacja autobusowa

Przestrzeganie przez przewoźników autobusowych wymagań niezbędnych do uzyskania dopłat

Kontrolę przeprowadzono u 16 przewoźników autobusowych otrzymujących dopłaty od urzędów marszałkowskich: dolnośląskiego, kujawsko-pomorskiego, mazowieckiego i wielkopolskiego oraz w tych urzędach marszałkowskich. Skontrolowane samorządy w latach 2013–2014 podpisały z wszystkimi przewoźnikami łącznie 412 umów, z tego 199 w 2013 r. oraz 213 w 2014 r.

W latach 2013–2014 objęci kontrolą NIK przewoźnicy otrzymali od ww. samorządów województw dopłaty z tytułu ulgowych przejazdów na łączną kwotę 106,5 mln zł. Z tego samorząd województwa dolnośląskiego przekazał do objętych kontrolą NIK przewoźników 15,2 mln zł, samorząd województwa kujawsko-pomorskiego 43,6 mln zł, samorząd województwa mazowieckiego 21,6 mln zł i samorząd województwa wielkopolskiego 26,1 mln zł. Stanowiło to odpowiednio 15%, 56%, 14% i 25% całości dopłat wypłaconych przez dany samorząd wszystkim przewoźnikom w województwie.

Wykres nr 1
Wysokość dopłat otrzymana przez objętych kontrolą przewoźników



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ustaleń kontroli NIK.

W 2013 r. 90,5% dopłat przekazanych skontrolowanym przewoźnikom (73 747,6 tys. zł) przyznano w związku ze sprzedażą biletów ulgowych miesięcznych; pozostałe 9,5% (7 780,5 tys. zł) dotyczyło biletów ulgowych jednorazowych. Wśród biletów ulgowych miesięcznych największy udział w dopłatach miały bilety z ulgą 49%[36] (89,7% dopłat do tego rodzaju biletów), a najmniejszy z ulgą 93%[37] (0,1% dopłat). Wśród biletów ulgowych jednorazowych największy udział w dopłatach miały bilety z ulgą 37%[38] (31,2% dopłat), najmniejszy z ulgą 100%[39] (0,1% dopłat).

[36] Do ulgi 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnione dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia (art. 5 ust. 1 ustawy o ulgach).

[37] Do ulgi 93% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są uprawnione osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 1a ustawy o ulgach).

[38] Do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji innej niż zwykła, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 2 ustawy o ulgach).

[39] Do ulgi 100% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, pospiesznej, przyspieszonej i ekspresowej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z zapobieganiem i przeciwdziałaniem nielegalnej migracji, realizowanych na szlakach komunikacyjnych o szczególnym znaczeniu międzynarodowym (art. 2 ust. 2a ustawy o ulgach).

Tabela nr 1
Rozkład dopłat do biletów ulgowych jednorazowych i miesięcznych w 2013 r. otrzymanych przez objętych kontrolą przewoźników

Rodzaj biletu	Ulga	Wartość w 2013 r.*	Udział w wartości dopłat w 2013 r. wg rodzaju biletu	Udział w wartości dopłat w 2013 r.
A	B	C	D	E
Jednorazowe	37%	2 432,5	31,2%	3,00%
	49%	1 280,6	16,5%	1,60%
	51%	41,4	0,5%	0,05%
	78%	2 116,6	27,1%	2,60%
	93%	471,4	6,1%	0,50%
	95%	1 434,4	18,5%	1,70%
	100%	3,6	0,1%	0,00%
	RAZEM	**7 780,5**	**100,0%**	**9,5%**
Miesięczne	37%	740,8	1,0%	0,9%
	49%	66 168,5	89,7%	81,2%
	51%	4 152,7	5,6%	5,1%
	78%	2 636,1	3,6%	3,2%
	93%	49,5	0,1%	0,1%
	RAZEM	**73 747,6**	**100,0%**	**90,5%**
OGÓŁEM W 2013 r.		**81 528,1**	**100,0%**	**100,0%**

* dane w tys. zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ustaleń kontroli NIK.

W 2014 r. dopłaty przyznane w związku ze sprzedażą biletów ulgowych miesięcznych dla objętych kontrolą przewoźników stanowiły 91,6% przekazanych dopłat (151 425,4 tys. zł), a biletów ulgowych jednorazowych – 8,4% (13 963,9 tys. zł). Podobnie jak w 2013 r., wśród biletów ulgowych miesięcznych największy udział w dopłatach miały bilety z ulgą 49% (90,3% dopłat), a najmniejszy z ulgą 93% (0,1% dopłat). Natomiast wśród biletów ulgowych jednorazowych największy udział w dopłatach miały bilety z ulgą 78%[40] (30,3% dopłat), a najmniejszy z ulgą 51%[41] (1,3% dopłat). W 2014 r. zmniejszona została do 33% ulga dla nauczycieli (do końca 2013 r. obowiązywała w wysokości 37%).

[40] Do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni żołnierze odbywający niezawodową służbę wojskową, z wyjątkiem służby okresowej i nadterminowej, oraz osoby spełniające obowiązek tej służby w formach równorzędnych (art. 2 ust. 6 ustawy o ulgach).

[41] Do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji innej niż zwykła, na podstawie biletów jednorazowych lub imiennych miesięcznych, są uprawnione osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 2a ustawy o ulgach).

Tabela nr 2
Rozkład dopłat do biletów ulgowych jednorazowych i miesięcznych w 2014 r. otrzymanych przez objętych kontrolą przewoźników

Rodzaj biletu	Ulga	Wartość w 2014 r.*	Udział w wartości dopłat w 2014 r. wg rodzaju biletu	Udział w wartości dopłat w 2014 r.
A	B	C	D	E
Jednorazowe	33%	0,0	0%	0,0%
	37%	2 974,6	21,3%	1,8%
	49%	2 589,4	18,6%	1,6%
	51%	185,1	1,3%	0,1%
	78%	4 232,5	30,3%	2,6%
	93%	1 031,7	7,4%	0,6%
	95%	2 935,9	21,0%	1,8%
	100%	14,6	0,1%	0,0%
	RAZEM	**13 963,8**	**100,0%**	**8,5%**
Miesięczne	33%	544,6	0,4%	0,3%
	37%	815,4	0,5%	0,5%
	49%	136 749,2	90,3%	82,7%
	51%	8 031,8	5,3%	4,8%
	78%	5 161,6	3,4%	3,1%
	93%	122,8	0,1%	0,1%
	RAZEM	**151 425,4**	**100,0%**	**91,5%**
OGÓŁEM W 2014 r.		**165 389,2**	**100,0%**	**100,0%**

* dane w tys. zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ustaleń kontroli NIK.

Większość skontrolowanych przewoźników (11 z 16, tj. 68%) określiła w swoich uregulowaniach wewnętrznych osoby, stanowiska lub komórki organizacyjne odpowiedzialne za realizację zadań związanych z dopłatami do biletów ulgowych. W pięciu przypadkach nie dokonano takich wskazań, a zadania w tym zakresie wykonywali bezpośrednio sami przedsiębiorcy (u mniejszych przewoźników).

Wszyscy skontrolowani przewoźnicy zawarli umowy z samorządami województw o przekazywanie dopłat.

Stosownie do przepisów art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym przewoźnicy posiadali zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Zezwolenia wydane zostały na właściwych drukach zgodnie z rozporządzeniem w sprawie wzorów zezwoleń na wykonywanie krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych osób oraz wypisów z zezwoleń. Nieprawidłowości w zakresie zezwoleń stwierdzono u jednego przewoźnika. Przewoźnik ten w okresie od września do grudnia 2014 r. nie posiadał ważnego zezwolenia na wykonywanie przewozów pasażerskich na jednej z czterech obsługiwanych przez niego linii. Pomimo braku wymaganego zezwolenia przewoźnik od września do grudnia 2014 r. prowadził na tej linii przewozy regularne oraz występował i otrzymywał dopłaty w łącznej kwocie 14,3 tys. zł do realizowanych na tej linii przewozów ulgowych. Marszałek Województwa Dolnośląskiego do dnia zakończenia kontroli nie wystąpił do przewoźnika o zwrot powyższej kwoty.

Wszyscy przewoźnicy objęci kontrolą posiadali ważne licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego.

Rozkłady jazdy u wszystkich przewoźników uwzględniały przystanki, godziny odjazdów autobusów, długość linii komunikacyjnych i odległość między przystankami. Zasady korzystania z obiektów dworcowych i przystanków zostały uzgodnione z ich właścicielami lub zarządzającymi.

Cenniki opłat stosowane przez 12 przewoźników, spośród 16 objętych kontrolą zostały właściwie podane do publicznej wiadomości, tj. przy kasach dworcowych oraz w autobusach wykonujących regularne przewozy osób. Cenniki zawierały ceny biletów ulgowych określonych w ustawie o ulgach. Wymogi ustawy o transporcie drogowym dotyczące zasad wykonywania przewozów regularnych w zakresie podawania do publicznej wiadomości cenników opłat nie były przestrzegane przez czterech przewoźników i dotyczyły m.in. braku uwidocznionego cennika w autobusach i na dworcach autobusowych, zamieszczania na przystankach autobusowych nieaktualnych informacji o rozkładach jazdy, niezgodności cenników dostępnych w pojazdach, na stronie internetowej oraz dostarczonych do urzędu marszałkowskiego, jak również zamieszczania w cennikach nieaktualnych danych o obowiązujących ulgach ustawowych. Cenniki nie zawierały wskazania podziału tras na strefy, ani nie umożliwiały pasażerom ustalenia ceny biletu pomiędzy określonymi przystankami.

Ewidencjonowanie przez przewoźników autobusowych sprzedaży biletów ulgowych

W okresie objętym kontrolą wszyscy przewoźnicy ewidencjonowali sprzedaż biletów ulgowych za pomocą kas fiskalnych, posiadających pozytywną opinię Ministra Finansów lub Prezesa Głównego Urzędu Miar, przy czym jeden przewoźnik stosował kasę fiskalną nie posiadającą funkcji umożliwiającej określenie wysokości kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych. W przypadku jednego z 16 przewoźników stwierdzono stosowanie kas fiskalnych, których oprogramowanie nie posiadało funkcji sporządzania dobowych i miesięcznych raportów dopłat do biletów ulgowych. Ponadto przewoźnik ten nie zapewnił, aby kasy rejestrujące wykorzystywane w 2014 r. na liniach autobusowych objętymi dopłatami posiadały funkcje ewidencjonowania sprzedaży biletów miesięcznych z każdym rodzajem ulgi. Brak ten dotyczył ulgi dla doktorantów, którzy nie ukończyli 35 roku życia (ulga w wysokości 51%) oraz ulgi dla nauczycieli akademickich (33%).

Kasy rejestrujące stosowane przez większość (13) przewoźników były sprawne, posiadały aktualne przeglądy techniczne oraz w sposób trwały naniesione numery ewidencyjne nadane przez właściwe organy podatkowe. Nieprawidłowości w tym zakresie stwierdzono u trzech spośród 16 przewoźników objętych kontrolą i dotyczyły one m.in. braku lub częściowo nieczytelnego numeru ewidencyjnego na kasach[42], niezgłoszenia w wymaganym terminie kas rejestrujących do podmiotu prowadzącego serwis kas, celem poddania ich przeglądowi technicznemu (przeglądów dokonano z opóźnieniem wynoszącym od 10 do 30 dni po upływie dwóch lat od daty ostatniej ich rejestracji)[43], naniesienia błędnego numeru, dokonania zmiany podmiotu prowadzącego serwis kas bez uzyskania zgody podmiotu prowadzącego serwis główny oraz niepowiadomienia o tym fakcie właściwego organu podatkowego[44].

42 U dwóch przewoźników.
43 U jednego przewoźnika.
44 U jednego przewoźnika.

Sporządzanie przez przewoźników autobusowych wniosków o przekazanie dopłat, ich wykorzystanie i rozliczanie

Stosownie do ustaleń określonych w umowach zawartych z odpowiednim samorządem województwa przewoźnicy składali w miesięcznych okresach rozliczeniowych wnioski o dopłaty do biletów ulgowych. Wnioski zawierały informacje dotyczące liczby sprzedanych biletów ulgowych, rodzaju udzielonych ulg oraz wartości dopłaty z tytułu ich udzielenia. Do wniosków dołączane były zestawienia dopłat do biletów ulgowych za poszczególne okresy sprawozdawcze. Nieprawidłowości w zakresie nieterminowego składania wniosków o dopłaty do urzędów marszałkowskich stwierdzono u czterech spośród 16 przewoźników objętych kontrolą, a zwłoka w przekazaniu wniosków wynosiła od dwóch do 49 dni. Ponadto w jednym przypadku stwierdzono nieprawidłowość w zakresie niewywiązywania się z obowiązku przechowywania przez okres pięciu lat danych dotyczących sprzedaży biletów ulgowych na elektronicznych nośnikach pamięci w sposób umożliwiający ich odtworzenie, przetwarzanie i weryfikację, co było niezgodne z zawartą umową.

Przekazywanie, rozliczanie i kontrola dopłat dla przewoźników autobusowych przez urzędy marszałkowskie

Kontrolą NIK w urzędach marszałkowskich objęto zawieranie umów na udzielanie przewoźnikom dopłat, weryfikację składanych wniosków o dopłaty oraz sprawowanie nad przewoźnikami kontroli w tym zakresie.

Jednym z warunków, jakie muszą zostać spełnione, aby przewoźnik nabył uprawnienie do otrzymania dopłat, jest podpisanie z samorządem województwa umowy określającej zasady ich przekazywania, przy czym przepisy ustawy o ulgach nie precyzują zakresu regulacji tych umów.
Kontrolą objęte zostały składane przez przewoźników wnioski o zawarcie umów, a także istotne atrybuty zawieranych umów dotyczące zapisów zabezpieczających interes budżetu państwa, w tym: zobowiązania przewoźnika do honorowania ulg wynikających z obowiązujących przepisów, sposób i termin przekazywania dopłat, obowiązek rzetelnego i zgodnego ze stanem faktycznym ich rozliczania, zwrotu dopłat lub ich części w przypadku nienależnego jej pobrania wraz z określeniem terminu zwrotu i naliczenia odsetek oraz uprawnienia udzielającego dopłaty do kontroli przewoźnika w zakresie realizacji obowiązków określonych w zawartych umowach. Szczegółowymi badaniami objęto w województwie dolnośląskim, kujawsko-pomorskim i mazowieckim po 10 umów (odpowiednio 6,8%, 14,7% i 45,4% zawartych w badanym okresie), a w województwie wielkopolskim 12 umów (6,8% zawartych w badanym okresie), w tym wszystkie umowy z przewoźnikami objętymi niniejszą kontrolą NIK. W urzędach marszałkowskich województw dolnośląskiego, mazowieckiego oraz wielkopolskiego wszystkie złożone przez przewoźników wnioski o zawarcie umów zostały rozpatrzone pozytywnie i zawarto z nimi odpowiednie umowy. W Urzędzie Marszałkowskim Województwa Kujawsko-Pomorskiego w 2013 r. negatywnie rozpatrzony został jeden wniosek o zawarcie umowy z uwagi na niespełnianie wymogów formalnych, natomiast w 2014 r. zawarto umowy z wszystkimi przewoźnikami składającymi wnioski.

Wszystkie umowy zawarte z przewoźnikami sporządzane były według jednolitego wzoru opracowanego przez odpowiednie komórki odpowiedzialne merytorycznie za realizację zadań związanych z przekazywaniem dopłat w danym urzędzie marszałkowskim, podlegały weryfikacji pod względem prawnym oraz zawierały kontrasygnatę skarbnika województwa.

We wszystkich skontrolowanych urzędach marszałkowskich zawarto w umowach postanowienia w zakresie zobowiązania przewoźnika do honorowania ulg wynikających z obowiązujących przepisów, sposobu i terminów przekazywania dopłat, obowiązku rzetelnego i zgodnego ze stanem faktycznym ich rozliczania, zwrotu dopłat lub ich części w przypadku nienależnego jej pobrania wraz z określeniem terminu zwrotu i naliczenia odsetek oraz uprawnień udzielającego dopłaty do kontroli przewoźnika. Umowy zawierały zapis dotyczący prawa do prowadzenia przez pracowników urzędów marszałkowskich weryfikacji wysokości i zasadności przekazywania dopłat oraz kontroli przewoźników w tym zakresie.

Kontrola wykazała, że w przypadku siedmiu z 10 umów objętych badaniem w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego przewoźnicy nie dopełnili określonego w umowie wymogu, dotyczącego złożenia wniosku o zawarcie umowy na kolejny okres (na 2014 r.) nie później niż 30 dni przed upływem ważności aktualnej umowy. Opóźnienia w składaniu ww. wniosków, wynoszące od 11 do 51 dni, skutkowały zawieraniem nowych umów ze zwłoką 24–35 dni w stosunku do terminów ważności poprzednio obowiązujących umów. Tym samym przewoźnicy wykonywali w tym okresie przewozy pasażerskie bez formalnych uprawnień do naliczania dopłat do biletów ulgowych. Kolejne umowy zostały zawarte w styczniu i w lutym 2014 r., z mocą obowiązującą od 1 stycznia 2014 r. W związku z powyższym NIK zwróciła uwagę na potrzebę podjęcia przez Urząd działań zmierzających do zawarcia umowy z przewoźnikiem na kolejny okres przed upływem ważności obowiązującej umowy.

W badanym okresie do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego przewoźnicy złożyli łącznie 3 319 wniosków o udzielenie dopłat do ulgowych przejazdów autobusowych na łączną kwotę 98 813,3 tys. zł, do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego 821 wniosków na kwotę 79 689,2 tys. zł, do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego 2 494 wnioski na kwotę 150 967,6 tys. zł oraz do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego 1 858 wniosków na kwotę 106 390,0 tys. zł.
Spośród czterech urzędów marszałkowskich objętych kontrolą jeden z nich, tj. Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, opracował pisemne procedury weryfikacji składanych przez przewoźników wniosków. W pozostałych urzędach weryfikacja prowadzona była w oparciu o wypracowane i niesformalizowane zasady. Z ustaleń kontroli wynika, że proces weryfikacji wniosków składanych przez przewoźników we wszystkich objętych kontrolą urzędach marszałkowskich polegał na: [1] analizie formalnej wniosku, w trakcie której sprawdzano m.in. kompletność i prawidłowość przedłożonych załączników, prawidłowość wypełnienia wniosku, złożonych podpisów, aktualności zastosowanych ulg, [2] analizie finansowej, w wyniku której weryfikowano dane finansowe, kwoty należnych dopłat oraz liczbę sprzedanych ulgowych biletów jednorazowych i miesięcznych w zestawieniach załączanych do wniosków. W przypadku wątpliwości co do rzetelności lub prawidłowości składanych wniosków wzywano poszczególnych przewoźników do złożenia wyjaśnień.

W Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego kontrola NIK stwierdziła nieprawidłowości polegające na nierzetelnej weryfikacji wniosków, skutkiem czego było przyznanie dopłat w kwocie 14,3 tys. zł, pomimo braku wymaganego zezwolenia.

W dwóch urzędach marszałkowskich: województwa dolnośląskiego oraz wielkopolskiego stwierdzono nieprawidłowości polegające na przekazaniu przewoźnikom dopłat do biletów ulgowych z przekroczeniem terminów określonych w zawartych umowach[45]. W Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego z uchybieniem terminów wynikających z zawartych umów dokonano przelewu środków w łącznej wysokości 17 803,3 tys. zł, dotyczyło to 14 dopłat spośród 24 objętych kontrolą. Zgodnie z terminami określonymi w zawartych umowach, środki te winny być przekazane przewoźnikowi na wskazany rachunek bankowy przed upływem 15 dni roboczych po zakończeniu okresu rozliczeniowego. Tymczasem kontrola wykazała, iż w przypadku przelewów miesięcznych 14 dopłat (z 24 objętych kontrolą) opóźnienia wyniosły od jednego do trzech dni. W Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego, w dziewięciu spośród 72 wypłat miesięcznych zrealizowanych wobec sześciu przewoźników, wystąpiły trzydniowe opóźnienia za marzec i 15 dniowe za maj 2014 r.

Urzędy marszałkowskie uprawnione są do prowadzenia kontroli zarówno w siedzibie przewoźnika, jak i w trakcie wykonywania przez niego przewozów regularnych. Objęte kontrolą urzędy marszałkowskie w różnym stopniu przeprowadzały kontrole na miejscu u przewoźników otrzymujących dopłaty do ulgowych biletów. Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego w badanym okresie przeprowadził łącznie 19 kontroli w zakresie prowadzenia ewidencji sprzedaży biletów oraz rozliczania ulg, które zakresem swym obejmowały: przestrzeganie przez przewoźnika obowiązków wynikających z zawartych umów o dopłatach, prawidłowość informacji zawartych w składanych wnioskach o dopłaty, aktualność zezwoleń, weryfikację dowodów fiskalnych, aktualność oprogramowania do ewidencji biletów, zgodność biletów z cennikami, weryfikację rozkładów jazdy i kontrolę taboru autobusowego. Nieprawidłowości przy rozliczaniu dopłat stwierdzono u 10 przewoźników. Ponadto pracownicy Urzędu Marszałkowskiego przeprowadzali kontrole przewoźników m.in. w zakresie prawidłowości stosowania przepisów dotyczących ustawowych ulg oraz wypełniania warunków określonych w zezwoleniach na prowadzenie przejazdów osobowych. W 2013 r. przeprowadzonych zostało podczas realizacji przez przewoźników przejazdów łącznie 79 kontroli, a w 2014 r. – 102 kontrole. W kontrolach tych uczestniczyli w 2013 r. w 23, a w 2014 r. w 36 przypadkach inspektorzy Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego we Wrocławiu. W wyniku tych kontroli skontrolowano odpowiednio 57 i 49 przewoźników, którzy stanowili odpowiednio 30,0% i 24,9% ogółu przewoźników w danym roku, z którymi zawarto umowy o dopłaty. Efektem kontroli było cofnięcie lub nieprzedłużenie w sumie pięciu zezwoleń na wykonywanie przewozów pasażerskich.

Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w okresie objętym kontrolą przeprowadził cztery kontrole w siedzibie przewoźnika oraz pięć kontroli podczas realizacji przewozów. Kontrole podczas realizacji przewozów wykazały m.in. brak kas fiskalnych, brak cenników opłat za przejazd, zatrzymywanie się pojazdów przewoźnika w miejscu, które nie było oznaczone jako przystanek

[45] Przyczyna opóźnienia w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego spowodowana była błędnym obliczeniem wysokości należnych dopłat nieuwzględniających zmian wynikających z przepisów ustawy o zmianie ustawy o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego oraz niektórych innych ustaw, które weszły w życie 18 maja 2014 r., i koniecznością ich ponownego obliczenia. Wprowadziła ona wzrost ulgi dla kombatantów z 37% na 51%. W wyniku błędnego sumowania, dopłata za okres 18–31 maja została przekazana 3 lipca 2014 r. Przyczyną opóźnienia w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego było nierzetelne określanie terminu ich przekazania.

autobusowy, brak rozkładów jazdy przewoźnika na przystanku autobusowym. Urząd wzywał przewoźników do wyjaśnienia powstałych nieprawidłowości, żądał przedłożenia dokumentacji z usunięcia nieprawidłowości, a w jednym przypadku przeprowadził kontrolę sprawdzającą (nieprawidłowości nie stwierdzono). NIK zwróciła uwagę na niewielką liczbę kontroli prowadzonych przez Urząd w siedzibach przewoźników. Biorąc pod uwagę liczbę skontrolowanych przewoźników w latach 2013–2014 (czterech przewoźników, tj. odpowiednio 8,6% i 3,0% przewoźników realizujących przewozy w tych latach), kontrola w siedzibie przewoźnika – w częstotliwości prowadzonej dotychczas przez Urząd – wypada średnio raz na 17 lat. Niewielka była również liczba kontroli prowadzonych podczas realizacji przewozów; w kontrolowanym okresie dokonano tylko pięciu takich kontroli.

Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego przeprowadził w 2013 r. 25 kontroli w siedzibie przewoźników, co stanowiło 21,5% przewoźników otrzymujących dopłaty w 2013 r. W przypadku 16 kontroli stwierdzono nieprawidłowości i sformułowano zalecenia pokontrolne, w tym w ośmiu przypadkach zażądano zwrotu nienależnie pobranych dopłat. Kwota żądanych zwrotów wyniosła łącznie 2 950,8 tys. zł. Pozostałe zalecenia pokontrolne dotyczyły: terminowego uzyskiwania potwierdzeń uzgodnienia zasad korzystania z przystanków; opracowania aktualnych cenników na wybranych liniach; wprowadzenia systemu sprzedaży biletów zgodnie z obowiązującymi przepisami; rzetelnego sporządzania miesięcznych rozliczeń dopłat; przechowywania dokumentacji sprzedaży biletów zgodnie z warunkami podpisanej umowy; powiadamiania na piśmie o wszelkich zmianach danych mających wpływ na sposób realizacji umowy. W wyniku podjętych działań Urząd wyegzekwował łącznie 1 055,3 tys. zł nienależnie pobranych dopłat, z tego w 2013 r. 488,9 tys. zł i w 2014 r. 566,4 tys. zł. W 2014 r. nie przeprowadzono żadnej kontroli u przewoźników[46].

Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego w latach 2013–2014 nie przeprowadził żadnej kontroli u przewoźników w miejscach prowadzenia ich działalności, pod kątem jej zgodności z warunkami określonymi w zezwoleniach udzielonych przez Marszałka Województwa na wykonywanie krajowego transportu osób w zakresie przewozów regularnych[47]. W trakcie kontroli NIK[48] w wyniku podjętych rozmów z Wielkopolskim Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego zostało uzgodnione prowadzenie wspólnych kontroli przewoźników w zakresie zgodności wykonywania przez nich przewozów w transporcie autobusowym z wydanymi zezwoleniami.

Do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie transportu drogowego powołana została Inspekcja Transportu Drogowego, do zadań której należy m. in. kontrola dokumentów związanych z wykonywaniem transportu drogowego, licencji i zezwoleń oraz przestrzegania warunków w nich określonych. Z informacji otrzymanych w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK od właściwych miejscowo Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego wynika, że w latach 2013–2014 przeprowadzonych zostało 11 547 kontroli w wyniku których stwierdzono m.in. brak posiadania zezwolenia lub licencji, nieprzestrzeganie rozkładów jazdy, niewydanie pasażerowi wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd przed rozpoczęciem kursu.

46 Jako przyczynę podano ograniczenia wykonywania zadań zleconych z zakresu administracji rządowej w 2014 r.

47 Przyczyną nieprzeprowadzenia kontroli były braki kadrowe.

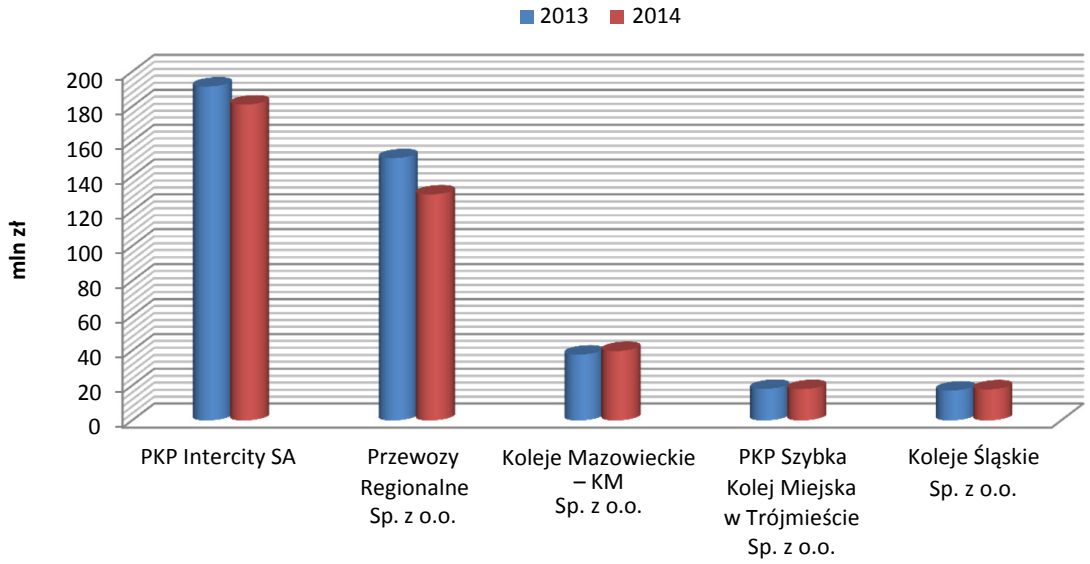
48 W dniu 8 kwietnia 2015 r. w wyniku spotkania przedstawicieli Wydziału Transportu Autobusowego Urzędu Marszałkowskiego w Poznaniu z przedstawicielami Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Poznaniu.

3.2.2. Komunikacja kolejowa

Ewidencjonowanie sprzedaży biletów ulgowych

Kontrolę przeprowadzono u pięciu przewoźników kolejowych, którzy w latach 2013–2014 otrzymali dotacje przedmiotowe[49] w łącznej wysokości 801 294,0 tys. zł, z tego 414 931,0 tys. zł w 2013 r. i 386 363,1 tys. zł w 2014 r. Stanowiło to 94,9% i 92,4% wszystkich dotacji udzielonych w tych latach.

Wykres nr 2
Wysokość dopłat otrzymana przez objętych kontrolą przewoźników kolejowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ustaleń kontroli NIK.

Objęci kontrolą przewoźnicy sprzedali najwięcej biletów jednorazowych z ulgą 51%[50], o łącznej wartości 205 611,4 tys. zł w 2013 r. i 187 689,6 tys. zł w 2014 r., co stanowiło odpowiednio 56,7% i 55,7% jednorazowych biletów ulgowych sprzedanych w tych latach. Przewoźnicy sprzedali najmniej biletów jednorazowych z ulgą 93%, o łącznej wartości 3 130,3 tys. zł w 2013 r. i 3 118,4 tys. zł w 2014 r., co w każdym z tych lat stanowiło 0,9% sprzedaży biletów jednorazowych.

W 2013 r. najwięcej ulgowych biletów miesięcznych sprzedano z ulgą 51%[51], o łącznej wartości 24 571,1 tys. zł, co stanowiło 46,7% rocznej sprzedaży ulgowych biletów miesięcznych. Natomiast w 2014 r. najwięcej miesięcznych biletów ulgowych sprzedano z ulgą 49%[52], o łącznej wartości

[49] Dane po ostatecznym rozliczeniu dotacji.

[50] Do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach: a) innych niż osobowe, na podstawie biletów jednorazowych lub imiennych miesięcznych, są uprawnione osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 2a ustawy o ulgach); b) osobowych, pospiesznych i ekspresowych, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni studenci do ukończenia 26 roku życia; osobom, które ukończyły studia pierwszego stopnia przysługuje to prawo do dnia 31 października roku, w którym ukończyły te studia oraz doktoranci do ukończenia 35 roku życia (art. 4 ust. 4a i 4b ustawy o ulgach).

[51] Patrz przypis 39 lit a) ponadto do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych, na podstawie imiennych biletów miesięcznych, są uprawnieni studenci do ukończenia 26 roku życia; osobom, które ukończyły studia pierwszego stopnia przysługuje to prawo do dnia 31 października roku, w którym ukończyły te studia oraz doktoranci do ukończenia 35 roku życia (art. 4 ust. 6a i 6b ustawy o ulgach).

[52] Do ulgi 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych, na podstawie imiennych biletów miesięcznych, są uprawnione dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia oraz rodzice lub małżonkowie rodziców w rozumieniu ustawy z dnia 5 grudnia 2014 r. o Karcie Dużej Rodziny (Dz. U. z 2014 r., poz. 1863) posiadający ważną Kartę Dużej Rodziny (art. 4 ust. 6 ustawy o ulgach).

23 062,9 tys. zł, co stanowiło 46,6% tej sprzedaży. Przewoźnicy sprzedali najmniej biletów miesięcznych z ulgą 93%, o łącznej wartości 350,1 tys. zł w 2013 r. i 404,8 tys. zł w 2014 r., co stanowiło odpowiedni 0,7% i 0,8% miesięcznych biletów ulgowych sprzedanych w tych latach.

Przewoźnicy określili w swoich uregulowaniach wewnętrznych komórki organizacyjne odpowiedzialne za realizację zadań związanych z występowaniem o dotacje przedmiotowe do krajowych przewozów pasażerskich oraz ich rozliczanie.

U wszystkich skontrolowanych przewoźników kontrola uprawnień do korzystania z ustawowych ulg przez pasażerów prowadzona była przez konduktorów w poszczególnych pociągach. Jeden z przewoźników zlecił dodatkowo prowadzenie kontroli firmie zewnętrznej.

Przewoźnicy dokonywali sprzedaży biletów ulgowych za pomocą kas stacjonarnych i mobilnych, automatów biletowych oraz przez Internet. Wszyscy skontrolowani przewoźnicy prowadzili ewidencję tej sprzedaży przy pomocy oprogramowania[53] pozwalającego na ustalenie wartości sprzedaży biletów z poszczególnymi ulgami oraz wyliczenie należnej dotacji.

Przewoźnicy podali do publicznej wiadomości cenniki zawierające ceny biletów ulgowych zamieszczając je w Internecie, a także poprzez udostępnienie w kasach biletowych lub wywieszenie na terenie dworców kolejowych.

Wnioskowanie, wykorzystanie i rozliczenie dotacji

Objęci kontrolą przewoźnicy kolejowi otrzymywali dotacje na podstawie kierowanych do MIR wniosków zawierających dane wymagane w § 3 ust. 2 rozporządzenia MF z dnia 3 września 2010 r. Do wniosków przewoźnicy załączali rozliczenie należnej dotacji za okres od początku roku do końca miesiąca poprzedzającego miesiąc sporządzenia rozliczenia. Prawidłowość rozliczeń była potwierdzana przez właściwe urzędy skarbowe, dokonujące ich sprawdzenia na podstawie § 5 ust. 3 ww. rozporządzenia. Rozliczenia zostały sporządzone według wzoru określonego załącznikiem do rozporządzenia MF z dnia 17 września 2010 r. W badanym okresie przewoźnicy terminowo przedkładali sprawozdania z rozliczenia dotacji, tj. do 28 dnia każdego miesiąca, zgodnie z § 5 ust. 1 rozporządzenia MF z dnia 3 września 2010 r. Wszyscy przewoźnicy otrzymali dotacje we wnioskowanych wysokościach.

Przewoźnicy rzetelnie prowadzili ewidencje umożliwiające określenie wartości i liczby sprzedanych biletów z zastosowaniem ulg ustawowych oraz utraconych z tego tytułu wpływów, do czego byli zobowiązani zgodnie z § 8 ust. 1 rozporządzenia MF z dnia 3 września 2010 r. Brak prowadzenia ewidencji skutkowałby obowiązkiem zwrotu pobranej dotacji jako wykorzystanej niezgodnie z przeznaczeniem. Dane z ewidencji prawidłowo przeniesiono do rozliczeń dotacji przekazywanych do MIR.

Korekty rozliczeń dotacji z powodów, o których mowa w § 9 ust. 1 rozporządzenia MF z dnia 3 września 2010 r., dokonało dwóch z pięciu skontrolowanych przewoźników:

a) Przewozy Regionalne sp. z o.o. dokonała korekty rozliczenia dotacji za grudzień 2013 r. w związku z korektą liczby biletów sprzedanych w tym miesiącu. Przewoźnik był zobowiązany do dokonania korekty dotacji o kwotę 48,0 tys. zł, ponieważ w okresie od 15 do 31 grudnia 2013 r. (tj. po zmianie

[53] Zgodnie z art. 81 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym operator publicznego transportu zbiorowego wykonujący przewozy w transporcie kolejowym stosuje kasy rejestrujące od 1 stycznia 2017 r.

rozkładu jazdy pociągów) zmniejszeniu uległy przychody Spółki ze sprzedaży biletów. Po zmianie rozkładu jazdy niektóre linie kolejowe obsługiwane przez Spółkę przejęli inni przewoźnicy, z którymi zawarto porozumienia dotyczące honorowania biletów sprzedanych podróżnym na połączenia wcześniej obsługiwane przez pociągi Przewozów Regionalnych sp. z o.o. W wyniku korekty Spółka była zobowiązana do zwrotu kwoty korekty jako niewykorzystanej w części dotacji przedmiotowej za 2013 r. Zwrotu dokonano w dniu 31 lipca 2014 r. wraz z odsetkami należnymi za 181 dni opóźnienia, w łącznej kwocie 50,4 tys. zł[54]. Późny termin zwrotu wynikał z podpisania ostatniego porozumienia z przewoźnikami przejmującymi linie kolejowe dopiero w dniu 28 lutego 2014 r., konieczności wprowadzenia zmian do systemu rozliczeń oraz dokonania ponownych obliczeń;

b) Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o. dokonała korekty rozliczenia dotacji za styczeń 2014 r. w wysokości 1,9 tys. zł z powodu przekazania przez PKP Intercity S.A. w marcu 2014 r. skorygowanej informacji o sprzedaży biletów ulgowych za styczeń 2014 r. Spółka zwróciła kwotę korekty we właściwym terminie określonym w § 9 ust. 2 rozporządzenia MF z dnia 3 września 2010 r.

Ponadto przewoźnicy dokonywali korekt wynikających z błędów formalnych, np. brak wszystkich wymaganych podpisów, nieprawidłowe przeniesienie danych pomiędzy kolumnami rozliczenia.

Skontrolowani przewoźnicy kolejowi wykorzystali przyznane w 2013 i 2014 r. dotacje w wysokościach odpowiednio 98,5% i 98,7%. Stwierdzono nieprawidłowości u trzech z pięciu skontrolowanych przewoźników, którzy dokonali zwrotu niewykorzystanej części dotacji po terminie ustalonym na 31 stycznia roku następnego. Dotyczyło to następujących przewoźników kolejowych:

a) Przewozy Regionalne sp. z o.o. dokonała zwrotu za 2013 r. z opóźnieniem 12 dni, a za 2014 r. z opóźnieniem dziewięciu dni[55]. Spółka zapłaciła odsetki za nieterminowy zwrot dotacji za 2013 r. i 2014 r. we właściwej wysokości, w łącznej kwocie 18,1 tys. zł[56];
b) PKP Intercity SA dokonała zwrotu niewykorzystanej części dotacji za 2013 r. z opóźnieniem 11 dni[57]. Spółka zapłaciła odsetki za nieterminowy zwrot dotacji we właściwej wysokości, w kwocie 6,7 tys. zł;
c) Koleje Śląskie sp. z o.o. dokonała zwrotu za 2014 r. z opóźnieniem trzech dni[58]. Spółka zapłaciła odsetki za nieterminowy zwrot dotacji we właściwej wysokości, w kwocie 0,3 tys. zł.

Przewoźnicy zastosowali prawidłową stawkę odsetek za zwłokę, określoną w art. 56 ordynacji podatkowej.

Realizacja przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju obowiązków w zakresie przekazywania i rozliczania dotacji przedmiotowych przekazanych przewoźnikom kolejowym

MIR w 2013 r. przekazał dotacje przedmiotowe[59] 10 przewoźnikom w wysokości 437 107,6 tys. zł oraz w 2014 r. 12 przewoźnikom w wysokości 418 285,7 tys. zł.

54 Kwota do zwrotu 48 033,00 zł oraz odsetki w kwocie 2 381,91 zł.

55 Przyczyną nieterminowego zwrotu dotacji w 2013 r. i 2014 r. była trudna sytuacja spółki.

56 Odsetki za 2013 r. w kwocie 11,2 tys. zł oraz za 2014 r. w kwocie 6,9 tys. zł.

57 Przyczyną nieterminowego zwrotu dotacji był błąd pracownika.

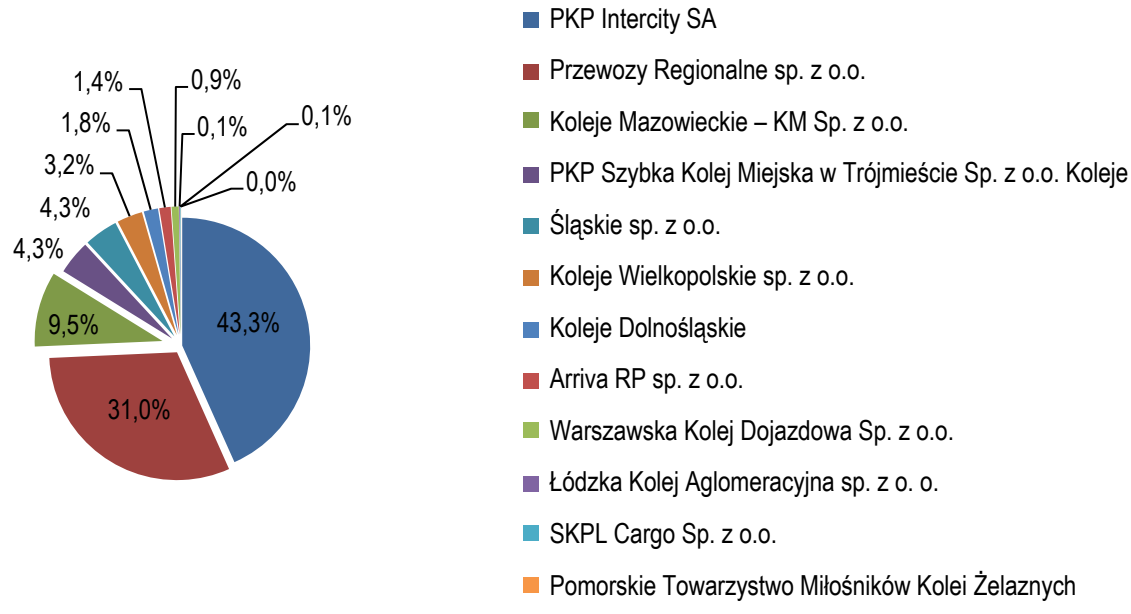
58 Nieterminowy zwrot dotacji nastąpił, jak wyjaśniono, z przyczyn barku uregulowań organizacyjnych w tym zakresie w Spółce.

59 Dane po ostatecznym rozliczeniu dotacji.

Wykres nr 3
Udział w dotacji przedmiotowej przewoźników kolejowych w 2013 r.

Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

Wykres nr 4
Udział w dotacji przedmiotowej przewoźników kolejowych w 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie ustaleń kontroli.

W 2013 r. dotacja przyznana w związku ze sprzedażą biletów ulgowych jednorazowych stanowiła 86,6% (378 677,6 tys. zł) przekazanej dotacji, a biletów ulgowych miesięcznych 13,4% przekazanej dotacji (58 429,9 tys. zł). Wśród biletów ulgowych jednorazowych największy udział w dotacji miały

bilety z ulgą 51% (56,6% dotacji), najmniejszy z ulgą 93%[60] (0,9% dotacji). Wśród biletów ulgowych miesięcznych największy udział w dotacji miały bilety z ulgą 49% (47,1% dotacji), a najmniejszy z ulgą 93% (0,7% dotacji).

Tabela nr 3
Rozkład dotacji do biletów ulgowych jednorazowych i miesięcznych w 2013 r.

Rodzaj biletu	Ulga	Wartość w 2013 r.*	Udział w dotacji w 2013 r. wg rodzaju biletu	Udział w wartości dotacji w 2013 r.
A	B	C	D	E
Jednorazowe	37%	99 215,53	26,2%	0,02%
	49%	5 011 703,53	1,3%	1,15%
	51%	214 436 662,67	56,6%	49,06%
	78%	19 070 326,24	5,0%	4,36%
	93%	3 353 699,94	0,9%	0,77%
	95%	14 108 480,89	3,7%	3,23%
	100%	23 481 287,40	6,2%	5,37%
	Razem	**378 677 692,48**	**100,0%**	**86,63%**
Miesięczne	37%	2 824 538,00	4,8%	0,65%
	49%	27 520 561,00	47,1%	6,30%
	51%	26 727 194,00	45,7%	6,11%
	78%	964 531,00	1,7%	0,22%
	93%	393 160,00	0,7%	0,09%
	Razem	**58 429 984,00**	**100,0%**	**13,37%**
Ogółem w 2013 r.		**437 107 676,48**	**100,0%**	**100,00%**

* dane w tys. zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie ustaleń kontroli NIK.

W 2014 r. dotacja przyznana w związku ze sprzedażą biletów ulgowych jednorazowych stanowiła 86,3% (360 994,3 tys. zł) przekazanej dotacji, a biletów ulgowych miesięcznych 13,7% przekazanej dotacji (57 291,4 tys. zł). Wśród biletów ulgowych jednorazowych największy udział w dotacji miały bilety z ulgą 51% (55,7% dotacji), najmniejszy z ulgą 93% (1,0% dotacji). Wśród biletów ulgowych miesięcznych największy udział w dotacji miały bilety z ulgą 49% (47,7% dotacji), a najmniejszy z ulgą 93% (0,8% dotacji).

[60] Do ulgi 93% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są uprawnione osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 1a ustawy o ulgach).

Tabela nr 4
Rozkład dotacji do biletów ulgowych jednorazowych i miesięcznych w 2014 r.

Rodzaj biletu	Ulga	Wartość w 2014 r.*	Udział w dotacji w 2014 r. wg rodzaju biletu	Udział w wartości dotacji w 2014 r.
A	B	C	D	E
Jednorazowe	33%	5 198,4	1,4%	1,2%
	37%	89 692,3	24,8%	21,4%
	49%	4 937,6	1,4%	1,2%
	51%	201 134,7	55,7%	48,1%
	78%	18 573,4	5,1%	4,4%
	93%	3 489,0	1,0%	0,8%
	95%	14 198,2	3,9%	3,4%
	100%	23 770,9	6,6%	5,7%
	Razem	**360 994,50**	**100%**	**86,3%**
Miesięczne	33%	2 472,2	4,3%	0,6%
	37%	256,4	0,4%	0,1%
	49%	27 317,5	47,7%	6,5%
	51%	25 850,9	45,1%	6,2%
	78%	948,4	1,7%	0,2%
	93%	446,0	0,8%	0,1%
	Razem	**57 291,4**	**100%**	**13,7%**
Ogółem w 2014 r.		**418 285,90**	**100,0%**	**100%**

* dane w tys. zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ustaleń kontroli NIK.

Dotacji przedmiotowych udzielono[61] na podstawie sporządzonych przez przewoźników kolejowych wniosków zawierających dane wymagane w § 3 ust. 2 rozporządzenia MF z dnia 3 września 2010 r. Przekazane przez MIR kwoty dotacji były zgodne z przedłożonymi wnioskami. Dotacje przekazywano na rachunki bankowe przewoźników wskazane we wnioskach o dofinasowanie, w terminie do 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym złożono rozliczenie dotacji, zgodnie z § 6 ust. 2 rozporządzenia MF z 3 września 2010 r.

Przewoźnicy składali w MIR rozliczenie należnej dotacji[62] za okres od początku roku do końca miesiąca poprzedzającego miesiąc sporządzenia rozliczenia, co było zgodne z § 5 ust. 1 rozporządzenia MF z dnia 3 września 2010 r. Prawidłowość rozliczeń była potwierdzana przez urząd skarbowy, dokonujący jej sprawdzenia na podstawie § 5 ust. 4 ww. rozporządzenia. Wszystkie badane rozliczenia zostały sporządzone według wzoru określonego załącznikiem do rozporządzenia rozporządzenie MF z dnia 17 września 2010 r.

Zgodnie z § 11 ust. 1 rozporządzenia MF z dnia 3 września 2010 r. przewoźnicy kolejowi mogli otrzymywać raty dotacji (zaliczki) w wysokości 1/12 planowanej dla tego przewoźnika na dany rok budżetowy kwoty dotacji. W 2013 r. o przekazanie zaliczki wniosło dziewięciu z dziesięciu przewoźników otrzymujących dotację, a w 2014 r. jedenastu z dwunastu przewoźników.

61 Badanie przeprowadzono na próbie 12 wniosków o dotację (5%) złożonych w latach 2013 i 2014.

62 Badanie przeprowadzono na próbie 12 rozliczeń należnej dotacji (5%) złożonych w latach 2013 i 2014.

Zaliczki dotacji przekazywane były w odpowiednich wysokościach w terminie do 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym wnioskowano o przekazanie raty dotacji, tj. zgodnie z § 13 ust. 1 ww. rozporządzenia.

Wysokość zaliczek przekazanych przewoźnikom w latach 2013–2014 wyniosła odpowiednio 33 998 tys. zł i 38 642 tys. zł. W 2013 r. wartość wnioskowanych zaliczek przekroczyła 1/12 kwoty dotacji zaplanowanej na ten rok, dlatego MIR dokonał odpowiedniego obniżenia przekazanych przewoźnikom zaliczek. W grudniu 2013 r., w sposób prawidłowy, uzupełniono zaliczki po dokonaniu korekt planów sprzedaży, zgodnie z § 11 ust. 3 rozporządzenia MF z dnia 3 września 2010 r. W 2014 r. zaliczki przekazano w wysokościach wnioskowanych przez przewoźników kolejowych.

Przewoźnicy kolejowi dokonywali korekt należnej dotacji na podstawie skorygowanych rozliczeń dotacji za poszczególne miesiące. Przewoźnicy zwrócili otrzymane części dotacji stanowiące nadwyżkę ponad korygowaną należną dotację. W sytuacji, gdy wartość skorygowanej należnej dotacji przewyższała wcześniej wypłaconą, MIR przekazywał przewoźnikom należną dopłatę. Przewoźnicy dokonywali korekty z powodu zmiany wartości lub wielkości sprzedaży, o której mowa w § 9 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia MF z dnia 3 września 2010 r.

Przewoźnicy kolejowi – zarówno w 2013, jak i 2014 r. – wykorzystali przyznaną dotację przedmiotową w 98,5%. Niewykorzystana część dotacji została zwrócona przez przewoźników do MIR. Dwóch przewoźników w 2013 r. i trzech w 2014 r. dokonało zwrotu po terminie określonym w art. 168 ust. 1 ufp, tj. po 31 stycznia roku następnego, w łącznych kwotach 5 216,3 tys. zł i 3 864,4 tys. zł. Przewoźnicy z tytułu nieterminowego rozliczenia dotacji wpłacili odsetki we właściwych wysokościach, liczonych jak dla zaległości podatkowych, zgodnie z art. 168 ust. 3 ufp. Łącznie w 2013 i 2014 r. wpłacono odpowiednio 7,2 tys. zł i 19,2 tys. zł z tytułu odsetek. MIR sprawdzał prawidłowość rozliczenia wykorzystania dotacji przedmiotowej i w dwóch przypadkach wezwał przewoźników do uiszczenia odsetek w należytej wysokości. Kontrola przeprowadzona w MIR nie stwierdziła wykorzystania dotacji przez przewoźników kolejowych niezgodnie z przeznaczeniem albo pobrania nienależnej dotacji lub w nadmiernej wysokości.

4 INFORMACJE DODATKOWE

4.1 Organizacja, metodyka i przebieg kontroli

Wybór jednostek do kontroli dokonany został w sposób celowy. Kontrolę przeprowadzono w państwowej jednostce budżetowej, jednostkach samorządu terytorialnego oraz pozostałych jednostkach, w których w latach 2013–2014 wydatkowano stosunkowo wysokie kwoty na dopłaty i dotacje, a które nie były objęte kontrolą w latach wcześniejszych. W zakresie przewoźników autobusowych kontrolą objęto po dwóch przewoźników o stosunkowo największych dopłatach oraz po dwóch przewoźników z mniejszymi dopłatami. W zakresie przewoźników kolejowych kontrolą objęto pięciu przewoźników o stosunkowo największych otrzymanych dotacjach. Kontrolą objęto jednostki z terenu województw: dolnośląskiego, kujawsko-pomorskiego, mazowieckiego, pomorskiego, śląskiego oraz wielkopolskiego. Czynności kontrolne rozpoczęto 16 marca 2015 r. Wystąpienia pokontrolne do kierowników jednostek objętych kontrolą zostały podpisane do 14 lipca 2015 r.

Działalność kontrolowanych jednostek oceniono z zastosowaniem 3-stopniowej skali ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna, a w przypadku, gdy sformułowanie oceny wg tej skali nie dawało prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosowano ocenę opisową.

W kontroli zasięgano w trybie art. 29 ust. 1 pkt. 2 lit. f ustawy o NIK informacji od właściwych miejscowo ITD w zakresie kontroli przeprowadzonych u przewoźników dotyczących legalności prowadzenia przez nich działalności w zakresie przewozu osób (licencje, zezwolenia), przestrzegania rozkładów jazdy, trasy przejazdu oraz ustalonych przystanków.

W 26 sporządzonych wystąpieniach pokontrolnych sformułowano ogółem 29 wniosków, z czego[63]: zrealizowano 12, w trakcie realizacji były trzy oraz niezrealizowano 14. W odpowiedziach na wystąpienia pokontrolne kierownicy jednostek kontrolowanych poinformowali o podjętych działaniach zmierzających do usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli.

Do wystąpień pokontrolnych złożone zostały zastrzeżenia przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego oraz przez jednego przewoźnika. W zakresie zastrzeżeń złożonych przez Marszałka Komisja Rozstrzygająca NIK oddaliła je w całości. W przypadku przewoźnika wydano postanowienie o odmowie ich przyjęcia z uwagi na ich złożenie przez osobę nieuprawnioną. Na powyższe przewoźnik złożył zażalenie do Prezesa NIK. Postanowieniem z dnia 26 sierpnia 2015 r. Prezes NIK utrzymał w mocy zaskarżone postanowienie.

4.2 Finansowe rezultaty kontroli

W trakcie kontroli stwierdzono finansowe lub sprawozdawcze skutki nieprawidłowości w łącznej kwocie 1 250 655,81 zł, z tego:

a) uszczuplenie środków lub aktywów – 19 119,80 zł,

b) kwoty nienależnie uzyskane – 1 231 536,01 zł.

[63] Według stanu na 12.10.2015 r.

5.1. Charakterystyka stanu prawnego

5.1.1. Kluczowe uwarunkowania dotyczące kontrolowanej działalności

Aktualne zasady organizowania i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym określa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, która weszła w życie dnia 1 marca 2011 r. Z art. 79 ust. 1 tej ustawy wynika, że nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2016 r. przewoźnicy wykonujący działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym mogą ją podejmować i wykonywać na podstawie przepisów dotychczasowych, tj. ustawy o ulgach. Po 31 grudnia 2016 r. przewoźnicy będą realizować zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a także występować i rozliczać dopłaty do biletów ulgowych, na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Uwarunkowania wynikające z ustawy o ulgach

Uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez przewoźników autobusowych, reguluje ustawa o ulgach. Rodzaje stosowanych ulg przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego szczegółowo określa art. 2 ust. 2–7, art. 4 ust. 1–3 i 5 oraz art. 5 ustawy. Z przepisów ww. ustawy wynika, że przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego stosuje się ulgi: 100%, 95%, 93%, 78%, 51%, 49%, 37% i 33%, w zależności od rodzaju uprawnienia i przejazdu na podstawie biletu jednorazowego, bądź imiennego miesięcznego.

Kwotę dopłaty, według art. 8a ust. 3 ustawy o ulgach, stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ustawowych ulg, a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi. Uprawnienie do otrzymywania dopłat z samorządu województwa nabywa przewoźnik, który spełnia wymogi określone w art. 8a ust. 4 ustawy o ulgach, tj.:

1) posiada zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym, wydane zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym;
2) stosuje kasy rejestrujące, posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, umożliwiające określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych;
3) zawarł umowę z samorządem województwa określającą zasady przekazywania przewoźnikom dopłat.

Zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w transporcie drogowym

Zgodnie z art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym, wykonywanie w krajowym transporcie drogowym przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych wymaga zezwolenia wydanego, w zależności od zasięgu tych przewozów, odpowiednio przez wójta, burmistrza, prezydenta miasta, starostę lub marszałka województwa. W zezwoleniu określa się w szczególności warunki wykonywania przewozów, przebieg trasy przewozów, w tym miejscowości, w których znajdują się miejsca początkowe i docelowe przewozów, miejscowości, w których znajdują się przystanki – przy przewozach regularnych osób. Załącznikiem do zezwolenia jest obowiązujący rozkład jazdy (art. 20 ust. 1 i 1a ustawy o transporcie drogowym).

Zgodnie z art. 21 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy zezwolenie wydawane jest na wniosek przedsiębiorcy, na okres nie dłuższy niż 5 lat na wykonywanie przewozów regularnych lub przewozów regularnych specjalnych.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, podjęcie i wykonywanie transportu drogowego wymaga uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Zgodnie z art. 5 ust. 3 ww. ustawy, zezwolenia udziela się na czas nieoznaczony. Wymóg posiadania zezwolenia obowiązuje od 15 sierpnia 2013 r. Do dnia 14 sierpnia 2013 r. podjęcie i wykonywanie transportu drogowego wymagało uzyskania odpowiedniej licencji. Licencja udzielana była na czas oznaczony, nie krótszy niż 2 lata i nie dłuższy niż 50 lat.

Kasy rejestrujące

Zgodnie z art. 8a ust. 4 pkt 2 ustawy o ulgach uprawnienie do otrzymania dopłat nabywa przewoźnik, który stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych. Warunki używania przez przewoźników kas rejestrujących, terminy zgłoszenia do naczelnika urzędu skarbowego w celu otrzymania numeru ewidencyjnego oraz terminy i zakres obowiązkowych przeglądów technicznych kas, określone zostały w §§ 13, 14 oraz 33 rozporządzenia MF z dnia 14 marca 2013 r., zgodnie z którymi podatnik:

- w terminie 7 dni od dnia fiskalizacji kasy składa do właściwego naczelnika urzędu skarbowego zgłoszenie danych dotyczących kasy, w celu otrzymania numeru ewidencyjnego, na wzorze stanowiącym załącznik nr 2 do rozporządzenia[64],
- nanosi w książce kasy oraz w sposób trwały na obudowę kasy numer ewidencyjny kasy, który dla kasy oraz książki kasy jest identyczny i nie może być przypisany innym urządzeniom[65],
- zgłasza kasy do obowiązkowego przeglądu technicznego do podmiotu prowadzącego serwis główny lub podmiotu prowadzącego serwis kas, nie rzadziej niż co dwa lata[66],
- dokonuje wpisów przewidzianych do wykonania przez podatnika w książce kasy, jak również umożliwia dokonanie wpisów podmiotowi prowadzącemu serwis główny lub podmiotowi prowadzącemu serwis kas[67].

Do kas rejestrujących zakupionych przez przewoźników przed wejściem w życie rozporządzenia MF z dnia 14 marca 2013 r. zastosowanie miały przepisy §§ 7 i 16 rozporządzenia MF z dnia 28 listopada 2008 r.

Umowa z samorządem województwa

Umowa zawarta pomiędzy przewoźnikiem, a Marszałkiem Województwa, określa szczegółowe zasady przekazywania dopłat z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich. W umowie powinien być określony sposób wyliczenia należnej przewoźnikowi dopłaty, jak i podstawa jej wyliczenia. Umowa powinna określać również warunki dopłaty do ustawowych biletów ulgowych, sprzedawanych na rzecz przewoźnika, przez innego przewoźnika bądź podmiot prowadzący sprzedaż za pomocą kas rejestrujących.

64 Przytoczone zdanie wynika z § 13 ust. 5 i 6 rozporządzenia MF z dnia 14 marca 2013 r.
65 Przytoczone zdanie wynika z § 14 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia MF z dnia 14 marca 2013 r.
66 Przytoczone zdanie wynika z § 14 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia MF z dnia 14 marca 2013 r.
67 Przytoczone zdanie wynika z § 14 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia MF z dnia 14 marca 2013 r.

Dopłaty na rzecz przewoźnika przekazywane są w okresach miesięcznych. Podstawą do przekazania dopłaty jest uprzednie rozliczenie się przewoźnika za zrealizowane w danym miesiącu przewozy autobusowe na rzecz osób uprawnionych do ulg. Rozliczenie należnych za dany miesiąc dopłat przewoźnik przedkłada w urzędzie marszałkowskim po zakończonym miesiącu, w terminie i na drukach określonych w umowie. Niezależnie od rozliczeń miesięcznych, przewoźnik dokonuje rocznego rozliczenia należnych dopłat i przedkłada je do urzędu marszałkowskiego.

Dotacja przedmiotowa dla przewoźników kolejowych

Uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez przewoźników kolejowych, reguluje ustawa o ulgach. Rodzaje stosowanych ulgowych uprawnień przy przejazdach szczegółowo określa art. 2 ust. 1, 3, 5–7, art. 3 oraz art. 4 ust. 1–4 lit. b, 6–7 ww. ustawy. Z przepisów ww. ustawy wynika, że przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego stosuje się ulgi: 100%, 95%, 93%, 78%, 51%, 49%, 37% i 33%, w zależności od rodzaju uprawnienia i przejazdu na podstawie biletu jednorazowego, bądź imiennego miesięcznego.

Zgodnie z art. 8b[68] ustawy o ulgach przewoźnicy kolejowi, wykonujący krajowe przewozy pasażerskie, otrzymują z tytułu obowiązujących ustawowych ulg dotację przedmiotową. Stawka dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich, wyrównującej przewoźnikom kolejowym utracone przychody z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, określona została w rozporządzeniu MF z dnia 17 września 2010 r. i wynosi 100% podstawy obliczenia należnej dotacji. Zgodnie z przepisem § 3 ust. 1 i 2 do podstawy obliczenia należnej dotacji dla zrealizowanej sprzedaży biletów jednorazowych i miesięcznych imiennych z ulgą, przyjęto wartość utraconych wpływów taryfowych z tytułu stosowania ulg przejazdowych, skorygowaną o zwroty niewykorzystanych i anulowanych biletów. Ponadto przepis ten nakłada obowiązek udokumentowania i zewidencjonowania tak określonej wartości.

Z podstawy obliczenia należnej dotacji wyłącza się wartość dopłat stosowanych w przypadku dokonania zmiany klasy wagonu lub kategorii pociągu przez podróżnego, który nie posiada uprawnień do określonej ulgi ustawowej, jednorazowych dopłat do pociągów objętych dopłatą oraz innych należności inkasowanych przez konduktorów w pociągach.

Ustalono, że kwota dotacji możliwej do wyasygnowania na ten cel nie może przekroczyć limitu wydatku określanego corocznie w ustawie budżetowej, co znalazło wyraz w zapisie § 5 rozporządzenia. Określona stawka dotacji przedmiotowej gwarantuje przewoźnikom kolejowym pełne wyrównanie utraconych przychodów taryfowych za zrealizowanie przejazdów przez osoby ustawowo uprawnione do ulg biletowych (dotyczy zarówno biletów jednorazowych, jak i miesięcznych imiennych).

Zgodnie z § 6 rozporządzenia MF z dnia 17 września 2010 r., przewoźnik kolejowy ma obowiązek rozliczania dotacji przedmiotowej na formularzu, którego wzór określa załącznik do rozporządzenia.

W sprawach nie uregulowanych w rozporządzeniu, tj. dotyczących formy składania wniosków o dotację, informowania o ich przyjęciu bądź odrzuceniu, warunków i terminów przekazywania dotacji, szczegółowego sposobu i trybu jej udzielania i rozliczania oraz terminu zwracania, zastosowanie mają przepisy rozporządzenia MF z dnia 3 września 2010 r.

[68] Obowiązuje do dnia 1 stycznia 2017 r., tj. do dnia wejścia w życie art. 68 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

5.1.2. Wykaz stosowanych ulgowych uprawnień do przejazdów komunikacją autobusową

Rodzaje stosowanych ulgowych uprawnień przy przejazdach szczegółowo określa art. 2 ust. 2–7, art. 4 ust. 1–3,5 oraz art. 5 ustawy o ulgach. Z przepisów tych wynikają następujące rodzaje ulg:

– do ulgi 100% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione dzieci do 4 lat, pod warunkiem niekorzystania przez dziecko z oddzielnego miejsca do siedzenia (art. 2 ust. 2);
– do ulgi 100% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, pospiesznej, przyspieszonej i ekspresowej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z zapobieganiem i przeciwdziałaniem nielegalnej migracji, realizowanych na szlakach komunikacyjnych o szczególnym znaczeniu międzynarodowym (art. 2 ust. 2a);
– do ulgi 95% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego, na podstawie biletów jednorazowych, jest uprawniony przewodnik lub opiekun towarzyszący w podróży osobie niewidomej albo osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji (art. 2 ust. 3),
– do ulgi 93% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są uprawnione osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 1a);
– do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione dzieci w wieku do 4 lat, umundurowani funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z ochroną granicy państwowej, a także w czasie konwojowania osób zatrzymanych, służby patrolowej oraz wykonywania czynności związanych z kontrolą ruchu granicznego, funkcjonariusze celni w czasie wykonywania czynności służbowych kontroli określonej w rozdziale 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o Służbie Celnej (Dz. U. z 2015 r., poz. 990), umundurowani funkcjonariusze Policji w czasie konwojowania osób zatrzymanych lub chronionego mienia, przewożenia poczty specjalnej, służby patrolowej oraz udzielania pomocy lub asystowania przy czynnościach organów egzekucyjnych, żołnierze Żandarmerii Wojskowej oraz wojskowych organów porządkowych wykonujący czynności urzędowe patrolowania i inne czynności służbowe w środkach transportu zbiorowego (art. 2 ust. 4);
– do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego są uprawnione dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne – na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych oraz jedno z rodziców lub opiekun dzieci i młodzieży dotkniętych inwalidztwem lub niepełnosprawnych – na podstawie biletów jednorazowych (art. 2 ust. 5 przy zachowaniu szczególnych warunków wynikających z przepisu tj. uprawnienie to obejmuje wyłącznie przejazd z miejsca zamieszkania lub miejsca pobytu do przedszkola, szkoły, szkoły wyższej, placówki opiekuńczo-wychowawczej, placówki oświatowo-wychowawczej, specjalnego ośrodka szkolno-wychowawczego, specjalnego ośrodka wychowawczego, ośrodka umożliwiającego dzieciom i młodzieży spełnianie obowiązku szkolnego i obowiązku nauki, ośrodka rehabilitacyjno-wychowawczego, domu pomocy społecznej, ośrodka wsparcia, zakładu opieki zdrowotnej, poradni psychologiczno-pedagogicznej, w tym poradni specjalistycznej, a także na turnus rehabilitacyjny – i z powrotem);

- do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni żołnierze odbywający niezawodową służbę wojskową, z wyjątkiem służby okresowej i nadterminowej, oraz osoby spełniające obowiązek tej służby w formach równorzędnych (art. 2 ust. 6);
- do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, przyspieszonej i pospiesznej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione cywilne niewidome ofiary działań wojennych uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 2 ust. 7);
- do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji innej niż zwykła, na podstawie biletów jednorazowych lub imiennych miesięcznych, są uprawnione osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 2a);
- do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnieni studenci do ukończenia 26 roku życia; osobom, które ukończyły studia pierwszego stopnia przysługuje to prawo do dnia 31 października roku, w którym ukończyły te studia oraz doktoranci do ukończenia 35 roku życia (art. 5 ust. 1a i 1b);
- do ulgi 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji, z wyjątkiem osób niewidomych uznanych za niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 1);
- do ulgi 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnione dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia (art. 5 ust. 1);
- do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji innej niż zwykła, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 2);
- do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są uprawnione osoby niewidome, jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 3);
- do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione dzieci w wieku powyżej 4 lat do rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego (art. 4 ust. 5);
- do ulgi 33% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnieni nauczyciele przedszkoli publicznych lub niepublicznych oraz nauczyciele szkół podstawowych, gimnazjów i szkół ponadgimnazjalnych – publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych oraz nauczyciele akademiccy (art. 5 ust. 2).

5.1.3. Wykaz stosowanych ulgowych uprawnień do przejazdów komunikacją kolejową

Rodzaje stosowanych ulgowych uprawnień przy przejazdach szczegółowo określa art. 2 ust. 1, 3, 5–7, art. 3 oraz art. 4 ust. 1–4 lit. b, 6–7 ustawy o ulgach. Z przepisów tych wynikają następujące rodzaje ulg:

– do ulgi 100% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione: dzieci w wieku do 4 lat, umundurowani funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z ochroną granicy państwowej, a także w czasie konwojowania osób zatrzymanych, służby patrolowej oraz wykonywania czynności związanych z kontrolą ruchu granicznego, funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z zapobieganiem i przeciwdziałaniem nielegalnej migracji, realizowanych na szlakach komunikacyjnych o szczególnym znaczeniu międzynarodowym, funkcjonariusze celni w czasie wykonywania czynności służbowych kontroli określonej w rozdziale 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o Służbie Celnej (Dz. U. z 2015 r., poz. 990), umundurowani funkcjonariusze Policji w czasie konwojowania osób zatrzymanych lub chronionego mienia, przewożenia poczty specjalnej, służby patrolowej oraz udzielania pomocy lub asystowania przy czynnościach organów egzekucyjnych, żołnierze Żandarmerii Wojskowej oraz wojskowych organów porządkowych wykonujący czynności urzędowe patrolowania i inne czynności służbowe w środkach transportu zbiorowego (art. 2 ust. 1);
– do ulgi 95% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego, na podstawie biletów jednorazowych, jest uprawniony przewodnik lub opiekun towarzyszący w podróży osobie niewidomej albo osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji (art. 2 ust. 3);
– do ulgi 93% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są uprawnione osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 1a);
– do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego są uprawnione dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne – na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych oraz jedno z rodziców lub opiekun dzieci i młodzieży dotkniętych inwalidztwem lub niepełnosprawnych – na podstawie biletów jednorazowych (art. 2 ust. 5 – przy zachowaniu szczególnych warunków wynikających z przepisu tj. uprawnienie to obejmuje wyłącznie przejazd z miejsca zamieszkania lub miejsca pobytu do przedszkola, szkoły, szkoły wyższej, placówki opiekuńczo-wychowawczej, placówki oświatowo-wychowawczej, specjalnego ośrodka szkolno-wychowawczego, specjalnego ośrodka wychowawczego, ośrodka umożliwiającego dzieciom i młodzieży spełnianie obowiązku szkolnego i obowiązku nauki, ośrodka rehabilitacyjno-wychowawczego, domu pomocy społecznej, ośrodka wsparcia, zakładu opieki zdrowotnej, poradni psychologiczno-pedagogicznej, w tym poradni specjalistycznej, a także na turnus rehabilitacyjny – i z powrotem);
– do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni żołnierze odbywający niezawodową służbę wojskową, z wyjątkiem służby okresowej i nadterminowej, oraz osoby spełniające obowiązek tej służby w formach równorzędnych (art. 2 ust. 6);

- do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione cywilne niewidome ofiary działań wojennych uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 2 ust. 7);
- do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach innych niż osobowe, na podstawie biletów jednorazowych lub imiennych miesięcznych, są uprawnione osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 2a);
- do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni studenci do ukończenia 26 roku życia; osobom, które ukończyły studia pierwszego stopnia przysługuje to prawo do dnia 31 października roku, w którym ukończyły te studia oraz doktoranci do ukończenia 35 roku życia (art. 4 ust. 4a i 4b);
- do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych, na podstawie imiennych biletów miesięcznych, są uprawnieni studenci do ukończenia 26 roku życia; osobom, które ukończyły studia pierwszego stopnia przysługuje to prawo do dnia 31 października roku, w którym ukończyły te studia oraz doktoranci do ukończenia 35 roku życia (art. 4 ust. 6a i 6b);
- do ulgi 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji, z wyjątkiem osób niewidomych uznanych za niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 1);
- do ulgi 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych, na podstawie imiennych biletów miesięcznych, są uprawnione dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia oraz rodzice lub małżonkowie rodziców w rozumieniu ustawy z dnia 5 grudnia 2014 r. o Karcie Dużej Rodziny (Dz. U. z 2014 r., poz. 1863) posiadający ważną Kartę Dużej Rodziny (art. 4 ust. 6);
- do dwóch przejazdów w ciągu roku z ulgą 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych uprawnieni są emeryci i renciści oraz ich współmałżonkowie, na których pobierane są zasiłki rodzinne (art. 3);
- do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach innych niż osobowe, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji, z wyjątkiem osób niewidomych uznanych za niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 2);
- do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są uprawnione osoby niewidome, jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji (art. 4 ust. 3);
- do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione: dzieci w wieku powyżej 4 lat do rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego, dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum,

szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia, posiadacze ważnej Karty Polaka, rodzice lub małżonkowie rodziców w rozumieniu ustawy z dnia 5 grudnia 2014 r. o Karcie Dużej Rodziny (Dz. U. z 2014 r., poz. 1863) posiadający ważną Kartę Dużej Rodziny (art. 4 ust. 4);

– do ulgi 33% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są uprawnieni nauczyciele przedszkoli publicznych lub niepublicznych oraz nauczyciele szkół podstawowych, gimnazjów i szkół ponadgimnazjalnych – publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych oraz nauczyciele akademiccy (art. 4 ust. 7). Do 31 grudnia 2013 r. ta grupa uprawnionych korzystała z ulgi 37%[69].

[69] Art. 4 ust. 7 z dniem 1 stycznia 2014 r. zmieniony przez art. 1 pkt 2 ustawy z dnia 11 października 2013 r. o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz ustawy – Karta Nauczyciela (Dz. U. z 2013 r. poz. 1421)

5.2. Wykaz jednostek objętych kontrolą, osób odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność oraz ocen kontrolowanej działalności zawartych w wystąpieniach pokontrolnych

Lp.	Nazwa jednostki objętej kontrolą	Osoby odpowiedzialne za kontrolowaną działalność	Ocena kontrolowanej działalności [1]
1.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	Cezary Przybylski – Marszałek Województwa	PN
2.	PKS Wołów	Prezes	P
3.	PKS Lubin	Prezes	P
4.	Trako	Właściciel	PN
5.	PW Beskid	Właściciel	PN
6.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	Piotr Całbecki – Marszałek Województwa	O
7.	KPTS	Prezes	P
8.	Arriva sp. z o.o.	Prezes	P
9.	Jan-Trans	Właściciel	P
10.	Tomkas	Wspólnicy	P
11.	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	Maria Wasiak – Minister Infrastruktury i Rozwoju; poprzednio Elżbieta Bieńkowska (od 27 listopada 2013 r. do 22 września 2014 r.), Sławomir Nowak (od 18 listopada 2011 r. do 27 listopada 2013 r.)	P
12.	Koleje Mazowieckie sp. z o.o.	Prezes	P
13.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Adam Struzik – Marszałek Województwa	PN
14.	PKS Grodzisk	Prezes	P
15.	PKS Grójec	Prezes	P
16.	Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych Powiatu Otwockiego	Prezes	P
17.	BAGS	Wspólnicy	P
18.	PKP Przewozy Regionalne	Prezes	PN
19.	PKP Intercity	Prezes	P
20.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	Prezes	P
21.	Koleje Śląskie Sp. z o.o.	Prezes	PN
22.	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	Marek Woźniak – Marszałek Województwa	PN
23.	PKS Konin	Prezes	PN
24.	PKS Leszno	Prezes	PN
25.	Matmich-BUS	Właściciel	PN
26.	TOTEM	Właściciel	PN

[1] Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna (P), pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości (PN), negatywna (N). Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową (O).

5.3. Wykaz podstawowych aktów prawnych dotyczących kontrolowanej tematyki

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2012 r., poz. 1138 ze zm.).
2. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.).
3. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1297).
4. Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96, poz. 591 ze zm.) – uchylona z dniem 1 czerwca 2003 r.
5. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 ze zm.).
6. Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572 ze zm.)
7. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2015 r., poz. 915).
8. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 885 ze zm.).
9. Ustawa z dnia 17 grudnia 2004 r. o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 168).
10. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r., poz. 584 ze zm.).
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 czerwca 2004 r. w sprawie wzorów zezwoleń na wykonywanie krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych osób oraz wypisów z zezwoleń (Dz. U. Nr 144, poz. 1519) – uchylone z dniem 11 kwietnia 2014 r.;
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 6 marca 2014 r. w sprawie wzorów zezwoleń na wykonywanie krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych osób oraz wypisów z zezwoleń (Dz. U. z 2014 r., poz. 402).
13. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 września 2010 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich (Dz. U. z 2014, poz. 1685 ze zm.);
14. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 3 września 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu udzielania i rozliczania dotacji przedmiotowych (Dz. U. Nr 166, poz. 1123).
15. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 listopada 2008 r. w sprawie kryteriów i warunków technicznych, którym muszą odpowiadać kasy rejestrujące oraz warunków ich stosowania (Dz. U. Nr 212, poz. 1338 ze zm.) – uchylone z dniem 1 kwietnia 2013 r.;
16. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 14 marca 2013 r. w sprawie kas rejestrujących (Dz. U. z 2013 r., poz. 363);
17. Komunikat Nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych (Dz. Urz. MF Nr 15, poz. 84)

5.4. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
6. Rzecznik Praw Obywatelskich
7. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
8. Przewodniczący Sejmowej Komisji Finansów Publicznych
9. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
10. Przewodniczący Senackiej Komisji Budżetu i Finansów Publicznych
11. Przewodniczący Senackiej Komisji Infrastruktury
12. Minister Finansów
13. Minister Infrastruktury i Budownictwa
14. Główny Inspektor Transportu Drogowego
15. Marszałkowie województw