



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Krakowie**

Kraków, dnia października 2010 r.

**Pan
Andrzej Gąsienica-Makowski
Starosta Tatrzański
ul. Chramcówki 15
34-500 Zakopane**

P/10/062
LKR-4101-07-03-2010

Wystąpienie pokontrolne

Na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 roku o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.), zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie przeprowadziła w Starostwie Powiatowym w Zakopanem, zwanym w dalszym ciągu wystąpienia „Starostwem”, kontrolę wykonywania przez Starostwo zadań dotyczących organizowania regularnych przewozów autobusowych, ze szczególnym uwzględnieniem lat 2009 i 2010 (do 30 kwietnia).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole podpisanym w dniu 6 września 2010 r. i omówione na naradzie pokontrolnej w dniu 30 września 2010 r., Najwyższa Izba Kontroli, stosownie do art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Staroście niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie wykonywanie przez Starostwo zadań w zakresie organizowania regularnych przewozów autobusowych. Przesądza o tym skala stwierdzonych nieprawidłowości i uchybień, wyrażających się w niepełnym przestrzeganiu postanowień ustawy o transporcie drogowym, a zwłaszcza:

- a. przypadkami nieuzasadnionego, tj. bez spełnienia wymogów ustawy, wydawania zezwoleń na regularny przewóz osób oraz licencji na wykonywanie transportu drogowego;
- b. brakami w kontroli przewoźników w zakresie przestrzegania obowiązków przy realizacji usług dotyczących transportu osób.

Wyrażoną powyżej ocenę ogólną uzasadniają następujące oceny cząstkowe:

1. NIK negatywnie ocenia niewywiązywanie się Starosty z obowiązku wykonania, co najmniej raz w roku, analizy sytuacji rynkowej w zakresie komunikacji regularnej na terenie powiatu tatrzańskiego. Pomimo, że obowiązek ten określony został przez ustawę o transporcie drogowym, analizy takiej nie wykonano do grudnia 2007 r. oraz w 2009 r. i 2010 r.

Analizy sporządzone natomiast w styczniu 2008 r. za kwotę 18 300 zł (obejmującą sytuację poza sezonem turystycznym) oraz we wrześniu za kwotę 26 840 zł (obejmującą sytuację w sezonie turystycznym) nie spełniały wymogów określonych przez art. 22a ust. 5 ustawy o transporcie drogowym. W zawartych z firmą Pentor umowach pominięto a tym samym nie uwzględniono w analizach, powiązania linii autobusowych na terenie powiatu z liniami kolejowymi oraz z autobusowymi liniami wojewódzkimi.

Wymowne są także wyjaśnienia pracowników Wydziału KiT z których wynika, że nie wykorzystywano tych analiz przy wydawaniu zezwoleń lub zmiany zezwoleń na regularny przewóz osób z powodu ograniczonego zakresu danych.

2. Przed wydaniem zezwoleń na regularny przewóz osób (zezwoleń) przez zastępcę naczelnika Wydziału KiT Jadwigę Gut, pracownik tego Wydziału podinspektor Maria Kuruc sporządzała analizę sytuacji rynkowej. Jednak jakość tych analiz nie może być oceniono przez NIK pozytywnie, gdyż wszystkie sporządzane były wprawdzie wg schematu (wzorca) określonego przez Małopolski Urząd Marszałkowski w Krakowie, lecz z pominięciem sytuacji panującej na terenie powiatu tatrzańskiego. Analizy te nie określały bowiem obciążenia na poszczególnych liniach komunikacyjnych, potrzeb wprowadzania kolejnych przewoźników lub ich ograniczania. W analizach brak danych dotyczących: dostosowania rozkładu jazdy do potrzeb społecznych, *potoków podróźnych*, wielkości i struktury popytu z uwzględnieniem sezonowości i dobowego zróżnicowania, zaludnienia i układu przestrzennego sieci osadniczej, konkurencyjności i komplementarności innych niż komunikacja autobusowa, środków komunikacji. Analizy te ponadto nie zawierały informacji czy występowały (lub nie) okoliczności stanowiące podstawę odmowy udzielenia lub zmiany zezwolenia, określone przez art. 22a ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie.

NIK negatywnie ocenia także niesporządzanie analiz sytuacji rynkowej w sprawach z wniosków kończących się wydaniem decyzji o zmianie zezwolenia na regularny przewóz osób. Na 23 decyzje objęte kontrolą, 22 zostały wydane przez zastępcę naczelnika Wydziału KiT z pominięciem analizy, pomimo wymogu określonego przez art. 22a ust. 3 ustawy o transporcie drogowym.

Tę negatywną ocenę NIK odnosi także do innych zaniedbań ze strony pracowników Wydziału KiT przy rozpatrywaniu wniosków o wydanie zezwolenia lub zmianą zezwolenia, a w szczególności:

- a. niezasięganie opinii organizacji konsumenckich w sprawie udzielanych lub zmienianych zezwoleń, wymaganej przez art. 22a ust. 6 ustawy o transporcie drogowym,
- b. wydawanie zezwoleń z wniosków niekompletnych i nieuzupełnionych oraz bez szczegółowej analizy, gdyż:
 - pomimo, że rozkłady jazdy załączane do wniosków nie uwzględniały liczby pojazdów niezbędnych do wykonywania codziennych przewozów, zgodnie z rozkładem, wymaganych przez art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie, zastępca naczelnika Wydziału wydała siedem zezwoleń, a także jedno zezwolenie pomimo, że przewoźnik określił w rozkładzie jazdy, iż do przewozu osób będą używane m.in. mikrobusy 8 osobowe, nie odpowiadające wymogom stawianym autobusom (art. 18b ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym oraz art. 2 pkt 41 ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. z 2005 r. Dz. U. Nr 108, poz. 908 ze zm.);
 - załączony rozkład jazdy co najmniej do jednego wniosku (spośród 13 objętych kontrolą) wskazywał na brak możliwości realizacji kursów z zachowaniem bezpieczeństwa w czasie przewozu osób, gdyż czas kursu określony w rozkładzie nie był możliwy do zrealizowania z zachowaniem obowiązujących prędkości jazdy. Dotyczyło to linii Zakopane rejon dworców FIS – Polana Palenica przez Bukowinę Tatrzańską o długości 28 km, 16 przystankach, dla której czas kursu określony został na 29 minut, tj. średnio 57,9 km/godz. niezależnie od pory dnia i odcinków trasy.

Zwrócenia uwagi wymaga przy tym wydanie jednego zezwolenia (Nr 0000541) na linię Zakopane Rejon Dworców FIS – Dolina Kościeliska pomimo niekompletnego wniosku, czego nie zakwestionował Zespół do koordynacji wniosków, analizujący wniosek o wydanie zezwolenia.

3. NIK negatywnie ocenia udzielanie licencji na wykonywanie transportu drogowego (licencji) z wniosków nie spełniających warunków określonych w ustawie o transporcie drogowym. W dniu 28 maja 2009 r. naczelnik Wydziału KiT wydała licencję pomimo, że w zakresie spełnienia wymagań technicznych pojazdów, określonych przez art. 5 ust. 3 pkt 4 ustawy o transporcie, 12 pojazdów (na 30 objętych kontrolą) nie spełniało tych wymagań, gdyż nie posiadało aktualnych badań technicznych, zaś dla jednego samochodu brak było danych o tych badaniach.

Do każdego wniosku o wydanie licencji objętego kontrolą nie załączano dokumentów o sytuacji finansowej przedsiębiorcy, które w sposób wiarygodny i zgodny z ww. ustawą określałyby tę sytuację. Stwierdzono bowiem, że:

- a) nie ustalono (brak wyliczeń), czy został spełniony wymóg określony przez art. 5 ust. 3 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym,
- b) w zakresie udokumentowania sytuacji finansowej przedsiębiorcy składali oświadczenia, pomimo, że ustawa o transporcie drogowym nie przewiduje takiej formy udokumentowania a kserokopie aktów notarialnych wyciągów bankowych były nieaktualne na dzień składania wniosków.

4. NIK negatywnie ocenia wydanie w latach 2004 i 2005 zezwoleń dla członków Zrzeszenia Transportu Prywatnego (ZTP), z naruszeniem ustawy o transporcie drogowym, co skutkowało ich wykorzystywaniem przez przewoźników do czasu objętego niniejszą kontrolą. W 2004 r., naczelnik Wydziału KiT Stanisława Szostak wydała (z up. Starosty) na okres 6 miesięcy 116 zezwoleń na nazwiska poszczególnych członków ZTP, pomimo, że wniosek był złożony przez ZTP oraz wszystkie uzgodnienia dotyczyły tego Zrzeszenia, a nie poszczególnych osób, na których te zezwolenia wydano. Naczelnik w wyjaśnieniach przyznaje, że wniosek nie spełniał warunków wymaganych w ustawie, jednak mając *na względzie dobro społeczne* wydała te zezwolenia.

Wymownym przy tym jest fakt, iż Pan Starosta:

- odebrał upoważnienia do wydawania zezwoleń naczelnikowi Wydziału Stanisławie Szostak, gdyż sprzeciwiła się – jak wyjaśniła - przedłużeniu zezwoleń dla członków ZTP z powodu nie spełnienia przez nich wymogów określonych ustawą o transporcie drogowym, a odmowa została zaakceptowana przez radcę prawnego w Starostwie, w formie ustnej, który odmówił w tej sprawie wydania pisemnej opinii prawnej,
- wydał następnie 84 zezwolenia dla 50 przewoźników, traktowane jako przedłużenie ważności wydanych w 2004 r., pomimo, że wnioski nie spełniały wymogów określonych ustawą o transporcie drogowym.

W ocenie NIK treść wyjaśnienia Pana Starosty w tej sprawie, złożone do protokołu kontroli, nie może stanowić usprawiedliwienia nieprzestrzegania ustawy o transporcie drogowym. Wymownym przy tym jest fakt, iż Pan Starosta - powołując się na konieczność wypełnienia zalecenia pokontrolnego, wydanego przez Małopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego – wezwał 6 stycznia 2009 r. 50 przewoźników (członków ZTP) do zmiany rozkładu jazdy, gdyż *linie regularne nie mogą być obsługiwane na jednym rozkładzie jazdy*, z zaznaczeniem, że nie złożenie w terminie 14 dni podzielonych rozkładów

jazdy spowoduje, że decyzje o wydaniu zezwoleń zostaną przesłane do SKO, celem ich uchylecia. Pomimo, że wezwanie to pozostało bez odpowiedzi, Pan Starosta nie podjął dalszych działań, usprawiedliwiając się niewiążącym stanowiskiem w sprawie rozkładu jazdy, nadesłanym 10 marca 2009 r. przez zastępcę dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury.

Zwrócenia uwagi wymaga także fakt, że na terminowość i jakość usług, realizowanych przez przewoźników, będących członkami ZTP, napływały skargi. W ocenie NIK nie bez znaczenia jest tu wydanie ww. zezwoleń niezgodnie z procedurą określoną w ustawie o transporcie drogowym, na co zwracał uwagę Małopolski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego w wystąpieniu z 3 grudnia 2008 r., a także przewoźnicy w opiniach, wyrażonych 29 lutego 2009 r. na spotkaniu zorganizowanym przez Burmistrza Miasta Zakopane. Również Komisja Rewizyjna Rady Powiatu, badająca w 2009 r. skargi na przewoźników, krytycznie oceniła wydanie przez Pana Starostę w 2005 r. zezwoleń dla członków ZTP.

5. W zakresie opłaty za czynności związane z opracowaniem analizy sytuacji rynkowej, poprzedzającej podjęcie decyzji w sprawie wydania zezwolenia oraz analizy w sytuacji zmiany zezwolenia, NIK negatywnie ocenia pobieranie opłaty:

- nie zawsze z zastosowaniem obowiązujących stawek,
- od przewoźników, którym przedłużano zezwolenia na regularny przewóz osób pomimo, że analizy takiej nie sporządzono, a także ustawa o transporcie nie nakłada obowiązku jej sporządzania w przypadku przedłużania zezwolenia.

W efekcie nienależnie pobrano opłatę w kwocie 1 538,60 zł od sześciu przewoźników oraz mniejszą w kwocie 251,36 zł od siedmiu przewoźników (spośród 46 objętych kontrolą).

Nie pobierano natomiast opłaty należnej za czynności administracyjne, tj. przy rozpatrywaniu wniosków o zmianę zezwolenia w przypadku 14 przewoźników, spośród 23 objętych kontrolą. Należna, a nie pobrana kwota opłaty, wynosi ogółem 760 zł. Odpowiedzialność za te nieprawidłowości ponoszą pracownicy Wydziału KiT realizujący zadania w tym zakresie, tj. zastępcą naczelnika Wydziału, która wydawała decyzje (z up. Starosty) oraz podinspektor rozpatrująca wnioski.

6. NIK negatywnie ocenia nierzetelne prowadzenie rejestrów dotyczących licencji oraz zezwoleń, nieodzwierciedlających należycie stanu faktycznego (m.in. brak daty założenia, wydania licencji, dublowanie pozycji, niezachowania kolejności pozycji w rejestrze). Jakkolwiek przepisy prawa nie nakładają obowiązku prowadzenia rejestrów, to jednak

w ocenie NIK ich brak lub nierzetelne prowadzenie utrudnia, a nawet uniemożliwia należyty nadzór i kontrolę wydawanych licencji i zezwoleń.

7. NIK negatywnie ocenia przewlekłość, w postępowaniu o cofnięcie zezwoleń 12 członkom ZTP. 18 listopada 2009 r. Zespół ds. koordynacji wniosków podjął decyzję, że zachodzi potrzeba wszczęcia postępowania z powodu naruszania przez tych przewoźników warunków na jakich wydane zostało zezwolenie (skargi pasażerów, informacje Policji, kontrole przeprowadzone przez pracowników Starostwa). Cofnięcie zezwoleń nastąpiło jednak dopiero w czasie kontroli NIK (11 sierpnia 2010 r.).

Także opieszale były prowadzone czynności zmierzające do cofnięcia zezwolenia trzem innym przewoźnikom, którzy powiadomili o zawieszeniu kursów w dniach: 2 marca 2010 r. (dwóch przewoźników) i 13 stycznia 2010 r., bez powiadomienia o ich odwieszeniu. Art. 24 ust. 4 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym stanowi, iż zezwolenie cofa się w razie niewykonywania przez przedsiębiorcę, na skutek okoliczności zależnych od niego, przewozów regularnych co najmniej przez 3 miesiące. W stosunku do jednego z nich, który powiadomił o zawieszeniu kursów 13 stycznia 2010 r., Wydział nie podjął żadnych czynności zmierzających do cofnięcia zezwolenia.

8. NIK negatywnie ocenia niewywiązywanie się Starosty z obowiązku przeprowadzania, co najmniej raz na 5 lat, kontroli przedsiębiorców w zakresie spełnienia wymogów będących podstawą do udzielenia licencji i zezwoleń, określonego przez art. 84 ust. 1 i ust. 2 ustawy o transporcie drogowym. W latach 2005 i 2006 oraz w I półroczu 2010 r. kontrole nie były przeprowadzane. Pomimo, że na dzień 30 kwietnia 2010 r. aktualną ważność posiadały zezwolenia wydane dla 80 przewoźników, w tym dla 60 przewoźników wydane zostały przed okresem pięciu lat, to kontrolą w terenie (na przystankach) objęto zaledwie 13 przewoźników. Zwrócenia uwagi wymaga również fakt, że wszystkie kontrole przeprowadzone były wyłącznie w zakresie przestrzegania rozkładu jazdy.

W celu realizacji ustawowego obowiązku Wydział KiT przeprowadzał kontrole przewoźników także w Starostwie na podstawie żądanych do przedłożenia dokumentów. Kontrola taka przeprowadzona została w IV kwartale 2008 r. i przebiegała w ograniczonym zakresie, gdyż:

- nie objęła 31 przedsiębiorców, którym udzielono licencji przed 5 laty,
- nie żądano przedłożenia do kontroli dokumentów o dopuszczeniu pojazdów do ruchu oraz zaświadczenia z rejestru skazanych stwierdzające niekaralność osób, o których mowa w art. 5 ust. 3 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym, a żaden protokół nie zawierał adnotacji, że kontrolą objęto ww. dokumenty.

Zaniedbania w zakresie kontroli przewoźników niewątpliwie wpływały na niewłaściwe wywiązywanie się przewoźników z obowiązków. Skutki braku nadzoru i kontroli potwierdzają wyniki przeprowadzonych przez kontrolera NIK oględzin 14 przystanków, na których zatrzymywały się autobusy obsługujące od 2 do 19 linii. Stwierdzono brak rozkładów jazdy na trzech przystankach dla 6, 5, i 2 linii, zaś na pozostałych przystankach brak rozkładów dotyczył linii w liczbie od 3 do 11. Skutkiem powyższego podróżni nie posiadali informacji o czasach odjazdów autobusów, numerach linii i ich przebiegu. Oględziny ośmiu pojazdów wykazały ponadto brak wykonania przez przedsiębiorcę obowiązku:

- wywieszenia w pojeździe cennika, który uwzględniałby ceny biletów ulgowych oraz brak biletów ulgowych,
- wywieszenia w sześciu autobusach regulaminu określającego warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób, bagażu i rzeczy.

NIK negatywnie ocenia przy tym brak zainteresowania ze strony Starostwa niespełnianiem przepisów prawa przez przewoźników w zakresie ulg przy przejazdach, określonych przez art. 2 ust. 2-7, art. 4 ust. 1-3 i 5 oraz art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t.j. z 2002 r. Dz. U. Nr 175, poz. 1440 ze zm.). Złożone w tej sprawie wyjaśnienia zastępcy naczelnika Wydziału KiT, iż ustawa o transporcie drogowym nie nakłada na wnioskodawców obowiązku załączania do wniosków cenników uwzględniających ulgi oraz nie nakłada na Starostę obowiązku kontroli stosowania przez przewoźników ulg za przejazd, nie może zostać uwzględnione, gdyż obowiązki te określa art. 18a, art. 18b, ust. 1 pkt 6 i art. 83 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.

9. W okresie objętym kontrolą do Starostwa wpłynęło pięć skarg na przewoźników wykonujących regularny przewóz osób, a także na pracowników Wydziału KiT. W ocenie NIK nieprawidłowością był brak należytego postępowania w przypadku rozpatrzenia jednej skargi, złożonej przez ZTP 4 maja 2009 r. na naczelnika Wydziału KiT, na którą odpowiedzi udzieliła 3 czerwca 2009 r. naczelnik Wydziału Organizacyjnego i Spraw Obywatelskich, uznając ją za zasadną na podstawie ustaleń audytora, badającego skargę, bez wcześniejszego zasięgnięcia opinii prawnej. Opinia prawna z 30 lipca 2009 r., uwzględniająca zagadnienia zawarte w skardze, była odmienna od stanowiska określonego w odpowiedzi na skargę. Zwrócenia uwagi wymaga także pominięcie w rejestrze centralnym dwóch skarg, spośród pięciu złożonych.

Należy dodać, że Rada Powiatu Tatrzańskiego zajmowała się w IV kwartale 2009 r. skargami, składanymi na Starostę przez przewoźników oraz na przewoźników przez

pasażerów. 15 grudnia 2009 r. Rada Powiatu podjęła uchwałę Nr XXXIV/225/09 w sprawie rozpatrzenia skargi na działalność Starosty, z której wynika, że skargę dwóch przewoźników postanawia uznać za zasadną *w zakresie terminowości rozpatrywania skarg i wydawania zezwoleń dla przewoźników.*

10. W ocenie NIK do stwierdzonych uchybień i nieprawidłowości mogła się przyczynić niewłaściwa organizacja zadań w zakresie udzielania licencji oraz zezwoleń, gdyż Pan Starosta żadnej komórce nie przypisał zadań w zakresie udzielania licencji na wykonywanie transportu drogowego; nie ustanowił osób odpowiedzialnych za nadzór i kontrolę nad realizacją zadań realizowanych przez pracowników Wydziału KiT, a także nie określił zakresu zadań oraz zasad działania *Zespołu do koordynacji wniosków regularnych na liniach komunikacyjnych na obszarze powiatu tatrzańskiego*, powołanego zarządzeniem nr 40/09 z 6 lipca 2009 r. Ponadto Pan Starosta nie ustanowił (lub nie spowodował ustanowienia) procedur określających sposób postępowania w zakresie udzielania licencji lub wydawania zezwoleń na regularny przewóz osób oraz uregulowań w zakresie spraw związanych z przeprowadzaniem kontroli przedsiębiorców, którym udzielono licencji oraz wydano zezwolenia.

Nieokreślenie ww. procedur i uregulowań Pan Starosta usprawiedliwia, tym, że znajdują się w ustawie o transporcie drogowym oraz w Kpa. W ocenie NIK takie wyjaśnienie trudno zaakceptować, zważywszy na rozmiar stwierdzonych nieprawidłowości.

Ustalenia wskazują także na brak bieżącej kontroli nad realizacją zadań przez pracowników Wydziału KiT w zakresie objętym kontrolą. Przeprowadzony w 2009 r. audyt w Wydziale KiT ograniczał się – w zakresie spraw objętych kontrolą NIK - do zbadania zasadności jednej skargi. W 2008 r. audytor wskazał na potrzebę *sprecyzowanie kryteriów, zgodnie z którymi wydawane są licencje* oraz na potrzebę sprawowania właściwego nadzoru nad wydawaniem zezwoleń. Nadzór i kontrola nad tymi zadaniami jednak nie został przypisany żadnej osobie, po odebraniu 3 lipca 2009 r. uprawnień naczelnikowi Wydziału KiT do załatwiania spraw związanych z udzielaniem licencji i wydawaniem zezwoleń.

NIK zwraca uwagę na fakt, że brak ścisłego uregulowania spraw związanych z wydawaniem zezwoleń i licencji, w powiązaniu ze słabością kontroli wewnętrznej, mogą rodzić podejrzenie występowania korupcjogennego mechanizmu dowolności postępowania. W związku z powyższym na pozytywną ocenę zasługuje złożone przez Pana Starostę na naradzie pokontrolnej zapewnienie o wprowadzeniu w regulaminie organizacyjnym stosownych zmian oraz wdrażaniu w Starostwie systemu ISO, a w jego ramach wprowadzanie

regulacji i schematów postępowań, opisów stanowisk pracy oraz nadanie Zespołowi ds. przewozów regulaminu działania.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie wnosi o podjęcie działań zmierzających do stworzenia mechanizmów powodujących eliminację nieprawidłowości przy realizacji zadań związanych z regularnymi przewozami autobusowymi, m.in. poprzez:

1. Wypełnienie obowiązku rzetelnego sporządzania co najmniej raz w roku analiz sytuacji rynkowej oraz analiz przy wydawaniu nowych lub zmiany istniejących zezwoleń.
2. Wydawanie zezwoleń i udzielanie licencji po spełnieniu wszystkich wymogów określonych ustawą oraz zwrot opłat pobranych nienależnie od przedsiębiorców za sporządzenie analizy sytuacji rynkowej.
3. Rzetelne prowadzenie rejestrów dotyczących licencji i zezwoleń.
4. Niezwłoczne podejmowanie stosownych działań wobec przewoźników nie przestrzegających należycie obowiązków w zakresie regularnego przewozu osób.
5. Wykonywanie ustawowego obowiązku kontroli przedsiębiorców w zakresie spełniania wymogów będących podstawą do udzielenia licencji i zezwoleń.
6. Wyegzekwowanie od przewoźników przestrzegania przepisów w zakresie stosowania ulg przy regularnym przewozie osób.
7. Sfinalizowanie prac nad wprowadzeniem uregulowań wewnętrznych zapewniających należytą organizację zadań w zakresie udzielania licencji i zezwoleń, z uwzględnieniem skutecznego nadzoru i kontroli nad ich realizacją.
8. Przeprowadzenie szczegółowej analizy wszystkich wydanych zezwoleń oraz licencji w celu ustalenia, czy wydane zostały po spełnieniu wymogów określonych przepisami prawa i podjęcia na podstawie wyników tej analizy stosownych działań wobec przewoźników, którzy nie spełniają wymagań ustawowych.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie, na podstawie art. 62 ust.1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Starostę, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków, oraz o podjętych działaniach 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 Staroście prawo zgłoszenia

na piśmie do dyrektora Delegatury NIK w Krakowie umotywowanych zastrzeżeń w sprawie wniosków, ocen i uwag zawartych w tym wystąpieniu.

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

Otrzymują:

1. Adresat,
2. Departament Komunikacji i Systemów Transportowych NIK,
3. Akta kontroli.