



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.003.06.2015

P/15/067

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Bydgoszczy

ul. Wały Jagiellońskie 12, 85-950 Bydgoszcz

T +48 52 567 58 00, F +48 52 567 58 60

lby@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/067 – Finansowanie ulg na przejazdy komunikacją autobusową i kolejową
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontrolerzy	1. Andrzej Maciejski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 94658 z dnia 31 marca 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Wiesław Janowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 93055 z dnia 31 marca 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, pl. Teatralny 2, 87-100 Toruń (dalej: „Urząd”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Calbecki, Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego (dalej: „Marszałek”) ¹ (dowód: akta kontroli str. 5-10)

II. Ocena kontrolowanej działalności²

Ocena ogólna

Urząd w sposób prawidłowy realizował obowiązki w zakresie planowania i rozliczania dopłat przekazywanych przewoźnikom autobusowym. Prawidłowo weryfikowano również otrzymane od przewoźników wnioski o dopłaty³, a kwoty dopłat przekazywano terminowo.

Kontrola wykazała, że w badanym zakresie⁴ przewoźnicy byli uprawnieni do otrzymania dopłat, spełniając wymogi wynikające z art. 8a ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego⁵ (dalej: „ustawa o uprawnieniach”).

Uwagi NIK dotyczyły nieadekwatnej w stosunku do potrzeb realizacji kontroli przewoźników oraz braku procedur w tym zakresie. W kontrolowanym okresie (lata 2013-2014) przeprowadzono niewielką liczbę kontroli przewoźników, a prowadzenie postępowań kontrolnych było bardzo długotrwałe. Jako nieprawidłowe Izba ocenia prowadzenie przez Urząd postępowania dotyczącego nienależnie pobranych przez jednego z przewoźników dopłat w łącznej wysokości 19,1 tys. zł.

¹ Od 29 listopada 2010 r. Wybrany ponownie 1 grudnia 2014 r.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. 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, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

³ Kontrola 69 wniosków złożonych w 2013 r. (17,3%) przez pięciu przewoźników oraz 74 wniosków złożonych w 2014 r. (17,5%) przez tych samych przewoźników.

⁴ Kontrolą objęto pięć umów dotyczących 2013 r. (14,3%) oraz pięć umów dotyczących 2014 r. (15,2%).

⁵ Dz. U. z 2012 r., poz. 1138 ze zm.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Realizacja obowiązków w zakresie planowania, rozliczania i kontroli dopłat przekazanych przewoźnikom autobusowym

Opis stanu faktycznego

1.1. Struktura organizacyjna

Od 1 stycznia 2013 r. następujące zadania:

- wydawanie zezwoleń na krajowy zarobkowy przewóz osób (w skali województwa, kilku województw lub całego kraju); uzgadnianie zezwoleń na prowadzenie regularnych przewozów na linii komunikacyjnej obejmującej zasięgiem powiaty lub województwa sąsiadujące, przenoszenie uprawnień wynikających z zezwolenia; koordynacja rozkładów jazdy przewoźników wykonujących zarobkowy przewóz osób pojazdami samochodowymi na liniach wojewódzkich;
- sporządzanie projektów umów o dofinansowanie ze środków budżetu województwa;
- wnioskowanie o zabezpieczanie środków w budżecie wojewody na dopłaty oraz przekazywanie z budżetu wojewody środków dotacji, o które wystąpili przewoźnicy;
- zawieranie umów z przewoźnikami o dopłaty;
- przyjmowanie wniosków o dopłaty, ustalanie: zasadności ich zgłaszania, dokumentowania wykonanych usług i sprzedaży biletów ulgowych;
- kontrola w siedzibie przewoźnika i w pojazdach w zakresie spełnienia wymogów będących podstawą do wydania zezwolenia oraz spełnienia uprawnień do dopłat, prawidłowości rozliczenia, stosowania ulg ustawowych na przejazdy,

realizował Wydział Transportu Zintegrowanego wchodzący w skład Departamentu Transportu Publicznego⁶.

Od 1 maja 2014 r. zmieniono nazwę Departamentu Transportu Publicznego na Departament Transportu Publicznego i Inwestycji Transportowych oraz zmieniono strukturę organizacyjną⁷. Zadania Wydziału Transportu Zintegrowanego realizował Wydział Organizacji i Zarządzania Publicznym Transportem Zbiorowym.

W wyniku kolejnej zmiany struktury organizacyjnej Urzędu, od 1 stycznia 2015 r. zmieniono nazwę Departamentu Transportu Publicznego i Inwestycji Transportowych na Departament Nadzoru Właścicielskiego i Transportu Publicznego oraz zmieniono strukturę organizacyjną⁸. Zadania w zakresie dopłat

⁶ Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Urzędu, stanowiącym załącznik do uchwały Nr 27/871/12 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 11 lipca 2012 r. (wszedł w życie 16 lipca 2012 r.) w skład Departamentu Transportu Publicznego wchodziły: Wydział Transportu Zintegrowanego, Biuro Regionalnych Przewozów Kolejowych, Biuro BiT (prowadzenie spraw związanych z projektem „Szybka Kolej Metropolitalna w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City”) i Infrastruktury Kolejowej. Szczegółowy wykaz zadań ustalono w Regulaminie Departamentu Transportu Publicznego, stanowiącym załącznik do zarządzenia Nr 13/2013 Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 5 marca 2013 r.

⁷ Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Urzędu, stanowiącym załącznik do uchwały Nr 17/560/14 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 23 kwietnia 2014 r. (wszedł w życie 1 maja 2014 r.) w skład Departamentu Transportu Publicznego i Inwestycji Transportowych wchodziły: Wydział Organizacji i Zarządzania Publicznym Transportem Zbiorowym (Biuro Analiz i Ekonomiki Transportu, Biuro Kontroli Realizacji Zadań Transportowych), Wydział Inwestycji Transportowych. Szczegółowy wykaz zadań ustalono w Regulaminie Departamentu Transportu Publicznego i Inwestycji Transportowych, stanowiącym załącznik do zarządzenia Nr 43/2014 Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 15 września 2014 r.

⁸ Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Urzędu, stanowiącym załącznik do uchwały Nr 4/87/14 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 30 grudnia 2014 r. (wszedł w życie 1 stycznia 2015 r.) w skład Departamentu Nadzoru Właścicielskiego i Transportu Publicznego wchodziły: Wydział Nadzoru Właścicielskiego i Przekształceń, Wydział Organizacji i Zarządzania Publicznym Transportem Zbiorowym (Biuro Analiz i Ekonomiki Transportu, Biuro Kontroli Realizacji Zadań Transportowych), Wydział Inwestycji Transportowych.

i zezwoleń nadal realizował Wydział Organizacji i Zarządzania Publicznym Transportem Zbiorowym.

W latach 2013-2014 dokonywanie wypłat i ich księgowanie należało do zadań Departamentu Finansów.

(dowód: akta kontroli str. 11-99)

W badanym okresie, tj. w latach 2013-2014, prawidłowość udzielania dopłat do ulgowych przejazdów nie była przedmiotem audytu wewnętrznego. Zadania w tym zakresie nie były uwzględniane w rocznych planach audytu wewnętrznego i nie realizowano ich poza planem audytu⁹. Obszar ryzyka „transport zbiorowy i drogi publiczne” został zaliczony w 2013 r. do obszaru wysokiego ryzyka, a w latach 2014-2015 do obszaru niskiego ryzyka. W planie audytu na rok 2015 Urząd założył przeprowadzenie audytu w tym obszarze na 2018 r.

(dowód: akta kontroli str. 879-936)

1.2. Zawieranie umów na udzielanie przewoźnikom dopłat

Przewoźnicy wykonujący krajowe autobusowe przewozy pasażerskie złożyli w Urzędzie 36 wniosków w sprawie zawarcia z Województwem Kujawsko-Pomorskim (dalej: „Województwo”) umów o przekazanie w 2013 r. dopłat do ww. przewozów z tytułu stosowania w nich obowiązujących ulg ustawowych. Pozytywnie rozpatrzono 35 wniosków i zawarto w ich wyniku 35 umów. Jeden wniosek został odrzucony, gdyż nie spełniał wymogów formalnych¹⁰. O zawarcie analogicznych umów o przekazanie ww. dopłat w 2014 r. złożono 33 wnioski, wszystkie rozpatrzono pozytywnie i zawarto w ich wyniku 33 umowy.

W wyniku szczegółowej kontroli pięciu umów dotyczących 2013 r. (14,3%) oraz pięciu umów dotyczących 2014 r. (15,2%) stwierdzono, iż Województwo w zakresach określonych tymi umowami działało na podstawie i w ramach uregulowań określonych w art. 8a ust. 4 ustawy o uprawnieniach¹¹. Stwierdzono ponadto, że wszystkie objęte kontrolą umowy zawierały zapisy dotyczące: a) sposobu i terminów przekazywania dopłat oraz obowiązku rzetelnego i zgodnego ze stanem faktycznym ich rozliczania; b) zwrotu dopłaty lub jej części w przypadku nienależnego jej pobrania wraz z określeniem terminu zwrotu naliczonych odsetek; c) zobowiązania do honorowania ulg wynikających z obowiązujących przepisów; d) uprawnień Województwa do kontroli przewoźnika w zakresie realizacji obowiązków określonych w zawartych umowach; e) powiadamiania Urzędu o zmianach danych zawartych w zezwoleniach, cennikach, zasadach zmian stawek taryfowych, dokumentach dotyczących używanych kas rejestrujących, rozkładach jazdy. Treści projektów badanych umów zostały uprzednio poddane analizie radcy prawnego Urzędu pod względem prawnym. Wszystkie analizowane umowy kontrasygnował też Skarbnik Województwa.

(dowód: akta kontroli str. 100-408, 414-486)

W badanym okresie do Urzędu wpłynęły cztery skargi dotyczące przewozów autobusowych i dotyczyły: awarii pojazdu i realizacji kursu zastępczego ze znacznym opóźnieniem (skarga uznana za zasadną); awarii klimatyzacji w autobusie (skarga uznana za zasadną); projektu „Planu zrównoważonego rozwoju

⁹ W 2013 r. realizowano 10 zadań audytowych typu zapewniającego i dwa zadania typu doradczego. W 2014 r. zrealizowano 17 zadań audytowych typu zapewniającego i dwa zadania typu doradczego.

¹⁰ Załączone do wniosku z dnia 22.08.2013 r. (nr 1747/2013) dokumenty zawierały liczne błędy, nieścisłości i braki, a ich usunięcia i uzupełnienia (niekompletnego) przewoźnik dokonał 20 lutego 2014 r., tj. po zakończeniu roku budżetowego.

¹¹ W zakresie stosowania kas rejestrujących przez przewoźników wymagano m.in.: kserokopii faktury zakupu kas fiskalnych, kserokopii decyzji Ministra Finansów dla poszczególnych kas fiskalnych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych; kserokopii zawiadomienia Urzędu Skarbowego o nadaniu kasom rejestrującym sprzedaż biletów numerów ewidencyjnych.

publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” (skarga uznana za bezzasadną); postępowania pracownika Departamentu Transportu Publicznego Urzędu w sprawie wydania zezwolenia na przewóz osób (skarga uznana za bezzasadną)¹². Żadna ze skarg nie dotyczyła odmowy sprzedaży biletu ulgowego osobie uprawnionej.

(dowód: akta kontroli str. 1047-1059)

1.3. Weryfikacja otrzymanych od przewoźników wniosków o dopłaty

1.3.1. Urząd w 2013 r. otrzymał od 35 przewoźników 399 wniosków z rozliczeniami o przekazanie dopłat do krajowych autobusowych przewozów pasażerskich. Wnioskowano w nich łącznie o 40 398,1 tys. zł dopłat, którą to kwotę Urząd wypłacił wnioskodawcom. W 2014 r. w Urzędzie złożone zostały 422 wnioski (przez 33 przewoźników) na łączną kwotę 39 291,1 tys. zł, którą wypłacono w pełnej wysokości.

Szczegółowa analiza kontrolna 69 wniosków złożonych w 2013 r. (17,3%) przez pięciu przewoźników oraz 74 wniosków złożonych w 2014 r. (17,5%) przez tych samych przewoźników wykazała, że dopłaty przekazywane były przewoźnikom przez Urząd w terminach wynikających z zawartych umów, tzn. do 10 dnia od dnia przekazania środków dotacji celowej przez Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego na konto Województwa.

(dowód: akta kontroli str. 487-561)

1.3.2. W budżecie Województwa na rok 2013¹³ w dziale 600 Transport i łączność, rozdział 60003 Krajowe pasażerskie przewozy autobusowe, zaplanowano dochody w wysokości 34 933,0 tys. zł oraz wydatki w tej samej wysokości. Zaplanowane dochody i wydatki stanowiły dostosowanie budżetu do wstępnie określonej przez Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego wielkości dotacji celowej.

Pismem z dnia 25 września 2013 r. Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego wystąpił do Wojewody Kujawsko-Pomorskiego o przyznanie w 2013 r. dodatkowych środków z budżetu państwa w wysokości 6 600,0 tys. zł z przeznaczeniem na finansowanie dopłat dla przewoźników honorujących obowiązkowe ulgi na przejazdy w regularnej komunikacji autobusowej, z uwagi na niewystarczające środki dotacji przyznanej na ten cel. Wojewoda Kujawsko-Pomorski w dniu 30 grudnia 2013 r. zwiększył plan dotacji celowych w dziale 600, rozdział 60003, § 2210¹⁴ o kwotę 2 427,9 tys. zł, a Zarząd Województwa dokonał odpowiednich zmian w budżecie województwa zwiększając wydatki w ww. podziale klasyfikacji budżetowej do kwoty 37 360,9 tys. zł.

Z otrzymanej kwoty dotacji Urząd wydatkował 37 232,5 tys. zł¹⁵, tj. 99,7%, i powstała różnica (128,4 tys. zł) zwrócił dnia 31 grudnia 2013 r. do Kujawsko-Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Bydgoszczy. Niewykorzystana kwota dotacji wynikała z niepodpisania przez przewoźnika PKS w Grudziądzu Sp. z o.o. do końca grudnia aneksu nr 2 do umowy w sprawie zwiększenia kwoty zaliczkowej umowy.

(dowód: akta kontroli str. 937-1002)

¹² W przedmiotowej sprawie Urząd nie był organem właściwym do wydawania i przedłużania zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym. Przewoźnik nie posiadał aktualnych zezwoleń i w związku z tym nie był uprawniony do dopłat.

¹³ Uchwała Nr XXIX/489/12 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 17 grudnia 2012 r. w sprawie budżetu województwa na rok 2013 (wraz z załącznikami).

¹⁴ Dotacje celowe z budżetu państwa na zadania bieżące z zakresu administracji rządowej oraz inne zadania zlecone ustawami realizowane przez samorząd województwa.

¹⁵ Uregulowane zobowiązania za 2012 r. w wysokości 380,2 tys. zł i przekazane dopłaty za 2013 r. w kwocie 36 852,3 tys. zł.

W budżecie Województwa na rok 2014¹⁶ w dziale 600 rozdział 60003 zaplanowano dochody w wysokości 43 600,0 tys. zł oraz wydatki w tej samej wysokości. Zaplanowane dochody i wydatki stanowiły dostosowanie budżetu do wstępnie określonej przez Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego wielkości dotacji celowej, która w trakcie roku nie uległa zmianie.

Z otrzymanej kwoty dotacji w wysokości 40 742,0 tys. zł Urząd wydatkował 100,0% środków¹⁷, co stanowiło 93,4% kwoty zaplanowanej w budżecie województwa.

(dowód: akta kontroli str. 1003-1043)

1.3.3. Urząd nie posiadał pisemnych procedur odnośnie do weryfikacji zarówno wniosków o zawarcie umów o dopłaty do krajowych autobusowych przewozów pasażerskich, jak i wniosków o wypłatę tych dopłat. Dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego i Transportu Publicznego Urzędu wyjaśniła, że weryfikacja wniosku o zawarcie umowy na dofinansowanie ww. dopłat rozpoczynała się od kontroli formalnej, tj. sprawdzenia, czy do wniosku załączone zostały dokumenty wymienione we wzorze wniosku zamieszczonym na stronie internetowej Województwa¹⁸ oraz czy przewoźnik spełniał warunki do zawarcia umowy, m.in. takie, jak posiadanie zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych oraz stosowanie kas fiskalnych spełniających wymogi art. 8a ust. 4 pkt. 2 ustawy o uprawnieniach. Następnie przewoźnik zapoznawał się z treścią projektu umowy określającej m.in. zasady przekazywania przedmiotowych dopłat, a po jej podpisaniu z Województwem składał wniosek z załączonym miesięcznym zestawieniem (rozliczeniem) dopłat do biletów ulgowych według wzoru stanowiącego załącznik do umowy. Na podstawie tego wniosku następowała wypłata środków przez Urząd. Powyższe miesięczne zestawienia dopłat składane były przez przewoźnika w Urzędzie w terminie do 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczyło to zestawienie (rozliczenie). Weryfikacja wniosku z powyższym zestawieniem (rozliczeniem) dokonywana była stosownie do zapisów umowy pod względem zachowania terminu jego złożenia oraz sprawdzenia w zakresie poprawności merytorycznej i formalnej. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, uchybień lub braków w złożonym rozliczeniu, wnioskodawca informowany był o tym telefonicznie i miał możliwość złożenia korekty do rozliczenia w wymaganym terminie, a jeśli go przekroczył, dopłata wypłacana była w kolejnym miesiącu. W trakcie obowiązywania umowy przewoźnik zobowiązany był do aktualizacji dokumentów składanych przy zawieraniu umowy, w szczególności zezwoleń, wykazu kas fiskalnych, informacji o zmianach cen biletów.

W Urzędzie nie obowiązywały formalne procedury analiz porównawczych struktury sprzedaży biletów ulgowych przez poszczególnych przewoźników. Dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego i Transportu Publicznego Urzędu wyjaśniła, że szczegółowa weryfikacja składanych zestawień miała miejsce podczas kontroli prawidłowości rozliczania dopłat na podstawie dokumentów źródłowych.

(dowód: akta kontroli str. 409-413, 562-860)

1.4. Kontrole prowadzone u przewoźników

1.4.1. Jak wyjaśnił zastępca dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego i Transportu Publicznego Urzędu, wyboru przewoźników do kontroli dokonywano na podstawie informacji o nieprawidłowościach i na podstawie własnych spostrzeżeń.

¹⁶ Uchwała Nr XLIV/722/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 16 grudnia 2013 r. w sprawie budżetu województwa na rok 2014 (wraz z załącznikami).

¹⁷ Na kwotę 40 742,0 tys. zł składały się uregulowane zobowiązania za 2013 r. w wysokości 3 545,8 tys. zł i przekazane dopłaty za 2014 r. w kwocie 37 196,2 tys. zł. Zobowiązania za 2014 r. do sfinansowania w 2015 r. stanowiły kwotę 2 094,8 tys. zł.

¹⁸ <http://bip.kujawsko-pomorskie.pl> – zakładka „Świadczone Usługi”.

W badanym okresie Urząd przeprowadził kontrole:

- w siedzibie przewoźnika – w czterech podmiotach (trzy rozpoczęte w 2013 r. i jedna w 2014 r.);
- podczas realizacji przewozów – u pięciu przewoźników (kontrole jednodniowe, z tego trzy przeprowadzone 18.03.2013 r. – łącznie skontrolowano trzy kursy, pozostałe dwa w 2014 r. – łącznie skontrolowano cztery kursy).

Kontrole podczas realizacji przewozów wykazały m.in.: brak kas fiskalnych¹⁹, brak cenników opłat za przejazd, część dzieci nie miała przy sobie legitymacji szkolnych, pojazdy przewoźnika zatrzymywały się w miejscu, które nie było oznaczone jako przystanek autobusowy, na przystanku autobusowym nie było rozkładów jazdy przewoźnika. Urząd wzywał przewoźników do wyjaśnienia powstałych nieprawidłowości, żądał przedłożenia dokumentacji z usunięcia nieprawidłowości, a w jednym przypadku przeprowadził kontrolę sprawdzającą (nieprawidłowości nie stwierdzono).

Kontrole przeprowadzone w siedzibie dwóch przewoźników nie wykazały istotnych nieprawidłowości²⁰.

(dowód: akta kontroli str. 1067-1070, 1145-1185)

Nie stwierdzono przypadków znaczącego przeszacowania lub niedoszacowania przez przewoźników potrzeb w zakresie dopłat czy też znacznego wzrostu wysokości dotacji u przewoźników. Urząd na bieżąco weryfikował składane rozliczenia dopłat, wyjaśniając przypadki zwiększenia lub zmniejszenia ilości sprzedanych biletów ulgowych (okres wakacyjny, zmiana zakresu działalności przewozowej w związku z uruchomionym lub zlikwidowanym połączeniem). Na potwierdzenie zaistniałych zmian przewoźnicy składali m.in. nowe cenniki, zestawienie zezwoleń. Od grudnia 2014 r. Urząd dysponował oprogramowaniem komputerowym do analizy sprzedanych biletów.

(dowód: akta kontroli str. 562-860, 1252-1256)

1.4.2. Na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f oraz art. 40 ust. 7 ustawy o NIK²¹ pobrano z Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Bydgoszczy (WITD) informacje w zakresie kontroli przewoźników.

W latach 2013-2014 inspektorzy WITD przeprowadzili 1 575 kontroli²² przewozów regularnych osób, wszczynając 17 postępowań administracyjnych zakończonych 22 decyzjami nakładającymi kary pieniężne na łączną kwotę 123,3 tys. zł. W wyniku kontroli przewozów regularnych stwierdzono następujące naruszenia: brak wymaganego zezwolenia; naruszenie warunków określonych w zezwoleniu; wykonywanie przewozu autobusem, który nie odpowiadał wymaganym warunkom technicznym ze względu na rodzaj wykonywanego przewozu regularnego; niewydanie pasażerowi wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd

¹⁹ Nieprawidłowość dotyczyła jednego przewoźnika. W związku z kontrolą z dnia 11 września 2014 r., w której stwierdzono m.in. brak kas fiskalnych w pojeździe Urząd wystąpił (pismo z dnia 28 października 2014 r.) do Urzędu Skarbowego w Grudziądzu o podjęcie czynności kontrolnych. Dnia 6 października 2014 r. przewoźnik złożył wyjaśnienia i przedłożył dokumentację z przekazania sprzętu do naprawy. Pismem z dnia 8 października 2014 r. Urząd wydał przewoźnikowi zalecenia w zakresie posiadania kas fiskalnych. Dnia 10 lutego 2015 r. Urząd przeprowadził kontrolę sprawdzającą na liniach komunikacyjnych związanych z dopłatami do ulg. Nieprawidłowości nie stwierdzono. Pismem z dnia 3 kwietnia 2015 r. Urząd poinformował Urząd Skarbowy w Grudziądzu, że fakt uzupełnienia kas fiskalnych do sprzedaży biletów jednorazowych wskazuje, że przewoźnik jest w stanie sprzedawać bilety jednorazowe potencjalnym pasażerom. Potwierdzono to w kontroli sprawdzającej. Rozliczenia przewoźnika z dopłat nie obejmowały rozliczeń z biletów indywidualnych lecz tylko biletów miesięcznych, które można było nabyć w siedzibie przewoźnika lub w wyznaczonych punktach. Brak kas fiskalnych w dniu kontroli nie miał wpływu na rozliczenie dopłat do ulg.

²⁰ Kontrole dotyczyły prawidłowości stosowania ulg na przejazdy wykonywane w regularnym przewozie osób w krajowym transporcie. Stwierdzono sprzedaż biletów osobom nieuprawnionym (nienależna dopłata w wysokości 29,91 zł) oraz sprzedaż biletów miesięcznych w cenach niższych (o 1 grosz i o 50 groszy).

²¹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.), dalej: „ustawa o NIK”

²² W 2013 r. przeprowadzono 868 kontroli, wszczęto 13 postępowań i wydano 18 decyzji na kwotę 97,3 tys. zł. W 2014 r. przeprowadzono 707 kontroli, wszczęto 4 postępowania i wydano 4 decyzje na kwotę 26,0 tys. zł.

przed rozpoczęciem kursu; wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub bez wymaganej licencji; wykonywanie przewozu regularnego bez obowiązującego rozkładu jazdy; wykonywanie przewozu regularnego pojazdem innym niż autobus; niezgłoszenie w wymaganym terminie na piśmie organowi, który udzielił zezwolenia, zmiany danych (np. cennik, rozkład jazdy). W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami u przewoźników w ramach przewozów regularnych wydano 20 mandatów karnych na kwotę 13,3 tys. zł i zatrzymano 369 dowodów rejestracyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 1044-1046)

Urząd współpracował z inspektorami WITD w zakresie prowadzenia wspólnych kontroli, wymiany dokumentacji kontrolnej, wnioskował o przeprowadzenie kontroli. Pan B.N. wskazał na cztery kontrole przeprowadzone wspólnie z inspektorami WITD, które miały miejsce w badanym okresie.

W efekcie tych kontroli inspektorzy WITD nałożyli na przewoźników kary pieniężne za naruszenie warunków określonych w zezwoleniu na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego (godzin odjazdu i przyjazdu, trasy przejazdu, wyznaczonych przystanków, niezgłoszenia zmiany danych).

(dowód: akta kontroli str. 1252-1306)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

Kontrola wykazała, że Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego nie ustalił w drodze decyzji administracyjnej i nie dochodził na drodze postępowania administracyjnego nienależnie pobranych przez przewoźnika²³ dopłat za okres od czerwca do grudnia 2012 r. (13 862,10 zł) oraz za styczeń i luty 2013 r. (5 257,70 zł), tj. podlegających zwrotowi do budżetu, do czego Marszałek był zobowiązany na mocy art. 169 ust. 1 pkt 2 i ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych²⁴ (dalej: „ufp”).

W dniu 12 czerwca 2013 r. Urząd wszczął postępowanie kontrolne, w wyniku którego stwierdzono, że przewoźnik nie posiadał na dwóch liniach zezwoleń²⁵ na wykonywanie regularnych przewozów w krajowym transporcie drogowym. Pomimo tego przewoźnik występował do Urzędu o zwrot dopłat²⁶, co stanowiło naruszenie art. 8a ust. 4 pkt. 1 ustawy o uprawnieniach.

Dopłaty te w łącznej wysokości 19 119,80 zł jako pobrane bez podstawy prawnej były nienależne i podlegały zwrotowi zgodnie z art. 169 ust. 1 pkt 2 i 4 ufp.

(dowód: akta kontroli str. 1167-1183, 1190-1216, 1186-1189, 1234-1244)

Pismem z dnia 15 października 2013 r. Urząd poinformował przewoźnika, że zakończył postępowanie wszczęte dnia 12 czerwca 2013 r. i zgodnie z art. 10 § 1 kpa²⁷, organy administracji publicznej przed wydaniem decyzji są zobowiązane umożliwić wypowiedzenie się stronom co do zgromadzonych dowodów i materiałów, tj. w terminie siedmiu dni od otrzymania pisma. Z przeprowadzonej kontroli przewoźnika nie sporządzono ostatecznego dokumentu zawierającego ustalenia kontroli.

²³ Z którym zawarto umowy nr TD-I.3152.34.2012 z dnia 15 lutego 2012 r. oraz D-I.3152.28.2013 r. z dnia 25 lutego 2013 r.

²⁴ Dz. U. z 2013 r., poz. 885 ze zm.

²⁵ Zezwolenie na linię Jabłonowo Pomorskie – Brodnica było ważne do 8 czerwca 2012 r. i nie wydano nowego, zezwolenie na linię Radzyń Chełmiński – Melno – Boguszewo – Linowo – (ważne do 15 grudnia 2014 r.) Prezydent Grudziądza cofnął dnia 12 listopada 2012 r.

²⁶ Na podstawie umowy z dnia 15 lutego 2012 r. (aneks nr 1 z dnia 17 grudnia 2012 r.) za okres od czerwca do grudnia 2012 r. przewoźnik otrzymał dopłaty w łącznej wysokości 13 862,10 zł. Na podstawie umowy z dnia 25 lutego 2013 r. przewoźnik otrzymał dopłaty za styczeń 2013 r. – 2 670,50 zł; za luty 2013 r. – 2 587,20 zł.

²⁷ Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze zm.), dalej: „kpa”.

(dowód: akta kontroli str. 1170)

W oświadczeniu z dnia 16 października 2013 r. Województwo odstąpiło od umowy zawartej w dniu 25 lutego 2013 r. z przewoźnikiem, w wyniku rażącego naruszenia przez przewoźnika postanowień umowy. Ponadto w oświadczeniu tym wezwano przewoźnika do zwrotu w terminie 7 dni nienależnie pobranej dopłaty za styczeń i luty 2013 r. w wysokości łącznej 5 257,70 zł wraz z należnymi odsetkami (od dnia otrzymania dopłaty do dnia jej zwrotu), pouczając, że w przypadku braku wpłaty w żądanym terminie zostanie wszczęte postępowanie sądowe. Przewoźnik nie dokonał wpłaty, a postępowanie sądowe nie zostało wszczęte.

(dowód: akta kontroli str. 1184-1185, 1308-1313)

Zgodnie z wyjaśnieniem głównego specjalisty prowadzącego czynności kontrolne, z uwagi na brak dokumentacji źródłowej (m.in. rolek z kas fiskalnych) i niemożliwość przeprowadzenia kontroli w siedzibie przewoźnika (dwukrotnie podejmowano próby wszczęcia postępowania kontrolnego), Urząd nie ustalił nienależnie pobranej kwoty dopłat za okres od czerwca do grudnia 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 1324-1326)

Dnia 21 października 2013 r. Urząd złożył do Prokuratury Rejonowej w Brodnicy zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez przewoźnika, polegającego na wyłudzeniu środków z budżetu państwa w kwocie 5 257,70 zł w ramach umowy z 2013 r. i 13 862,10 zł w ramach umowy z 2012 r. Postanowieniem z dnia 31 grudnia 2014 r. Prokurator Prokuratury Rejonowej w Toruniu umorzył śledztwo w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę oświadczenie przewoźnika o tym, że dokumentacja uległa zniszczeniu oraz braku kontroli w siedzibie przewoźnika. Dnia 15 stycznia 2015 r. Urząd złożył zażalenie na postanowienie o umorzeniu śledztwa, które zostało uwzględnione (postanowienie z dnia 9 kwietnia 2015 r.) i podjęto postępowanie.

(dowód: akta kontroli str. 1217-1233)

Stosownie do postanowień Regulaminu Departamentu Transportu Publicznego (z późniejszymi zmianami nazwy) dyrektor ponosi odpowiedzialność za należyłą organizację pracy w departamencie oraz za terminowe i zgodne z obowiązującymi przepisami prawa wykonywanie zadań²⁸. Pan B.N. został upoważniony przez Marszałka (pismo z dnia 16 sierpnia 2011 r.) do wydawania decyzji administracyjnych, postanowień i zaświadczeń w zakresie wynikającym z ustaw: z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym²⁹, z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym³⁰. Z dniem 23 stycznia 2015 r. upoważnienie wydane Panu B.N. utraciło moc i do zadań tych upoważniony został Pan S.K. – Członek Zarządu Województwa.

(dowód: akta kontroli str. 24, 52, 1330-1331)

Marszałek wyjaśnił, że:

- w wieloletniej praktyce przeprowadzania kontroli rozliczania umów o finansowanie dopłat powyższa sprawa przewoźnika jest pierwszym przypadkiem, gdy wezwanie do zwrotu środków pieniężnych okazało się nieskuteczne i dlatego też nie podjęto żadnych kroków w celu egzekucji należności,

²⁸ Paragraf 3 ust. 3 Regulaminu Departamentu Transportu Publicznego, stanowiącego załącznik do zarządzenia Nr 13/2013 Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 5 marca 2013 r., a następnie Regulaminu Departamentu Transportu Publicznego i Inwestycji Transportowych, stanowiącego załącznik do zarządzenia Nr 43/2014 Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 15 września 2014 r.

²⁹ Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 ze zm.

³⁰ Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.

- brak jednoznacznej wykładni i różnorodność postępowania przez urzędy marszałkowskie budziło wątpliwości w przyjęciu formy postępowania cywilnoprawnego czy administracyjnego,
- uzyskano od radcy prawnego opinię o konieczności odstąpienia od umowy i jednoczesnym pisemnym wezwaniu do zwrotu nienależnie pobranej dopłaty, co znalazło odzwierciedlenie w piśmie z dnia 16 października 2013 r., a następnie w zawiadomieniu skierowanym do prokuratury;
- w najbliższym czasie sporządzony zostanie protokół podsumowujący całokształt ustaleń z przedmiotowej kontroli, przewoźnik zostanie wezwany do zapoznania się z materiałem, a następnie zostanie wydane rozstrzygnięcie o zwrocie nienależnie pobranej dopłaty.

(dowód: akta kontroli str. 1320, 1323)

Pan B.N.³¹ oraz Pani M.M.G. potwierdzili wyjaśnienia Marszałka.

(dowód: akta kontroli str. 1312-1319, 1327-1328)

Zawarcie umowy nie oznacza, że wszelkie stosunki pomiędzy podmiotami będą regulowane przez przepisy prawa prywatnego. W ugruntowanym orzecznictwie NSA podkreśla się bowiem, że środki budżetowe nie tracą swego publicznoprawnego charakteru na skutek przekazania w postaci dotacji w trybie czynności cywilnoprawnej i dla dochodzenia ich zwrotu nie jest właściwa droga procesu cywilnego³². Wydatkowanie dotacji podlega rygorom wydatkowania środków budżetowych i fakt zawarcia umowy określającej zasady i cele przyznania i wydatkowania dotacji tego charakteru nie zmienia. Kontrola wydatkowania dotacji celowej i stwierdzenie obowiązku zwrotu środków wykorzystywanych niezgodnie z przeznaczeniem następuje w postępowaniu administracyjnym.

Stosownie do art. 169 ust. 1 pkt 2 i ust. 4 ufp dotacje udzielone z budżetu państwa pobrane nienależnie podlegają zwrotowi do budżetu państwa w tej części w jakiej została nienależnie udzielona. Kwoty dotacji podlegające zwrotowi są środkami publicznymi, stanowiącymi niepodatkowe należności budżetowe o charakterze publiczno-prawnym (art. 60 pkt 1 ufp)³³.

Zgodnie z art. 169 ust. 6 w związku z art. 61 ust. 1 pkt 2 ufp obowiązek wydania decyzji określającej kwotę przypadającą do zwrotu i termin, od którego nalicza się odsetki – należy do marszałka województwa³⁴.

Zastosowanie przez Urząd ścieżki cywilnoprawnej w dochodzeniu nienależnie pobranych dopłat pozbawiło przewoźnika możliwości odwoławczych wynikających z decyzji administracyjnej.

³¹ W latach 2013-2014 pełnił funkcję dyrektora Departamentu Transportu Publicznego (od 1 maja do 31 grudnia 2014 r. nazwa Departamentu Transportu Publicznego uległa zmianie na Departament Transportu Publicznego i Inwestycji Transportowych). Od 1 stycznia 2015 r. nastąpiła kolejna zmiana nazwy na Departament Nadzoru Właścicielskiego i Transportu Publicznego, którego dyrektorem została Pani Magdalena Mike-Gęsicka.

³² Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 lutego 2003 r., sygn. akt III RN 11/02, OSNP 2004/5/72; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 4 lutego 2014 r. I SA/Kr 1927/13 (LEX nr 1429144); uchwała Naczelnego Sądu Administracyjnego (do 2003.12.31) w Warszawie 7 sędziów NSA z dnia 24 czerwca 2002 r. sygn. akt FPS 6/02, ONSA 2003/1, poz. 8.

³³ W postępowaniu tym, w zakresie nieuregulowanym ustawą o finansach publicznych, stosuje się przepisy kpa i odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2012 r. poz. 749, ze zm.) - art. 67 ufp.

³⁴ Od decyzji tej odwołanie przysługuje do samorządowego kolegium odwoławczego, a do egzekucji należności mają zastosowanie przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (art. 61 ust. 3 pkt 4 i art. 66 ufp).

1. W kontrolowanym okresie uwagi NIK dotyczą długiego okresu, który mijał od dnia wszczęcia czynności kontrolnych do sporządzenia odpowiedniego protokołu z kontroli. Z czterech prowadzonych przez Urząd kontroli w badanym okresie w dwóch przypadkach okres ten wynosił odpowiednio 263 i 206 dni. W pozostałych dwóch kontrolach (rozpoczęte dnia 12 czerwca 2013 r. i 30 kwietnia 2014 r.) nie zakończono kontroli poprzez sporządzenie odpowiedniego dokumentu zawierającego ustalenia z tych kontroli (stan na 27 kwietnia 2015 r.).

(dowód: akta kontroli str. 1067-1108, 1109-1144, 1156-1166, 1170)

NIK zwraca uwagę na konieczność szybkiego i sprawnego prowadzenia przez Urząd postępowań administracyjnych, szczególnie w sytuacjach, gdy podstawą wszczęcia kontroli Urzędu jest wynik kontroli UKS³⁵ wskazujący na pobranie przez przewoźników znacznych kwot dopłat niezgodnie z przeznaczeniem.

(dowód: akta kontroli str. 415-474)

Najwyższa Izba Kontroli zwraca również uwagę na niewielką liczbę kontroli prowadzonych w siedzibach przewoźników. Biorąc pod uwagę liczbę skontrolowanych przewoźników w latach 2013 – 2014 (skontrolowano czterech przewoźników, co stanowiło odpowiednio 8,6% i 3,0% przewoźników w tych latach)³⁶ kontrola w siedzibie przewoźnika w częstotliwości prowadzonej dotychczas przez Urząd, wypada średnio raz na 17 lat. W ocenie NIK niewielka była również liczba kontroli prowadzonych podczas realizacji przewozów. W kontrolowanym okresie dokonano tylko pięciu takich kontroli u przewoźników.

(dowód: akta kontroli str. 1067-1070)

Pani M.M.G. podała następujące uwarunkowania dotyczące prowadzonych przez Urząd kontroli u przewoźników:

- pracownik Urzędu przeprowadzający kontrole zajmował się jednocześnie pracą bieżącą związaną z rozliczaniem dopłat oraz innymi czynnościami wynikającymi z zakresu obowiązków,
- etat pracownika wykonującego zadanie zlecone z zakresu administracji rządowej finansowany jest ze środków przekazanych przez Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego, które wystarczają na pokrycie wynagrodzenia do połowy roku kalendarzowego, pozostała część wynagrodzenia stanowi wydatek budżetu województwa;
- nie ma możliwości zwiększenia liczby zatrudnionych osób, a co za tym idzie usprawnienia pracy związanej z finansowaniem i rozliczaniem dopłat oraz kontrolą prawidłowości rozliczeń;
- długi okres prowadzenia czynności kontrolnych wynika także z tego, że czynności te odbywają się nie tylko w siedzibie przewoźnika ale kontynuowane są w Urzędzie,
- w kontrolach Urzędu poza osobą rozliczającą dopłaty brali również udział inni pracownicy Departamentu, których obowiązki nie pozwalały jedynie na prowadzenie kontroli;
- w przypadku postępowania kontrolnego rozpoczętego u przewoźnika w dniu 30 kwietnia 2014 r. miało miejsce stopniowe uzupełnianie dokumentacji także od gmin oraz opóźnienie w dostarczeniu dokumentacji źródłowej przez przewoźnika.

³⁵ Kontrola przeprowadzona przez UKS (dwa wyniki kontroli z 21 marca 2014 r.) u przewoźnika wykazała, że niezgodnie z przeznaczeniem wykorzystano środki dotacji w łącznej kwocie 1 039,3 tys. zł (kontrola za rok 2012 - 477,5 tys. zł; kontrola za okres od stycznia do czerwca 2013 r. - 561,8 tys. zł). Wyniki kontroli UKS wpłynęły do Urzędu 31 marca 2014 r. postępowanie administracyjne zostało wszczęte dnia 30 kwietnia 2014 r.

³⁶ Liczba przewoźników wyniosła w 2013 r. – 35, w 2014 r. – 33.

(dowód: akta kontroli str. 1254-1306, 1315-1318)

NIK zwraca również uwagę na brak uregulowań w zakresie procedur wewnętrznych opisujących mechanizmy kontroli przewoźników w zakresie udzielonych dopłat do autobusowych przewozów pasażerskich z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w tych przewozach oraz realizacji zezwoleń.

Zgodnie ze standardami kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych³⁷ system kontroli zarządczej powinien być elastyczny i dostosowany do specyficznych potrzeb jednostki samorządu terytorialnego, a mechanizmy kontroli powinny stanowić odpowiedź na konkretne ryzyko. Analiza kontroli prowadzonych przez pracowników Urzędu w siedzibie przewoźnika i podczas realizacji przewozów wskazuje na występowanie szeregu ryzyk³⁸, których identyfikacja i analiza powinna prowadzić do odpowiedniej reakcji.

Stąd zdaniem NIK zasadnym jest opracowanie i wprowadzenie w Urzędzie pisemnych procedur dotyczących kontroli przewoźników (w tym odpowiednie opracowanie planów kontroli przewoźników), a także intensyfikacja działań kontrolnych u przewoźników w zakresie dopłat do autobusowych przewozów pasażerskich.

(dowód: akta kontroli str. 1109-1144, 1145-1155, 1167-1186)

2. Kontrolowane umowy nie zawierały zapisu dotyczącego wykluczenia możliwości uzyskania przez przewoźnika dopłaty w przypadku realizacji przez niego przewozów specjalnych.

(dowód: akta kontroli str. 100-408, 414-486)

Pani M.M.G. podała, że brak w umowach powyższego zapisu, wynika m.in. z tego, że: a) Województwo w zawartych z przewoźnikami umowach podkreśla, że dopłaty przysługują tylko do regularnych przewozów osób; b) każdy przewoźnik oświadcza, iż posiada zezwolenia na wykonywanie takich przewozów, potwierdzając ten fakt załączonym do umowy zestawieniem posiadanych aktualnych zezwoleń; c) konieczność stosowania przez przewoźników ulg ustawowych wyłącznie w przewozach regularnych wynika z zapisów ustawowych.

(dowód: akta kontroli str. 409-413)

Zdaniem NIK w powyższym obszarze występuje wysokie ryzyko nieprawidłowości, na co wskazują m.in. wyniki kontroli przeprowadzonej przez UKS. W przesłanych do Urzędu przez UKS informacjach zwrócono uwagę na wykazanie przez jednego z przewoźników kwot nienależnej dotacji w łącznej wysokości 1 039,3 tys. zł. Kwota ta stanowiła nienależnie pobraną dotację z tego względu, że przewoźnik realizował umowy zawarte z gminami na dowóz dzieci do szkół, co zgodnie z art. 8a ust. 1a ustawy o uprawnieniach wykluczało prawo otrzymywania dopłat z budżetu państwa. W związku z powyższym, zdaniem NIK, zasadnym jest wprowadzenie w zawieranych umowach precyzującego zapisu dotyczącego wykluczenia możliwości uzyskania przez przewoźnika dopłat w przypadku realizacji przez niego przewozów specjalnych.

³⁷ Załącznik do Komunikatu 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).

³⁸ Na przykład: niezrealizowanie celu kontroli z uwagi na brak przedłożenia dokumentacji przez przewoźnika, unikanie kontroli przez przewoźnika; długotrwały okres kontroli.

IV. Uwagi i wnioski

Wniosek pokontrolny Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o wszczęcie postępowania administracyjnego w sprawie przewoźnika, który nienależnie pobrał dopłaty do ulgowych przejazdów, w celu rozstrzygnięcia zwrotu tych dopłat.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Bydgoszczy.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosku pokontrolnego oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Bydgoszcz, dnia czerwca 2015 r.

Kontroler
Andrzej Maciejski
główny specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Bydgoszczy

Dyrektor
Barbara Antkiewicz

.....
Podpis

.....
Podpis