



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

LLU.410.025.01.2015

P/15/035

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

ul. Okopowa 7, 20-022 Lublin

T +48 81 461 31 20, F +48 81 461 31 11

llu@nik.gov.pl

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-112, 20-001 Lublin 1

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/035 – Funkcjonowanie regionalnego pasażerskiego transportu drogowego
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie
Kontroler	Paweł Szymanek, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 97923 z dnia 15.09.2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie, ul. Artura Grottgera 4, 20-029 Lublin
Kierownik jednostki kontrolowanej	Sławomir Sosnowski, Marszałek Województwa Lubelskiego (od 24 czerwca 2014 r.). Poprzednio (od 1 grudnia 2010 r.) Marszałkiem Województwa Lubelskiego był Krzysztof Hetman (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie¹ działania Marszałka Województwa Lubelskiego w latach 2013-2015, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz organu właściwego w sprawach zezwoleń na wykonywanie krajowego regularnego przewozu osób.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Pozytywną ocenę uzasadnia:

- opracowanie i przedstawienie Sejmikowi Województwa Lubelskiego „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim” (dalej „plan transportowy” lub „plan”), przy zachowaniu wymogów określonych ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym² (dalej: „uptz”),
- podjęcie działań zmierzających do wyłonienia operatorów publicznego transportu zbiorowego,
- wywiązanie się z obowiązku określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządcą jest Województwo Lubelskie oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków,
- prawidłowa realizacja zadań związanych z wydawaniem zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o których mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym³ (dalej: „utd”),
- prowadzenie systematycznych kontroli wykonywania regularnych przewozów osób, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości ustalanie kar pieniężnych na zasadach określonych w przepisach utd.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

² Dz.U. z 2015 r., poz. 1440.

³ Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 ze zm.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

Planowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Opis stanu
faktycznego

1.1. Realizując obowiązek określony w art. 9 ust. 1 pkt 5 lit. a uptz, Marszałek Województwa Lubelskiego opracował projekt planu transportowego, który 14 lipca 2014 r. został uchwalony przez Sejmik Województwa Lubelskiego⁴. Jako cel planu określono wskazanie najlepszych możliwych rozwiązań w obszarze przewozów pasażerskich, ukierunkowanych na zwiększenie udziału transportu zbiorowego w podróżach o zasięgu wojewódzkim. Celem było także przygotowanie do organizacji publicznego transportu zbiorowego według przepisów uptz, które będą w pełni obowiązywać od 1 stycznia 2017 r., a w tym zapewnienie dostępu mieszkańcom województwa do publicznego transportu zbiorowego, w którym nadal będą stosowane ulgi gwarantowane ustawą z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego⁵. Podkreślono, że po 1 stycznia 2017 r. obowiązek stosowania ulg ustawowych zostanie ograniczony wyłącznie do operatorów wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Zaznaczono, że brak uchwalenia planu skutkowałby pozbawieniem mieszkańców województwa prawa do korzystania z przysługujących im ulg ustawowych.

Opracowanie projektu tego dokumentu zlecono, w drodze umowy z 7 listopada 2012 r., podmiotowi zewnętrznemu, który został wyłoniony w wyniku przetargu nieograniczonego.

Stosownie do art. 11 ust. 1 uptz, w planie transportowym uwzględniono zapisy „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”, przyjętego przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej 22 maja 2012 r.

W planie transportowym dla województwa lubelskiego ustalono m.in. następujące, drogowe połączenia o charakterze użyteczności publicznej: Lublin – Puławy oraz Lublin – Hrubieszów (przez Chełm). W planie transportowym opracowanym przez Ministra uwzględniono zaś połączenia kolejowe Warszawa – Lublin (przez Puławy i Nałęczów), Lublin – Kielce (przez Puławy) oraz Lublin – Dorohusk (przez Chełm).

Dyrektor Departamentu Polityki Transportowej i Drogownictwa (dalej „DPTiD”) wyjaśnił, że linia Lublin-Puławy uwzględniona została w planie transportowym na skutek uwag, jakie wpłynęły w trakcie konsultacji społecznych projektu tego dokumentu, zaś linia drogowa łącząca Lublin z Chełmem, stanowi część linii łączącej Lublin z Hrubieszowem.

(dowód: akta kontroli, str. 11-29, 404)

1.2. Uchwalenie planu transportowego przez Sejmik Województwa Lubelskiego zostało poprzedzone konsultacjami społecznymi. Informację o opracowaniu projektu tego dokumentu ogłoszono w miejscowej prasie (trzy lokalne dzienniki) i w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu (dalej „BIP”). Ogłoszenie określało miejsce wyłożenia planu oraz formę, miejsce i termin składania opinii na jego temat. Termin składania opinii wyznaczono na okres od 15 stycznia 2014 r. do 14 lutego

⁴ Uchwała Nr XLVII/744/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim” (Dz. Urz. Woj. Lub. z 30 lipca 2014 r., poz. 2678).

⁵ Dz. U. z 2012 r., poz. 1138, ze zm.

2014 r., co było zgodne z art. 10 ust. 1 uptz. Ogłoszenie zawierało również informację o zaplanowanym na 3 lutego 2014 r. spotkaniu konsultacyjnym dla mieszkańców województwa, organizowanym w celu zaprezentowania projektu planu transportowego.

W dniu 21 kwietnia 2014 r. zorganizowano również spotkanie dla prezydentów miast na prawach powiatu oraz starostów z obszaru województwa lubelskiego. Jego celem było przedstawienie głównych założeń projektu planu oraz dyskusja na temat funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w świetle przepisów uptz.

Przeprowadzono również konsultacje projektu uchwały Sejmiku w sprawie uchwalenia planu transportowego z organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 23 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie⁶.

(dowód: akta kontroli, str. 12-16, 180-224, 411-413)

1.3. Do projektu planu transportowego, w wyznaczonym terminie wpłynęło 67 pism z uwagami, natomiast po tym terminie – 10. Wszystkie zgłoszone terminowo uwagi zostały rozpatrzone przez Urząd, po czym 24 czerwca 2015 r. opracowano raport z przebiegu konsultacji projektu planu, który został opublikowany w BIP Urzędu. W raporcie odniesiono się odrębnie do każdej z uwag i opinii, jakie napłynęły w okresie konsultacji społecznych. W każdym przypadku podano autora uwagi lub opinii, jej zakres oraz sposób rozpatrzenia wraz z uzasadnieniem. W ramach uwag i opinii w szczególności:

- wskazywano na brak określonych połączeń o charakterze lokalnym, tj. przebiegających na obszarze co najmniej dwóch gmin w granicach jednego powiatu. Odrzucając tego rodzaju uwagi Urząd wyjaśniał, iż takie linie powinny być uruchamiane w przewozach pasażerskich organizowanych przez powiat zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 10 oraz art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. a uptz,
- wskazywano potrzebę zapewnienia połączeń pomiędzy miastami na prawach powiatu, a otaczającymi je powiatami ziemskimi. Urząd uwzględnił częściowo te uwagi, dopuszczając możliwość udziału w kosztach uruchomienia takich linii w przypadku zawarcia porozumienia między powiatem ziemskim i grodzkim w trybie art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. b w zw. z art. 7 ust. 2 uptz, posiadania przez Województwo środków finansowych na ten cel oraz istnienia uzasadnionych uwarunkowań demograficznych i społecznych,
- postulowano modyfikację tras przejazdu, w tym np. uwzględnianie mniejszych miejscowości lub wydłużenie linii. Odrzucając te uwagi Urząd wskazywał, że założeniem planu jest realizacja kursów z Lublina do miast powiatowych oraz co do zasady pomiędzy sąsiadującymi miastami powiatowymi. Podkreślał też, że zadaniem właściwego starosty jest dowiezienie mieszkańców do zintegrowanego węzła przesiadkowego, celem umożliwienia dalszej podróży. W niektórych przypadkach zwracał też uwagę, że skierowanie autobusu poza główną trasę spowoduje wydłużenie czasu przejazdu i ograniczy konkurencyjność linii,
- postulowano skoordynowanie, w porozumieniu z władzami powiatowymi, utrzymania połączeń drogowych pomiędzy gminami a miastami. Urząd podał, że sieć komunikacyjna organizowana przez Województwo będzie częścią systemu transportowego, jaki będzie obowiązywał od 2017 r. Wskazywał, że powiaty

⁶ Dz. U. z 2014 r., poz. 1118, ze zm.

i gminy powinny sporządzić i uchwalić własne plany transportowe, których zapisy powinny uwzględniać plan transportowy Województwa,

- postulowano utworzenie linii łączących sąsiednie województwa. Urząd wskazał, że plan transportowy przewiduje możliwość utworzenia takich linii pod warunkiem zawarcia porozumienia z właściwym województwem,
- zwracano uwagę na zbyt niską częstotliwość kursowania na niektórych liniach. Odrzucając te uwagi Urząd wyjaśniał, iż w planie transportowym, standardy dotyczące obsługi linii komunikacyjnych wyznaczają gwarantowaną liczbę organizowanych połączeń. W sytuacji gdy zostanie przekroczone maksymalne napełnienie pojazdu, organizator uruchomi dodatkowy kurs, zwiększy częstotliwość kursowania lub zapewni większy pojazd,
- wskazywano, że brak na niektórych obszarach linii komunikacyjnych organizowanych przez Województwo będzie sprzyjał wykluczeniu tych obszarów. Urząd podał, że planowana sieć komunikacyjna organizowana przez Województwo składać się będzie z systemu linii kolejowych i drogowych, do których dostęp będzie posiadało ponad 50% mieszkańców regionu (97,4% mieszkańców miast). Na terenie regionu funkcjonują też połączenia o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez ministra oraz linie międzygminne objęte porozumieniami międzygminnymi w komunikacji miejskiej z miast do okolicznych gmin. Zgodnie z przepisami uptz w województwie powinny być sporządzone przez gminy i powiaty kolejne plany transportowe, określające planowaną sieć komunikacyjną z połączeniami o charakterze użyteczności publicznej. Zapewnienie mieszkańcom dojazdu do zintegrowanych węzłów przesiadkowych, celem umożliwienia kontynuowania dalszej podróży, będzie pozostawało w gestii jednostek niższego szczebla.

(dowód: akta kontroli, str. 180-224)

1.4. Projekt planu transportowego został uzgodniony z marszałkami sąsiednich województw, tj. mazowieckiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego i podlaskiego.

(dowód: akta kontroli, str. 12-16, 411-413)

1.5. Opracowanie projektu planu transportowego zostało poprzedzone badaniem i analizą potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym. Jednym z etapów realizacji zamówienia na wykonanie planu transportowego była ocena i prognoza tych potrzeb z uwzględnieniem m.in. lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia obszaru objętego planem transportowym, zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu oraz infrastruktury transportowej na obszarze objętym planem transportowym. Wykonawca planu przedstawił:

- wyniki badań napełnień pojazdów transportu publicznego (kolejowego i drogowego). Badania przeprowadzono metodą obserwacji stacjonarnych w 127 punktach zlokalizowanych w 36 miejscowościach. Na wybranych liniach komunikacyjnych przeprowadzono także obserwacje wewnątrz pojazdów, które polegały na odnotowywaniu liczby pasażerów wsiadających i wysiadających oraz ustaleniu ich bilansu po odjeździe z przystanku. W wyniku badań zidentyfikowano kierunki podróży o najwyższym popycie, zarówno z Lublina do miast powiatowych, jak i pomiędzy tymi miastami. Ustalone potrzeby przewozowe zostały uwzględnione w planie transportowym,

- wyniki badań wielkości popytu w transporcie drogowym w okresie wakacji, które wykazały spadek wielkości potoków pasażerskich w okresie wakacyjnym (o 34% w godzinach szczytów komunikacyjnych),
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych. Badania zostały przeprowadzone na próbie 1.000 mieszkańców województwa lubelskiego. W ich wyniku przedstawiono preferencje dotyczące m.in. wyboru środka transportu z uwzględnieniem wieku, statusu społecznego i wykształcenia pasażera, celu podróży oraz częstotliwości korzystania z poszczególnych środków komunikacji. Badanie uwzględniało m.in. ocenę dystansu do przystanku, najważniejsze aspekty wymagające zmian w komunikacji autobusowej, powody rezygnacji z transportu autobusowego na rzecz komunikacji indywidualnej, ocenę transportu autobusowego, a także czynniki zachęcające do korzystania z komunikacji zbiorowej.

W planie transportowym nie przewidziano linii użyteczności publicznej w transporcie drogowym z Lublina do Ryk i z Lublina do Świdnika. Według wyników badań napełnień pojazdów transportu publicznego były to jedne z kierunków o największym dobowym potoku pasażerskim w całym województwie.

Dyrektor DPTiD wyjaśnił, że linia z Lublina do Ryk jest przewidziana w transporcie kolejowym, zaś przewozy na linii z Lublina do Świdnika wykonywane są w transporcie kolejowym oraz przez Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie w ramach komunikacji miejskiej.

(dowód: akta kontroli, str. 395-397, 414-436)

1.6. Plan transportowy zawierał wszystkie elementy wymagane przez art. 12 ust. 1 uptz, tj. sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, przewidywane finansowanie usług przewozowych, preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, zasady organizacji rynku przewozów, pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej oraz przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera. W planie uwzględniono też sytuację społeczno-gospodarczą w województwie, potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej oraz rentowność linii komunikacyjnych.

W planie transportowym określono 33 linie o charakterze użyteczności publicznej o łącznej długości 2.089,5 km.

(dowód: akta kontroli, str. 30-31)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Organizowanie publicznego drogowego transportu zbiorowego

Opis stanu
faktycznego

2.1. Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 1 uptz organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Badanie potrzeb przewozowych w województwie lubelskim przeprowadził w 2013 r. podmiot, któremu powierzono opracowanie projektu planu transportowego. W kolejnych latach nie były ponawiane tego typu badania.

Dyrektor DPTiD wyjaśnił, że przed zleceniem opracowania planu transportowego badania potrzeb przewozowych przeprowadzane były w toku postępowań o wydanie lub zmianę zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie. Polegały one na analizie potoków podróźnych oraz występowaniu do jednostek samorządu terytorialnego z prośbą o wskazanie, czy społeczności lokalne zgłaszały potrzebę uruchomienia poszczególnych linii komunikacyjnych. Badania

w analogicznym zakresie prowadzono po uchwaleniu planu transportowego. Wyniki badań potoków podróźnych nie wykazują istotnych zmian w potrzebach przewozowych w stosunku do lat wcześniejszych.

(dowód: akta kontroli, str. 393-397)

2.2. Po uchwaleniu planu transportowego, Marszałek nie podejmował działań zmierzających do jego aktualizacji. Dyrektor DPTiD wyjaśnił, że na chwilę obecną – biorąc pod uwagę stan realizacji postanowień planu – nie stwierdzono konieczności dokonania aktualizacji.

(dowód: akta kontroli, str. 393-397)

2.3. W latach 2013-2015 Marszałek Województwa Lubelskiego wydał 1.390 decyzji uwzględniających wnioski przewoźników o wydanie, zmianę, wygaszenie lub przedłużenie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób oraz 19 decyzji odmownych w tym zakresie⁷.

Kontroli poddano sześć decyzji, na mocy których wydano zezwolenie. Stwierdzono, że w każdym przypadku wnioskodawcy przedłożyli wszystkie dokumenty, o których mowa w art. 22 ust. 1 utd. Wydanie zezwoleń poprzedzono uzgodnieniami z jednostkami samorządu terytorialnego właściwymi dla przebiegu danej linii komunikacyjnej. Przeprowadzono analizy sytuacji rynkowej, które zawierały konkluzje, iż proponowane kursy nie będą stanowić zagrożenia dla rentowności istniejących linii regularnych oraz rentowności porównywalnych usług kolejowych na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych.

Kontroli poddano sześć decyzji odmownych, które zostały wydane ze względu na:

- stwierdzenie w czterech przypadkach, iż projektowana linia regularna stanowić będzie zagrożenie dla już istniejących, tj. zaistnienie przesłanki z art. 22a ust. 1 pkt 2 lit. a utd. Decyzje te poprzedzono oględzinami polegającymi na badaniu potoków pasażerskich, przeprowadzanymi na podstawie art. 85 § 1 Kpa. O zamiarze przeprowadzania takiego dowodu zawiadomiono uprzednio strony postępowania. Od właściwych dla danej linii jednostek samorządu terytorialnego pozyskano też informacje o potrzebach przewozowych zgłaszanych przez lokalne społeczności. Dwie z tych decyzji zostały zaskarżone do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie (dalej „SKO”), które w jednym przypadku utrzymało decyzję Marszałka w mocy, zaś w drugim stwierdziło uchybienie terminu do wniesienia odwołania,
- stwierdzenie w jednym przypadku braku możliwości uwzględnienia w rozkładzie jazdy przystanku niedopuszczonego do użytkowania. Decyzja została zaskarżona do SKO, które utrzymało rozstrzygnięcie Marszałka w mocy,

⁷ W 2013 r. wydano 534 decyzji pozytywnych i sześć decyzji odmownych, w 2014 r. odpowiednio – 503 i osiem decyzji, a w 2015 r. (do 13.11.2015 r.) odpowiednio – 353 i pięć decyzji.

- nieprzedłożenie w jednym przypadku przez przewoźnika potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z jednego z przystanków, a więc niespełnienie wymogu określonego w art. 22 ust. 1 pkt 3 utd.

(dowód: akta kontroli, str. 32-71)

2.4. Uchwałą z dnia 23 kwietnia 2012 r. (zmienianą sześciokrotnie do czasu kontroli NIK) Sejmik Województwa Lubelskiego określił 2.633 przystanki komunikacyjne stanowiące własność Województwa Lubelskiego, udostępniane operatorom i przewoźnikom wykonującym przewozy osób w publicznym transporcie zbiorowym oraz warunki i zasady korzystania z nich⁸. Sejmik ustalił w szczególności, iż: warunkiem korzystania z przystanków jest posiadanie zgody Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie (dalej „ZDW”); obowiązek podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy oraz utrzymania tablicy z rozkładem w należyłym stanie ciąży na operatorze i przewoźniku; przedsiębiorca korzystający z przystanku zobowiązany jest do powiadamiania zarządzającego przystankami o zmianie rozkładu jazdy i liczbie przystanków, z których korzysta. Ustalono też, że sposób umieszczenia rozkładu jazdy na przystanku należy uzgodnić z ZDW. Sejmik nie ustalił opłaty za korzystanie z przystanków.

(dowód: akta kontroli, str. 80-87)

2.5. W planie transportowym przewidziano działania zmierzające do wprowadzenia:

- zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego polegającego na: wprowadzeniu biletów umożliwiających korzystanie z różnych środków transportu; dążeniu do wprowadzania zintegrowanych taryf biletowych; koordynacji godzin odjazdów celem ułatwienia przesiadania się pomiędzy środkami lokomocji; stworzeniu kompleksowego systemu informacji pasażerskiej, zawierającego informacje o ofertach przewozowych organizatorów linii o charakterze użyteczności publicznej oraz przewoźników komercyjnych,
- systemu informacji dla pasażerów w zakresie: godzin przyjazdu i odjazdu środków transportu; opłat za bilety i uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego; zintegrowanych węzłów przesiadkowych; koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu; regulaminów przewozu osób; zasad numeracji linii komunikacyjnych oraz sposobów podawania do publicznej wiadomości informacji o rozkładach jazdy.

2.6. Na dzień zakończenia kontroli NIK, wszystkie linie użyteczności publicznej, wyszczególnione w planie jako podlegające organizacji przez Województwo, z wyjątkiem linii Tomaszów Lubelski – Hrubieszów o długości ok. 60 km, obsługiwane były przez przewoźników posiadających zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydane przez Marszałka Województwa Lubelskiego.

Dyrektor DPTiD wyjaśnił, że zgodnie z założeniami planu transportowego linie użyteczności publicznej planowane są do uruchomienia od 1 stycznia 2017 r. Wskazał przy tym cele określone w planie oraz na model finansowy przedstawiony w tym dokumencie, który przedstawia symulację finansowania przewozów użyteczności publicznej od 2017 r. Wyjaśnił również, iż nawet w przypadku wyodrębnienia tej linii w celu wcześniejszej organizacji, wyłonienie operatora musiałoby być poprzedzone rocznym okresem publikacji ogłoszenia na zasadach określonych w art. 23 ust. 1 uptz.

(dowód: akta kontroli, str. 441-442)

⁸ Uchwała Nr XXI/319/2012 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 23.04.2012 r. (Dz. Urz. Woj. Lub. z 2012 r., poz. 1688), ostatnio zmieniona uchwałą Nr VII/108/2015 z dnia 18.05.2015 r. (Dz. Urz. Woj. Lub. z 2015 r., poz. 1762).

2.7. Po uchwaleniu planu transportowego Marszałek Województwa Lubelskiego podjął działania zmierzające do wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej. Przyjął przy tym, iż ich wyłonienie nastąpi w trybie art. 19 ust. 1 pkt 2 uptz, tj. zgodnie z przepisami ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi⁹.

W dniu 17 marca 2015 r. opublikowano osiem ogłoszeń o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie koncesji na świadczenie usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie drogowym na terenie województwa w okresie od 1 stycznia 2017 r. Każde z ogłoszeń dotyczyło pakietów kilku, konkretnych linii komunikacyjnych wskazanych w planie transportowym. Ogłoszenia zawierały wszystkie elementy, o których mowa w art. 23 ust. 4 uptz. Przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w każdym przypadku ustalono na 15 kwietnia 2016 r. W dniu 30 września 2015 r. dwa z ogłoszeń zostały zmienione poprzez modyfikację określonych w nich linii komunikacyjnych. Dokonując przedmiotowych zmian dotrzymano warunków określonych w art. 23 ust. 5 i 6 uptz.

Dyrektor DPTiD wyjaśnił, że aktualnie trwają prace nad opisem przedmiotu zamówienia i wzoru umowy z wyłonionymi podmiotami.

(dowód: akta kontroli, str. 162-179, 405-406)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Zarządzanie publicznym drogowym transportem zbiorowym

Opis stanu
faktycznego

3.1. Prowadzenie kontroli drogowych przedsiębiorców wykonujących regularny i regularny specjalny przewóz osób w krajowym transporcie drogowym, postępowań administracyjnych z tym związanych oraz kontroli w zakresie spełniania warunków koniecznych do posiadania stosownego zezwolenia należało do zadań Oddziału Kontroli w DPTiD.

(dowód: akta kontroli, str. 4-10)

W latach 2013-2015 (do 30 września) pracownicy Oddziału Kontroli przeprowadzili:

- 268 kontroli dokumentów oraz zgodności wykonywania transportu drogowego osób z przepisami utd oraz warunkami udzielonego zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób. W związku ze stwierdzonymi w ich wyniku nieprawidłowościami, Marszałek Województwa Lubelskiego wydał 90 decyzji nakładających na przewoźników kary pieniężne w łącznej kwocie 266.800 zł¹⁰,
- 158 kontroli spełniania wymogów będących podstawą do wydania zezwoleń na wykonywanie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym¹¹.

⁹ Dz. U. z 2015 r., poz. 113.

¹⁰ W 2013 r. przeprowadzono 69 kontroli oraz wydano 37 decyzji o nałożeniu kar pieniężnych w łącznej kwocie 126.800 zł, w 2014 r. przeprowadzono 115 kontroli oraz wydano 27 decyzji o nałożeniu kar w kwocie 62.100 zł, a w 2015 r. (do 30.09) przeprowadzono 84 kontrole oraz wydano 26 decyzji o nałożeniu kar w kwocie 77.900 zł.

¹¹ W 2013 r. kontrolą objęto 72 zezwolenia wydane 46 przewoźnikom, w 2014 r. 35 zezwoleń wydanych 31 przewoźnikom, a w 2015 r. (do 30.09) 51 zezwoleń wydanych 38 przewoźnikom.

Analiza 25 postępowań kontrolnych przeprowadzonych przez pracowników Oddziału Kontroli w DPTiD¹², wykazała, że:

- w przypadku 10 kontroli spełniania wymogów będących podstawą do wydania zezwolenia na wykonywanie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym weryfikowano posiadanie przez przedsiębiorcę zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika oraz dokumentów, o których mowa w art. 22 ust. 1 utd. W dwóch przypadkach kontrole Urzędu wykazały nieprawidłowości.
W pierwszym, pomimo wezwań, przewoźnik nie przedstawił potwierdzeń uzgodnienia zasad korzystania z niektórych przystanków, aktualnego cennika oraz schematu połączeń. Odstąpiono od wszczęcia postępowania w sprawie cofnięcia zezwolenia z uwagi na bliski termin jego wygaśnięcia (19 dni). W drugim przypadku, Urząd stwierdził, że przewoźnik utracił możliwość korzystania z części przystanków w związku z wygaśnięciem umowy z Prezydentem Miasta Lublin. Wszczęte postępowanie w sprawie cofnięcia zezwolenia zostało następnie umorzone w związku z uzyskaną w jego trakcie przez przewoźnika pozytywną decyzją Marszałka w sprawie zmiany zezwolenia, którego dotyczyło postępowanie,
- w przypadku 15 kontroli dokumentów oraz zgodności wykonywania transportu drogowego osób z przepisami utd oraz warunkami udzielonego zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na danej linii komunikacyjnej, weryfikowano m.in. posiadanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika, zezwolenia na wykonywanie przewozów na danej linii, korzystanie wyłącznie z przystanków ujętych w obowiązującym rozkładzie jazdy, punktualność realizacji kursów, dotrzymywanie ustalonej trasy przejazdu, podawanie do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na przystankach komunikacyjnych oraz cenników opłat w pojazdach. Konfrontowano również dane pojazdu z wykazem pojazdów będącym w posiadaniu Marszałka,
- w przypadku 10 przewoźników kontrole drogowe wykazały nieprawidłowości polegające na: zatrzymywaniu się poza przystankami w celu zabrania lub wysadzenia pasażerów (sześć przypadków), nieprzestrzeganie godzin określonych w rozkładzie jazdy (dwa przypadki), brak realizacji kursu wynikającego z rozkładu jazdy (dwa przypadki), realizację kursu pojazdem niezgłoszonym Marszałkowi (jeden przypadek), brak podanego do publicznej wiadomości cennika opłat (jeden przypadek). W wyniku tych ustaleń Marszałek, po przeprowadzeniu postępowań administracyjnych, wydał decyzje, w drodze których nałożył na przewoźników kary pieniężne w łącznej kwocie 23,3 tys. zł. Ich wysokość odpowiadała każdorazowo zapisom załącznika nr 3 do utd. W czterech przypadkach przewoźnicy złożyli odwołania do SKO, które utrzymało w mocy rozstrzygnięcia Marszałka. W jednym przypadku przewoźnik zaskarżył decyzję Marszałka do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie. Do czasu kontroli NIK sprawa nie została rozstrzygnięta,
- upoważnienia do kontroli zawierały wszystkie elementy, o których mowa w art. 85 ust. 4 utd,

¹² W tym po 10 z 2013 i 2014 r. i pięć z 2015 r. Kontrolą NIK objęto 10 postępowań kontrolnych w zakresie spełniania wymogów będących podstawą do wydania zezwolenia na wykonywanie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym oraz 15 postępowań kontrolnych dotyczących dokumentów oraz zgodności wykonywania transportu drogowego osób z przepisami utd oraz warunkami udzielonego zezwolenia.

- w aktach siedmiu zbadanych postępowań kontrolnych znajdowały się skargi pasażerów wskazujące na nieprawidłowości w realizacji kursów przez kontrolowany następnie podmiot (np. brak niektórych kursów, zatrzymywanie się w niewyznaczonych do tego miejscach, dokonywanie zmiany trasy, nieprzestrzeganie rozkładu jazdy i zatrzymywanie się na przystankach niezgodnych z rozkładem jazdy).

(dowód: akta kontroli, str. 246-330)

3.2. W ramach dotychczasowego systemu informacji dla pasażera, w BIP Urzędu publikowano wykaz linii o zasięgu wojewódzkim, na które zezwolenia wydał Marszałek Województwa Lubelskiego. Wykaz ten umożliwiał wyszukiwanie pojedynczych połączeń według nazwy przewoźnika oraz według początkowej lub końcowej miejscowości na trasie danej linii komunikacyjnej. Możliwe było również pobranie rozkładu jazdy (w formacie pdf) stanowiącego załącznik do aktualnie obowiązującego zezwolenia. Przedmiotowe dane były na bieżąco aktualizowane przez pracowników Oddziału Zarządzania Transportem i Działalności Regulowanej w DPTiD, którzy posiadali przypisane obowiązki w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli, str. 411-413)

W uchwale nr CCLXXII/5570/2014 z 23 września 2014 r., zmienionej uchwałą nr CCLXXXII/5708/2014 z 28 października 2014 r. Zarząd Województwa Lubelskiego przyjął dokument p.t. „Przedsięwzięcia transportowe o priorytetowym znaczeniu dla realizacji celów Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020”. Wśród nich znalazł się projekt „Inteligentne systemy zarządzania transportem zbiorowym na terenie województwa lubelskiego”. Jako cel projektu określono stworzenie inteligentnego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym w oparciu o uchwalony plan transportowy (wojewódzki) oraz plany transportowe innych organizatorów (powiaty, gminy, ich związki). Jako kierunki działań w ramach tego przedsięwzięcia przyjęto m.in.: rozwijanie oferty e-usług, wspieranie działań mających na celu poprawę powiązań komunikacyjnych między ośrodkami subregionalnymi oraz Lublinem. Ustalono, że przedmiotem przedsięwzięcia będzie budowa zintegrowanego systemu informacji dla pasażera, obejmującego m.in.: witrynę internetową, aplikacje na urządzenia mobilne, system monitorowania przewozów, aplikacje niezbędne do tworzenia rozkładów jazdy oraz urządzenia lokalizacji pojazdów objętych systemem. Lokalizację urządzeń systemu informacji pasażerskiej przewidziano w 34 zintegrowanych węzłach przesiadkowych, charakteryzujących się dużym potencjałem potoków pasażerskich. Szacunkowa wartość projektu wynosi 11 mln zł.

(dowód: akta kontroli, str. 75-79)

3.3. W trakcie kontroli NIK przeprowadzono oględziny 53 przystanków na pięciu liniach komunikacyjnych o zasięgu wojewódzkim. Wykazały one, iż:

- w 32 przypadkach brakowało rozkładu jazdy, bądź zamieszczony rozkład był nieczytelny. Najwięcej braków dotyczyło: linii Lublin – Kamionka (przez Krasienin), gdzie stwierdzono, iż na dziewięciu z 11 przystanków brakowało rozkładu jazdy, a na pozostałych dwóch rozkład był zniszczony oraz linii Opole Lubelskie – Lublin (przez Chodel), gdzie stwierdzono, iż na 15 z 16 przystanków brakowało rozkładu jazdy, a na jednym był zamieszczony rozkład bez oznaczenia przewoźnika.

Po przeprowadzonych oględzinach, Kierownik Oddziału Kontroli w DPTiD ustalił, iż większość przystanków¹³ zostało zmodernizowanych w październiku i listopadzie 2015 r. i nie zostały dotychczas wyposażone w tablice przeznaczone na rozkłady jazdy. W trakcie kontroli NIK, podjęto działania zmierzające do ustalenia z zarządcami przystanków¹⁴ przyczyn ich braku.

Dodatkowo, w związku z ustaleniami oględzin, w trakcie kontroli NIK, Dyrektor DPTiD skierował do przewoźników korzystających z ww. przystanków pisma, w których przypomniał o obowiązku przestrzegania przepisów utd oraz rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy¹⁵. Jednocześnie zwrócił się o przedłożenie pisemnej informacji o działaniach podjętych w celu zamieszczenia aktualnych rozkładów jazdy,

- na jednym z przystanków („NAŁĘCZÓW UL. CHARZ A”) brakowało rozkładu jazdy PKS Puławy Sp. z o.o. dotyczącego linii: Nałęczów P. DW. – Opole Lubelskie D. A. (przez Karczmiska). Zgodnie z informacjami zamieszczonymi w BIP Urzędu rozkład jazdy na ww. linii obowiązuje do 27 lutego 2016 r. Jednocześnie ustalono, że rozkład jazdy zamieszczony na stronie internetowej tego przewoźnika nie uwzględnia kursów w ramach tej linii.

W związku z ustaleniami oględzin, 4 grudnia 2015 r. Dyrektor DPTiD udzielił pracownikom Oddziału Kontroli upoważnień do przeprowadzenia kontroli wykonywania przewozów na tej linii w okresie 60 dni, o czym został zawiadomiony przewoźnik. Do czasu zakończenia kontroli NIK czynności kontrolne w ww. zakresie nie zostały przeprowadzone.

- w trakcie dokonywania oględzin, na linii Lublin – Nałęczów (przez Czesławice, Garbów i Jastków) był wykonywany kurs. Stwierdzono, że czas odjazdów był zgodny z rozkładem jazdy.

(dowód: akta kontroli, str. 350-371)

3.4. W trakcie niniejszej kontroli, WITD przeprowadził na wniosek NIK¹⁶ 18 kontroli drogowych pojazdów przewoźników, którym Marszałek Województwa Lubelskiego wydał zezwolenia na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze województwa. W ich wyniku stwierdzono przypadki niezadawalającego stanu: układu hamulcowego (w jednym pojeździe); oświetlenia i wyposażenia elektrycznego (w dwóch pojazdach); osi, kół, opon lub zawieszania (w jednym pojeździe); widoczności (w jednym pojeździe); podwozia i elementów przymocowanych do podwozia (w jednym pojeździe). W dwóch pojazdach stwierdzono brak ogranicznika prędkości, zaś w sześciu uciążliwości, w tym dotyczące emisji spalin i wycieków paliwa lub oleju. W dwóch przypadkach stwierdzono też brak ważnych badań technicznych pojazdu. W związku z ustaleniami kontroli, inspektorzy WITD wydali zakaz używania siedmiu pojazdów z powodu stanu elementów zagrażającego bezpieczeństwu.

W jednym przypadku kontrola drogowa, pomimo trzykrotnej próby, nie została przeprowadzona przez WITD z uwagi na fakt nierealizowania przewozów na podstawie wydanego zezwolenia. W trakcie kontroli NIK, pracownicy Oddziału Kontroli, w ramach podjętych w związku z tym czynności kontrolnych, stwierdzili naruszenia przepisów dotyczących wykonywania transportu drogowego osób

¹³ Dziewięć przystanków na linii Lublin – Kamionka (przez Krasienin) oraz 15 przystanków na linii Opole Lubelskie – Lublin.

¹⁴ Gmina Niemce oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie.

¹⁵ Dz. U. z 2012 r., poz. 451.

¹⁶ Na wniosek NIK skierowany do Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w trybie art. 12 ustawy o NIK.

zawartych w utd, polegające na braku realizacji w dniach 25-27 listopada 2015 r. kursów z Lubartowa do Lublina z godz. 10.20 i kursów z Lublina do Lubartowa, który powinien rozpocząć się o 11.30. W związku z ww. ustaleniami przewoźnik został wezwany do usunięcia stwierdzonych uchybień oraz do złożenia wyjaśnień w ww. sprawie. Do dnia zakończenia kontroli NIK wyjaśnienia nie zostały złożone.

(dowód: akta kontroli, str. 97-161)

Kierownik Oddziału Kontroli wyjaśnił, że w latach 2013-2015 Urząd przekazywał celem rozpatrzenia zgodnie z właściwością do WITD i do Policji pisma interwencyjne pasażerów dotyczące stanu technicznego pojazdu przewoźników, przewożenia niedozwolonej liczby pasażerów oraz naruszania przepisów ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli, str. 443-444)

Zgodnie z informacją uzyskaną od WITD, w latach 2013-2015 (do końca sierpnia) przeprowadzono 3.691 kontroli przewozów osób regularnych i regularnych specjalnych, w wyniku których wydano 65 decyzji o nałożeniu kar pieniężnych w łącznej kwocie 276.050 zł.

(dowód: akta kontroli, str. 97-100)

3.5. W kontrolowanym okresie do Urzędu napływały telefoniczne i pisemne informacje od pasażerów na temat nieprawidłowości w realizacji regularnych przewozów drogowych osób przez przewoźników posiadających zezwolenia wydane przez Marszałka. W latach 2013-2015 (do 30.10) wpłynęły do DPTiD 254 tego rodzaju informacje. Były one załączane do akt poszczególnych przewoźników znajdujących się w Oddziale Kontroli DPTiD (w przypadku informacji telefonicznych po sporządzeniu notatki służbowej). Jak wyjaśnił Dyrektor DPTiD każdorazowo przeprowadzano analizę zgłoszenia pod kątem właściwości miejscowej i rzeczowej, a w przypadku stwierdzenia jej braku informacje były przekazywane do właściwego organu (Policja, WITD). Wyjaśnił również, iż podstawą wszczynania czynności kontrolnych są również informacje o nieprzestrzeganiu przepisów utd bądź warunków określonych w zezwoleniu pozyskane z materiałów publikowanych w mediach. Stwierdził ponadto, iż w zdecydowanej większości napływające zgłoszenia dotyczyły: braku realizacji kursów wynikających z rozkładów jazdy, niehonorowania przez przewoźników uprawnień do biletów ulgowych, nieprzestrzegania godzin odjazdów i przyjazdów autobusów, zmian ustalonych tras przejazdu oraz pobierania należności za przewóz niezgodnie z cennikiem opłat, bądź niewydawania potwierdzenia wniesienia opłaty.

Analiza 25 postępowań kontrolnych przeprowadzona w ramach niniejszej kontroli NIK (pkt 3.1 niniejszego wystąpienia) wykazała, że 10 z 15 zbadanych kontroli drogowych przeprowadzono na liniach, których dotyczyły wcześniejsze skargi pasażerów. W przypadku sześciu z 10 kontroli ustalenia Urzędu potwierdziły sygnalizowane nieprawidłowości, czego następstwem było ustalenie przez Marszałka kar pieniężnych w kwotach określonych w załączniku nr 3 do utd. W jednym z tych przypadków stwierdzono, iż DPTiD przekazał do WITD notatkę służbową Kierownika Oddziału Kontroli z rozmowy telefonicznej z pasażerem, który zgłosił przewożenie pasażerów przepełnionymi busami na jednej z linii, zły stan techniczny pojazdów będący przyczyną częstych awarii, niezatrzymywanie się na wyznaczonych przystankach oraz częste zmiany trasy (w zależności od indywidualnego uzgodnienia z kierowcą). Przekazując notatkę do WITD Dyrektor DPTiD poinformował, iż Urząd przeprowadzi czynności kontrolne wobec przewoźnika zgodnie ze swoimi kompetencjami.

(dowód: akta kontroli, str. 246-252, 407-409)

Analizie poddano dodatkowo nadesłane do Urzędu cztery pisma interwencyjne, w których sygnalizowano nieprawidłowości w realizacji przewozów osób i które zostały przekazane do WITD, a w jednym przypadku również do Policji. W dwóch przypadkach Urząd otrzymał informację zwrotną od WITD, który poinformował, że zarzuty podnoszone w skargach nie potwierdziły się.

(dowód: akta kontroli, str. 225-240)

3.6. W kontrolowanym okresie Marszałek terminowo przekazał ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje dotyczące publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa lubelskiego, o których mowa w art. 49 ust. 3 uptz. W 2013 r. dokument ten sporządzono w oparciu o informacje otrzymane z 32 jednostek samorządu terytorialnego, w 2014 r. z 14 jednostek, a w 2015 r. z 26 jednostek. W informacjach skierowanych do ministra w latach 2013 i 2014 wskazano przy tym, iż na obszarze województwa lubelskiego znajdują się 233 gminy i powiaty oraz zawarto 18 porozumień międzygminnych. Według informacji z 2015 r. było to odpowiednio: 233 i 13.

Dyrektor DPTiD wyjaśnił, że brak jest podstawy prawnej do występowania do gmin i powiatów z prośbą o przekazanie informacji dotyczącej publicznego transportu zbiorowego. Dodał, iż występowanie do wszystkich gmin i powiatów wiązałoby się z kosztami, a brak podstawy prawnej do takiego działania narażałby Marszałka Województwa Lubelskiego na zarzut niegospodarności. Przytoczył również treść art. 49 ust. 2 uptz, według którego Marszałek przygotowuje informację zbiorczą na podstawie informacji otrzymanych od jednostek z obszaru województwa.

(dowód: akta kontroli, str. 372-392, 395-398, 441-442)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

1. NIK zwraca uwagę na potrzebę przyjęcia rozwiązań organizacyjnych (w ramach nadzoru Marszałka nad ZDW) zapewniających przewoźnikom możliwość wywiązania się z obowiązku umieszczania rozkładów jazdy na przystankach stanowiących własność Województwa, niezwłocznie po ich wybudowaniu, modernizacji lub remoncie.
2. W latach 2013, 2014 i 2015, z obowiązku przekazania Marszałkowi rocznych informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 49 ust. 1 uptz, wywiązało się odpowiednio jedynie 12,7%, 5,6% i 10,6% jednostek z obszaru województwa lubelskiego. W związku z tym, NIK zwraca uwagę na potrzebę przypomnienia pozostałym jednostkom¹⁷ o tym obowiązku, co może się przyczynić do pełniejszego wywiązywania się Marszałka w kolejnych latach z obowiązku informacyjnego w zakresie publicznego transportu zbiorowego wobec ministra właściwego do spraw transportu.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

¹⁷ W dowolny sposób, np. pisemnie lub za pośrednictwem poczty elektronicznej.

Organizacja pracy Urzędu i wprowadzanie procedur postępowania w zakresie realizacji zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą zadania Marszałka wynikające z przepisów uptz oraz utd realizował DPTiD funkcjonujący w strukturze organizacyjnej Urzędu od 1 marca 2012 r. Do zadań Oddziału Zarządzania Transportem i Działalności Regulowanej w DPTiD przypisano wówczas opracowanie planu transportowego, tworzenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Do czasu kontroli NIK:

- nie zostały wdrożone procedury postępowania dotyczące zadań przypisanych Marszałkowi jako organizatorowi publicznego transportu zbiorowego,
- w zakresach czynności niektórych pracowników DPTiD uwzględniono zadanie polegające na stosowaniu przepisów uptz w zakresie niezbędnym do prawidłowego prowadzenia postępowań administracyjnych.

(dowód: akta kontroli, str. 333-349, 363-368, 411-413)

Zarządzeniem Nr 232/2011 z dnia 28 grudnia 2011 r., a następnie zarządzeniem Nr 109/2015 Marszałka Województwa Lubelskiego z dnia 19 czerwca 2015 r. w sprawie ustalenia trybu rozpatrywania wniosków dotyczących udzielenia, zmiany lub przedłużeń ważności zezwoleń na wykonywanie regularnych lub regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, został ustalony sposób rozpatrywania wniosków składanych w oparciu o przepisy utd. Dyrektor DPTiD wyjaśnił, że aktualnie trwają prace nad przygotowaniem analogicznego zarządzenia w zakresie wydawania potwierdzeń zgłoszenia przewozu w trybie przepisów uptz.

W latach 2013-2015 realizacja zadań DPTiD wynikających z przepisów utd i uptz nie była przedmiotem kontroli wewnętrznej ani audytu wewnętrznego.

W latach 2013-2014 w planach rocznych Urzędu ujęte było zadanie polegające na opracowaniu planu transportowego. DPTiD, w ramach kontroli zarządczej, zidentyfikował ryzyka związane z realizacją tego zadania, a następnie z częstotliwością kwartalną dokonywał analizy realizacji planu rocznego z uwzględnieniem tego ryzyka.

(dowód: akta kontroli, str. 90-93, 401-403, 411-413)

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

IV. 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 Lublinie.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag

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.

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.

Lublin, dnia 17 grudnia 2015 r.

Paweł Szymanek
specjalista kontroli państwowej

Dyrektor
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Lublinie
Edward Lis

.....
Podpis

.....
Podpis