



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Kielcach**

Kielce, dnia 24 września 2010 r.

**Pan
Stanisław Wodyński
Prezes Zarządu
Przedsiębiorstwa Komunikacji
Samochodowej
w Ostrowcu Świętokrzyskim S.A.**

P/10/043
LKI-4101-01-02/2010

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Kielcach, przeprowadziła w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej w Ostrowcu Świętokrzyskim S.A. (*PKS* lub *Spółka*) kontrolę w zakresie podejmowanych działań restrukturyzacyjnych, prywatyzacyjnych oraz gospodarowania majątkiem Spółki w latach 2007 – 2010 (I połowa).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym 13 sierpnia 2010 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Prezesowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, ocenia działalność Zarządu Spółki w zakresie objętym kontrolą.

Pozytywną ocenę uzasadnia:

- różnorodna oferta przewozowa, dbałość o klientów firmy i dobry wizerunek przedsiębiorstwa;
- wypracowanie przez Spółkę w latach 2007 i 2008 zysku brutto w wysokości odpowiednio: 152 i 158 tys. zł;
- wprowadzanie nowoczesnych systemów analiz i wykorzystywanie ich do zarządzania Spółką;

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

- rozszerzenie przedmiotu działalności o inną, poza świadczeniem usług przewozowych, ofertę handlową.

Stwierdzone w trakcie kontroli nieprawidłowości polegały na:

- utrzymywaniu niekorzystnej struktury wiekowej taboru autobusowego,
- ograniczeniu przewozów, poprzez likwidację w okresie od kwietnia 2008 r. do kwietnia 2010 r. 16 kursów autobusowych oraz zmniejszeniu częstotliwości 29 kursów, na które Spółka posiadała ważne zezwolenia, niezgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe² oraz ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym³;
- niepodawaniu w rozkładzie jazdy (na dworcach i przystankach) wszystkich danych wymaganych przepisami prawa;
- niedostosowaniu obowiązującego „Regulaminu przewozów” do ustawy Prawo przewozowe (art. 33a ust. 3a i 62 ust. 2);
- niewłaściwym udostępnianiu pasażerom cennika opłat i regulaminu określającego warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób, bagażu i rzeczy.

1. PKS powstał 31 lipca 2001 r. w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego. Podstawowym przedmiotem działalności Spółki jest świadczenie usług w zakresie przewozu osób (ok. 70% przychodów Spółki). Ponadto Spółka prowadzi działalność w zakresie handlu częściami zamiennymi, akcesoriami motoryzacyjnymi oraz paliwami (ok. 25% przychodów) oraz stacją obsługi pojazdów (ok. 3% przychodów).

2. Spółka, zgodnie z art. 5 ust. 1-3 ustawy o transporcie drogowym, posiadała licencję na wykonywanie autobusowego, krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób na obszarze wykraczającym poza granice powiatu oraz licencję na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób – ważne do 2052 r. Członkowie Zarządu PKS legitymowali się certyfikatem kompetencji zawodowych a Spółka posiadała majątek i sytuację finansową zapewniającą podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego.

W okresie objętym kontrolą PKS obsługiwał od 260 (w 2007 r.) do 234 linii (w I kw. 2010 r.), w tym odpowiednio 219-184 linii podmiejskich, 23-27 regionalnych, 17-13 dalekobieżnych oraz jedną linię międzynarodową.

Spółka świadczyła usługi przewozowe w 2007 r. na podstawie 277 zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych i regularnych specjalnych wydanych przez właściwe organy wykonawcze jednostek samorządu terytorialnego, w 2008 r. na podstawie 292 zezwoleń, w 2009 r. – 291 zezwoleń i w I kwartale 2010 r. – 237 zezwoleń.

Analiza faktycznie wykonywanych przewozów, przeprowadzona na podstawie ośmiu dzienników ruchu komunikacji autobusowej z dworca autobusowego w Ostrowcu Świętokrzyskim z okresu od lipca 2009 r. do marca 2010 r. (wybrano po dwa dni robocze i świąteczne w okresie i poza okresem nauki szkolnej) wykazała, że kurs na linii Przemyśl-Poznań każdorazowo (w dni robocze) miał opóźnienie wynoszące od 25-55 minut. Dopiero

² Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm.

³ Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.

po zaktualizowaniu porozumień w zakresie korzystania z wszystkich obiektów dworcowych i przystanków na całej trasie przebiegu linii Przemyśl – Poznań, 23 czerwca 2010 r. złożono wniosek o dokonanie zmiany w zezwoleniu na tę linię i odpowiednie dostosowanie rozkładu jazdy do rzeczywistego czasu przejazdu na tej linii.

3. W latach 2007-2008 sytuacja ekonomiczno-finansowa Spółki była dobra. Roczne przychody utrzymywały się na poziomie powyżej 35 mln zł, przy zyskach brutto w wysokości odpowiednio 152 i 158 tys. zł. Sytuacja ta uległa znacznemu pogorszeniu w 2009 r., kiedy przychody zmniejszyły się do 33,5 mln zł, a Spółka odnotowała stratę w wysokości 807 tys. zł. Zmalały w szczególności przychody ze sprzedaży usług przewozowych w komunikacji regularnej krajowej i międzynarodowej (w 2007 r. – 18.661 tys. zł, w 2008 r. – 18.690 tys. zł i w 2009 r. – 17.475 tys. zł) oraz z krajowych przewozów okazjonalnych – wycieczkowych (w 2007 r. – 1.089 tys. zł, w 2008 r. – 1.182 tys. zł i w 2009 r. – 982 tys. zł). Koszty działalności Spółki utrzymywały się w tym czasie na podobnym poziomie (w 2007 i 2008 r. w granicach 35-35,5 mln zł, w 2009 r. zmalały do 34,3 mln zł).

Niezależnie od ww. wyników finansowych uzyskanych z całej działalności Spółki, w latach 2007 – 2009 świadczenie usług przewozowych pozostawało działalnością nierentowną. Ujemny wynik finansowy z przewozu osób w 2007 i 2008 r. (-735 tys. zł i -754 tys. zł), w 2009 r. zwiększył się prawie dwukrotnie (do -1.466 tys. zł). Wskaźnik rentowności tej działalności liczony tylko do przychodów ze sprzedaży biletów zmniejszył się z wynoszącego -11% w roku 2007 i 2008 r. do -15% w 2009 r.

Przyczyną takiej sytuacji była przede wszystkim malejąca liczba pasażerów korzystających z komunikacji regularnej krajowej PKS (6 mln pasażerów w 2007 r., 5,5 mln w 2008 r. i 4,9 mln w 2009 r.) i międzynarodowej (4,3 tys. pasażerów w 2007 r., 5,1 tys. w 2008 r. i 3,9 tys. w 2009 r.). Dodatni wynik finansowy w 2007 i 2008 r. Spółka osiągnęła w wyniku prowadzonej dodatkowej działalności.

4. Spółka posiada ważny do 11 września 2012 r. certyfikat ISO 9001:2008 (system zarządzania jakością), w którym opisano istotne procesy w działalności Spółki oraz odpowiednie procedury postępowania dla ich realizacji.

Zarządzanie przewozami w Spółce odbywało się także przy zastosowaniu specjalistycznych programów komputerowych (TSI, „Bilet miesięczny”, „Kasa konduktorska” i opracowanego przez pracowników przedsiębiorstwa sieciowego programu „PKS System”), które umożliwiały przeprowadzanie różnorodnych analiz m.in. kosztów dla danego autobusu i kierowcy, porównanie zmian poszczególnych wskaźników dotyczących poziomu przebiegu i efektywności wykorzystania autobusów, obliczenia wskaźników gotowości technicznej taboru itp. Ponadto PKS wykorzystywał system rozliczania czasu pracy kierowców (w oparciu o zapisy tachografów). Posiadał także program informatyczny pn. „Przewozy pasażerskie”, który służył do opracowania rozkładów jazdy oraz rozliczania sprzedaży biletów, a jednocześnie był wykorzystywany do badania frekwencji pasażerów na danych liniach. Dane te ułatwiały podejmowanie właściwych decyzji w zakresie zarządzania kursami i racjonalnego wykorzystania taboru autobusowego. W Spółce, w IV kwartale 2009 r., rozpoczęto wdrażanie (testowo w dwóch autobusach) systemu monitorowania

lokalizacji autobusów, aktywnej ochrony oraz prawidłowości ich eksploatacji z wykorzystaniem wielofunkcyjnych urządzeń opartych na technologii GPS.

5. Zgodnie z corocznymi planami rzeczowo-finansowymi, Spółka miała dokonywać systematycznej wymiany (odnowy) taboru poprzez zakup używanych autobusów. W planie na 2007 r. przewidziano także (w jednym z wariantów) zakup dwóch autobusów przystosowanych do zasilania alternatywnym źródłem energii (gazem ziemnym CNG). Z przyczyn niezależnych od Spółki (brak stacji paliw CNG w Ostrowcu Świętokrzyskim i okolicy) nie zrealizowano planów kupna autobusów zasilanych paliwem CNG.

PKS wykonywał przewozy mając do dyspozycji 146 autobusów w 2007 r., 140 w 2008 r. i 136 w 2009 r. Poza czterema autobusami dzierżawionymi od gmin, wszystkie pozostałe były własnością Spółki.

Struktura wiekowa taboru PKS była niekorzystna – 123 autobusy (50%) mieściły się w przedziale 16-30 lat (w tym 30 marki Autosan i sześć marki Jelcz). Poza autobusami Autosan i Jelcz w Spółce wykorzystywano autobusy innych marek.

Ogółem w latach 2007–2009 zakupiono w PKS 42, a zlikwidowano 46 autobusów. Do likwidacji przeznaczano głównie autobusy o wysokich przebiegach średniorocznych i złym stanie technicznym. Na 42 zakupione w tym okresie autobusy, dziewięć (21%) miało przebieg 750 tys. km lub więcej. Z analizy wskaźników obliczonych dla sześciu autobusów zakupionych w latach 2007-2009 (15%) oraz dziesięciu spośród pozostałych autobusów (10%) wynikało, że dla czterech z sześciu nowozakupionych autobusów wskaźnik gotowości technicznej przynajmniej w jednym roku wynosił poniżej 0,9, a dla trzech z sześciu ww. autobusów wskaźnik gotowości technicznej przynajmniej w jednym roku wynosił poniżej 0,8. Dla pozostałych autobusów stwierdzono wskaźnik gotowości technicznej (w jednym roku lub więcej) poniżej 0,9 w dziewięciu na dziesięć analizowanych przypadków, a w czterech na dziesięć poniżej 0,8.

Z wyjaśnień członków Zarządu wynikało, że podstawowym uzasadnieniem decyzji o nabyciu pojazdów używanych było to, że pomimo porównywalnej struktury wiekowej nabywanego i likwidowanego taboru, nowozakupione autobusy posiadały mniejsze średnioroczne przebiegi i wyższe wskaźniki gotowości technicznej.

Ekonomiczna zasadność tych zakupów i utrzymywania wielkości taboru na niezmiennym poziomie powinna być jednak rozpatrywana także w świetle wskaźników wykorzystania pojazdów sprawnych technicznie oraz stosunku wykonywanej pracy przewozowej do oferowanej pracy przewozowej. W okresie objętym kontrolą dla 16 autobusów poddanych analizie ww. wskaźnik w 2007 r. był niższy niż 0,9 w dwóch przypadkach, w 2008 r. w sześciu, w 2009 r. w dziewięciu, a w I kwartale 2010 r. w 10 przypadkach. Natomiast stosunek wykonywanej pracy przewozowej do oferowanej pracy przewozowej wynosił odpowiednio: 27%, 29%, 34% i 35%.

Znalazło to także odzwierciedlenie w kosztach wynikających z eksploatacji całego taboru – koszty eksploatacji przypadające na 1 autobus wzrosły i wynosiły 173 tys. zł w 2007 r. oraz 185 tys. zł w 2008 r. i 2009 r., podczas gdy roczny przychód na 1 autobus wyniósł odpowiednio w tym czasie 168 tys. zł, 180 tys. zł i 174 tys. zł.

Powyższe czynniki Zarząd uwzględnił dopiero w opracowanym w maju 2010 r. „Programie restrukturyzacyjnym PKS na lata 2010-2012 wraz z prognozą rezultatów ekonomicznych na lata 2010-2014 r.” Zauważono w nim, że potencjał taborowy Spółki znacząco przewyższa obsługiwane *potoki pasażerskie*, dlatego należy ukierunkować program na zakup nowych autobusów o mniejszej liczbie miejsc pasażerskich gwarantujących jednocześnie wyższy standard i jakość oferowanych usług.

Analiza zakupu trzech autobusów (po jednym z każdego roku objętego kontrolą) wykazała, że nie zostały przekroczone kwoty, powyżej których istnieje obowiązek stosowania procedur udzielania zamówień publicznych w zakresie zamówień sektorowych, tj. zamówień udzielanych w celu wykonywania obsługi sieci świadczących publiczne usługi w zakresie transportu autobusowego. Spełnione zostały zatem przesłanki do odstąpienia od stosowania ustawy z dnia 24 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych⁴, na podstawie art. 133 ust. 1 ustawy w związku z art. 132 ust. 1 pkt 6. Zakupów dokonano zgodnie z wewnętrznym *Regulaminem pracy komisji przetargowej* poprzez zebranie i wybór oferty najkorzystniejszej. Zarząd każdorazowo podejmował uchwałę zatwierdzającą do realizacji stanowisko komisji przetargowej.

Zgodnie z art. 133 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych, Spółka w sprawozdaniach przekazywanych do Urzędu Zamówień Publicznych uwzględniała informacje dotyczące udzielonych zamówień sektorowych.

6. Analiza porównawcza obowiązującego rozkładu jazdy (w zakresie odjazdów z dworca autobusowego w Ostrowcu Świętokrzyskim) z posiadanymi przez PKS ważnymi zezwoleniami wykazała odstępstwa od zezwoleń polegające na:

- nieuwzględnieniu w rozkładzie jazdy, od kwietnia 2008 r. do kwietnia 2010 r. 16 kursów objętych zezwoleniami,
- oznaczeniu 29 kursów niezgodnie z rozkładami jazdy, będącymi załącznikami do zezwoleń (różnice dotyczyły ograniczenia częstotliwości przewozów np. tylko do niektórych dni czy zlikwidowania kursów w niektóre dni świąteczne).

Powyższe stanowiło naruszenie art. 18b ust. 1 pkt 7 ustawy o transporcie drogowym, zgodnie z którym, jedną z zasad przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym jest ich wykonywanie zgodnie z warunkami przewozu osób określonymi w zezwoleniu. Art. 20 ust. 1 i 1a ww. ustawy stanowi, że w zezwoleniu określa się w szczególności warunki wykonywania przewozów, a obowiązujący rozkład jazdy stanowi załącznik do zezwolenia.

Działanie to było także niezgodne z § 5 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości⁵, zgodnie z którym zmian w rozkładzie jazdy można dokonać dopiero po uprzedniej zmianie zezwolenia.

Członkowie Zarządu Spółki wyjaśnili, że wprowadzenie wyżej wskazanych ograniczeń uzasadnione było względami ekonomicznymi i dla 15 kursów przedstawili dane

⁴ Dz.U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759.

⁵ Dz.U. Nr 12, poz. 79.

wskazujące na ich nierentowność (koszty obsługi dwu- i trzykrotnie przewyższały przychody).

W trakcie kontroli uzyskano odpowiednie – do rzeczywiście wykonywanych przewozów – zmiany 14 zezwoleń (odnośnie pozostałych złożono wnioski o zmianę zezwolenia).

Analiza rejestru skarg i wniosków wykazała, że w PKS zdarzały się także przypadki jednorazowego odwoływania poszczególnych kursów, najczęściej z powodu braku kierowcy lub awarii autobusu. W 2007 r. osiem zgłoszeń (8% wszystkich) dotyczyło braku kursu, w 2008 r. było dziesięć (11%) takich zgłoszeń, a w 2009 r. – trzy (4%).

W okresie objętym kontrolą PKS wykonywał także przewozy regularne na trasie Przemyśl (Polska) – Galatina (Włochy). W okresie objętym kontrolą PKS posiadał na tę trasę cztery zezwolenia wydane przez ministra infrastruktury.

7. W latach 2007 – 2009 kwota dopłat ze środków publicznych do przewozów (biletów ulgowych) utrzymywała się na zbliżonym poziomie i wynosiła odpowiednio: 4.076 tys. zł, 4.467 tys. zł i 4.326 tys. zł. W okresie objętym kontrolą PKS zawarł łącznie 63 umowy z 19 gminami lub placówkami oświatowymi w tych gminach na sprzedaż biletów miesięcznych i dowóz dzieci do szkół, z tego 31 w wyniku pozytywnego dla Spółki rozstrzygnięcia postępowań przetargowych o udzielenie zamówienia publicznego. W pozostałych przypadkach oferta PKS została wybrana przez gminy bez przetargu. W jednym przypadku oferta PKS okazała się mniej konkurencyjna od oferty Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Kielcach S.A. Na podstawie tych umów, w związku z realizacją przewozów objętych ulgą 49%, w ramach dopłat do sprzedanych imiennych miesięcznych biletów szkolnych, Spółka otrzymała w 2007 r. – 1.625,3 tys. zł, w 2008 r. – 1.933,4 tys. zł i w 2009 r. – 1.854,9 tys. zł.

8. Spółka prawidłowo gospodarowała posiadanym majątkiem. Nieruchomości gruntowe i budynki, stanowiące ok. 65% wartości rzeczowych środków trwałych, zostały wydzierżawione innym podmiotom gospodarczym na podstawie 28 umów. Spółka osiągnęła z tego tytułu dodatkowe przychody w wysokości: 200 tys. zł w 2007 r., 219 tys. zł w 2008 r. i 235 tys. zł w 2009 r.

Przychody z tzw. „wjazdów” na dworce PKS (łącznie 1.405 tys. zł w okresie 2007 – I kw. 2010 r.) pokrywały w zasadzie koszty korzystania przez Spółkę z dworców innych przewoźników (1.444 tys. zł).

9. Zgodnie z wymogami statutu Spółki, Zarząd w 2006 r. opracował dokument pn. *Koncepcja funkcjonowania PKS, jako integralny element Planu Strategicznego* oraz plany rzeczowo-finansowe na każdy rok, które zostały pozytywnie zaopiniowane przez Radę Nadzorczą. Pomimo że ww. *Koncepcja* nie była wieloletnim planem strategicznym, zawierała założenia funkcjonowania PKS na pięć kolejnych lat i miała być kontynuacją wcześniejszej strategii Spółki z 2003 r. Dokument zawierał plany rozwoju Spółki, a „innowacyjność i jakość oferowanych usług” wpisano jako jedną z kluczowych cech, decydujących o konkurencyjności firmy na rynku. Główne cele Spółki miały być realizowane „przy zachowaniu standardów ISO w duchu strategii innowacyjności”.

W marcu 2008 r. Zarząd Spółki opracował i przesłał ministrowi skarbu państwa dokument „Koncepcja prywatyzacji PKS”, w którym przedstawiono założenia prywatyzacji w dwóch wariantach: leasingu pracowniczego i konsolidacji obszarowej (poprzez wprowadzenie spółki na Giełdę Papierów Wartościowych lub komunalizację). W kwietniu i maju 2010 r. prowadzone były rozmowy z Zarządem Województwa Świętokrzyskiego, z udziałem przedstawiciela Ministerstwa Skarbu Państwa, odnośnie ewentualnej komunalizacji i nieodpłatnego przejęcia akcji Skarbu Państwa przez samorząd.

W kwietniu 2010 r. podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wystąpił o uzupełnienie planu rzeczowo-finansowego Spółki na rok 2010 o program restrukturyzacji. Zarząd rzetelnie wywiązał się z tego obowiązku i w terminie przedstawił dokument pn. „Program restrukturyzacyjny PKS na lata 2010 – 2012 wraz z prognozą rezultatów ekonomicznych na lata 2010 – 2014 r.”, w którym zaproponował restrukturyzację: majątkową (sprzedaż niektórych składników majątkowych, wymiana taboru autobusowego), finansową (zmniejszenie kosztów, pozyskanie dodatkowych źródeł finansowania – dokapitalizowanie z Funduszu Restrukturyzacji Przedsiębiorstw i uruchomienie nowego kredytu inwestycyjnego), poprawę płynności poprzez działania wewnętrzne w tym: przesunięcie terminów wypłat nagród jubileuszowych w roku 2010 oraz renegotiacje umów handlowych w celu wydłużenia terminów płatności zobowiązań, a także szereg działań organizacyjnych. W prognozowanym rachunku zysków i strat w dalszym ciągu przewidywano stratę ze sprzedaży w 2010 r. (-1.263 tys. zł) i w 2011 r. (-337 tys. zł), a osiągnięcie zysku założono dopiero w latach 2012 – 2014.

W połowie lipca 2010 r. Spółka została poinformowana przez Ministerstwo Skarbu Państwa o możliwości składania przez przedsiębiorców wniosków o udzielenie pomocy publicznej na ratowanie lub restrukturyzację, a także o planowanym przeprowadzeniu analizy przedprywatyzacyjnej Spółki. Prezes Spółki powołał zespół do przygotowania wniosku, celem ubiegania się o pomoc publiczną. Ponadto, w wyniku działań Zarządu Spółki, 15 lokalnych gmin podjęło inicjatywę utworzenia związku gmin pn. „Publiczna Komunikacja Samochodowa” w celu wykonywania zadań dotyczących lokalnego transportu zbiorowego oraz wystąpienia z wnioskiem o nieodpłatne nabycie akcji Spółki. W dniu 26 lipca 2010 r. Prezes Spółki przekazał ministrowi skarbu państwa informację o tej inicjatywie.

10. PKS realizując przyjętą w strategii misję przedsiębiorstwa: *Ostrowiecki PKS to tradycja i nowoczesność, to bezpieczeństwo podróżowania*, dążył do poprawy jakości świadczonych usług i podejmował działania mające na celu zapewnienie wysokiego poziomu przewozów pasażerskich m.in. poprzez:

- dbałość o porządek w miejscach odprawy pasażerów (na dworcach autobusowych i stanowiskach odjazdowych),
- funkcjonowanie systemu zapowiedzi odjazdów i przyjazdów przez głośniki,
- utrzymywanie kilku różnych punktów informacji o wszystkich autobusach odjeżdżających z dworca PKS (informacja telefoniczna, działające na dworcu urządzenia „interkom” oraz tzw. *NetTower*, umożliwiający m.in. dostęp do strony internetowej PKS i wyszukiwarki połączeń krajowych),

- zapewnienie możliwości zgłaszania uwag, skarg i wniosków oraz prowadzenie półrocznych badań ankietowych satysfakcji klienta.

W okresie objętym kontrolą badania ankietowe zostały przeprowadzone w okresie: luty-czerwiec 2007 r., lipiec-grudzień 2007 r., marzec 2008 r., lipiec-sierpień 2008 r., styczeń-luty 2009 r., sierpień-wrzesień 2009 r.

Z porównania wyników ankiet wynika, że właściwie w każdym aspekcie poddanym badaniu, oceny pasażerów stale wzrastały. Pasażerowie PKS wystawili w 2009 r. wysokie noty m.in. za bezpieczeństwo podróży, jakość usług i przygotowanie zawodowe pracowników PKS.

Z rejestru skarg i wniosków wynikało natomiast, że najczęstszymi powodami zgłaszania uwag były: uszkodzenie albo brak rozkładu jazdy na przystankach, niezatrzymanie się kierowcy na przystanku, niezabranie oczekujących pasażerów oraz opóźnienie przyjazdu autobusu.

Stwierdzono jednak, że w rozkładzie jazdy (na dworcach i przystankach) nie podawano danych wymaganych § 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości, takich jak: oznaczenie przewoźnika, termin ważności rozkładu jazdy, droga przejazdu z uwzględnieniem odległości w kilometrach pomiędzy punktami odprawy. Powyższy sposób prezentowania informacji w rozkładzie jazdy nie dawał możliwości odnalezienia wszystkich połączeń na danej linii, tj. do miejscowości stanowiących przystanki pośrednie, gdyż podawano godzinę odjazdu oraz przystanek początkowy, końcowy oraz w niektórych przypadkach jeden, dwa ważniejsze przystanki na trasie.

Obowiązujący w Spółce „Regulamin przewozów” z 2001 r. nie został zaktualizowany i zawierał postanowienia przewidujące:

- wyłączenie odpowiedzialności PKS w sytuacji, gdy zaistnienie szkody nie wynikało z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika, co było niezgodne z art. 62 ust. 2 ustawy Prawo przewozowe, który nie przewiduje takiego ograniczenia⁶,
- 14-dniowy termin na przedstawienie przez pasażera kopii dokumentu potwierdzającego prawo do korzystania z ulg ustawowych, tj. dłuższy niż przewidziany w art. 33a ust. 3a ustawy Prawo przewozowe, który stanowi, że pobrana należność za przewóz i opłata dodatkowa, po uiszczeniu opłaty manipulacyjnej odpowiadającej kosztom poniesionym przez przewoźnika, podlegają zwrotowi, a w przypadku wezwania do zapłaty – umorzeniu, w przypadku udokumentowania przez podróżnego, nie później niż w terminie 7 dni od dnia przewozu, uprawnień do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu.

Dodatkowo PKS niewłaściwie udostępniał pasażerom cenniki opłat i ww. regulamin określający warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób, bagażu i rzeczy, gdyż nie zastosował się do art. 18b ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy o transporcie drogowym, wymagającego

⁶ Wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 2 grudnia 2008 r. (Dz.U. z 2008 r. Nr 219, poz. 1408), z dniem 11 grudnia 2008 r., art. 62 ust. 2 w zakresie obejmującym zwrot „jeżeli szkoda wynika z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika” został uznany za niezgodny z art. 64 ust. 1 i 2 w związku z art. 31 ust. 3 i art. 76 Konstytucji RP.

podania cennika opłat do publicznej wiadomości przy kasach dworcowych oraz w każdym autobusie wykonującym regularne przewozy osób, a także udostępnienia pasażerom do wglądu, w tych samych miejscach, regulaminu przewozów. Wywieszony w hali dworca, na tablicy ogłoszeń, cennik nie był czytelny a forma jego udostępnienia bardzo utrudniała odszukanie informacji o cenach biletów na danej trasie. W trakcie kontroli (podczas oględzin) w kasie nie udostępniono kontrolującemu regulaminu przewozów, natomiast w autobusach nie zamieszczono informacji, że regulamin i cennik znajdują się u kierowcy do wglądu.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnioskuje o:

- 1) podejmowanie działań zmierzających do odnowy taboru autobusowego, zgodnie z założeniami programu restrukturyzacji PKS;
- 2) wykonywanie przewozów zgodnie z zezwoleniami (rozkładem jazdy) stosownie do art. 18b ust. 1 pkt 7 ustawy o transporcie drogowym;
- 3) dostosowanie rozkładów jazdy udostępnianych podróżnym na dworcach i przystankach do wymogów § 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości;
- 4) dostosowanie „Regulaminu przewozów” PKS do art. 33a ust. 3a i 62 ust. 2 ustawy Prawo przewozowe, w zakresie terminu na udokumentowanie uprawnień do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu oraz zasad odpowiedzialności PKS za szkodę przy wykonywaniu przewozów;
- 5) odpowiednie udostępnienie pasażerom cennika opłat oraz regulaminu określającego warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób, bagażu i rzeczy przy kasach dworcowych oraz w każdym autobusie wykonującym regularne przewozy, zgodnie z wymogami art. 18b ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy o transporcie drogowym.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Kielcach, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Prezesa w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu Prezesowi prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury NIK w Kielcach umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.