



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Lublinie

LLU.410.005.08.2020

**Pan
Krzysztof Trochimiuk
Prezes Zarządu
Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego
w Białej Podlaskiej Sp. z o.o.**
ul. Brzegowa 2
21-500 Biała Podlaska

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Kontrola nr P/20/068 *Działalność spółek komunalnych w województwie lubelskim*

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Miejski Zakład Komunikacyjny w Białej Podlaskiej Sp. z o.o., ul. Brzegowa 2, 21-500 Biała Podlaska (dalej: MZK lub Spółka).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Trochimiuk, Prezes Zarządu Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Białej Podlaskiej Sp. z o.o. (dalej: Prezes Zarządu MZK), od 1 marca 2019 r. Funkcję Prezesa Zarządu MZK, w okresie od dnia 10 czerwca 2015 r. do dnia 28 lutego 2019 r., pełnił Bogdan Kozioł.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Przestrzeganie ustawowych ograniczeń prowadzenia działalności gospodarczej przez gminy poza sferą użyteczności publicznej.2. Przestrzeganie zakazu stosowania praktyk ograniczających konkurencję lub naruszających zbiorowe interesy konsumentów.3. Zawieranie i realizacja umów.4. Realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych i kapitałowych.5. Sytuacja ekonomiczno-finansowa spółki.6. Przestrzeganie przepisów o zasadach doboru i wynagradzania członków zarządu i rady nadzorczej.
Okres objęty kontrolą	Lata 2016-2019, z uwzględnieniem zdarzeń z okresu wcześniejszego, jeżeli miały istotny wpływ na zagadnienia objęte kontrolą NIK.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Wojciech Niemyski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLU/44/2020 z dnia 10 kwietnia 2020 r.2. Edyta Kolano, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LLU/47/2020 z dnia 16 kwietnia 2020 r. <p>(akta kontroli tom I str. 2-5)</p>

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność Spółki w latach 2016-2019.
Uzasadnienie oceny ogólnej	Negatywną ocenę uzasadniają nieprawidłowości dotyczące: - nieuwzględnienia w kalkulacji rekompensaty przedstawianej Gminie Miejskiej Biała Podlaska (dalej: Gmina), w związku z wykonywaniem usług transportu publicznego, rozsądnego zysku przysługującego Spółce, a także niepodejmowanie skutecznych działań w zakresie wypłaty niezapłaconej przez Gminę części rekompensaty i rozsądnego zysku na łączną kwotę 2 925,5 tys. zł; - udzielenia trzech zamówień o łącznej wartości 2 192,7 tys. zł wykonawcom, którzy nie zostali wybrani w trybie przewidzianym w przepisach ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych ³ ; - niezabezpieczania interesów Spółki w zawieranych umowach sponsoringu i reklamy; - niegospodarnego dysponowania przez Spółkę pojazdem Volkswagen Multivan;

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: ustawa o NIK.

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm, dalej: Pzp.

- nieuwzględnienia w latach 2018-2019 przy ustalaniu należnych wynagrodzeń i innych świadczeń członków organów Spółki, przepisów ustaw nakazujących stosowanie do ustalania wysokości tych wynagrodzeń podstawy wymiaru obowiązującej w 2017 r. Skutkowało to zawyżeniem wypłaconego wynagrodzenia oraz innych świadczeń o 51,9 tys. zł.

Kontrola NIK wykazała również inne naruszenia przepisów Pzp, polegające m.in. na: oszacowaniu wartości zamówień na dostawę oleju napędowego, w którym przewidziano prawo opcji bez uwzględnienia największego, możliwego zakresu tego zamówienia, nieudokumentowaniu zamówień publicznych przeprowadzonych w trybie Pzp, niezamieszczeniu ogłoszenia o udzieleniu zamówienia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

W okresie objętym kontrolą MZK wykonywał działalność zgodną z przedmiotem określonym w Akcie założycielskim, jednak realizowanie przez Spółkę komercyjnych przewozów okazjonalnych, usług konserwacji i naprawy pojazdów, a także sprzedaży paliw, wykraczało poza zadania Gminy w sferze użyteczności publicznej, w sposób naruszający art. 10 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej⁴, w związku z art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym⁵. Przychody z tej części działalności były marginalne i w 2019 r. wyniosły ok. 1% przychodów Spółki.

Badane zadania inwestycyjne zostały zrealizowane w zakresie finansowym i rzeczowym zgodnie z zawartymi umowami.

W latach 2016-2017 Spółka osiągnęła zysk netto w wysokości odpowiednio 87,4 tys. zł i 170,4 tys. zł, natomiast w latach 2018-2019 poniosła stratę netto w wysokości odpowiednio 689,1 tys. zł i 995,5 tys. zł. Do poniesionych strat przyczyniła się, niewypłacona przez Gminę w pełnej wysokości i nieskutecznie dochodzona przez Spółkę, kwota rekompensaty i rozsądnego zysku z tytułu realizacji usług transportu zbiorowego, która została zaniżona o łączną kwotę 2 925,5 tys. zł. W okresie 2016-2019 wartość aktywów Spółki zwiększyła się o 36%, do kwoty 20 024,5 tys. zł, na co dominujący wpływ miało przekazanie przez Gminę w 2019 r. aportu, w formie pięciu autobusów i czterech tablic informacji dynamicznej, o łącznej wartości ponad 5 mln zł oraz zakończenie zadania inwestycyjnego termomodernizacji budynków Spółki o wartości 1,6 mln zł.

Spółka prawidłowo wypełniła obowiązek informowania właściwego sądu rejestrowego o zmianach w Akcie założycielskim Spółki oraz zatwierdzonych sprawozdaniach finansowych za lata obrotowe okresu 2016-2019.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁶ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Przestrzeganie ustawowych ograniczeń prowadzenia działalności gospodarczej przez gminę poza sferą użyteczności publicznej

Opis stanu faktycznego

1.1. Miejski Zakład Komunikacyjny w Białej Podlaskiej Sp. z o.o. został utworzony w dniu 31 grudnia 2007 r.⁷, na skutek przekształcenia zakładu budżetowego pod nazwą „Miejski Zakład Komunikacyjny w Białej Podlaskiej”. Spółkę wpisano do rejestru przedsiębiorców pod nr 0000300622.

⁴ Dz. U. z 2019 r. poz. 712, ze zm., dalej: ugk.

⁵ Dz. U. z 2019 r. poz. 506, ze zm.

⁶ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁷ Akt notarialny repertorium A nr 7309/2007 (dalej: Akt założycielski).

Według stanu na 1 stycznia 2016 r. kapitał zakładowy Spółki wynosił 20 680 tys. zł, w formie 41 360 równych i niepodzielnych udziałów o wartości 500 zł każdy, w całości objętych przez Gminę.

W okresie objętym kontrolą Zgromadzenie Wspólników Spółki dwukrotnie wprowadziło zmiany w Akcie założycielskim Spółki:

- w dniu 9 czerwca 2016 r.⁸ zmieniono organizację głosowania Rady Nadzorczej oraz zasady wykonywania czynności w imieniu Spółki. Wprowadzone zmiany nie dotyczyły wysokości kapitału zakładowego MZK, liczby i wartości udziałów oraz przedmiotu działalności Spółki. Wnioskiem z dnia 13 czerwca 2016 r. Spółka zwróciła się o dokonanie zmian w Krajowym Rejestrze Sądowym (dalej: KRS), wynikających z podjętej uchwały, które zostały wprowadzone postanowieniem Sądu Rejonowego Lublin-Wschód w Lublinie z dnia 28 lipca 2016 r.;

- w dniu 24 lipca 2019 r.⁹ zwiększono wysokość kapitału zakładowego Spółki o kwotę 5 017 tys. zł, do kwoty 25 697 tys. zł, w formie 51 394 równych i niepodzielnych udziałów o wartości 500 zł każdy, w całości objętych przez Gminę. Kapitał zakładowy MZK został powiększony głównie poprzez wniesienie aportem pięciu autobusów oraz czterech tablic dynamicznej informacji pasażerskiej. Aktem tym wprowadzono również zmiany w zakresie sposobu reprezentacji Spółki, natomiast nie wprowadzono zmian w zakresie przedmiotu działalności Spółki. W dniu 26 lipca 2019 r. MZK złożyło wniosek o dokonanie zmian w KRS, wynikających z podjętej uchwały, które zostały wprowadzone postanowieniem Sądu Rejonowego Lublin-Wschód w Lublinie z dnia 12 sierpnia 2019 r.

(akta kontroli tom I str. 6-189)

1.2. Zgodnie z § 8 Aktu założycielskiego¹⁰ Spółka została powołana przede wszystkim do świadczenia usług transportowych na rzecz Gminy, w regularnej komunikacji miejskiej i przyległych gminach¹¹. Z tego tytułu Spółka osiągnęła przychody w wysokości: 9 078,3 tys. zł w 2016 r., 9 682,1 tys. zł w 2017 r., 10 443,1 tys. zł w 2018 r. i 10 328,7 tys. zł w 2019 r. i stanowiły odpowiednio: 99%, 98,3%, 96,3% i 95,6% łącznych przychodów Spółki. Działalność Spółki była zgodna z przedmiotem działalności określonym w Akcie założycielskim.

(akta kontroli tom I str. 18-60, 190-193, tom III str. 514-515)

1.3. Spółka, oprócz usług transportu publicznego, świadczyła również usługi przewozów okazjonalnych, dokonywała sprzedaży paliw, a także świadczyła usługi konserwacji i naprawy pojazdów. Przychody z tego tytułu wyniosły w kolejnych latach: 35,9 tys. zł, 109,2 tys. zł, 354,6 tys. zł oraz 409,1 tys. zł, a ich udział w przychodach Spółki wzrósł z 0,4% w 2016 r. do 3,8% w 2019 r. Zadania te Spółka wykonywała również na rzecz podmiotów innych niż Gmina¹² i w tym zakresie wykraczały one poza zadania Gminy i sferę użyteczności publicznej. Przychody z tej części działalności Spółki wyniosły w kolejnych latach okresu 2016-2019 odpowiednio: 13,1 tys. zł, 43,8 tys. zł, 84,3 tys. zł oraz 113 tys. zł¹³, a ich udział w przychodach Spółki wzrósł z 0,14% w 2016 r. do 1,04% w 2019 r.

(akta kontroli tom I str. 18-60, 190-193, tom III str. 523-524)

⁸ Akt notarialny repertorium A nr 2978/2016.

⁹ Akt notarialny repertorium A nr 4203/2019.

¹⁰ Do Aktu założycielskiego wprowadzono zmiany aktami notarialnymi: nr 1885/2009 z dnia 30 marca 2009 r., nr 1425/2012 z dnia 26 marca 2012 r., nr 2322/2012 z dnia 15 maja 2012 r., nr 6049/2012 z dnia 28 grudnia 2012 r., nr 3247/2015 z dnia 30 września 2015 r. i nr 3252/2015 z dnia 30 września 2015 r.

¹¹ W okresie objętym kontrolą obowiązywało zawarte 31 sierpnia 2015 r. przez Gminę Miejską Biała Podlaska oraz Gminę Biała Podlaska, porozumienie w sprawie lokalnego transportu zbiorowego, na podstawie którego Gmina Miejska przejęła prawa i obowiązki Gminy Biała Podlaska w zakresie realizacji lokalnego transportu zbiorowego, a Gmina Biała Podlaska zobowiązała się do udziału w finansowaniu zadania.

¹² Oraz gminne jednostki organizacyjne i gminne spółki komunalne.

¹³ Z uwagi na zmianę oprogramowania w 2019 r. i utrudniony sposób obliczania udziału przychodów z tytułu świadczenia przewozów okazjonalnych, usług warsztatowych oraz sprzedaży paliw, na rzecz podmiotów innych niż Gmina (wraz z gminnymi jednostkami organizacyjnymi i spółkami komunalnymi), udział tych przychodów oszacowano na podstawie proporcji z roku 2018.

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Działalność Spółki prowadzona w latach 2016-2019 w zakresie:

- świadczenia usług przewozów okazjonalnych,
- sprzedaży paliw,
- świadczenia usług konserwacji i naprawy pojazdów,

na rzecz podmiotów innych niż Gmina oraz gminne jednostki organizacyjne i gminne spółki komunalne, wykraczała poza zadania Gminy w sferze użyteczności publicznej. Prowadzenie ww. działalności nie znajdowało podstaw prawnych z uwagi na ograniczenia prowadzenia takiej działalności przez spółki komunalne, wynikające z art. 10 ugk, w związku z art. 9 ust. 2 ustawy o samorządzie gminnym.

Katalog zadań gminnych określony został w art. 7 tej ustawy, wśród których wymieniono m.in. sprawy lokalnego transportu zbiorowego (art. 7 ust. 1 pkt 4). W tym zakresie Spółka realizuje przedmiot działalności „Transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski (49.31.Z)”. W art. 9 ust. 2 ustawy o samorządzie gminnym zawarto, że gmina oraz inna gminna osoba prawna może prowadzić działalność gospodarczą wykraczającą poza zadania o charakterze użyteczności publicznej wyłącznie w przypadkach określonych w odrębnej ustawie. W art. 10 ust. 1-3 ustawy o gospodarce komunalnej wymieniono przypadki, w których gmina może tworzyć spółki prawa handlowego i przystępować do nich w celu realizacji zadań wykraczających poza sferę użyteczności publicznej. Zarówno w uchwale Rady Miasta Biała Podlaska nr IX/37/07 z dnia 21 czerwca 2007 r.¹⁴ stanowiącej podstawę utworzenia Spółki, jak również w Akcie założycielskim MZK, nie wskazano art. 10 ustawy o gospodarce komunalnej.

W latach 2016-2019 łączne przychody Spółki z działalności wykraczającej poza zadania Gminy w sferze użyteczności publicznej wyniosły 254,2 tys. zł.

Prezes Zarządu MZK poinformował, że MZK w swojej działalności realizuje zadania określone w jej akcie powołania i podstawowym zadaniem, na którym Spółka się koncentruje jest wykonywanie transportu zbiorowego. Zarówno podstawowa jak i pomocnicza działalność Spółki mieściła się w ramach ustalonego przez organ założycielski przedmiotu działalności Spółki.

Prezydent Miasta Biała Podlaska (dalej: Prezydent Miasta) – wykonujący uprawnienia Zgromadzenia Wspólników MZK – poinformował, że poza zadaniami wynikającymi z ustawy o gospodarce komunalnej, do których zostały powołane spółki miejskie, w wielu przypadkach konieczne było podjęcie przez spółki dodatkowych działań. Decyzje w sprawie rodzaju i zakresu dodatkowych działań podejmowane były w uzgodnieniu z zarządami spółek, po weryfikacji ich potrzeb i możliwości. W przypadku MZK rozszerzenie działalności o myjnię samochodową i stację paliw miało na celu lepszą realizację zadań wskazanych w Akcie założycielskim. Działalność operacyjna MZK, z powodu ulg w cenach biletów, generowała ujemny wynik finansowy. W celu jego poprawy i lepszego wykorzystania potencjału Spółki, MZK podejmowało dodatkowe działania.

NIK zwraca uwagę, że niniejsza kontrola wykazała, że sytuacja ekonomiczno-finansowa Spółki pozwalała na bieżące regulowanie zobowiązań i w świetle nieskutecznego dochodzenia przez Spółkę wypłaty zaległej części rekompensaty nie uzasadnia podejmowania przez Spółkę niedozwolonej działalności.

(akta kontroli tom I str. 18-60, 190-193, tom III str. 397-400, 520-522)

OCENA CZĄSTKOWA

Działalność realizowana przez MZK była zgodna z przedmiotem określonym w Akcie założycielskim Spółki. Część zadań Spółka realizowała w sposób

¹⁴ Uchwała w sprawie likwidacji zakładu budżetowego pod nazwą „Miejski Zakład Komunikacyjny w Białej Podlaskiej” w celu przekształcenia w jednoosobową spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Gminy Miejskiej Biała Podlaska.

wykraczający poza sferę użyteczności publicznej, jednak ich udział był marginalny i wyniósł w 2019 r. około 1% przychodów Spółki. Zmiany Aktu założycielskiego Spółki terminowo przekazywano do ujawnienia w KRS.

OBSZAR

2. Przestrzeganie zakazu stosowania praktyk ograniczających konkurencję lub naruszających zbiorowe interesy konsumentów

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą:

- do MZK nie wpłynęły skargi przedsiębiorców lub konsumentów dotyczące stosowania przez Spółkę¹⁵ praktyk ograniczających konkurencję lub naruszających zbiorowe interesy konsumentów, a także czynów nieuczciwej konkurencji;
- nie wystąpiły przypadki podnoszenia przez konsumentów stosowania przez MZK niedozwolonych postanowień wzorca umownego¹⁶, a także nie wytaczali oni Spółce powództw w trybie art. 189 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego¹⁷, o ustalenie istnienia lub nieistnienia prawa wynikającego z kwestionowanego postanowienia umownego;
- Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów nie prowadził w stosunku do MZK kontroli oraz postępowań w sprawie praktyk ograniczających konkurencję, a także postępowań w sprawie naruszania zbiorowych interesów konsumentów.

(akta kontroli tom III str. 393, 397-400)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

W związku z tym, że w badanym obszarze nie wystąpiły zdarzenia podlegające ocenie, Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od formułowania oceny częściowej.

OBSZAR

3. Zawieranie i realizacja umów

Opis stanu faktycznego

3.1. W okresie objętym kontrolą w Spółce obowiązywał Regulamin udzielania zamówień na dostawy, usługi i roboty budowlane z 2 stycznia 2014 r. oraz Regulamin pracy komisji przetargowej oraz udzielania zamówień publicznych z 16 kwietnia 2018 r.¹⁸; regulujące zasady inicjowania, przeprowadzania i dokumentowania postępowań do których nie stosuje się przepisów ustawy Pzp.

(akta kontroli tom II str. 13-51)

3.2. W latach 2016–2019 Spółka na reprezentację, promocję i reklamę wydała łącznie (bez podatku od towarów i usług) 241,8 tys. zł, w tym: w 2016 r. 36,9 tys. zł, w 2017 r. 79,1 tys. zł, w 2018 r. 116,8 tys. zł i w 2019 r. 9 tys. zł.

Według Prezesa Zarządu MZK, „w dokumentach z lat 2016-2018 znajdujących się w Spółce nie ma informacji uzasadniających precyzyjnie wydatki. Analizując poszczególne pozycje wydatków należy stwierdzić, że Spółka promowała swoje

¹⁵ W okresie objętym kontrolą MZK nie posiadała udziałów w innych spółkach.

¹⁶ Wzorzec umowny rozumiany jako warunki umowy, regulamin, wzór umowy, formularz umowy, który: jest przygotowany przez przedsiębiorcę przed zawarciem umowy z konsumentem, stanowi wzór gotowych postanowień umowy obejmujących powtarzalne stany faktyczne, określa w jednolity sposób treść zawieranych w przyszłości umów z danymi klientami, nie zawiera danych indywidualizujących podmioty ani przedmiot kontraktu, służy do zawarcia umowy przez przystąpienie.

¹⁷ Dz. U. z 2019 r. poz. 1460, ze zm. (dalej: k.p.c.).

¹⁸ Regulamin udzielania zamówień na dostawy, usługi i roboty budowlane o wartości szacunkowej nieprzekraczającej wyrażonej w złotych kwoty 14 000 euro netto oraz zamówień sektorowych o wartości poniżej 400 000 euro dla dostaw lub usług oraz kwoty 5 000 000 euro dla robót budowlanych w Miejskim Zakładzie Komunikacyjnym w Białej Podlaskiej Sp. z o.o. (Załącznik do Zarządzenia nr 01/14 Prezesa Zarządu MZK), dalej: Regulamin udzielania zamówień z 2014 r. oraz Regulamin pracy komisji przetargowej oraz udzielania zamówień publicznych w MZK w Białej Podlaskiej Sp. z o.o. (załączniki do uchwały Nr 7/Z/2018 Prezesa Zarządu MZK w Białej Podlaskiej), dalej: Regulamin udzielania zamówień z 2018 r.

usługi na rynku lokalnym przez umieszczenie w latach 2016-2018 banerów reklamowych na stadionie miejskim, dodatkowo w 2018 r. Spółka reklamowała się w TV Wschód. W 2019 r. ze względu na wynik finansowy Spółki i trudny do określenia mierzalny efekt reklamy, Zarząd wydatki te ograniczył wypowiadając umowę sponsoringową MKS Podlaskie i współpracę z TV Wschód”.

Poprzedni Prezes Zarządu MZK wyjaśnił, że „w latach 2016-2018 Miasto Biała Podlaska starało się być bardzo aktywne na wszystkich rynkach, aby pozyskać inwestorów i poprawić warunki życia mieszkańców. Spółki miejskie wpisywały się w tę politykę, co przynosiło korzyści dla społeczeństwa.”

(akta kontroli tom II str. 101-106, 318-333)

W okresie objętym kontrolą w Spółce nie opracowano strategii działań marketingowych, jak również dokumentów regulujących prowadzenie działalności sponsoringowej czy zasad zlecenia, bądź zakupu usług medialnych, reklamowych, doradczych i prawnych.

Zdaniem poprzedniego Prezesa Zarządu MZK, „podejmowane w tym zakresie działania wynikały z oczekiwań Właściciela, czyli Miasta Biała Podlaska, które aktywnie reklamowało swoje aktywa na rynku krajowym i europejskim, a Spółki miejskie były jednym z podmiotów współpracujących z Miastem.”

(akta kontroli tom II str. 318-333)

W trakcie kontroli NIK, szczegółową analizą objęto:

a) pięć umów sponsoringu zawartych z Miejskim Klubem Sportowym „PODLASIE” w Białej Podlaskiej. Z tytułu zawartych umów, w latach 2016-2018, Spółka poniosła wydatki na łączną kwotę (wraz z podatkiem od towarów i usług) 184,5 tys. zł (2016 r. – 36,9 tys. zł, 2017 r. – 73,8 tys. zł i w 2018 r. – 73,8 tys. zł). Przedmiotem zawartych umów było umieszczenie logo MZK na ogłoszeniach i plakatach informujących o terminach meczy piłkarskich oraz na stronie internetowej, zapewnienie eksponowania w trakcie zawodów banerów reklamowych lub transparentów z logo Spółki oraz eksponowanie logo na koszulkach zawodników. Spółka została zobowiązana do dostarczenia wszelkich niezbędnych materiałów promocyjno – informacyjnych zawierających logo.

Spółka nie udokumentowała poniesienia wydatków z tego tytułu, w ewidencji księgowej nie wyodrębniono wydatków na przygotowanie i dostarczenie materiałów promocyjno – informacyjnych.

Prezes Zarządu MZK wskazał, że z zapisów księgowych MZK za okres 2016-2018 nie można wyodrębnić kosztów materiałów promocyjno-informacyjnych, które zostały dostarczone do klubu sportowego.

Poprzedni Prezes Zarządu MZK nie wskazał korzyści, jakie Spółka zamierzała osiągnąć poprzez zawarcie ww. umów ani efektów, które zostały osiągnięte przez MZK w wyniku zawartych umów.

W powyższych umowach nie zawarto postanowień dotyczących zabezpieczenia interesów Spółki w razie niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań, czy też postanowień dotyczących sposobu rozliczenia drugiej strony umowy z wykonania zobowiązań.

Według poprzedniego Prezesa Zarządu MZK, „Podlasie to Miejski Klub Sportowy działający pod kontrolą Miasta. Nie było potrzeby stosowania rygorystycznych zapisów. Kształt umowy był, o ile mi wiadomo identyczny ze wszystkimi Spółkami miejskimi a ich podpisanie wynikało z aktywnej polityki informacyjnej, która miała na celu uświadomienie mieszkańcom, że tworzymy wspólny miejski organizm. Spółka zyskiwała atrakcyjną reklamę, a klub sportowy sponsorów.”

(akta kontroli tom II str. 68-81, 318-333)

b) dwie umowy zawarte z Grupą Medialną – Wschód Sp. z o.o. na sponsoring programów: „Biała Podlaska – Otwarta Brama Europy” oraz „Sonda”. W latach 2017–2018, Spółka na realizację ww. umów wydała (z podatkiem od towarów i usług) 78,7 tys. zł (odpowiednio: 19,7 tys. zł i 59 tys. zł). Umowy dotyczyły wskazania MZK przed i po emisji wymienionych programów w formie ośmiu sekund emisji informacji o Spółce. Umowy były zawarte na czas określony, tj. od 1 września do 31 grudnia 2017 r. oraz od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 r.

Poprzedni Prezes Zarządu MZK nie wskazał korzyści, jakie Spółka zamierzała osiągnąć poprzez zawarcie tych umów ani efektów, które zostały osiągnięte przez MZK.

W analizowanych umowach nie zawarto postanowień dotyczących zabezpieczenia interesów Spółki w razie niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań, czy też postanowień dotyczących sposobu rozliczenia drugiej strony umowy z wykonania zobowiązań.

(akta kontroli tom II str. 82-89, 324-333)

c) cztery zlecenia emisji spotów reklamowych zawarte z Katolickim Radiem Podlasie o wartości 4,9 tys. zł (w 2016 r. 1,1 tys. zł, 2017 r. 3 tys. zł i w 2019 r. 0,8 tys. zł).

Prezes Zarządu MZK wyjaśnił, że zlecenie emisji życzeń świątecznych w 2019 r. w Katolickim Radiu Podlasie było utrzymaniem właściwych relacji z klientami i kontrahentami firmy. Zaistnienie w lokalnym radio to budowanie marki firmy, wzrostu zaufania. Była to kontynuacja emisji życzeń z lat poprzednich w zmienionej treści. Ze względu na jego zasięg i formę Zarząd uznał to za wydatek właściwy. Spółka potwierdziła realizację zlecenia poprzez odsłuchanie emisji przez pracowników.

Z przedstawionego przez MZK zestawienia dotyczącego liczby sprzedanych biletów i liczby pasażerów w latach 2016-2019 wynika, że w okresie tym zmniejszyła się liczba sprzedanych biletów, do 2018 r. zmniejszała się także liczba przewożonych pasażerów, która następnie wzrosła w 2019 r. W 2016 r. sprzedano łącznie 1 052 069 biletów (wszystkich rodzajów) i przewieziono 5 191 755 pasażerów, w 2017 r. odpowiednio: 946 440 biletów i 5 054 548 pasażerów, w 2018 r.: 881 290 i 5 025 683 oraz w 2019 r.: 880 453 i 5 227 852.

(akta kontroli tom II str. 90-100, 356-358, 396-407)

3.3. Kierownik działu eksploatacji w dniu 21 lipca 2017 r. wnioskował do Zarządu MZK o wyrażenie zgody na zakup samochodu osobowo-dostawczego, uzasadniając m.in., że „samochód tego rodzaju jest niezbędny do wykonywania czynności związanych z obsługą infrastruktury przystankowej i telematycznej, obsługi klientów w zakresie eksponowania i usuwania reklam na terenie miasta a także obsługi technicznej punktów obsługi pasażera. Będzie również wykorzystywany do świadczenia zarobkowych usług przewozowych. Będące na stanie pojazdy, ze względu na stan techniczny jak i wyposażenie nie są w stanie zabezpieczyć bieżących potrzeb transportowych działu eksploatacji.” We wniosku nie wskazano szacunkowej wartości samochodu.

Spółka, po przeprowadzonym zgodnie z Regulaminem udzielania zamówień z 2014 r. postępowaniu, kupiła¹⁹ samochód osobowy marki Volkswagen Multivan Highline o wartości netto 152 tys. zł (cena brutto 187 tys. zł). Samochód ten został dostarczony w terminie wskazanym w § 2 zawartej umowy, tj. 4 października 2017 r. Przed zakupem tego pojazdu Spółka korzystała z dwóch samochodów: Poloneza Atu oraz Opla Vivaro, które w latach 2016-2017 przejechały łącznie 43 155 km. Spółka nie zamieszczała ogłoszeń o możliwości wynajęcia tych samochodów oraz zakupionego Volkswagena Multivana.

¹⁹ Umowa Nr 07/DT/2017 z 17 sierpnia 2017 r.

Spółka, 2 stycznia 2018 r., zawarła z Gminą Miejską Biała Podlaska umowę²⁰ najmu samochodu Volkswagen na okres 12 miesięcy za opłatą ryczałtową w wysokości 1,2 tys. zł brutto za każdy pełny miesiąc. W umowie tej zawarto zapis, że MZK mógł korzystać z przedmiotu najmu, po uprzednim uzgodnieniu z najemcą terminu i czasu na jaki zamierzał wykorzystać samochód. Za każdy dzień korzystania z samochodu przez Spółkę, opłata ryczałtowa powinna być pomniejszona o 40 zł brutto. Z tytułu realizacji powyższej umowy w 2018 r. Spółka otrzymała wynagrodzenie w pełnej wysokości, tj. 14,4 tys. zł.

Z ewidencji przebiegu pojazdu wynika, że:

- w 2017 r. (październik – grudzień) samochód przejechał 1 821 km na potrzeby MZK i 1 774 km na potrzeby Gminy Miejskiej Biała Podlaska,
- w 2018 r. samochód na potrzeby Spółki przejechał 5 271 km, na potrzeby Gminy Miejskiej Biała Podlaska – 681 km, inne podmioty (zarobkowe usługi przewozowe) – 981 km, natomiast 817 km nie zostało zaewidencjonowane.

Według § 2 ust. 3 umowy, w okresie najmu pojazdu, Spółka ponosiła koszty stałe utrzymania samochodu – koszt ubezpieczenia, okresowych badań i obsługi technicznej wymaganych warunkami producenta, a także koszty ewentualnych napraw będących wynikiem normalnej eksploatacji przedmiotu najmu. Z tego tytułu Spółka w 2018 r. poniosła wydatki w wysokości 4,6 tys. zł.

Samochód Volkswagen Multivan Highline został przez Spółkę sprzedany 31 stycznia 2019 r. za cenę netto 134,6 tys. zł (165,5 tys. zł brutto). Główna Księgowa przedłożyła wyliczenie, według którego Spółka ze sprzedaży samochodu osiągnęła 20,4 tys. zł zysku.

Spółka nie przeprowadziła analizy, która uzasadniłaby zakup, wynajem oraz sprzedaż ww. samochodu. W Planie pracy Zarządu MZK w Białej Podlaskiej Sp. z o.o. na rok 2017-2018 nie wskazano zakupu samochodu osobowego.

Poprzedni Prezes Zarządu MZK wyjaśnił, że „zakup samochodu wynikał z pojawiającej się możliwości zarobkowania przez Spółkę. Wiedzieliśmy o potrzebach Miasta w zakresie usług transportowych i wyszliśmy im naprzeciw. Spółka miała do dyspozycji nowoczesny samochód dzięki któremu zarabiała nie tylko w Urzędzie Miasta i jednocześnie doskonaliła i sprawny środek transportu. To był dobry interes dla Spółki. Samochód został sprzedany, gdy Miasto wypowiedziało Spółce umowę. Straciliśmy głównego klienta. Zarząd w porozumieniu z Miastem uznał, że jest to dogodny moment aby atrakcyjnie sprzedać samochód, co się udało. Spółka osiągnęła znaczny zysk na tej operacji. Plan był realizowany zgodnie z aktualnymi możliwościami i potrzebami zmieniającymi się w trakcie roku obrachunkowego”.

Według kalkulacji przedłożonej w toku kontroli NIK, koszt utrzymania samochodu (uwzględniający koszty zakupu, amortyzację pojazdu, skutki podatkowe zakupu oraz zysk na działalności w wysokości 6% od zainwestowanego kapitału) powinien wynosić ok. 3 300 zł.

(akta kontroli tom II str. 231-317, 324-355, 380-381, 388-391, 408-413, 418)

3.4. W 2017 r. Spółka, zgodnie z Regulaminem zamówień publicznych z 2014 r., przeprowadziła zamówienie na dostawę dwóch fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, niskopodłogowych spełniających normę czystości spalin EURO VI. Wartość udzielonego zamówienia wyniosła netto 1 738 tys. zł (2 137,7 tys. zł brutto) i nie przekroczyła 418 000 euro (1 745,1 tys. zł), tj. kwoty określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 Pzp. Zgodnie z umową Nr 06/DT/2017 zawartą 25 lipca 2017 r., wykonawca terminowo, tj. 19 grudnia 2017 r. zrealizował przedmiot zamówienia.

²⁰ Ad.272.25.2018.HB1

Dnia 19 września 2017 r. Spółka zwróciła się z prośbą o przedstawienie oferty finansowania zakupu dwóch autobusów przeznaczonych do komunikacji miejskiej w Białej Podlaskiej, z uwzględnieniem m.in. 36 rat, pierwszej wpłaty w wysokości 40% wartości początkowej, możliwością wykupu przedmiotu leasingu. Ofertę zawierającą łączną sumę opłat wyrażoną kwotowo i procentowo złożyło trzech zainteresowanych leasingodawców. Łączna wartość zamówienia (obejmująca opłaty, prowizje i odsetki) wyniosła 1 792,1 tys. zł i była wyższa od kwoty określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 Pzp, tj. 418 000 euro (1 745,1 tys. zł), co nakładało na Spółkę obowiązek przeprowadzenia postępowania zgodnie z przepisami Pzp.

(akta kontroli tom II str. 113-170)

3.5. W latach 2016–2019 Spółka zakupiła 2 416 264 litrów oleju napędowego do autobusów komunikacji miejskiej (wartość brutto: 10 352,8 tys. zł), z tego 540 117 litrów (2 003,8 tys. zł) w 2016 r., 552 146 litrów (2 246 tys. zł) w 2017 r., 676 877 litrów (3 071,6 tys. zł) w 2018 r. i 647 124 litrów (3 031,4 tys. zł) w 2019 r.

(akta kontroli tom II str. 171-188)

Postępowania na dostawę oleju napędowego (w 2017 r. i w 2018 r.) zostały przeprowadzone w trybie przetargu nieograniczonego, przy czym:

- wartość zamówień była ustalana na podstawie przewidywanej ilości zakupu i uśrednionej ceny zakupów w roku poprzednim i prognozowanego wzrostu cen paliw ciekłych. W oszacowaniu wartości, nie została uwzględniona dodatkowa ilość kupowanego oleju w przypadku nieprzewidzianych okoliczności, tj. 20%;
- umowy²¹ były zawierane z wykonawcami, którzy w złożonych ofertach zadeklarowali najkorzystniejsze ceny;
- postanowienia zawartych umów były zgodne ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia oraz złożonymi ofertami;
- w umowach zabezpieczono interesy Spółki w przypadku niewykonania lub nienależytego ich wykonania, zawarto postanowienia dotyczące gwarancji jakości dostarczonego paliwa oraz wskazano możliwości odstąpienia od umów;
- wykonawcy terminowo zrealizowali dostawy oleju napędowego. Do każdej dostawy²² dołączono orzeczenie laboratoryjne i dowód wydania paliwa z magazynu, sporządzono także protokół odbioru paliwa zawierający wyniki pomiarów ilości spuszczonego paliwa. Ilość paliwa wskazana na fakturach była zgodna z ilością paliwa przyjętego do zbiorników;
- Spółka terminowo i w należytym wysokości wypłaciła wynagrodzenie.

(akta kontroli tom II str. 189-204, 210-224, 446-448)

Postępowanie w 2017 r. zostało przeprowadzone zgodnie z Pzp z wyjątkiem braku dokumentów potwierdzających: złożenie przez osoby biorące udział w postępowaniu oświadczeń o braku (lub istnieniu okoliczności) o których mowa w art. 17 ust. 1 Pzp oraz sporządzenia protokołu postępowania w trybie przetargu nieograniczonego.

W umowie z 2017 r. o wartości netto 1 831 tys. zł (brutto 2 252,1 tys. zł), Wykonawca zobowiązał się (§ 1 ust. 1 umowy z 2017 r.) do dostarczenia oleju napędowego w łącznej ilości 550 m³ z zastrzeżeniem możliwości zmniejszenia lub zwiększenia do 20% ilości kupowanego oleju napędowego w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności. Umowa z 2017 r. obowiązywała od dnia zawarcia do 1 czerwca 2018 r. lub do chwili, kiedy wartość zrealizowanych zamówień częściowych zrówna się z wartością całego zamówienia. W tym wypadku umowa wygasła w dniu ostatniej dostawy.

²¹ Umowa na dostawy paliw zawarta 27 kwietnia 2017 r. (obowiązywała do 1 czerwca 2018 r.), dalej: umowa z 2017 r. oraz umowa zawarta 5 lipca 2018 r. wraz z aneksem z 31 maja 2019 r. (obowiązywała do 15 czerwca 2019 r.), dalej: umowa z 2018 r.

²² Do badania wybrano: maj 2017 r. i maj 2018 r. oraz lipiec 2018 r. i maj 2019 r.

W okresie obowiązywania wskazanej umowy, Wykonawca dostarczył 627,2 m³ oleju napędowego o wartości netto 2 112 932,01 zł. Po upływie terminu obowiązywania umowy, tj. 8 i 25 czerwca 2018 r., bez przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego i zawarcia pisemnych umów, Wykonawca dostarczył 57,7 m³ oleju napędowego o wartości netto 217 998,27 zł.

W latach 2017-2018 Wykonawca ten, dostarczył łącznie 684,9 m³ oleju napędowego o wartości netto 2 330 930,28 zł.

Postępowanie w 2018 r. przeprowadzono zgodnie z Pzp z wyjątkiem zamieszczenia ogłoszenia o udzieleniu zamówienia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Umowa z 2018 r. została zawarta do 15 czerwca 2019 r. lub do chwili, kiedy wartość zrealizowanych zamówień częściowych zrówna się z wartością całego zamówienia. W tym wypadku umowa wygasła w dniu ostatniej dostawy. Wykonawca zobowiązał się do dostarczenia 660 m³ oleju napędowego z zastrzeżeniem możliwości zmniejszenia lub zwiększenia do 20% ilości kupowanego oleju napędowego w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności. Wartość netto umowy z 2018 r. wynosiła 2 543 310,00 zł (brutto 3 128 271,30 zł).

W okresie obowiązywania umowy, Wykonawca ten dostarczył MZK 636,3 m³ oleju napędowego o wartości netto 2 426 217,75 zł (brutto 2 984 247,83 zł).

(akta kontroli tom II str. 190-229, 419-448)

3.6. Roczne sprawozdania o udzielonych zamówieniach w 2017 r. i 2018 r. Spółka przekazała terminowo do Urzędu Zamówień Publicznych (dalej: UZP) zgodnie z art. 98 ust. 2 Pzp. Ww. sprawozdanie za 2016 r. zostało przekazane 10 marca 2017 r., tj. dziewięć dni po terminie określonym w art. 98 ust. 2 Pzp, natomiast w 2019 r. – 3 marca 2020 r.

Według przedłożonej dokumentacji, w 2020 r. pracownicy MZK próbowali wielokrotnie przesłać powyższe sprawozdanie przed 1 marca 2020 r., jednak z uwagi na niezależne od Spółki, przeciążenie serwerów UZP wystąpiły trudności w jego terminowym dostarczeniu.

Zakres informacji zawartych w sprawozdaniach był zgodny z zakresem określonym w rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 15 grudnia 2016 r. w sprawie informacji zawartych w rocznym sprawozdaniu o udzielonych zamówieniach, jego wzoru oraz sposobu przekazywania²³.

(akta kontroli tom II str. 52-67, tom IV str. 398-399)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Spółka udzieliła w 2017 r. zamówienia publicznego na usługę leasingu dwóch autobusów miejskich²⁴, o łącznej wartości 1 792 064,74 zł netto, wykonawcy, który nie został wybrany w trybie określonym w Pzp. Zawarta umowa leasingu zawierała opcję zakupu autobusów. Kwota ta o 46 956,54 zł przekroczyła kwotę 418 000 euro stanowiącą równowartość w złotych 1 745 108,20 zł określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 Pzp. Naruszało to art. 7 ust. 3 w zw. z art. 133 ust. 1 Pzp²⁵. Wartość oszacowania zamówienia powinna była uwzględniać treść art. 34 ust. 3 pkt 2 i ust. 5 Pzp. Według tych przepisów, jeżeli zamówienie na dostawy udziela się na podstawie umowy leasingu na czas oznaczony dłuższy niż 12 miesięcy, wartością zamówienia jest wartość ustalona z uwzględnieniem okresu wykonywania zamówienia, z uwzględnieniem również wartości końcowej przedmiotu umowy w sprawie zamówienia publicznego. Jeżeli zamówienie na usługi lub dostawy przewiduje prawo opcji, przy ustalaniu wartości

²³ Dz. U. poz. 2038.

²⁴ Nr B/O/LU/2017/10/0014 z 17 października 2017 r.

²⁵ Zamówienia udziela się wyłącznie wykonawcy wybranemu zgodnie z przepisami ustawy a do udzielenia zamówień sektorowych ustawę stosuje się, jeżeli wartość zamówienia jest równa lub przekracza kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 Pzp.

zamówienia uwzględnia się największy, możliwy zakres tego zamówienia z uwzględnieniem prawa opcji.

Poprzedni Prezes Zarządu MZK nie wskazał przyczyn nieprzeprowadzenia postępowania w oparciu o Pzp. Wyjaśnił, „że o ile dobrze pamięta, to Spółka przeprowadziła postępowanie przetargowe na zakup dwóch autobusów, a następnie postępowanie na wybór firmy finansującej zakup. To były dwa postępowania.”

(akta kontroli tom II str. 113-170, 324-333)

2. Nie zamieszczono w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej ogłoszenia o udzieleniu w 2018 r. zamówienia na dostawę oleju napędowego. Naruszało to art. 11 ust. 1 pkt 2 w zw. z art. 95 ust. 2 Pzp, według których ogłoszenie o udzieleniu zamówienia, którego wartość jest równa lub przekracza 443 000 euro (1 849 480,70 zł) publikuje się w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Prezes Zarządu MZK wyjaśnił, że nie ma wiedzy czy Spółka zamieściła ogłoszenie o udzieleniu zamówienia. Ustalenie tego faktu jest bardzo trudne, ponieważ osoba która prowadziła tę sprawę nie pracuje w Spółce i nie ma dostępu do konta portalu internetowego.

(akta kontroli tom II str. 190-193, 356-358)

3. W postępowaniu przeprowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego w 2017 r. na dostawę oleju napędowego nie dopełniono obowiązków dokumentowania i nie przedłożono:

- pisemnych oświadczeń osób wykonujących czynności w tym postępowaniu o braku lub istnieniu okoliczności, o których mowa w art. 17 ust. 1 Pzp,
- protokołu postępowania o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego, czym naruszono art. 97 ust. 1 Pzp, zgodnie z którym zamawiający przechowuje protokół wraz z załącznikami przez okres 4 lat od dnia zakończenia postępowania o udzielenie zamówienia, w sposób gwarantujący jego nienaruszalność.

Członek komisji przetargowej wyjaśnił, że „według swojej wiedzy, oświadczenia o braku lub istnieniu okoliczności o których mowa w art. 17 ust. 1 Pzp osób biorących w przedmiotowym postępowaniu jak i protokół postępowania w trybie przetargu nieograniczonego na dostawę paliwa w 2017 r. zostały sporządzone i powinny znajdować się w segregatorze zawierającym dokumentację przetargową.”

(akta kontroli tom II str. 210-213, 382-383, 356-358)

4. Wartości dwóch zamówień na dostawę oleju napędowego przeprowadzonych w 2017 r. i w 2018 r. zostały oszacowane dla podstawowej ilości wskazanej w zawartych umowach. Nie uwzględniono w nich zwiększenia o 20% ilości kupowanego oleju napędowego. Było to niezgodne z art. 34 ust. 5 Pzp, który stanowi, że jeżeli zamówienie na usługi lub dostawy przewiduje prawo opcji, przy ustalaniu wartości zamówienia uwzględnia się największy, możliwy zakres tego zamówienia z uwzględnieniem prawa opcji.

Członek komisji przetargowej wyjaśnił, że „w szacowanej kwocie nie uwzględniano ilości kupowanego oleju, ponieważ w latach 2014-2016 średnia cena oleju napędowego wykazywała tendencję spadkową.”

(akta kontroli tom II str. 190-193, 210-213, 408-413, tom IV str. 396-397)

5. Spółka udzieliła zamówienia publicznego na zakup oleju napędowego wykonawcy, który nie został wybrany w trybie określonym w przepisach Pzp, co naruszało art. 7 ust. 3 Pzp, według którego zamówienia udziela się wyłącznie wykonawcy wybranemu zgodnie z przepisami Pzp. Dotyczyło to dwóch dostaw oleju napędowego zrealizowanych po okresie obowiązywania umów na dostawę paliwa w 2018 r. (8 i 25 czerwca) w ilości 57,7 m³ o wartości netto 217 998,27 zł bez

przeprowadzenia postępowania o ich udzielenie i zachowania formy pisemnej umowy.

Poprzedni Prezes Zarządu MZK wyjaśnił, że „dostawy zrealizowane zarówno co do ilości jak i wartości minimalnie przekraczają wartości umowne (...). Prawdopodobnie spowodowane było to przeciągającym się postępowaniem przetargowym na wybór kolejnego dostawcy. Spółka realizowała obowiązek transportu ludności i to było najważniejsze. (...) Z pewnością brak paliwa i unieruchomienie transportu determinował konieczność natychmiastowego zakupu paliwa u najtańszego dostawcy na rynku.”

(akta kontroli tom II str. 171-188, 194-209, 214-229, 324-333, 419-445)

6. Zawarcie umowy wynajmu samochodu Volkswagen Multivan z Gminą Miejską Biała Podlaska było niegospodarne. Według kalkulacji sporządzonej przez Spółkę ustalona kwota czynszu (1 200 zł miesięcznie) została zaniżona o kwotę 2 100 zł miesięcznie (tj. 25 200 zł rocznie). W Spółce nie uregulowano także zasad wynajmu samochodów osobowych. Nierzetelnie prowadzono również ewidencję przebiegu pojazdu.

Poprzedni Prezes Zarządu MZK wyjaśnił, że „(...) ustalenie czynszu za wynajęcie odbywało się na drodze negocjacji. (...) ostatecznie ustalono stawkę pokrywającą koszty z niewielkim zyskiem, ale ponieważ pojazd ten nie był do wyłącznej dyspozycji Miasta lecz mogliśmy używać go do własnych celów prowadzenia działalności przewozowej (...) oraz prowadzić działalność zarobkową (...) stawka 1 200 zł była stawką dobrą.”

Prezes Zarządu MZK wskazał, że cennik wynajmu pojazdu nie był opracowany. Sporadyczny wynajem był prowadzony na podstawie cen umownych z kalkulacji czasu i przebiegu pojazdu.

Specjalista ds. eksploatacji wyjaśnił, że „(...) pojazd był garażowany poza zajezdnią MZK, komplet kluczyków do samochodu był przekazany do Urzędu Miasta, w związku z tym nie było pełnej kontroli nad wyjazdami tego samochodu.”

(akta kontroli tom II str. 257-261, 266-317, 374-377, 384-387, 418,446)

7. Analizowane umowy sponsoringu i reklamy zawierane były w sposób nierzetelny i niegospodarny, gdyż:

a) na etapie przygotowawczym:

- nie opracowano w Spółce strategii działań marketingowych,
- nie opracowano zasad zlecenia lub zakupu usług medialnych,
- nie określono celów i wskaźników, które planowano osiągnąć;

b) w zawartych umowach nie zabezpieczono należycie interesów Spółki w formie kar umownych (w przypadku nienależytego wykonania przedmiotu umowy) oraz postanowień zobowiązujących wykonawców do rozliczenia z wykonanych usług;

c) na etapie powykonawczym nie podsumowano efektów wynikających z zawartych umów marketingowych, w tym wymiernych korzyści osiągniętych dla Spółki.

Według poprzedniego Prezesa Zarządu MZK, „umowy podpisywane z firmami reklamowymi były niskobudżetowe, firmy reklamowe współpracowały również z Miastem i Spółkami miejskimi, rozliczaliśmy się za wykonanie konkretnych zleceń reklamowych i zawsze po ich wykonaniu. To firmy reklamowe ryzykowały a nie Spółka. Spółka otrzymywała załączniki do faktur potwierdzające wykonanie umowy w postaci nagrań spotów wykorzystywanych w tych stacjach oraz w mediach lokalnych. Interes Spółki nigdy nie był narażony, ponieważ płaciliśmy po wykonaniu zadania.” Podkreślił także, że „podejmowane działania wynikały z oczekiwań Właściciela (...), które aktywnie reklamowało swoje aktywa na rynku krajowym i europejskim, a spółki miejskie były jednym z podmiotów współpracujących z Miastem.

Prezes Zarządu MZK wyjaśnił, że w Spółce nie opracowano strategii działań marketingowych jak również dokumentów regulujących prowadzenie działalności sponsoringowej czy zasad zakupu usług medialnych. Zlecając usługi reklamowe Zarząd podejmował decyzje w oparciu m.in. o dbałość o dobry wizerunek firmy, kształtowanie właściwych relacji z klientami w zakresie przekazywania informacji o obsłudze informatycznego systemu obsługi pasażerskiej, wzrost zaufania i właściwych relacji z klientami poprzez obecność w mediach.

(akta kontroli tom II str. 71-80, 82-87, 90-96, 318-333, 388-391)

8. Nierzetelnie stosowano Regulamin udzielania zamówień z 2014 r.. Stwierdzono:

- brak oszacowania wartości zamówienia we wniosku o zakup samochodu osobowo-dostawczego z 21 lipca 2017 r., czym naruszono § 6 ust. 2 pkt 3 ww. regulaminu, według którego wniosek zawiera aktualną wartość przedmiotu zamówienia oszacowaną z należytą starannością przez pracownika merytorycznie odpowiedzialnego za realizację zamówienia;
- nieprowadzenie rejestru zamówień publicznych, o którym mowa w § 10 wskazanego regulaminu. Udzielone w Spółce do 16 kwietnia 2018 r. zamówienia nie były wpisywane do wymienionego rejestru zamówień publicznych.

Kierownik działu eksploatacji wyjaśnił, że „brak wartości szacunkowej pojazdu we wniosku z 21 lipca 2017 r. wynikał prawdopodobnie z niedopatrzenia. Szacowanie wartości pojazdu odbyło się bez mojego udziału (...)”

Prezes Zarządu MZK nie przedłożył rejestru zamówień publicznych i wyjaśnił, że nie był prowadzony rejestr zamówień publicznych.

Poprzedni Prezes Zarządu MZK wyjaśnił, że „jeżeli z zarządzenia wynikała konieczność prowadzenia rejestru to taki rejestr był prowadzony. Nie umiem powiedzieć, w jakiej postaci (...) może być to rejestr w postaci katalogu w komputerze kierownika warsztatu odpowiedzialnego za zamówienia lub w zapisach księgowości.”

(akta kontroli tom II str. 40-51, 231, 324-355, 378-379)

9. Roczne sprawozdania o udzielonych zamówieniach w 2016 r. Spółka przekazała do UZP 10 marca 2017 r., tj. dziewięć dni po terminie określonym w art. 98 ust. 2 Pzp.

Poprzedni Prezes Zarządu MZK wyjaśnił, że „prawdopodobnie był to błąd pracownika odpowiedzialnego za sporządzenie sprawozdania.”

(akta kontroli tom II str. 52-67, 324-333)

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność Spółki w zakresie zawierania i realizacji umów.

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

4. Realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych i kapitałowych

4.1. W Planie pracy Zarządu MZK na 2016 r. przewidziano do realizacji zadania inwestycyjne o wartości 105 tys. zł, zrealizowano na kwotę 206 tys. zł, na lata 2017-2018 r. – 2 975 tys. zł, zrealizowano – 3 815,1 tys. zł, na 2019 r. – 820 tys. zł, zrealizowano – 5 706,7 tys. zł (w tym wniesienie aportu przez Gminę w wysokości 5 018,3 tys. zł). Zrealizowane zadania dotyczyły m.in. termomodernizacji obiektów MZK, zakupu autobusów niskopodłogowych, zakupu wyposażenia i urządzenia stacji kontroli pojazdów, modernizacji placu manewrowego, modernizacji punktu obsługi klientów czy modernizacji stacji paliw.

W 2019 r. Zarząd zrezygnował z zaplanowanego zakupu podnośników kolumnowych, które, w opinii Prezesa Zarządu MZK, były zbędną inwestycją, a środki finansowe zostały przeznaczone na zakup biletomatów (107,6 tys. zł).

W 2019 r. została zrealizowana inwestycja polegająca na doposażeniu warsztatu ogumienia (12,6 tys. zł), która była przewidziana do realizacji na 2016 r.

Poprzedni Prezes Zarządu MZK wyjaśnił, że „każdy plan był realizowany zgodnie z aktualnymi możliwościami i potrzebami zmieniającymi się w trakcie roku obrachunkowego.”

Trzy inwestycje objęte szczegółowym badaniem – termomodernizacja budynku administracyjno-socjalnego z częścią magazynową i halą warsztatową, rozbudowa stacji paliw oraz modernizacja placu manewrowego były ujęte w Planach pracy Zarządu. Badane zadania inwestycyjne były finansowane ze środków własnych Spółki i środków publicznych (bez kredytów lub pożyczek).

(akta kontroli tom I str. 438-663, tom II str. 107-112, 324-333, tom IV str. 400-414)

4.2. Termomodernizacja budynku administracyjno-socjalnego z częścią magazynową i halą warsztatową²⁶:

- zgodnie z umową o dofinansowanie środkami UE²⁷ łączna wartość zadania inwestycyjnego wynosiła 2 378,4 tys. zł (w tym wydatki kwalifikowalne 1 602,3 tys. zł). Intensywność pomocy stanowiła 45% wydatków kwalifikowalnych, a kwota dofinansowania ze środków UE wyniosła 721 tys. zł. Pozostałe koszty uzupełniające do tego zadania wyniosły netto 114,7 tys. zł i stanowiły głównie wykonanie dodatkowych robót budowlanych (86,4 tys. zł), nadzór inwestorski (15,4 tys. zł), nadzór autorski (6 tys. zł);

- wykonawca zadania został wskazany po przeprowadzonym postępowaniu w trybie przetargu nieograniczonego, w zawartej umowie²⁸ zobowiązał się do wykonania wszystkich robót niezbędnych do wykonania termomodernizacji budynku administracyjno - socjalnego z częścią magazynową i halą warsztatową zgodnie z zatwierdzonym szczegółowym harmonogramem rzeczowo - finansowym, wartość zamówienia oszacowano na podstawie analizy aktualnego rynku zamówień publicznych, wykonawca wniósł zabezpieczenie należytego wykonania umowy w formie gwarancji ubezpieczeniowej;

- w trakcie realizacji robót nie zmieniono opracowań projektowych wymagających zmiany pozwolenia na budowę, za zgodą projektanta wprowadzono korekty polegające m.in. na zmianie lokalizacji drabiny zewnętrznej, pompy ciepła czy zmniejszenie ilości przeszkleń w drzwiach;

- wykonawca terminowo zakończył realizację przedmiotu umowy, kwota wypłaconego wynagrodzenia, tj. 2 368,1 tys. zł była zgodna z umową;

- zaplanowane wskaźniki rezultatu nie zostały przez Spółkę zweryfikowane;

- w latach 2016-2019 wydatki MZK na energię elektryczną spadały i wynosiły odpowiednio: 36,9 tys. zł, 37,5 tys. zł, 36,7 tys. zł oraz 34,1 tys. zł. W 2019 r. Spółka sprzedała do PGE 12,8 MWh energii elektrycznej za łączną kwotę 3,5 tys. zł;

- zmniejszyły się także wydatki na energię cieplną i w okresie objętym kontrolą wyniosły odpowiednio: 96,6 tys. zł, 83,2 tys. zł, 77,5 tys. zł oraz 61,2 tys. zł.

(akta kontroli tom IV str. 131-395)

4.3. Modernizacja placu manewrowego została zaplanowana i zrealizowana w 2019 r. Całkowity koszt tej inwestycji wyniósł 185,9 tys. zł (bez podatku od towarów i usług). W uzasadnieniu tej inwestycji Zarząd wskazał, że przejazd przez plac będący główną drogą dojazdową autobusów zanieczyszczał halę warsztatową i powodował niszczenie nowej posadzki. Stwierdzono, że:

- wykonawca został wybrany po przeprowadzonym postępowaniu w trybie przetargu nieograniczonego, w zawartej umowie²⁹ zobowiązał się do wykonania robót zgodnie z uproszczoną dokumentacją projektową i kosztorysem ofertowym,

²⁶ Zgodnie z art. 132 ust. 1 pkt 6 Pzp było to zamówienie sektorowe.

²⁷ Nr RPLU.05.01.00-060-0018/17-00 z 30 października 2017 r.

²⁸ Nr 08/DT/2017 z 28 grudnia 2017 r.

²⁹ Nr 1/D/2019 z 29 października 2019 r.

wartość udzielonego zamówienia została oszacowana na podstawie kosztorysu inwestorskiego, członkowie komisji złożyli stosowne oświadczenia;

- uproszczony projekt oraz kosztorys wykonawczy opracował podmiot, który następnie, jako jedyny złożył swoją ofertę na realizację inwestycji;
- zadanie zostało zrealizowane zgodnie z zakresem prac przewidzianych w umowie, co zostało potwierdzone w protokole technicznego odbioru robót;
- całkowite wynagrodzenie wykonawcy zostało ustalone na podstawie kosztorysu powykonawczego i zostało terminowo wypłacone w należnej wysokości, tj. 213,9 tys. zł (bez podatku od towarów i usług 173,9 tys. zł);
- opracowania projektowe nie były zmieniane w trakcie realizacji robót.

Prezes Zarządu MZK wyjaśnił, że zadanie to zostało umieszczone w planie inwestycyjnym na 2019 r. bez wcześniejszego przygotowania dokumentacji technicznej. Pierwotnie planowano to zrobić poprzez ułożenie nawierzchni na istniejącym zdegradowanym placu kostki brukowej. Po przeprowadzonej analizie finansowej i technicznej Zarząd uznał to za zupełnie nieopłacalne i bez oczekiwanego dobrego efektu. Wtedy zlecono wykonanie dokumentacji technicznej modernizacji placu poprzez wyrównanie podbudową betonową i położenie asfaltowej warstwy ścieralnej do wiodącej na lokalnym terenie firmy, jako firmy z największym potencjałem na rynku lokalnym.

(akta kontroli tom II str. 318-323, 334-358, tom IV str. 64-130)

4.4. Rozbudowa stacji paliw i uruchomienie sprzedaży paliwa dla podmiotów zewnętrznych – przedmiotem inwestycji była rozbudowa stacji paliw płynnych o jeden zbiornik dwupłaszczowy na paliwa płynne o objętości 40 m³ (20 m³ benzyny bezołowiowej Pb95 i 20 m³ oleju napędowego), dystrybutor oraz zadanie nad dystrybutorem i niezbędnymi sieciami. Ustalono, co następuje:

- Zarząd MZK podjął decyzję³⁰ o posadowieniu dodatkowego zbiornika na paliwo z jednoczesnym rozszerzeniem asortymentu o benzynę bezołowiową Pb95. Uruchomienie sprzedaży detalicznej dla klientów zewnętrznych miało wpłynąć na zwiększenie przychodów MZK;
- całkowity koszt inwestycji zakończonej w 2020 r. wyniósł 451,8 tys. zł netto, a jej wartość została oszacowana na podstawie kosztorysów inwestorskich opracowanych dla poszczególnych branż;
- Spółka zleciła wykonanie projektu architektonicznego biura projektowemu i zawarła umowę³¹ zawierającą wynagrodzenie ryczałtowe 16,3 tys. zł (20 tys. zł brutto). Ustalony w umowie wstępny termin jej realizacji, zgodnie z zawartym aneksem został przedłużony. Biuro opracowało projekt budowlany, a Spółka wypłaciła należne wynagrodzenie;
- Spółka nie przedłożyła dokumentacji dotyczącej sposobu wyboru wykonawcy projektu;
- decyzją z 11 lipca 2018 r. Spółka uzyskała pozwolenie na budowę, a przekazanie placu budowy nastąpiło 22 października 2018 r.;
- zawarcie badanej umowy z wykonawcą robót ziemnych i sanitarnych poprzedziło zapytanie ofertowe, przeprowadzone w Spółce, zgodnie z Regulaminem udzielania zamówień z 2018 r. Członkowie Komisji przetargowej – złożyli stosowne oświadczenia (formularz ZP-1), umowa została podpisana z wykonawcą, który złożył najkorzystniejszą ofertę, sporządzono protokół postępowania w trybie zapytania o cenę (ZP-ZOC);
- zawarta umowa zawierała zapisy dotyczące zapłaty kar umownych z tytułu m.in. przekroczenia terminu wykonania przedmiotu umowy, gwarancji oraz postanowienia dotyczące odstąpienia od umowy;

³⁰ Plan pracy Zarządu MZK w Białej Podlaskiej Sp. z o.o. na lata 2017-2018.

³¹ Nr 05/DT/2017 z 29 czerwca 2017 r.

- badana umowa została zawarta 23 października 2018 r., z wynagrodzeniem wykonawcy w kwocie 164,8 tys. zł, z terminem zakończenia prac 30 listopada 2018 r., umowa ta była trzykrotnie aneksowana – 5 listopada 2018 r. przesunięto termin wykonania na 30 kwietnia 2019 r., 30 maja 2019 r. – z uwagi na konieczność dołączenia do umownego zakresu części robót wykonania bram wjazdowych 2 kpl., wprowadzono nowy termin realizacji umowy – 31 lipca 2019 r. i zwiększono wysokość wynagrodzenia do 224,7 tys. zł brutto (182,6 tys. zł netto) oraz 30 lipca 2019 r. – przedłużono termin wykonania umowy do 15 listopada 2019 r.

Wykonawcy nie naliczono kar umownych z tytułu przekroczenia terminu wykonania przedmiotu umowy i 30 maja 2019 r. podpisano aneks do umowy, której termin obowiązywania upłynął 30 kwietnia 2019 r.

Prezes Zarządu MZK wyjaśnił, że głównym powodem niepodpisania aneksu w czasie obowiązywania umowy był nowy termin zakończenia robót instalatorskich przez innego wykonawcę (z nowym terminem zakończenia prac na 30 czerwca 2019 r.), które determinowały wykonanie tych prac. Kar z tytułu przekroczenia terminu nie naliczono, ponieważ uznano przyczyny za obiektywne ze strony wykonawcy.

- sporządzone protokoły odbioru wykonanych robót 18 grudnia 2018 r. i 29 października 2019 r. (bez zastrzeżeń) stanowiły podstawę do wypłaty wynagrodzenia wykonawcy w należnej wysokości, tj. 224,7 tys. zł.

Prezes Zarządu MZK wyjaśnił, że w dokumentach Spółki nie ma harmonogramu realizacji inwestycji. Była one realizowana systemem gospodarczym na podstawie dokumentacji określającej kolejność prac w poszczególnych branżach i następnie zawierano umowy z wykonawcami na poszczególne zakresy.

- prace zostały wykonane zgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym i warunkami pozwolenia na budowę ze zmianami nie odstępującymi w sposób istotny od zatwierdzonego projektu.

(akta kontroli tom II str. 356-377, tom IV str. 1-63)

Przebieg robót dotyczących termomodernizacji budynku administracyjno – socjalnego z częścią magazynową i halą warsztatową oraz przebudowy stacji paliw był dokumentowany w dziennikach budowy. Kierownicy budów i inspektorzy nadzoru posiadali wymagane uprawnienia budowlane oraz aktualne zaświadczenia wydane przez właściwą izbę samorządu zawodowego.

(akta kontroli tom IV str. 2-5, 39-48, 131-134, 257-276)

4.5. Spółka w latach 2016-2019 nie posiadała udziałów w innych spółkach, nie udzielała pożyczek, poręczeń, gwarancji lub innych czynności prawnych angażujących kapitał Spółki, a także nie zbywała własnych nieruchomości czy udziałów w nich.

W okresie tym Spółka zawarła umowę leasingową (terminarz opłat od 20 grudnia 2017 r. do 15 listopada 2020 r.) na kwotę 1 738 tys. zł, całkowity koszt (wraz z odsetkami i opłatami) wyniesie 1 792,1 tys. zł. Na działalność statutową Spółki nie zaciągnięto innych zobowiązań finansowych.

(akta kontroli tom II str. 230, tom III str. 380-388)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Udzielenie zamówienia wykonawcy prac ziemnych i sanitarnych o wartości 224 665,24 zł brutto (182 654,67 zł netto) przy rozbudowie stacji paliw na podstawie Regulaminu udzielania zamówień z 2018 r. naruszało art. 7 ust. 3 Pzp w zw. z art. 5e ust. 1 pkt 2 i ust. 3 pkt 1 cyt. ustawy. Według wskazanych przepisów zamówienie udziela się wyłącznie wykonawcy wybranemu zgodnie z przepisami Pzp. Jeżeli nie jest możliwe określenie którego rodzaju działalności zasadniczo

dotyczy zamówienie, a obejmuje również zamówienie udzielane na zasadach ogólnych, do udzielenia takiego zamówienia mają zastosowanie zasady ogólne udzielania zamówień.

Prezes Zarządu MZK wskazał, że „przyjęto, że inwestycja jest w całości zamówieniem sektorowym służącym ciągłej pracy transportu publicznego oszacowanej kosztorysami poszczególnych branż. Wskazanie kosztów, jakie poniosła Spółka na uruchomienie działalności komercyjnej benzyny jest bardzo trudne, ponieważ urządzenia stacji paliw zarówno oleju napędowego, jak i benzyny są ze sobą zespolone np. w jednym zbiorniku są sekcje oleju napędowego, jak i benzyny.”

(akta kontroli tom II str. 359-373, tom IV str. 2-20, 39-48)

Prowadzona przez Spółkę działalność w zakresie sprzedaży benzyny na rzecz innych podmiotów wykracza poza zadania gminy w sferze użyteczności publicznej i nie była wykonywana w celu obsługi sieci świadczących publiczne usługi w zakresie transportu autobusowego. Po rozbudowie stacji paliw Spółka prowadziła detaliczną sprzedaż zarówno benzyny, jak i oleju napędowego.

2. Spółka zleciła wykonanie prac związanych z modernizacją placu manewrowego podmiotowi, który opracował projekt uproszczony inwestycji oraz kosztorys inwestorski bez uprzedniego zbadania, czy miało miejsce zakłócenie konkurencji. Stanowiło to naruszenie art. 24 ust 1 pkt 19 Pzp, zgodnie z którym z postępowania wyklucza się wykonawcę, który brał udział w przygotowaniu postępowania o udzielenie zamówienia, chyba że spowodowane tym zakłócenie konkurencji może być wyeliminowane w inny sposób niż przez wykluczenie wykonawcy z udziału w postępowaniu.

Prezes Zarządu MZK wyjaśnił, że poprzez formę publicznego przetargu wyeliminowano zakłócenie konkurencji zgodnie z art. 24 ust. 1 pkt 19 Pzp i nie wykluczono wykonawcy z postępowania.

(akta kontroli tom II str. 318-323, 334-358, tom IV str. 68,101-114)

NIK zauważa, że zgodnie z art. 24 ust. 10 Pzp, przed wykluczeniem wykonawcy zamawiający jest zobowiązany zapewnić temu wykonawcy możliwość udowodnienia, że jego udział w przygotowaniu postępowania o udzielenie zamówienia nie zakłóci konkurencji, co zamawiający wskazuje w protokole postępowania. W takim przypadku wykonawca powinien wyczerpująco wyjaśnić, że czynności związane z przygotowaniem postępowania, wykonywane przez niego, jego pracownika, a także osobę wykonującą pracę na podstawie umowy zlecenia, o dzieło, agencyjnej lub innej umowy o świadczenie usług, nie spowodują naruszenia uczciwej konkurencji.

W dokumentach Spółki i sporządzonym protokole nie było wyjaśnień wykonawcy, że jego udział w przygotowaniu postępowania o udzielenie zamówienia nie zakłóci konkurencji.

OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą MZK prowadził działania inwestycyjne zgodnie z Planem pracy Zarządu. Wykonawca robót ziemnych i sanitarnych przy budowie stacji paliw został wybrany z naruszeniem przepisów Pzp. Termomodernizacja budynku administracyjno-socjalnego z częścią magazynową i halą warsztatową została zrealizowana terminowo, a w efekcie zmniejszyły się wydatki Spółki na energię elektryczną i ciepłą.

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

5. Sytuacja ekonomiczno-finansowa Spółki

5.1. Spółka sporządziła sprawozdania finansowe za lata 2015-2019 odpowiednio w dniach: 5 lutego 2016 r., 31 stycznia 2017 r., 15 marca 2018 r., 22 marca 2019 r., 25 marca 2020 r., które następnie zostały zatwierdzone przez Zgromadzenie

Wspólników Spółki odpowiednio w dniach: 19 kwietnia 2016 r., 22 czerwca 2017 r., 5 czerwca 2018 r., 24 czerwca 2019 r. oraz 2 czerwca 2020 r. Wraz z zatwierdzeniem sprawozdań finansowych Zgromadzenie Wspólników Spółki podjęło uchwały w sprawie podziału zysku osiągniętego w latach 2015-2017³² oraz pokryciu straty poniesionej w latach 2018-2019³³, a także udzielenia absolutorium członkom Zarządu oraz Rady Nadzorczej MZK z wykonania przez nich obowiązków za okres pełnienia funkcji w poszczególnych latach.

Zgodnie z art. 53 ust. 1a ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości³⁴, sprawozdania finansowe przed ich zatwierdzeniem zostały zbadane przez biegłego rewidenta.

(akta kontroli tom I str. 194-423)

5.2. Spółka złożyła w rejestrze sądowym sprawozdania finansowe za lata obrotowe 2015-2019, sprawozdania z badania przeprowadzonego przez biegłego rewidenta, uchwały Zgromadzenia Wspólników odpowiednio w dniach: 22 kwietnia 2016 r., 5 lipca 2017 r., 11 czerwca 2018 r., 4 lipca 2019 r. oraz 5 czerwca 2020 r., z zachowaniem terminu określonego w art. 69 ust. 1 ustawy o rachunkowości.

(akta kontroli tom I str. 424-436)

5.3. Od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2019 r. wartość aktywów trwałych Spółki zwiększyła się o 38,3%, z 12 728,8 tys. zł do 17 608,5 tys. zł, a ich udział w aktywach MZK zwiększył się z 86,4% do 87,9%. Wzrost wartości aktywów trwałych wynikał głównie ze zwiększenia wartości budynków i lokali (z 2 147,9 tys. zł do 3 627,7 tys. zł) oraz środków transportu (z 9 374,9 tys. zł do 11 745,6 tys. zł). Największy wpływ na wzrost wartości aktywów trwałych miało przekazanie w 2019 r. przez Gminę pięciu autobusów i czterech tablic dynamicznych (5 018 tys. zł), zakończenie w 2018 r. termomodernizacji budynków (1 613,7 tys. zł), zakup w 2017 r. instalacji fotowoltaicznej i linii diagnostycznej (370 tys. zł) oraz nabycie dwóch autobusów w formie leasingu kapitałowego (1 739,7 tys. zł), a także zakup w 2018 r. autobusu (225,4 tys. zł) i samochodu typu minivan (152 tys. zł). Zmniejszenie wartości aktywów trwałych wynikało głównie z dokonywania odpisów amortyzacyjnych, które wzrosły od 1 181,6 tys. zł w 2016 r. do 1 690,7 tys. zł w 2019 r.

Wartość aktywów obrotowych zwiększyła się o 20,7%, z 2 002 tys. zł do 2 416 tys. zł, a ich udział w aktywach Spółki zmniejszył się z 13,6% do 12,1%, głównie w związku ze zwiększeniem wartości inwestycji krótkoterminowych z 1 330,9 tys. zł do 1 766,5 tys. zł oraz zwiększeniem stanu zapasów z 367,4 tys. zł do 420,3 tys. zł. Wartość aktywów obrotowych finansowanych z innych źródeł niż zobowiązania krótkoterminowe zmniejszyła się o 13,5%, z 1 252,7 tys. zł do 1 083,5 tys. zł.

Kapitał własny MZK zwiększył się o 25,7%, z 13 531,5 tys. zł do 17 007,6 tys. zł, głównie z uwagi na zwiększenie wysokości kapitału podstawowego o 5 017 tys. zł (24,2%), do poziomu 25 697 tys. zł³⁵. Kapitał zapasowy w analizowanym okresie nie uległ istotnej zmianie – wzrost z 0,8 tys. zł do 1,2 tys. zł.

W okresie objętym kontrolą wartość zobowiązań i rezerw na zobowiązania zwiększyła się o 1 444,2 tys. zł (o 91,8%) do kwoty 3 016,9 tys. zł, stan rezerw na zobowiązania zwiększył się o 555,2 tys. zł (o 123,4%), do poziomu 1 005,2 tys. zł,

³² Każdorazowo, osiągnięty zysk przeznaczono na pokrycie strat z lat ubiegłych.

³³ Postanowiono pokryć poniesioną stratę z zysku osiągniętego w latach przyszłych.

³⁴ Dz. U. z 2019 r. poz. 351, ze zm.

³⁵ W związku z przekazanymi przez Gminę, w formie aportu, autobusami i tablicami dynamicznymi, które po stronie aktywów powiększyły majątek trwały, natomiast po stronie pasywów powiększyły saldo kapitału podstawowego.

natomiast wartość zobowiązań krótkoterminowych wzrosła o 583,3 tys. zł (o 77,8%), do kwoty 1 332,5 tys. zł.

Wśród rezerw na zobowiązania dominowała rezerwa na świadczenia emerytalne i podobne, której wartość zwiększyła się z 715,1 tys. zł na koniec 2015 r. do 880,5 tys. zł na koniec 2019 r.

W zobowiązaniach krótkoterminowych udział zobowiązań wobec pozostałych jednostek zwiększył się z 675,9 tys. zł (89%) do 1 279,5 tys. zł (96%), natomiast udział funduszy specjalnych zmniejszył się z 80,2 tys. zł (5,1%) do 53 tys. zł (4%). Na koniec 2015 r. Spółka posiadała zobowiązania wobec pozostałych jednostek z tytułu: dostaw i usług w okresie wymagalności do 12 miesięcy na kwotę 318,6 tys. zł, podatków, ceł i innych należności publicznoprawnych na kwotę 145,3 tys. zł oraz z tytułu wynagrodzeń w kwocie 138 tys. zł, natomiast na koniec 2019 r. zobowiązania te zwiększyły się i wyniosły odpowiednio: 494,8 tys. zł, 223,6 tys. zł oraz 182 tys. zł.

Na koniec 2015 i 2019 r. Spółka nie posiadała zobowiązań długoterminowych.

Skumulowana strata z lat ubiegłych zwiększyła się o 544,2 tys. zł (7,6%) i na koniec 2019 r. wyniosła 7 695 tys. zł.

W latach 2016-2019 przychody Spółki wyniosły odpowiednio: 9 169,8 tys. zł, 9 849 tys. zł, 10 841,2 tys. zł i 10 803,7 tys. zł. Głównym źródłem przychodów były:

- rekompensata otrzymywana od Gminy, która w kolejnych latach okresu objętego kontrolą wyniosła: 5 386 tys. zł, 5 861,3 tys. zł, 6 492 tys. zł oraz 6 799,1 tys. zł, a jej udział w przychodach Spółki wyniósł od 58,7% do 62,9%;

- przychody ze sprzedaży biletów, które w kolejnych latach malały i wyniosły: 3 658,8 tys. zł, 3 453,2 tys. zł, 3 217,5 tys. zł oraz 3 110,1 tys. zł. Udział przychodów z biletów w przychodach ogółem zmniejszył się z 39,9% do 28,8%.

Spółka osiągała również przychody z tytułu sprzedaży paliw, świadczenia usługi przewozów okazjonalnych, warsztatowych, najmu pomieszczeń oraz obsługi infrastruktury przystankowej, jednak przychody z poszczególnych działalności nie przekroczyły 1% przychodów ogółem osiągniętych w danym roku obrotowym.

W pierwszych dwóch latach objętych kontrolą NIK, Spółka osiągnęła zysk netto odpowiednio: 87,4 tys. zł i 170,4 tys. zł, z tego na działalności operacyjnej odpowiednio: 2,3 tys. zł i 138,1 tys. zł. Natomiast za lata obrotowe 2018-2019 Spółka poniosła stratę w kwotach odpowiednio 689,1 tys. zł i 995,5 tys. zł, w tym na działalności operacyjnej odpowiednio: 711,1 tys. zł i 990,7 tys. zł. Do poniesienia straty przyczyniło się przekazanie przez Gminę niższej kwoty rekompensaty w stosunku do kwoty obliczonej przez Spółkę o łączną kwotę 1 557,3 tys. zł (za lata 2017-2019), a przy uwzględnieniu rozsądnego zysku o łączną kwotę 2 925,5 tys. zł (za lata 2016-2019).

Przeprowadzona w toku kontroli NIK analiza wskaźnikowa wykazała, że w latach 2016-2019 wartość wskaźnika ogólnej oceny finansowej³⁶ zmniejszyła się z 2,31 do 0,77. Wskazuje to na pogorszenie sytuacji finansowej i majątkowej Spółki oraz rosnący udział kapitału obcego w finansowaniu majątku Spółki, gdyż przyrost majątku trwałego wobec obrotowego był szybszy niż przyrost kapitału własnego wobec obcego. W okresie tym zmniejszyły się również wartości wskaźników: ogólnej płynności³⁷ (z 3,94 do 1,81) i szybkiej płynności³⁸ (z 3,51 do 1,50). Wartości wskaźników, pomimo tendencji spadkowej, utrzymywały się na poziomie wskazującym na zdolność Spółki do regulowania bieżących zobowiązań. W latach 2016-2018 udział kapitału własnego w finansowaniu majątku Spółki³⁹ zmniejszył się

³⁶ Kapitał własny : kapitał obcy / majątek trwały : majątek obrotowy.

³⁷ Majątek obrotowy / zobowiązania krótkoterminowe. Optymalna wartość wskaźnika od 1,5 do 2.

³⁸ Majątek obrotowy – zapasy / zobowiązania krótkoterminowe. Optymalna wartość wskaźnika to 1.

³⁹ Kapitał własny x 100 / aktywa ogółem.

z 89% do 80,9%, a następnie wzrósł w 2019 r. do poziomu 84,9%, głównie za sprawą wniesienia aportu przez Gminę w 2019 r. Kierunek zmian wartości wskaźnika rentowności sprzedaży netto⁴⁰ był niekorzystny. Jedynie w latach 2016-2017 wskaźnik ten był dodatni (odpowiednio: 0,97% i 4,55%), natomiast w latach 2018-2019, w związku z poniesioną stratą, wartość wskaźnika była ujemna (odpowiednio: - 19,45% i - 26,81%). Wskaźnik produktywności majątku⁴¹ w latach 2016-2017 utrzymywał się na poziomie 61-62%. W 2018 r. wartość tego wskaźnika wzrosła do poziomu 66,6%, natomiast w 2019 r. spadła do 59,9%. Miało to związek ze wzrostem wartości aktywów ogółem (o prawie 4 mln zł, do poziomu 20 mln zł), do których odnoszone były przychody Spółki, ustabilizowane w latach 2018-2019 na poziomie ok. 10,8 mln zł. Nieznacznemu wydłużeniu uległ przeciętny termin regulowania zobowiązań⁴² (z 13 do 15 dni)⁴³.

Spółka nie opracowała planu naprawczego mającego na celu poprawę jej sytuacji. Prezes Zarządu MZK poinformował o działaniach podejmowanych przez Spółkę, która jako wewnętrzny podmiot samorządowy, nie miała większego wpływu na poziom przychodów poza monitowaniem do Rady Miasta Biała Podlaska (dalej: Rada Miasta) o zwiększenie finansowania. W ocenie Prezesa Zarządu MZK spadek wskaźników wynika z zaplanowania przez Radę Miasta zbyt niskiej kwoty dotacji w stosunku do zamówionego rozkładu jazdy. Od 2013 r. do 2020 r. niezmienniane były taryfy biletowe w komunikacji miejskiej, więc trudno było uzyskać dobry wynik ogólny i wskaźnikowy przy zaniżonym finansowaniu i braku wpływu na poziom cen biletów. Dopiero od 1 stycznia 2020 r. z inicjatywy Zarządu MZK, Rada Miasta ustaliła nowe ceny biletów komunikacji miejskiej oraz wprowadziła drugą strefę w transporcie pozamiejskim. Spadek udziału kapitału własnego w finansowaniu Spółki podyktowany był również niedofinansowaniem działalności bieżącej, a do poniesionej straty z działalności w poszczególnych latach przyczynił się wysoki poziom amortyzacji związany z prowadzonymi inwestycjami odnowienia majątku. Prezes Zarządu MZK nadmienił, że pomimo okresowych wahań wskaźników ekonomicznych Spółka nie miała we wskazanym okresie problemów z realizacją zobowiązań.

W okresie objętym kontrolą w Spółce nie wystąpiły przypadki wymienione w art. 233 § 1⁴⁴ ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych⁴⁵.

(akta kontroli tom I str. 194-312, 424-437, tom III str. 484-496)

5.4. Zgodnie z regulaminem organizacyjnym MZK⁴⁶, sporządzenie miesięcznych, kwartalnych i rocznych sprawozdań zostało przypisane do zadań głównego księgowego MZK.

Według wyjaśnienia Prezesa Zarządu MZK Dział Finansowy Spółki na bieżąco przygotowuje analizy sytuacji ekonomiczno-finansowej i co miesiąc przedstawiał wyniki Zarządowi Spółki. Zagregowane dane finansowe Zarząd MZK przedstawiał co kwartał Radzie Nadzorczej Spółki, natomiast Gminie – dwa razy w roku – za siedem miesięcy oraz po zakończeniu okresu sprawozdawczego.

⁴⁰ Zysk (strata) netto x 100 / przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi.

⁴¹ Przychody ogółem x 100 / aktywa ogółem (średni stan aktywów ogółem, tj. stan na koniec poprzedniego roku + stan na koniec bieżącego roku / 2).

⁴² Zobowiązania z tytułu dostaw i usług x 365 / koszty działalności operacyjnej. Wskaźnik liczony w dniach.

⁴³ Odstąpiono od analizy wskaźnika szybkości obrotu należności ze względu na brak porównywalności tego wskaźnika w latach 2016-2019. Od 2017 r. w rachunku zysków i strat Spółki rekompensata otrzymywana od Gminy ujmowana była w pozostałych przychodach operacyjnych, natomiast w latach 2015-2016 ujmowano ją w przychodach netto ze sprzedaży produktów, co miało istotny wpływ na wartość tego wskaźnika.

⁴⁴ Według którego, jeżeli bilans sporządzony przez zarząd wykaże stratę przewyższającą sumę kapitałów zapasowego i rezerwowych oraz połowę kapitału zakładowego, zarząd jest obowiązany niezwłocznie zwołać zgromadzenie wspólników w celu powzięcia uchwały dotyczącej dalszego istnienia spółki.

⁴⁵ Dz. U. z 2019 r. poz. 505, ze zm.

⁴⁶ Regulamin organizacyjny przyjęty uchwałą Zarządu MZK nr 4/Z/2015 z dnia 1 października 2015 r., do którego wprowadzono zmiany aneksem nr 1 z dnia 1 marca 2018 r., nr 2 z dnia 20 marca 2019 r. i nr 3 z dnia 14 listopada 2019 r.

Analizy dotyczące sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki, Dział Finansowy przekazywał Zarządowi Spółki co miesiąc, w formie bilansu oraz rachunku zysków i strat, zawierających narastająco dane w układzie porównawczym w stosunku do analogicznego okresu w poprzednim roku obrotowym oraz w stosunku do danych prognozowanych.

Prezes Zarządu MZK lub główna księgowa Spółki cyklicznie informowali Radę Nadzorczą MZK o sytuacji finansowej Spółki. Informację taką zaprezentowano na wszystkich posiedzeniach Rady zrealizowanych w latach 2016-2018⁴⁷ oraz czterech z siedmiu posiedzeń zrealizowanych w 2019 r.⁴⁸ Zakres tych analiz obejmował weryfikację przychodów i kosztów (z uwzględnieniem miejsc ich powstania), porównanie danych do analogicznych wcześniejszych okresów oraz w stosunku do prognozowanych wartości, głównie w układzie sprawozdań finansowych: bilansu oraz rachunku zysków i strat. Po zakończeniu okresu sprawozdawczego sporządzano i przedstawiano Radzie sprawozdania finansowe obejmujące: bilans wraz z analizą dynamiki zmian w strukturze majątku i pasywach Spółki, rachunek zysków i strat z wyszczególnieniem najistotniejszych pozycji, rachunek przepływów pieniężnych, zestawienia zmian w kapitale Spółki, analizę struktury sprzedaży biletów oraz analizę wskaźnikową obejmującą wskaźniki: rentowności, rotacji i efektywności wykorzystania zasobów, płynności i wypłacalności.

Sporządzane przez Dział Finansowy analizy sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki koncentrowały się na przedstawieniu danych liczbowych. Wnioski i rekomendacje zmierzające do poprawy kondycji ekonomicznej Spółki oraz zwiększenia efektywności przedsięwzięć inwestycyjnych lub działalności MZK były przedstawiane Radzie Nadzorczej przez Prezesa Zarządu MZK, głównie w formie planów pracy Zarządu MZK oraz planów inwestycyjno-finansowych Spółki⁴⁹ na poszczególne lata obrotowe. Z uwagi na ograniczony wpływ Spółki na kształtowanie cen biletów oraz biorąc pod uwagę negatywne tendencje w sprzedaży biletów za przejazdy w komunikacji miejskiej (spadek liczby pasażerów pełnopłatnych⁵⁰) działania Spółki koncentrowały się na ograniczaniu kosztów działalności Spółki⁵¹ oraz zwiększaniu przychodów z innych niż transport zbiorowy działalności Spółki⁵². W celu dokonywania sprzedaży paliwa Spółka w 2017 r. zakupiła oprogramowanie systemu sprzedaży paliwa, natomiast w 2019 r. zrealizowała przebudowę i modernizację stacji paliw, w tym przebudowę sieci sanitarno-wodociągowej. W 2019 r. utwardzono plac manewrowy ułatwiający wyjazd z hali obsługi pojazdów oraz Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów. We wszystkich latach objętych kontrolą doposażano Spółkę w urządzenia warsztatowe (montażownice, wyważarki), służące również do komercyjnego świadczenia usług warsztatowych.

(akta kontroli tom I str. 683-704, tom III str. 205-390)

5.5. W okresie objętym kontrolą przeciętne zatrudnienie w Spółce wzrosło z 95,19 do 98 etatów, a łączne koszty wynagrodzeń wzrosły o 20,8%, z 4 125,8 tys. zł do 4 984,5 tys. zł.

⁴⁷ Były to po cztery posiedzenia w 2016 r. i 2017 r. oraz sześć posiedzeń w 2018 r.

⁴⁸ Pozostałe trzy posiedzenia Rady Nadzorczej MZK poświęcone były odpowiednio: powołaniu Przewodniczącego i Zastępcy Przewodniczącego Rady Nadzorczej MZK, odwołaniu Prezesa Zarządu MZK oraz powołaniu Prezesa Zarządu Spółki i określeniu jego wynagrodzenia.

⁴⁹ W planach inwestycyjno-finansowych ujmowano głównie: przewidywaną liczbę wozokilometrów do wykonania w danym roku, przychody z tytułu: usług warsztatowych, dzierżawy powierzchni autobusów, najmu, obsługi infrastruktury przystankowej oraz inne działania np. wystąpienie o dofinansowania ze środków Unii Europejskiej termomodernizacji budynków oraz zakupu autobusów.

⁵⁰ W latach: 2016, 2017, 2018, 2019 liczba sprzedanych jednorazowych biletów normalnych wyniosła odpowiednio: 358 565, 332 023, 301 794 oraz 288 406.

⁵¹ Dotyczące w szczególności organizowania przetargów na zakup paliwa, wykonanie termomodernizacji budynków, ograniczenia zużycia energii.

⁵² W szczególności ze sprzedaży paliw oraz świadczenia usług warsztatowych.

Zatrudnienie na stanowiskach robotniczych i pokrewnych zwiększyło się z 72,66 do 74,34 etatu (2,3%), a roczne koszty wynagrodzeń w tej grupie wzrosły z 2 753,1 tys. zł do 3 210,8 tys. zł (16,6%). Liczba osób zatrudnionych na stanowiskach nierobotniczych utrzymywała się na poziomie ok. 22 etatów, a roczne koszty wynagrodzeń w tej grupie wzrosły z 1 062,7 tys. zł do 1 200,2 tys. zł (12,9%). Liczba członków Zarządu i Rady Nadzorczej Spółki nie uległa zmianie i wynosiła odpowiednio jedną i trzy osoby, natomiast roczne koszty wynagrodzeń Zarządu MZK wzrosły z 130 tys. zł do 213,7 tys. zł (64,4%), a Rady Nadzorczej Spółki z 46,8 tys. zł do 61,1 tys. zł (30,5%).

Liczba pracowników Działu Eksploatacji zwiększyła się z 73 do 75 osób, natomiast nie zmieniła się liczba pracowników Działów: Kadr i Płac (dwie osoby), Technicznego (15 osób) oraz Informatycznego (jedna osoba).

Przeciętne wynagrodzenie członka Rady Nadzorczej MZK wzrosło z 1 300 zł do 1 696,82 zł (30,5%), członka Zarządu z 10 833,33 zł do 17 805,67 zł (64,4%), osoby zatrudnionej na stanowiskach nierobotniczych z 3 978,50 zł do 4 519,44 zł (13,6%), natomiast wynagrodzenie osoby zatrudnionej w MZK na stanowiskach robotniczych i pokrewnych wzrosło z 3 157,47 zł do 3 599,29 zł (14%).

Wzrost wynagrodzeń Prezesa Zarządu i członków Rady Nadzorczej MZK związany był ze zmianą sposobu obliczania tego wynagrodzenia, z ustalonej kwotowo na wyliczaną jako iloczyn wskaźnika określonego przez Zgromadzenie Wspólników Spółki oraz przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego (dalej: przeciętne wynagrodzenie), ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego (dalej: GUS). Za lata 2016-2018 przeciętne wynagrodzenie wyniosło odpowiednio: 4 403,78 zł, 4 739,51 zł oraz 5 071,25 zł, co skutkowało wzrostem wynagrodzeń Prezesa Zarządu i członków Rady Nadzorczej MZK. Nieprawidłowości w ustalaniu i wypłacaniu wynagrodzeń Prezesom Zarządu oraz członkom Rady Nadzorczej skutkowały niewspółmiernym wzrostem wynagrodzeń (odpowiednio: 64,4% i 30,5%), w stosunku do pozostałych grup zawodowych w Spółce (13,6%-14%) i zostały szczegółowo opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości obszaru nr 6 Przestrzeganie przepisów o zasadach doboru i wynagradzania członków zarządu i rady nadzorczej* niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

Wynagrodzenia pracowników MZK zwiększono na podstawie porozumienia Prezesa Zarządu Spółki z Zakładową Organizacją Związkową działającą przy MZK zawartego 21 lipca 2016 r. W porozumieniu tym określono średni wzrost stawki godzinowej pracownika Spółki o 0,80 zł oraz wzrost stawki godzinowej od 0,80 zł do 1 zł kierowcom autobusów w zależności od ich ówczesnej stawki godzinowej. W porozumieniu z dnia 4 lutego 2019 r. określono procedurę wg której kierowcy, którzy przepracowali w MZK pięć lat, nabywają uprawnienie do wynagrodzenia według maksymalnej stawki godzinowej zaszeregowania na stanowisku kierowcy.

W dniu 16 maja 2018 r. Prezes Zarządu MZK zawarł z organizacją związkową porozumienie w sprawie zwiększenia kierowcom autobusów prowizji za sprzedaż biletów, która została określona zarządzeniem Prezesa Zarządu MZK nr 1/2010 z dnia 1 września 2010 r. w wysokości 6,6%. Zarządzeniem nr 5/2018 z dnia 22 maja 2018 r. Prezes Zarządu MZK określił wysokości prowizji na poziomie 7%.

(akta kontroli tom I str. 438-663, 706-707, tom III str. 92-111)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Kalkulacje rekompensaty z tytułu świadczenia usług transportu publicznego w latach 2016-2019 nie uwzględniały rozsądnego zysku, co było niezgodne z przepisami art. 52 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym⁵³

⁵³ Dz. U. z 2019 r. poz. 2475, ze zm.

oraz pkt 2 i 6 załącznika do rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.⁵⁴, a także z postanowieniami umów z dnia 2 stycznia 2008 r. (z aneksami) i 18 grudnia 2017 r. Spółka nie podejmowała również skutecznych działań w zakresie wyegzekwowania od Gminy pełnych kwot rekompensat za lata 2016-2019, wynikających z kalkulacji przedstawionych Gminie.

Rekompensata stanowiła wynagrodzenie Spółki wypłacane przez Gminę, na podstawie umowy zawartej w dniu 2 stycznia 2008 r. na czas nieoznaczony oraz umowy zawartej w dniu 18 grudnia 2017 r. na okres 10 lat, z tytułu wykonywania usług autobusowego transportu publicznego. W umowach tych określono sposób obliczania wynagrodzenia MZK, stanowiącego równowartość sumy kosztów świadczenia usługi transportu publicznego, kosztów finansowych i operacyjnych bezpośrednio związanych ze świadczeniem usług transportu publicznego, rozsądnego zysku⁵⁵ oraz planowanego podatku dochodowego, pomniejszonych o przychody z tytułu sprzedaży biletów oraz przychody pozataryfowe.

Według Spółki rekompensata za poszczególne lata okresu 2016-2019 powinna wynosić odpowiednio: 5 376,5 tys. zł, 5 888,3 tys. zł, 7 054,2 tys. zł i 7 767,3 tys. zł. W świetle postanowień zawartych umów, rozsądny zysk za poszczególne lata powinien wynosić odpowiednio⁵⁶: 407,3 tys. zł, 409,4 tys. zł, 275,8 tys. zł oraz 285,1 tys. zł.

W latach 2016-2019 Spółka otrzymała tytułem rekompensaty odpowiednio: 5 386 tys. zł, 5 861,3 tys. zł, 6 492 tys. zł oraz 6 799,1 tys. zł i w stosunku do:

- kwoty rekompensaty, bez rozsądnego zysku było to: w 2016 r. o 9,5 tys. zł więcej, natomiast w latach 2017-2019 otrzymana kwota była niższa odpowiednio o: 26,9 tys. zł, 562,2 tys. zł oraz 968,2 tys. zł;

- kwoty rekompensaty z wliczonym rozsądnym zyskiem było to mniej odpowiednio o: 397,8 tys. zł, 436,4 tys. zł, 838 tys. zł oraz 1 253,3 tys. zł.

Kwota otrzymanej przez Spółkę rekompensaty została zaniżona o łączną kwotę 1 557,3 tys. zł (za lata 2017-2019), a przy uwzględnieniu rozsądnego zysku łącznie o 2 925,5 tys. zł (za lata 2016-2019). Zarząd Spółki nie podjął skutecznych działań wobec Gminy, mających na celu zapłatę zaległej części rekompensaty i rozsądnego zysku. Wysokość obliczonej rekompensaty była analizowana za poszczególne lata przez Gminę, a dodatkowo – za rok 2018 – również przez audytora zewnętrznego. Podmioty te nie kwestionowały kwoty rekompensaty obliczonej przez Spółkę.

Prezes Zarządu MZK poinformował, że w połowie każdego roku i po jego zakończeniu Spółka przedstawiała do Urzędu Miasta Biała Podlaska rozliczenie rekompensaty z wnioskiem zgodnym z rozliczeniem. Ponieważ rekompensata nie pokrywała kosztów ponoszonych przez Spółkę, władze MZK kierowały do Urzędu wnioski o dokonanie korekty zaplanowanej rekompensaty na utrzymanie transportu publicznego, które ze względu na szczupłość budżetu miejskiego nie zostały zrealizowane. W 2018 r. po weryfikacji rekompensaty i ustaleniu kwoty Spółka

⁵⁴ Dz. U. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r., str. 1 ze zm.

⁵⁵ Na podstawie umowy z dnia 2 stycznia 2008 r. rozsądny zysk kalkulowany był jako iloczyn rocznej stopy zwrotu z kapitału własnego oraz średniej arytmetycznej kapitału własnego na początek i koniec danego okresu. Natomiast w umowie z dnia 18 grudnia 2017 r. rozsądny zysk kalkulowano jako iloczyn kapitału własnego na początek danego okresu oraz stopy zwrotu wg umowy powierzenia (zdefiniowanej w tej umowie).

⁵⁶ W latach 2016-2017 liczony jako iloczyn stawki stopy zwrotu (na potrzeby oszacowania przyjęto stopę rozsądnego zysku na poziomie 3%, tj. połowy stopy maksymalnej wynikającej z umowy zawartej z Miastem 2 stycznia 2008 r. z uwzględnieniem późniejszych aneksów) oraz średniej arytmetycznej kapitału własnego Spółki na początek i koniec roku obrotowego. Kwota rozsądnego zysku za 2018 r. stanowi wartość wyliczoną w drodze audytu przeprowadzonego przez firmę zewnętrzną, zaś kwota rozsądnego zysku za 2019 r. została oszacowana przez Spółkę w trakcie kontroli NIK z zastosowaniem tej samej metodologii wynikającej z umowy z 18 grudnia 2017 r.

wystawiła notę księgową i wystosowała pismo do Prezydenta Miasta. Prezes Zarządu MZK, po uzyskaniu informacji o braku środków w budżecie Miasta Biała Podlaska, wycofał powyższą notę księgową. Prezes nadmieniał, że umowa o realizację usług transportowych określa sposób postępowania jedynie w przypadkach wypłaty nadmiernej wysokości rekompensaty, natomiast nie przewidywała roszczenia po stronie MZK wobec Gminy, w sytuacji niedopłaty kwoty rekompensaty. W związku z niezapłaceniem przez Gminę pełnej kwoty rekompensaty Spółka nie korzystała z innych instrumentów jej finansowania (kredyty, pożyczki).

(akta kontroli tom II str. 417-419, tom III str. 2-91, 397-496)

OCENA CZĄSTKOWA

W latach 2016-2019 wartość aktywów Spółki zwiększyła się o 36%, do kwoty 20 024,5 tys. zł, głównie w związku z przekazaniem przez Gminę w 2019 r. aportu o wartości ponad 5 mln zł. Za okres czterech lat objętych kontrolą Spółka poniosła stratę netto w łącznej wysokości 1 426,8 tys. zł, co przyczyniło się do wzrostu skumulowanej straty do kwoty 7 695 tys. zł. Mając na względzie wartość nieskutecznie dochodzonych należności z tytułu rekompensaty oraz wartość niedochodzonych należności z tytułu rozsądnego zysku w łącznej wysokości 2 925,5 tys. zł, Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia sytuację ekonomiczno-finansową MZK.

OBSZAR

6. Przestrzeganie przepisów o zasadach doboru i wynagradzania członków zarządu i rady nadzorczej

Opis stanu faktycznego

6.1. W okresie objętym kontrolą Spółka nie posiadała akcji i udziałów w innych spółkach.

(akta kontroli tom I str. 712-713)

6.2. W latach 2016-2019 zasady wynagradzania Prezesa Zarządu MZK regulowały uchwały Zgromadzenia Wspólników Spółki:

a) nr 3/VI/2015 z dnia 10 czerwca 2015 r. w sprawie ustalenia zasad wynagradzania Prezesa Zarządu MZK, którą określono wysokość wynagrodzenia miesięcznego w kwocie 10 tys. zł, ustalono zasady przyznawania nagrody rocznej (na umotywowany wniosek Rady Nadzorczej MZK), nagrody jubileuszowej oraz przyznawania świadczeń dodatkowych;

b) nr 1 z dnia 12 maja 2017 r. w sprawie zasad kształtowania wynagrodzeń członków Zarządu Spółki⁵⁷, którą określono wysokość:

- wynagrodzenia stałego w przedziale od dwukrotności do trzykrotności przeciętnego wynagrodzenia, ogłoszonego przez Prezesa GUS. Zgromadzenie Wspólników Spółki upoważniło Radę Nadzorczą MZK do określenia kwotowo wynagrodzenia stałego zgodnie z tymi postanowieniami;
- wynagrodzenia zmiennego, uzależnionego od poziomu realizacji celów zarządczych, którego wysokość nie może przekroczyć 25% wynagrodzenia stałego Prezesa Zarządu w poprzednim roku obrotowym.

Na podstawie uchwał Rady Nadzorczej MZK:

- nr 10/RN/IV/2015 i nr 11/RN/IV/2015 obydwie z dnia 9 czerwca 2015 r. na stanowisku Prezesa Zarządu Spółki zatrudniono od 10 czerwca 2015 r. [...] ⁵⁸, za wynagrodzeniem miesięcznym w kwocie 10 tys. zł;

⁵⁷ Uchwałę podjęto z zachowaniem terminu określonego w art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami (Dz. U. z 2019 r. poz. 1885, ze zm., dalej: ustawa o wynagrodzeniach w spółkach).

⁵⁸ Mając na uwadze art. 5 ust. 1 lit. c rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie

- nr 12/RN/IV/2017 z dnia 9 czerwca 2017 zmieniono umowę o pracę zawartą z [...] ⁵⁹ na umowę o świadczenie usług zarządzania (dalej: umowa zarządzania), za wynagrodzeniem miesięcznym w wysokości 13 200 zł;
- nr 10/RN/V/2018 z dnia 23 maja 2018 r., którą wprowadzono aneks do umowy zarządzania, zmieniający wysokość wynagrodzenia miesięcznego do kwoty 14 200 zł, z mocą obowiązującą od 1 stycznia 2018 r. Uchwałę podjęto w związku z obwieszczeniem przez Prezesa GUS przeciętnego wynagrodzenia w czwartym kwartale 2017 r.;
- nr 7/RN/2019 z dnia 27 lutego 2019 r., na stanowisku Prezesa Zarządu MZK zatrudniono od 1 marca 2019 r. Krzysztofa Trochimiuka. W zawartej umowie zarządzania określono wynagrodzenie miesięczne w wysokości 15 200 zł.

Z tytułu zawartych umów Prezesom Zarządu MZK wypłacono wynagrodzenie (część stałą wynagrodzenia) w łącznej kwocie 606,6 tys. zł, z czego odpowiednio:

- [...] ⁶⁰: 120 tys. zł w 2016 r., 139,2 tys. zł w 2017 r., 167 tys. zł w 2018 r. oraz 28,4 tys. zł w 2019 r. ⁶¹
- Krzysztofowi Trochimiukowi: 152 tys. zł za okres od marca do grudnia 2019 r.

Stwierdzono, że w aneksie z dnia 23 maja 2018 r. oraz w umowie zarządzania zawartej w dniu 1 marca 2019 r. nie uwzględniono zapisów odpowiednio:

- art. 28 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2018 ⁶² oraz
- art. 22 ustawy z dnia 9 listopada 2018 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2019 ⁶³;

nakazujących stosowanie do ustalania wynagrodzeń członków organów zarządzających oraz nadzorczych, w latach 2018 i 2019, przeciętnego wynagrodzenia w czwartym kwartale 2016 r. jako podstawy wymiaru o której mowa w art. 1 ust. 3 pkt 11 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach.

(akta kontroli tom III str. 112-154, 193-196)

W latach 2016-2017 Zgromadzenie Wspólników MZK przyznało [...] ⁶⁴ nagrodę roczną:

- za rok 2015 w wysokości jednego przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. (tj. w kwocie 10 tys. zł) – uchwałą nr 15/ZW/2016 z dnia 19 kwietnia 2016 r. Wniosek o przyznanie nagrody skierowała Rada Nadzorcza MZK uchwałą nr 7/RN/IV/2016 z dnia 23 marca 2016 r.;
- za rok 2016 w wysokości jednego przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego wg stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. (tj. w kwocie 10 tys. zł) – uchwałą nr 11/ZW/2017 z dnia 22 czerwca 2017 r. Wniosek o przyznanie nagrody skierowała Rada Nadzorcza MZK uchwałą nr 10/RN/IV/2017 z dnia 9 czerwca 2017 r.

W obydwu przypadkach uzasadnieniem wniosku o przyznanie nagrody była m.in. poprawa wskaźników (w nawiasach wartości wskaźników w roku: 2014, 2015 i 2016): rentowności ⁶⁵ (-24,5; 0,02; 0,97), poziomu kosztów ⁶⁶ (1,24; 0,99; 1,0), płynności finansowej bieżącej (1,8; 2,7; 3,9) i szybkiej (1,3; 2,2; 3,5) oraz struktury finansowania: aktywów trwałych kapitałem własnym (98,2; 106,3; 114,4) i aktywów

o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, ze zm.) wyłączona jest jawność danych osobowych.

⁵⁹ Jak w przypisie 58.

⁶⁰ Jak w przypisie 58.

⁶¹ Wypłacano wynagrodzenie miesięczne w wysokości: 10 tys. zł – w okresie I.2016 r. – VI.2017 r. (które było zgodne z zawartą z Prezesem Zarządu umową o pracę), 13,2 tys. zł – w okresie VII.2017 r. – III.2018 r., 11,8 tys. zł za IV.2018 r., 16,8 tys. zł za V.2018 r. oraz 14,2 tys. zł – w okresie VI.2018 r. – II.2019 r.

⁶² Dz. U. z 2017 r. poz. 2371, ze zm.

⁶³ Dz. U. z 2018 r. poz. 2435, ze zm.

⁶⁴ Jak w przypisie 58.

⁶⁵ Wynik netto/przychody ze sprzedaży.

⁶⁶ Koszty całkowite/przychody całkowite.

ogółem kapitałem własnym (0,89; 0,92; 0,89). We wniosku o nagrodę za rok 2015 wskazano m.in. sprawne przejęcie przez MZK zadań zlikwidowanego Zarządu Komunikacji Miejskiej – jednostki budżetowej Gminy będącej organizatorem komunikacji miejskiej. We wniosku o nagrodę za rok 2016 wskazano obniżenie kar umownych płaconych przez Spółkę w związku ze świadczeniem usług przewozowych, czy też działania Prezesa zmierzające do zwiększenia kwoty rekompensaty z tytułu realizacji transportu zbiorowego.

W latach 2018-2019 Rada Nadzorcza MZK podjęła uchwały nr 13/RN/V/2018 z dnia 21 czerwca 2018 r.⁶⁷ i nr 19/RN/2019 z dnia 22 lipca 2019 r., którymi określiła na rzecz [...] ⁶⁸ zmienną część wynagrodzenia stanowiącą wynagrodzenie uzupełniające odpowiednio, za rok obrotowy: 2017 – w wysokości 19 550,52 zł oraz 2018 – w wysokości 33 268,06 zł. W obydwu przypadkach wysokość zmiennej części wynagrodzenia wyliczona została jako stosunek kwoty bazowej wynagrodzenia⁶⁹ oraz procentowego wykonania celów zarządczych założonych na dany okres.

Rada Nadzorcza MZK ustaliła Prezesowi Zarządu Spółki cele zarządcze na rok 2017 – uchwałą nr 13/RN/IV/2017 z dnia 9 czerwca 2017 r. oraz na rok 2018 – uchwałą nr 9/RN/V/2018 z dnia 23 maja 2018 r., przyporządkowując poszczególnym celom określone wartości oraz wagi ich osiągnięcia. Zgodnie z podjętymi uchwałami cel uznawano za niezrealizowany jeżeli nie przekroczone 80% zakładanej wartości. Wskaźniki zrealizowane w przedziale od 80% do 100% uznawano za wykonane, a stopień ich wykonania proporcjonalnie odnoszono do wyliczenia zmiennej części wynagrodzenia. W obydwu analizowanych latach cele zarządcze dotyczyły (w nawiasach wartości zaplanowane i wykonane odpowiednio w roku 2017 i 2018):

- utrzymania kosztów wynagrodzeń pracowników Spółki (4 520 tys. zł, 4 373,6 tys. zł; 4 798 tys. zł, 4 798,3 tys. zł),
- utrzymania wskaźnika złotej reguły bilansowej⁷⁰ na poziomie co najmniej 100% (uzyskano wartości 112,8% oraz 98,1%),
- wykonania planowanej wielkości pracy przewozowej objętej umową wykonawczą (1 580 tys., 1 564,5 tys., 1 540 tys., 1 542,4 tys. wozokilometrów),
- uzyskania przychodów z działalności dodatkowej (180 tys. zł, 228 tys. zł; 150 tys. zł, 467,7 tys. zł),
- przeprowadzenia planowanych inwestycji (1 000 tys. zł, 893,8 tys. zł; 2 500 tys. zł, 2 422 tys. zł),
- utrzymania standardów świadczonych usług przewozowych mierzonych wysokością kar na poziomie 1% wartości kontraktu (58 tys. zł, brak kar, 64,9 tys. zł, brak kar).

(akta kontroli tom III str. 155-190)

W umowach zarządzania zawartych w dniach: 9 czerwca 2017 r. i 1 marca 2019 r. zapewniono Prezesom Zarządu MZK możliwość korzystania z mienia Spółki obejmującego pomieszczenia biurowe wraz z obsługą sekretariatu oraz urządzenia komunikacji elektronicznej: komputer przenośny oraz telefon komórkowy, z miesięcznym limitem określonym w pierwszej umowie na kwotę 120 zł, w kolejnej na kwotę 150 zł. W obydwu umowach Spółka zobowiązała się do ponoszenia kosztów podróży służbowych (w tym korzystania z samochodu prywatnego do celów służbowych)⁷¹ i zakwaterowania, związanych z realizacją obowiązków służbowych poza siedzibą MZK. Od lipca 2017 r. do lutego 2019 r. Spółka wypłacała z tytułu

⁶⁷ Zmieniona uchwałą nr 16/RN/V/2018 z dnia 27 lipca 2018 r.

⁶⁸ Jak w przypisie 58.

⁶⁹ Kwota bazowa wynagrodzenia stanowi 25% kwoty wynagrodzenia wypłaconej w okresie: lipiec – grudzień 2017 r. (79,2 tys. zł) oraz w 2018 r. (167 tys. zł) i wyniosła odpowiednio: 19,8 tys. zł i 41,7 tys. zł.

⁷⁰ Kapitał własny/aktywa trwałe.

⁷¹ W umowie z dnia 9 czerwca 2017 r. określono miesięczny limit ponoszenia przez Spółkę kosztów używania samochodu prywatnego do celów służbowych do 500 km.

ryczałtu samochodowego kwoty od 300 zł do 400 zł miesięcznie, które wg umowy zarządzania nie stanowiły wynagrodzenia Prezesa Zarządu MZK.

W dniu 26 lutego 2019 r. Rada Nadzorcza MZK zawarła z Prezesem Zarządu Spółki porozumienie w sprawie odwołania z funkcji Prezesa z dniem 28 lutego 2019 r. za porozumieniem stron. Zgodnie z art. 7 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach ustępującemu Prezesowi Zarządu MZK przyznano odprawę w wysokości trzykrotności części stałej wynagrodzenia. Nieprawidłowe ustalenie wysokości wynagrodzenia Prezesa Zarządu MZK na kwotę 14 200 zł skutkowało wypłatą odprawy w zawyżonej wysokości.

Umowa zarządzania z dnia 9 czerwca 2017 r. przewidywała obowiązek zachowania przez Prezesa Zarządu MZK tajemnicy Spółki w trakcie jej trwania oraz przez okres sześciu miesięcy po zakończeniu umowy, bez konieczności ponoszenia przez Spółkę kosztów z tego tytułu.

W grudniu 2019 r. Prezesowi Zarządu MZK wypłacono ekwiwalent za niewykorzystane w 2019 r. dni przerwy w świadczeniu usług zarządzania w kwocie 6 080 zł. Uprawnienie Prezesa Zarządu MZK do otrzymania ekwiwalentu wynikało z treści § 4 ust. 6 umowy zarządzania zawartej w dniu 1 marca 2019 r.

(akta kontroli tom III str. 112-154, 193-196)

6.3. Analizę wynagrodzeń członków Rady Nadzorczej MZK przeprowadzono w zakresie wynagrodzeń ustalonych na zasadach określonych po wejściu w życie ustawy o wynagrodzeniach w spółkach.

Uchwałą Zgromadzenia Wspólników Spółki nr 2 z dnia 12 maja 2017 r. ustalono wynagrodzenie Przewodniczącego oraz pozostałych członków Rady na poziomie odpowiednio 0,4 i 0,3 przeciętnego wynagrodzenia ogłoszonego przez Prezesa GUS. Przyjęte w tej uchwale zasady wynagradzania spełniały kryteria określone w art. 10 ust. 1 pkt 2 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach.

Spółka, do obliczania wysokości wynagrodzeń Przewodniczącego i członków Rady Nadzorczej MZK, odnosiła powyższe mnożniki do przeciętnego wynagrodzenia ogłoszonego przez Prezesa GUS obwieszczeniami z dnia: 18 stycznia 2017 r.⁷², 17 stycznia 2018 r.⁷³ oraz 18 stycznia 2019 r.⁷⁴ Natomiast nie uwzględniła zapisów przytoczonych wcześniej ustaw o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej odpowiednio na rok 2018 (art. 28) i 2019 (art. 22). W przepisach tych określono, że podstawę wymiaru określoną w art. 1 ust. 3 pkt 11 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach, stanowi przeciętne wynagrodzenie w czwartym kwartale 2016 r. tj. kwota 4 403,78 zł.

(akta kontroli tom III str. 191-204)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Ustalenie przez Spółkę i wypłacanie Prezesowi Zarządu MZK oraz członkom Rady Nadzorczej MZK wynagrodzeń, za okres od stycznia 2018 r. do grudnia 2019 r. z naruszeniem odpowiednio: art. 28 i art. 22 ustaw o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustaw budżetowych na rok 2018 i 2019 oraz § 3 ust. 3 uchwały NZW z dnia 12 maja 2017 r. w sprawie zasad kształtowania wynagrodzeń członków Zarządu Spółki.

Zgodnie z art. 28 ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2018 oraz art. 22 ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2019; podstawę wymiaru o której

⁷² Dz. Urz. GUS z 2017 r., poz. 3, w kwocie 4 403,78 zł.

⁷³ Dz. Urz. GUS z 2018 r., poz. 2, w kwocie 4 739,51 zł.

⁷⁴ Dz. Urz. GUS z 2019 r., poz. 1, w kwocie 5 071,25 zł.

mowa w art. 1 ust. 3 pkt 11 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach, stanowi w latach 2018 i 2019 przeciętne wynagrodzenie w czwartym kwartale 2016 r.

Realizując postanowienia uchwały Zgromadzenia Wspólników MZK nr 1 z dnia 12 maja 2017 r. Rada Nadzorcza Spółki, uchwałą nr 10/RN/V/2018 z dnia 23 maja 2018 r. (z mocą obowiązującą od 1 stycznia 2018 r.), określiła wysokość wynagrodzenia [...] ⁷⁵ – Prezesa Zarządu MZK na kwotę 14 200 zł tj. wyższą od dopuszczalnej (13 211,34 zł) o kwotę 988,66 zł. Natomiast uchwałą nr 7/RN/2019 z dnia 27 lutego 2019 r. Rada Nadzorcza MZK określiła wysokości wynagrodzenia Krzysztofa Trochimiuka – Prezesa Zarządu MZK na kwotę 15 200 zł tj. wyższą od dopuszczalnej o kwotę 1 988,66 zł.

Poprzednia Przewodnicząca Rady Nadzorczej MZK ⁷⁶ wyjaśniła, że kwotowe ustalenie wysokości wynagrodzenia Prezesa Zarządu MZK nie było uprawnieniem kształtującym, lecz wykonawczym w stosunku do uchwały Zgromadzenia Wspólników, gdyż zgodnie z postanowieniami § 16 ust. 6 pkt 15 Aktu założycielskiego Spółki, określenie wysokości i zasad wynagradzania Zarządu Spółki należy do kompetencji Zgromadzenia Wspólników MZK w drodze uchwały, podejmowanej na wniosek Rady Nadzorczej Spółki. Przewodnicząca nadmieniła, że wysokość i składniki wynagrodzenia Prezesa Zarządu były przedmiotem ustaleń i konsultacji Rady ze Wspólnikiem Spółki.

Obecny Przewodniczący Rady Nadzorczej MZK ⁷⁷ poinformował, że wysokość wynagrodzenia ustalona uchwałą nr 7/RN/2019 wynika z błędnego powielenia wynagrodzenia, które uprzednio zostało ustalone w uchwale Rady Nadzorczej w poprzednim składzie, powołanej przez poprzedniego Prezydenta Miasta Biała Podlaska, a dotyczącej poprzedniego Prezesa Zarządu MZK. Przewodniczący nadmienił, że Spółka spełnia kryteria określone w art. 4 ust. 2 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach, określające wysokość wynagrodzenia Prezesa Zarządu w przedziale od dwukrotności do czterokrotności podstawy wymiaru.

NIK nie kwestionuje spełniania przez Spółkę kryteriów określonych w art. 4 ust. 2 pkt 2 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach, jednak w świetle obowiązującej uchwały Zgromadzenia Wspólników MZK oraz cytowanych wcześniej przepisów ustaw o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustaw budżetowych na lata 2018 i 2019, wysokość wynagrodzenia Prezesa Zarządu MZK w latach 2018 i 2019 nie powinna przekroczyć kwoty 13 211,34 zł, stanowiącej trzykrotność podstawy wymiaru, o której mowa w art. 1 ust. 3 pkt 11 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach.

Zgodnie z uchwałą Zgromadzenia Wspólników Spółki nr 2 z dnia 12 maja 2017 r. wynagrodzenie Przewodniczącego Rady Nadzorczej ustalono mnożnikiem 0,4, a pozostałych członków Rady mnożnikiem 0,3 w stosunku do przeciętnego wynagrodzenia ogłoszonego przez Prezesa GUS. Mając na względzie przytoczone zapisy ustaw o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustaw budżetowych na rok 2018 i 2019 wysokość wynagrodzenia w tych latach winna wynosić:

- w przypadku Przewodniczącego Rady Nadzorczej MZK 1 761,51 zł, natomiast od maja 2018 r. Spółka wypłacała wynagrodzenie w kwocie 1 895,80 zł, a od stycznia 2019 r. w kwocie 2 028,50 zł;

- w przypadku pozostałych członków Rady 1 321,13 zł, natomiast od maja 2018 r. Spółka wypłacała wynagrodzenia w kwocie 1 421,85 zł, a od stycznia 2019 r. w kwocie 1 521,38 zł.

⁷⁵ Jak w przypisie 58.

⁷⁶ Wyjaśnienia złożyła Pani [...] - jak w przypisie 58] – Przewodnicząca Rady Nadzorczej MZK w okresie od 12 marca 2015 r. do 14 stycznia 2019 r.

⁷⁷ Wyjaśnienia złożył Pan [...] - jak w przypisie 58] – Przewodniczący Rady Nadzorczej MZK w okresie od 14 stycznia 2019 r.

W okresie objętym kontrolą wynagrodzenia Prezesów Zarządu MZK (w części stałej i zmiennej) zostały zawyżone o łączną kwotę 36 080,06 zł, odprawa ustępującego Prezesa Zarządu MZK o kwotę 2 965,98 zł, ekwiwalent za niewykorzystane dni przerwy w świadczeniu usług zarządzania przez Prezesa Zarządu MZK w 2019 r. o kwotę 795,46 zł, natomiast wynagrodzenia Przewodniczącego i członków Rady Nadzorczej Spółki zawyżono o łączną kwotę 12 067,52 zł. Ogółem, wynagrodzenia Prezesów Zarządu oraz członków Rady Nadzorczej MZK w okresie 2018-2019 zostały zawyżone o kwotę 51 909,02 zł.

Prezes Zarządu MZK poinformował, że obejmując funkcję Prezesa Zarządu MZK zastał sytuację, w której stosowane były regulacje z uchwały Zgromadzenia Wspólników z roku 2017, ustalające poziom wynagrodzeń nie uwzględniając ustawy o budżetowej. Prezes Zarządu MZK nadmienił także, że wynagrodzenie wypłacane Przewodniczącemu i pozostałym członkom Rady Nadzorczej MZK nie było sprzeczne z ustawą o wynagrodzeniach w spółkach, gdyż biorąc pod uwagę skalę Spółki mieściło się w granicach określonych tą ustawą.

(akta kontroli tom III str. 112-204, 499-513)

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działalność kontrolowanej jednostki w zakresie naliczania i wypłacania wynagrodzeń i innych świadczeń należnych członkom Zarządu i Rady Nadzorczej.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

Wnioski

1. Prowadzenie działalności gospodarczej zgodnie z art. 9 ust. 2 ustawy o samorządzie gminnym.
2. Udzielanie zamówień publicznych, do których mają zastosowanie przepisy Prawa zamówień publicznych, wyłącznie wykonawcom wybranym w trybie przewidzianym w przepisach tej ustawy.
3. Przestrzeganie przepisów Prawa zamówień publicznych w zakresie dokumentowania postępowań o udzielenie zamówień, podlegających rygorom tej ustawy.
4. Uwzględnianie prawa opcji przy szacowaniu wartości zamówienia, jeżeli jest ono przewidziane w postępowaniu.
5. Publikowanie ogłoszeń o udzieleniu zamówienia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej zamówień publicznych, które zgodnie z przepisami Prawa zamówień publicznych podlegają publikacji w tym trybie.
6. Terminowe przekazywanie rocznych sprawozdań o udzielonych zamówieniach.
7. Stosowanie przyjętych w Spółce procedur wewnętrznych, dotyczących zamówień, do których nie mają zastosowania przepisy Prawa zamówień publicznych.
8. Właściwe zabezpieczanie interesów Spółki w zawieranych umowach.
9. Gospodarne korzystanie z mienia MZK.
10. Uwzględnianie należnego Spółce rozsądnego zysku w kalkulacji rekompensaty z tytułu wykonywania usług transportu zbiorowego.
11. Prawidłowe naliczanie i wypłacanie wynagrodzeń i innych świadczeń należnych członkom Zarządu i Rady Nadzorczej MZK.

Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Lublin, 14 sierpnia 2020 r.

Kontrolerzy:

Wojciech Niemyski
główny specjalista kontroli państwowej

Dyrektor

Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Lublinie
Edward Lis

.....
podpis

.....
Podpis

Edyta Kolano
główny specjalista kontroli państwowej

.....
Podpis