



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Łodzi**

Łódź, dnia 17 lutego 2011 r.

Pan
Robert **CHRZANOWSKI**
Prezes
Miejskiego Przedsiębiorstwa
Komunikacji w Sieradzu Spółka z o.o.

LL0-4112-02-02/2010
S/10/007

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Szanowny Panie Prezesie,

Na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Łodzi skontrolowała Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Sieradzu Spółka z o.o., zwane dalej „Spółką”, w zakresie zakupu autobusów komunikacji miejskiej w latach 2007-2010.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 11 lutego 2011 r. i omówione na naradzie pokontrolnej odbytej w tym samym dniu – Najwyższa Izba Kontroli, stosownie do art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Prezesowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w badanym obszarze, pomimo stwierdzenia nieprawidłowości nie mających jednak zasadniczego wpływu na tę działalność.

1. W okresie objętym kontrolą Spółka zakupiła cztery używane autobusy z automatycznymi skrzyniami biegów, w tym dwa w Szwecji (MAN typ A78 klasy MAXI), jeden na Białorusi (MAZ 206 klasy MIDI) i jeden w Niemczech (MAN typ 469L klasy MIDI). Podstawą powyższych transakcji stanowił zatwierdzony przez Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników Spółki (Prezydenta Miasta Sieradza) w dniu 18 grudnia 2008 r. „Plan inwestycji zakupu autobusów.” Plan ten powstał w wyniku realizacji uchwały Rady Miejskiej w Sieradzu nr XVII/137/2007 z dnia 27 grudnia 2007 r., która wprowadziła w życie

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

„Plan rozwoju lokalnego Miasta Sieradza na lata 2007-2014”, zakładający m.in. przebudowę infrastruktury transportu publicznego wraz z zakupem taboru samochodowego.

Za nabycie trzech autobusów MAN wydatkowano łącznie 1.253.705,50 zł (brutto), natomiast autobus MAZ 206 (414.800 zł brutto) użytkowany jest w ramach trzyletniej umowy leasingowej. Powyższe kwoty oraz parametry autobusów (m.in. rok produkcji, przebieg, automatyczna skrzynia biegów) były zgodne z założeniami „Planu inwestycji zakupu autobusów” (w przypadku dwóch autobusów MAN nabytych ze Szwecji, w wyniku różnic kursowych przekroczono plan wydatków o 2 tys. zł).

Ze względu na sytuację ekonomiczno- finansową Spółki (w okresie objętym kontrolą wynik finansowy netto wynosił odpowiednio: 2007 r. - strata 42,7 tys. zł, 2008 r. - zysk 2,3 tys. zł, 2009 r. - zysk 20,8 tys. zł, 2010 r. - strata 495,4 tys. zł), znaczna część kosztów omawianych inwestycji została sfinansowana z budżetu miasta Sieradza, w formie podwyższenia kapitału zakładowego Spółki o 898,9 tys. zł. Powyższe źródło finansowania było przewidziane w powołanym wcześniej „Planie rozwoju lokalnego...”

2. Umowy zakupu wszystkich czterech używanych autobusów zostały zawarte przez Zarząd Spółki, reprezentowany przez prezesa i wiceprezesa. Wyboru ofert trzech autobusów (MAN A78 i MAZ 206), pod nieobecność prezesa i wiceprezesa, dokonali dwaj prokurenci, uprawnieni w takiej sytuacji do reprezentowania Zarządu Spółki.

Na podstawie art. 133 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych,² zwanej dalej „pzp”, przy dostawie powyższych trzech autobusów nie stosowano jej przepisów. Wartość zamówienia nie przekraczała bowiem wartości granicznej (412 tys. euro, co odpowiadało około 1.597 tys. zł), określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 pzp, tj. obowiązującego w okresie zawarcia umów (grudzień 2008 r. i styczeń 2009 r.) rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2007 r. w sprawie kwot wartości zamówień oraz konkursów, od których jest uzależniony obowiązek przekazywania ogłoszeń Urzędowi Oficjalnych Publikacji Wspólnot Europejskich³.

W czasie zawarcia umów na dostawę autobusów MAN A78 i MAZ 206 Spółka nie posiadała wewnętrznych procedur normujących tryb udzielania zamówień sektorowych o wartości niższej od 412 tys. euro. Sposób udzielania zamówień, których wartość mieści się pomiędzy wyrażoną w złotych równowartością 100 tys. euro, a wartością graniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 pzp uregulowano zarządzeniem nr 9/09 Prezesa Zarządu Spółki z dnia 2 grudnia 2009 r.

² Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.

³ Dz. U. Nr 24, poz. 1762

W dniu 2 grudnia 2010 r. Spółka zawarła umowę z firmą SOLARIS Bush&Coach SA w Bolechowie na dostawę w 2011 r. trzech nowych, niskopodwoziowych autobusów przeznaczonych do komunikacji miejskiej zbiorowej. Wartość zamówienia, udzielonego po podpisaniu umowy o dofinansowaniu projektu w ramach RPO Województwa Łódzkiego na lata 2007-2013 oraz przeprowadzeniu przetargu nieograniczonego, wyniosła 2.217 tys. zł (netto). Przedmiotem umowy były autobusy o parametrach zgodnych z określonymi wcześniej w specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

3. Ustalenie cen zakupu autobusów następowało w wyniku negocjacji oraz po sprawdzeniu ich stanu technicznego i przydatności dla potrzeb Spółki. I tak:

- autobus MAZ 206 został nabyty - po jego testowaniu przez 12 kierowców Spółki (łącznie przejechano ponad 1500 km) - za kwotę netto 340 tys. zł (cena oferowana – 390 tys. zł). Stwierdzono jednak, że do umowy sprzedaży tego autobusu z dnia 6 stycznia 2009 r. nie załączono powołanej w niej umowy gwarancyjnej. Stąd też, zdaniem NIK, niegospodarne może okazać się sfinansowanie przez Spółkę kosztów robocizny dwóch napraw gwarancyjnych (700 zł), przy udziale części zamiennych dostarczonych przez gwaranta. W wyjaśnieniu Pan Prezes zapowiedział wystąpienie do dostawcy autobusu o zwrot powyższych kosztów;

- wyboru autobusów MAN A78 dokonano na podstawie oględzin i po jazdach próbnych odbytych u dotychczasowego ich użytkownika na terenie Szwecji. W wyniku negocjacji uzgodniono cenę netto 118 tys. euro za pojazd (cena oferowana dla tej marki autobusów wynosiła 116 -120 tys. euro);

- w związku z koniecznością wycofania z użytkowania jednego z dotychczasowych autobusów (szacowany koszt naprawy 40-50 tys. zł) zakupiono pojazd marki MAN 469 za cenę netto 70.550 zł (cena oferowana – 84.800 zł). Przed zawarciem umowy sprzedaży przeprowadzono jazdę próbną i dokonano oględzin pojazdu, znajdującego się na terenie Niemiec.

Zdaniem NIK, tylko przy zakupie autobusu MAN 469 w sposób rzetelny udokumentowano wyniki sprawdzenia stanu technicznego pojazdu (w notatce służbowej szczegółowo przedstawiono m.in. stan powłok lakierniczych, podwozia, silnika oraz działanie układu hamulcowego, kierowniczego, itd.). Natomiast przy wcześniejszych zakupach nie sporządzano pisemnych opinii o stanie pojazdów i wynikach jazd testowych, ograniczając się w jednym przypadku (autobusy MAN A78) do dokumentacji fotograficznej.

Nie sporządzano także dokumentacji sprawozdawczej obejmującej wyniki służbowych wyjazdów zagranicznych związanych z zakupem omawianych pojazdów.

Zdaniem NIK, może to prowadzić do niewykorzystania zdobytych doświadczeń, zwłaszcza podczas poznawania procesu technologicznego produkcji autobusów MAZ, w toku eksploatacji pojazdu tej marki. Koszty powyższych wyjazdów zostały w znacznej mierze pokryte przez oferentów, co spowodowało że Spółka sfinansowała tylko koszty dojazdu do ich siedzib w Polsce oraz część diet w łącznej wysokości 1.295,40 zł.

4. Analiza poniesionych przez Spółkę nakładów na przygotowanie autobusów do eksploatacji nie wykazała kosztownych prac związanych z naprawą ich podstawowych zespołów. Dla autobusów MAN (o przebiegu 185 tys. km i 200 tys. km) koszty te wyniosły 8.999,58 zł (0,9% kosztów zakupu netto) i dotyczyły m.in. czyszczenia i przeprogramowania sterowników, zakupu materiałów blacharsko-lakierniczych i montażu przycisku „przystanek na żądanie”. Także przebieg omawianych autobusów nie odbiegał od przeciętnego przebiegu dla całego taboru i nie wskazywał na ich np. większą awaryjność (autobusy MAN A78 od początku eksploatacji przejeżdżały średnio miesięcznie odpowiednio 4.287 km i 3.475 km, natomiast autobus MAZ 206 – 3.409 km, przy średniej miesięcznej w Spółce - 3.250 km).

Pozytywne cechy użytkowe oraz dobry stan techniczny omawianych autobusów potwierdziło w przyjętych przez kontrolera NIK wyjaśnieniach, 8 spośród 9 pracowników Spółki (7 kierowców i brygadzysta warsztatów napraw samochodów).

5. Uwagi NIK dotyczyły także wieloletniego wyrażania przez Zarząd Spółki zgody na korzystanie z bezpłatnych przejazdów liniami autobusowymi Spółki (biletami wolnej jazdy) dwóm osobom niespełniającym warunków określonych w załączniku do uchwały nr 371/XL/2002 Rady Miejskiej w Sieradzu z dnia 25 kwietnia 2002 r. w sprawie osób uprawnionych do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów środkami komunikacji miejskiej. W wyjaśnieniu Pan Prezes stwierdził, że kolejne podanie jednej z tych osób zostanie rozpatrzone negatywnie, natomiast druga osoba (pracownik Urzędu Miasta Sieradza) zrezygnował z tego uprawnienia.

Zauważyć przy tym należy, że w dniu 30 czerwca 2009 r. Spółka opracowała projekt rozkładu jazdy autobusów, zakładający m.in. likwidację niektórych kursów, co miało spowodować oszczędności w zużyciu paliwa. Dopiero w dniu 24 listopada 2010 r. Spółka wystąpiła do Prezydenta Miasta Sieradza z wnioskiem o akceptację części zaproponowanych zmian. Z wyjaśnienia Pana Prezesa wynika, że powyższe opóźnienie spowodowane było prowadzoną w tym czasie przebudową i remontem ulic miejskich. Natomiast „wprowadzenie wszystkich przygotowanych zmian”, wobec nie zwiększenia spodziewanego dofinansowania kosztów wozokilometra, jest niemożliwe ze względu na konieczność utrzymywania także kursów nierentownych.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o zrealizowanie zapowiedzianych przez Pana Prezesa działań w zakresie:

- skompletowania umowy sprzedaży autobusu MAZ 206 o umowę gwarancyjną i ewentualnego wystąpienia do sprzedawcy o zwrot kosztów robocizny napraw gwarancyjnych,
- udzielania zgody na korzystanie z bezpłatnych lub ulgowych przejazdów środkami komunikacji miejskiej zgodnie z postanowieniami uchwały Nr 371/XL/2002 Rady Miejskiej w Sieradzu z dnia 25 kwietnia 2002 r.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Łodzi, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK oczekuje od Pana Prezesa w terminie 15 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego informacji o sposobie wykorzystania uwag, ocen i wykonania wniosków, bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczyn 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 prawo zgłoszenia na piśmie do Dyrektora Delegatury NIK w Łodzi 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 której wyżej mowa, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.

Z poważaniem

DYREKTOR DELEGATURY
Najwyższej Izby Kontroli w Łodzi
Janusz Maj

