



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

LLU – 4112-002-03/2014

S/14/003

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

ul. Okopowa 7, 20-022 Lublin

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

llu@nik.gov.pl

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

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	S/14/003 – Funkcjonowanie wybranych spółek transportu publicznego stanowiących własność Województwa Lubelskiego oraz sprawowanie nadzoru właścicielskiego nad tymi spółkami przez Samorząd Województwa Lubelskiego
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie
Kontroler	Marek Raczkowski, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 90079 z 9 kwietnia 2014 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Lubelskie Linie Autobusowe sp. z o.o. w Lublinie, dalej „LLA” lub „Spółka”
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Derkaczew - Prezes Zarządu, od 13 stycznia 2014 r. Poprzednio, w okresie od 7 lutego 2013 r. do 13 stycznia 2014 r. Prezesem Zarządu był Józef Penar. (dowód: akta kontroli str. 3-6, 56, 76)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna i jej uzasadnienie

W ocenie¹ Najwyższej Izby Kontroli były Prezes Zarządu Spółki LLA dopuścić do stosowania w 2013 r. zasad i prowadzenia ksiąg rachunkowych Spółki z naruszeniem przepisów art. 4 ust. 1 i art. 24 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości², w związku z art. 4 ust. 5 tejże ustawy. Skutkiem tego było nierzetelne i niejasne przedstawienie sytuacji majątkowej i finansowej Spółki za rok 2013. Spółka nierzetelnie prowadziła księgi rachunkowe. Brak było m.in.: naliczenia amortyzacji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych; naliczenia obowiązkowych wpłat na PFRON; naliczeń podatków lokalnych; naliczenia ZFŚS; rozliczenia kosztów; rozliczenia podatku należnego VAT za dany miesiąc; rozliczeń ZUS oraz PIT 4 za dane okresy; pełnego księgowania dokumentów; kontroli obiegu dokumentów księgowych pod względem merytorycznym, formalnym oraz akceptacji ogólnej; korekty VAT z tytułu „złych długów”.

W związku z powyższym powstała potrzeba ponownego księgowania dokumentów księgowych przynależnych do danego okresu i zakończenia kolejnych miesięcy zgodnie z ustawą o rachunkowości oraz polityką rachunkowości stosowaną w LLA, a także rozliczenia danego miesiąca roku obrotowego 2013, pod względem podatkowym.

W tym celu nowo powołany Prezes Zarządu LLA zlecił (za wynagrodzeniem maksymalnym 36 900 zł) w lutym 2014 r. biegłemu rewidentowi przeprowadzenie weryfikacji sald kont syntetycznych i analitycznych ksiąg rachunkowych Spółki.

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopnową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

² Dz. U. z 2013 r., poz. 330, ze zm. (zwana dalej ustawą o rachunkowości).

Prowadzona w obecnej formie działalność Spółki jest nierentowna. Ponad 70 % realizowanych przewozów przynosiło stratę. Na koniec 2013 r, tj. w ciągu siedmiu miesięcy od rozpoczęcia działalności, Spółka osiągnęła stratę w wysokości 2.822 tys. zł³, a zobowiązania krótkoterminowe wyniosły 3.674 tys. zł, co stawia ją w trudnej sytuacji ekonomiczno-finansowej.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Prawidłowość powoływania zarządu spółki oraz przestrzeganie przepisów o wynagradzaniu

Opis stanu
faktycznego

1.1. Powstanie LLA było następstwem realizacji programu sanacji Lubelskich Dworców SA w Lublinie (poprzednio PKS „Wschód”), który zakładał budowę Grupy Kapitałowej na bazie zorganizowanych części przedsiębiorstwa, w postaci oddziałów w Hrubieszowie, Tomaszowie Lubelskim, Lublinie i Włodawie. Spółka została zawiązana w dniu 31.01.2013 r., na mocy aktu notarialnego (Rep. A nr 395/2013), a w dniu 19.03.2013 r. została wpisana do Rejestru Przedsiębiorców (pod numerem KRS: 0000455199). Kapitał własny Spółki wynosi 10 767 tys. zł i składa się z kapitału zapasowego na kwotę 7 767 tys. zł oraz zakładowego w kwocie 3 000 tys. zł, który dzieli się na 3 000 udziałów, o wartości nominalnej po 1 000 zł każdy. Jedynym wspólnikiem Spółki, posiadającym wszystkie jej udziały, są Lubelskie Dorce SA w Lublinie (LDSA), które objęły udziały, pokrywając je wkładem w postaci zorganizowanej części przedsiębiorstwa, w tym wkładem pieniężnym w wysokości 220 tys. zł i aportem o wartości 2 780 tys. zł.

Faktyczne rozpoczęcie przez LLA pełnej, samodzielnej działalności gospodarczej nastąpiło 1 czerwca 2013 r. Umowa Spółki z 31 stycznia 2013 r. stanowiła m.in., że:

- Zarząd składa się z jednej do trzech osób; liczbę członków zarządu określa organ powołujący zarząd (§ 17 ust. 1),
- członków Zarządu powołuje i odwołuje rada nadzorcza (§ 18 ust. 1),
- Rada Nadzorcza składa się z trzech do pięciu członków, powoływanych przez Zgromadzenie Wspólników (§ 25 ust. 10).

Pierwotny skład osobowy Rady Nadzorczej (RN) został określony w Umowie Spółki z 31 stycznia 2013 r. i był dotychczas czterokrotnie zmieniany. W jej skład wchodziło trzech członków, poza okresem 5 listopada 2013 r. – 4 lutego 2014 r., kiedy organ ten składał się z czterech członków. Od początku działalności Spółki członkami RN było 12 osób.

1.2. Od 7 lutego 2013 r. do 13 stycznia 2014 r. Prezesem Zarządu LLA był Józef Penar. Uchwałą Jedynego Wspólnika LLA z dnia 10.01.2014 r. wezwano RN Spółki do niezwłocznego odwołania z zarządu ww. osobę, w związku z całkowitą utratą zaufania w stosunku do niego. W piśmie (13.01.2014 r.) ówczesny Prezes Zarządu poinformował RN, że *w związku z ostatnimi wydarzeniami w Spółce, jak i w otoczeniu Spółki – w celu możliwości podjęcia najkorzystniejszych dla Spółki decyzji – oddaje się do oceny i dyspozycji Rady Nadzorczej*. W dniu 13.01.2014 r. RN podjęła uchwałę o odwołaniu Józefa Penara z funkcji Prezesa Zarządu.

1.2.1. Od 13 stycznia 2014 r. Prezesem Zarządu jest Piotr Derkaczew, z którym w tym samym dniu zawarto umowę o pracę na czas określony do 31 sierpnia 2014 r., regulującą m.in. wysokość miesięcznego wynagrodzenia.

³ Dane przed badaniem bilansu przez biegłego rewidenta.

Określając wynagrodzenie miesięczne ww. prezesów Zarządu Spółki, przestrzegano postanowień art. 8 pkt 4 ustawy z dnia 3 marca 2000 r. o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi⁴ (wysokość wynagrodzenia nie przekraczała czterokrotności przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego). Wysokość wynagrodzeń była również zgodna z postanowieniami uchwał Jedynego Wspólnika.

(dowód: akta kontroli str. 3-69, 99-133, 179, 196-197, 214-218)

1.3. Do dnia 6.04.2014 r. Spółka nie posiadała regulaminu wyboru prezesa Zarządu. Dopiero w dniu 7.04.2014 r. RN podjęła uchwałę (nr 19//2014) w sprawie przyjęcia „regulaminu konkursu na stanowisko Prezesa Zarządu LLA”. W uchwale stwierdzono, że regulamin ten będzie stosowany w sytuacji podjęcia decyzji o przeprowadzeniu konkursu na stanowisko Prezesa Zarządu Spółki.

(dowód: akta kontroli str. 70-85)

1.4. W § 16 Umowy Spółki określono, że obowiązkiem Zarządu jest opracowywanie rocznych planów rzeczowo-finansowych oraz strategicznych planów wieloletnich i przedkładanie ich RN do zaopiniowania. Były Prezes Zarządu nie wywiązał się z obowiązku przygotowania i przedłożenia RN założeń planu rzeczowo-finansowego na okres czerwiec-grudzień 2013 r., w wyznaczonym przez RN terminie do 31 lipca 2013 r. Na wniosek Prezesa Zarządu termin opracowania tych materiałów przesunięto na 30 września 2013 r. Plan ten (obejmujący ostatecznie okres IX – XII) został przedłożony RN w dniu 17.10.2013 r. i uzyskał jej pozytywną opinię.

(dowód: akta kontroli str. 299-304)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Były Prezes Zarządu LLA nie wywiązał się z obowiązku przygotowania i przedłożenia RN założeń planu rzeczowo-finansowego na okres czerwiec-grudzień 2013 r. w wyznaczonym przez RN terminie do 31 lipca 2013 r.

Ocena cząstkowa

Wynagrodzenia miesięczne prezesów Zarządu Spółki nie przekraczały maksymalnego limitu ustawowego i były zgodne z postanowieniami uchwał Jedynego Wspólnika⁵.

2. Analiza sytuacji ekonomicznej Spółki

Opis stanu
faktycznego

2.1. Sytuacja ekonomiczna Spółki⁶ była systematycznie omawiana na posiedzeniach RN, np.:

- na posiedzeniu w dniu 27.08.2013 r. Prezes Zarządu przedstawił informację na temat bieżącej sytuacji ekonomiczno-finansowej w Spółce, z której wynikało m.in., że nastąpiło istotne zaburzenie gospodarki finansowej Spółki LLA poprzez rozesłanie przez PKS „WSCHÓD” pism do kontrahentów wskazujących LLA, jako płatnika zobowiązań zaciągniętych jeszcze przez PKS „WSCHÓD”,

⁴ Dz. U. z 2013 r. poz. 254, ze zm.

⁵ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen cząstkowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny cząstkowej według proponowanej skali byłoby niemożliwe lub nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, należy zastosować ocenę opisową.

⁶ Dane dotyczące sytuacji ekonomicznej Spółki zostały wykazane na podstawie ewidencji księgowej, której rzetelność była w trakcie weryfikacji przez biegłego rewidenta.

przy jednoczesnym braku wyposażenia Spółki w dostateczną ilość środków pieniężnych na ten cel;

- na posiedzeniu w dniu 20.01.2014 r. Prezes Zarządu przedstawił informację o bieżącej sytuacji w Spółce (wg stanu na 17 stycznia 2014 r.), z której wynikało że prowadzona w obecnej formie działalność podstawowa Spółki jest nierentowna i przynosi średnio comiesięczną stratę rzędu 200 tys. zł (która będzie dużo wyższa, po skorygowaniu jej o prawidłowo naliczane koszty amortyzacji). Wg stosowanej w przedsiębiorstwie metody wskaźnikowej, pozwalającej na analizę rentowności poszczególnych linii przewozowych, ponad 70% przewozów realizowanych w ramach komunikacji lokalnej i pospiesznej (międzymiastowej) przynosiło straty. Dotychczasowa działalność Spółki wykazywała stały niedobór środków pieniężnych na średnim miesięcznym poziomie ok. 160 tys. zł. Z informacji tej wynikało również, że dotychczasowa forma i sposób prowadzenia ksiąg rachunkowych spółki był nieprawidłowy i nierzetelny. Księgi rachunkowe nie obejmowały między innymi ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, miarodajnej ewidencji rozliczeń międzyokresowych czynnych i biernych, wiążącego bilansu otwarcia skorygowanego o wyniki za okres dzierżawy zorganizowanej części przedsiębiorstwa spółki na rzecz LDSA;
- w trakcie posiedzenia w dniu 7.04.2014 r. Przewodniczący Rady przedstawił informację Zarządu dotyczącą działań podejmowanych w okresie od 1 lutego do 4 kwietnia 2014 r. Stwierdzono, że sytuacja ekonomiczno-finansowa LLA, szczególnie w aspekcie płynności, jest nadal bardzo zła i ulega ciągłemu pogorszeniu. Wymierne efekty wdrożonych działań restrukturyzacyjnych, z uwzględnieniem skutecznej realizacji projektów dotyczących zbycia części zbędnych i kosztotwórczych nieruchomości będą widoczne dopiero w kolejnych miesiącach. Do tego czasu niezbędne jest podjęcie poważnej decyzji co do zasadności dalszego istnienia spółki, a w przypadku wyrażenia takiej woli do udzielenia rzeczywistego, a nie deklarowanego wsparcia ze strony Zarządu Województwa Lubelskiego, jedyne go wspólnika LDSA.

(dowód: akta kontroli str. 23-55, 70-85)

2.2. W dniu 7.01.2014 r. Jedyne Wspólnik Spółki zwrócił się do RN Spółki, aby w ramach swoich uprawnień kontrolnych dokonała pilnej kontroli wskazanych sześciu zagadnień z zakresu jej działalności. Członkowie RN jednogłośnie postanowili o konieczności skorzystania z pomocy audytora zewnętrznego, wybranego spośród kilku zebranych z rynku ofert, z uwzględnieniem najkorzystniejszej ceny oraz możliwie jak najkrótszego terminu realizacji zlecenia. Uchwałą RN (z dnia 20.01.2014 r.) wybrano ofertę Przedsiębiorstwa Usługowo-Handlowego Teks (PU-H Teks) z siedzibą w Lublinie. Zgodnie z zawartą umową z dnia 20.01.2014 r. ocenie przez audytora podlegało sześć obszarów działalności spółki, w tym m.in:

- 1) ekonomiczne uzasadnienie do zawarcia umowy z przedsiębiorcą świadczącym usługi przewozowe, ze szczególnym uwzględnieniem możliwych do przewidzenia skutków gospodarczych,
- 2) ekonomiczne uzasadnienie do zawarcia wszelkich umów, które skutkowały przeniesieniem (zmianą, utratą) praw lub obowiązków z umów leasingu środków transportowych, ze szczególnym uwzględnieniem możliwych do przewidzenia skutków gospodarczych,
- 3) przyjęta i wdrożona polityka kadrowa, ze szczególnym uwzględnieniem skutków ekonomicznych dokonanych zmian kadrowych i warunków zatrudnienia,

4) przyjęte i wdrożone zasady polityki rachunkowości.

W opinii ekonomicznej, sporządzonej (w lutym 2014 r.) przez zewnętrznego audytora (Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe „Teks”), w części dotyczącej przyjętych i wdrożonych zasad polityki rachunkowości określono, że księgi zostały otworzone na dzień 19.02.2013 r., tj. dzień wniesienia aportu. Spółka, pomimo posiadania właściwego oprogramowania, nie prowadzi wszystkich czynności wynikających z zasad rachunkowości. Do pierwszych dni stycznia 2014 r. spółka nie założyła ewidencji majątku trwałego, a w związku z tym nie dokonywała pełnych odpisów amortyzacyjnych składników majątku będącego na wyposażeniu. Dokonywano jedynie odpisu w wysokości dopuszczonej przez przepisy podatkowe. Dokonując kwalifikacji nabytego programu informatycznego w środkach trwałych, zakwalifikowała go do grupy majątku maszyny i urządzenia, a nie do pozycji wartości niematerialne i prawne. Stwierdzono, że spółka nie dokonała naliczenia i wpłaty na wyodrębnione konto drugiej raty na ZFŚS. Spółka, pomimo obowiązku wynikającego z odrębnych przepisów, nie dokonuje rozliczeń z PFRON. Spółka nie dokonuje naliczenia w koszty podatków lokalnych, pomimo wnoszenia opłat z tego tytułu. Występują przypadki kwalifikowania kosztów do niewłaściwych grup rodzajowych. Na dzień prowadzenia audytu salda kont dotyczących rozrachunków z kontrahentami nie zostały uzgodnione na wystarczającym poziomie (duża liczba sald nie została objęta czynnościami weryfikacyjnymi). Spółka, ustalając wyniki podatkowe, nie dokonuje wyłączenia z kosztów uzyskania przychodów wydatków, które nie zostały uregulowane w terminach określonych przepisami podatkowymi. Spółka nie dokonuje prawidłowego kwalifikowania dla celów VAT przychodów z tytułu usług transportowych. Brak weryfikacji momentu obowiązku podatkowego, z uwagi na otrzymane zapłaty. Spółka nieprawidłowo zalicza do kosztów pełne raty dotyczące leasingu operacyjnego. Należy stwierdzić, że z uwagi na występujące liczne niedociągnięcia w rachunkowości, dane ewidencyjne zgromadzone w księgach nie gwarantują prawidłowego prezentowania informacji, a rachunkowość spółki nie jest prowadzona zgodnie z polityką rachunkowości, jaka została przedłożona w trakcie audytu. Przed sporządzeniem sprawozdania rocznego niezbędny jest przegląd wszystkich kont oraz weryfikacja zapisów w nich zawartych. Nieprawidłowości występujące w rachunkowości powodują, że dane prezentowane w sprawozdaniach finansowych opracowywanych w trakcie 2013 r. nie odzwierciedlają rzeczywistej sytuacji finansowo-majątkowej spółki. Rzeczywiste dane dotyczące wyniku za poszczególne miesiące, po wprowadzeniu brakujących danych, będą zdecydowanie gorsze niż prezentowano to w dotychczasowych danych. Wynik roku 2013 również będzie zdecydowanie niższy niż prognozowany w oparciu o dotychczasowe okresowe sprawozdania."

(dowód: akta kontroli str. 70-85, 134-152)

Wg art. 4 ust. 1 ustawy o rachunkowości jednostki obowiązane są stosować przyjęte zasady (politykę) rachunkowości, rzetelnie i jasno przedstawiając sytuację majątkową i finansową oraz wynik finansowy⁷.

2.3. W dniach 10.06.2013 r. oraz 10.09.2013 r. były Prezes Zarządu zawarł z osobą fizyczną (D.W.) kolejne umowy zlecenia obowiązujące w okresie 10 czerwca - 10 września 2013 r. oraz 11 września 2013 r. - 10 lutego 2014 r. (umowa ta została rozwiązana, za porozumieniem stron z dniem 30.11.2013 r.).

⁷ Stosownie do art. 2 ust. 1 ustawy o rachunkowości, jej przepisy stosuje się m.in. do spółek handlowych (osobowych i kapitałowych), w tym również w organizacji.

Przedmiotem umów była kompleksowa obsługa księgowa, określana w załącznikach do umowy, oraz nadzorowanie i koordynowanie działań komórki księgowej.

(dowód: akta kontroli str. 153-160)

Wg art. 4 ust. 5 ustawy o rachunkowości kierownik jednostki ponosi odpowiedzialność za wykonywanie obowiązków w zakresie rachunkowości określonych ustawą, w tym z tytułu nadzoru, również w przypadku, gdy określone obowiązki w zakresie rachunkowości zostaną powierzone innej osobie za jej zgodą.

2.3.1. W dniu 21.01.2014 r. pomiędzy nowo powołanym Prezesem Zarządu LLA a LDSA została zawarta umowa na czas nieokreślony o świadczenie usług w zakresie prowadzenia ksiąg rachunkowych, której przedmiotem było: aktualizowanie zasad polityki rachunkowości LLA i przekazywanie ich do zatwierdzenia zarządowi LLA; weryfikacja i zamknięcie ksiąg rachunkowych LLA za rok obrotowy 2013; prowadzenie, począwszy od stycznia 2014 r., ksiąg rachunkowych LLA w zakresie pełnej księgowości na potrzeby ewidencjonowania osiągniętych przychodów i ponoszonych kosztów, związanych z prowadzoną przez LLA działalnością gospodarczą. W dniu 23.01.2014 r. sporządzono protokół przekazania zapisów na kontach ksiąg rachunkowych LLA.

W związku z ww. umową główna księgowa LDSA, pismem z dnia 28 stycznia 2014 r., poinformowała Zarząd LLA o braku szeregu podstawowych księgowości, dotyczących poszczególnych miesięcy roku obrotowego 2013, wskazując na brak:

- naliczonej amortyzacji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych,
- naliczenia obowiązkowych wpłat na PFRON,
- naliczeń podatków lokalnych – od nieruchomości, od środków transportu,
- naliczenia ZFŚS,
- rozliczenia kosztów,
- rozliczenia podatku należnego VAT za dany miesiąc,
- rozliczeń ZUS oraz PIT 4 za dane okresy,
- księgowości dokumentów księgowych,
- kontroli obiegu dokumentów księgowych pod względem merytorycznym, formalnym oraz akceptacji ogólnej,
- korekty VAT z tytułu „złych długów”.

Główna księgowa po ogólnej analizie zapisów na kontach poinformowała o stwierdzonych ww. brakach oraz o konieczności: ponownego księgowania dokumentów księgowych przynależnych do danego miesiąca roku 2013, zakończenia kolejnych miesięcy zgodnie z ustawą o rachunkowości i polityką rachunkowości stosowaną w LLA oraz rozliczenia poszczególnych miesięcy roku obrotowego 2013 pod względem podatkowym.

Według art. 24 ust. 1 ustawy o rachunkowości, księgi rachunkowe powinny być prowadzone rzetelnie, bezbłędnie, sprawdzalnie i bieżąco.

(dowód: akta kontroli str. 161-166, 328)

2.3.2. W dniu 25.02.2014 r. została zawarta umowa o weryfikację sald pomiędzy LLA a Spółką z o. o. TTM z siedzibą w Lublinie, której przedmiotem było przeprowadzenie weryfikacji sald kont syntetycznych i analitycznych LLA na dzień 31.12.2013 r. Wg umowy szacunkowa maksymalna wartość całego przedmiotu zamówienia wynosiła 36 900 zł brutto. Wykonawca zobowiązał się do przekazywania bieżących informacji o przebiegu i postępie prac.

(dowód: akta kontroli str. 167-172)

2.3.3. W złożonej przez biegłego rewidenta informacji z dnia 3.04.2014 r. o postępie prac w zakresie weryfikacji sald określono m.in., że: *Spółka nabywała i zbywała środki trwałe i wartości niematerialne i prawne. Poza nabyciem bileterek, skutki tych operacji zostały nieprawidłowo lub niekompletnie ujęte w księgach i nie zostały ujęte w ewidencji środków trwałych. Nieprawidłowo zostały zaksięgowane niektóre wydatki dotyczące monitoringu. Nie została ujęta likwidacja sprzedanych w październiku i listopadzie autobusów, błędnie została zaksięgowana likwidacja przekazanych cesją umów leasingu mercedesów. Nie wprowadzono do ewidencji środków trwałych nabyć i zbyć powyższych środków trwałych. Umorzenia zostały naliczone za luty, marzec, kwiecień i maj, jednak błędnie zaksięgowane. Po zaksięgowaniu wszystkich operacji i dokonaniu korekt, ewidencja środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych na 31 grudnia 2013 r., prowadzona dla celów bilansowych, jest zgodna ze stanami środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych oraz dokonanymi umorzeniami. Ponadto w bilansie otwarcia (aport) błędnie wykazano wartość wniesionych środków trwałych nisko cennych. Dokonałam korekty bilansu otwarcia i stosownego księgowania.*

(dowód: akta kontroli str. 173-175)

Na dzień zakończenia kontroli NIK (23.05.2014 r.) nie został sporządzony raport końcowy z ww. czynności.

Skorygowane dane księgowe, po dokonaniu weryfikacji sald, wykazywały różnice wobec tych danych przed weryfikacją, co dotyczyło w szczególności pozycji kosztów i wyniku finansowego (dane w zakresie przychodów nie różniły się znacząco). Koszty działalności operacyjnej po korekcie wyniosły 8 011 tys. zł i były wyższe o 257 tys. zł, tj. o 3,3% od kosztów przed korektą (7 754 tys. zł), natomiast strata netto wyniosła 2 822 tys. zł i była wyższa o 255 tys. zł, tj. o 9,9% od wykazanej straty netto przed weryfikacją (2 567 tys. zł). Korekty dotyczyły każdej – poza wynagrodzeniami – grupy kosztów, przy czym najmniejsza zmiana dotyczyła pozostałych kosztów rodzajowych, które uległy zmniejszeniu o 5 tys. zł (1,4%), a największa podatków i opłat, które uległy zwiększeniu o 125 tys. zł (27,6%).

(dowód: akta kontroli str. 30-31, 325)

2.4. Sytuacja ekonomiczno-finansowa Spółki była przedstawiona w sporządzonym w lutym 2014 r. przez obecnego Prezesa Zarządu „Programie naprawczym LLA na lata 2014-2015”. W dokumencie tym stwierdzono m.in., że:

- aktualną sytuację społeczną panującą w firmie należy ocenić źle. Spółka, jako pracodawca, pozostaje w sporze zbiorowym dotyczącym uzgodnienia brzmienia regulaminów pracy, wynagradzania oraz ZFŚS (w firmie działają trzy organizacje związkowe),
- z analizy SWOT potencjału spółki wynikają następujące jej słabe strony: bardzo złe wyniki na działalności przewozowej, zła sytuacja finansowa (niska płynność i wysoki poziom zadłużenia), wysokie koszty stałe, źle wykorzystywane zasoby majątkowe (aktywa trwałe), wyeksploatowany i przestarzały tabor przewozowy, duża liczba organizacji związkowych działających w spółce i ich niechęć do wdrażania zmian organizacyjno-kadrowych, brak odpowiedniej wykwalifikowanej kadry do realizacji przyjętej strategii,
- z ww. analizy wynikają następujące zagrożenia: utrzymujący się spadek rynku przewozów pasażerskich, wprowadzone i stale rosnące obostrzenia w zakresie wymogów transportu publicznego oraz związane z nimi wysokie koszty, rosnąca konkurencja, szczególnie ze strony przewoźników prywatnych, drastyczny

wzrost kosztów działalności (paliwa, podatków i opłat oraz czynników medialnych), niekorzystne czynniki makroekonomiczne,

- na podstawie danych zawartych we wstępnym rachunku zysków i strat LLA trzeba jednoznacznie stwierdzić, że pozycja rynkowa spółki, w aspekcie rentowności prowadzonej działalności, jest bardzo zła i wymaga zdecydowanych kroków naprawczych. Dodatkowo należy skonstatować, iż: obciążenie spółki kosztami amortyzacji wniesionego aportu, w postaci środków trwałych wycenionych w wartościach rynkowych (godziwych) jest dla niej zgubne i w praktyce uniemożliwia generowanie pozytywnego wyniku finansowego, w ujęciu bilansowym; działalność spółki za niepełny rok obrotowy (siedem miesięcy) 2013 r. wykazuje niedobór środków pieniężnych z działalności operacyjnej w wysokości 1 273 tys. zł, tj. na średnim miesięcznym poziomie ok. 182 tys. zł,
- na dzień 31.12.2013 r. sytuacja ekonomiczno-finansowa LLA przedstawia się bardzo źle, zarówno w aspekcie pozycji rynkowej, jak też stabilności finansowej. Z tytułu prowadzenia podstawowej działalności gospodarczej (działalności przewozowej) spółka w 2013 r. ponosiła trwałe straty na średnim poziomie ponad 360 tys. zł miesięcznie. W praktyce utraciła zdolność do regulowania bieżących zobowiązań, w tym zobowiązań o charakterze budżetowym. Wg aktualnych szacunków wartość godziwa majątku spółki jest znacznie wyższa od jej zobowiązań, a dokonana przez podmiot zewnętrzny wycena aktualnej wartości przedsiębiorstwa spółki metodą likwidacyjną, uwzględniająca stan na styczeń 2014 r., określiła wartość likwidacyjną na kwotę 4 281 tys. zł. Również sytuacja organizacyjno-kadrowa spółki wymaga uzdrowienia i uruchomienia wielu działań restrukturyzacyjnych. W spółce brak jest wielu regulacji pozwalających na sprawne funkcjonowanie podmiotu, np. instrukcji obiegu dokumentów, instrukcji w zakresie gospodarki magazynowej itp. Nagłącą kwestią jest potrzeba przeprowadzenia głębokiej restrukturyzacji majątkowej spółki poprzez zbycie nierentownych i kosztotwórczych składników oraz podjęcie działań w obszarze odtworzenia i unowocześnienia posiadanego taboru transportowego, co w znacznym stopniu wpłynie na ograniczenie kosztów jego eksploatacji (kosztów zużycia paliwa oraz kosztów bieżących napraw i remontów).

W ww. programie naprawczym do istotnych działań restrukturyzacyjnych i inwestycyjnych zaliczono: zbycie w okresie do końca kwietnia 2014 r. nieruchomości spółki położonych w Lublinie przy ul. Hutniczej oraz Krasnymstawie przy ul. Kościuszki i Szkolnej 21; uruchomienie na przełomie lutego i marca 2014. procedury zwolnień grupowych obejmujących 30 pracowników; wzięcie w leasing nowego taboru transportowego - 30 autobusów klasy EURO 5 lub EURO 6 (16 sztuk w roku 2014 i pozostałych 14 sztuk w roku 2015), w zależności od potrzeb zgłaszanych przez rynek i posiadanej możliwości obsługi kosztów leasingu; sukcesywną sprzedaż wyeksploatowanego taboru transportowego.

W programie określono ponadto, że: niezwłocznie po zbyciu nieruchomości część pozyskanych środków zostanie przeznaczona na nakłady inwestycyjne związane z unowocześnieniem i modernizacją posiadanego taboru transportowego, w ramach leasingu finansowego. W ramach planowanej wymiany taboru transportowego spółka przystąpi również do przedsięwzięć w zakresie sukcesywnego i racjonalnego ekonomicznie procesu sprzedaży nieefektywnych składników majątku, w szczególności środków transportu. Na chwilę obecną w posiadaniu LLA pozostaje 71 autobusów stanowiących jej własność oraz dwa autobusy użytkowane w formie leasingu, z terminem wykupu przypadającym na maj

br. Średni wiek taboru transportowego pozostającego w dyspozycji spółki wynosi blisko 18 lat. Spółka będzie poszukiwała i nie wyklucza realizacji przedsięwzięć gospodarczych z udziałem podmiotów zewnętrznych, kierując się oczywiście w tym względzie rachunkiem ekonomicznym. Na chwilę obecną niezbędne jest natychmiastowe zasilenie spółki środkami w wysokości co najmniej 700 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 23-55, 70-85, 305)

2.5. Na koniec grudnia 2013 r. Spółka uzyskała przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi w wysokości 5 373 tys. zł⁸, przy prognozowanych na kwotę 10 700 tys. zł. Strata netto na koniec roku wyniosła 2 822 tys. zł⁹, wobec prognozowanej w wysokości 1 387 tys. zł. Analogicznie w I kw. 2014 r. dane w tym zakresie wyniosły: 2 017 tys. zł i 3 531 tys. zł (przychody); 464 tys. zł i 191 tys. zł (strata netto). Zobowiązania krótkoterminowe wzrosły z kwoty 3 038 tys. zł (na 19 lutego 2013 r.) do 3 674 tys. zł (na 31 grudnia 2013 r.)¹⁰.

(dowód: akta kontroli str. 176-178, 323-327)

Według wstępnych prognoz finansowych działalność przewozowa Spółki będzie nierentowna, choć osiągane wyniki będą ulegały trwałej poprawie. W roku 2014 przewidywano przychody w wysokości 13 765 tys. zł oraz stratę netto w kwocie 919 tys. zł, natomiast w roku 2015 prognozowano przychody w wysokości 14 040 tys. zł oraz stratę netto w kwocie 728 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 60-63, 192-195, 306-317)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowości polegające na prowadzeniu polityki rachunkowości z naruszeniem przepisów art. 4 ust. 1 i art. 24 ustawy o rachunkowości. Skutkiem tego było nierzetelne i niejasne przedstawienie sytuacji majątkowej i finansowej Spółki za rok 2013. Spółka m.in. nierzetelnie prowadziła księgi rachunkowe. Brak było m.in.: naliczenia amortyzacji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych; naliczenia obowiązkowych wpłat na PFRON; naliczeń podatków lokalnych; naliczenia ZFŚS; rozliczenia kosztów; rozliczenia podatku należnego VAT za dany miesiąc; rozliczeń ZUS oraz PIT 4 za dane okresy; księgowania dokumentów; kontroli obiegu dokumentów księgowych pod względem merytorycznym, formalnym oraz akceptacji ogólnej; korekty VAT z tytułu „złych długów”. Zgodnie z art. 4 ust. 5 ustawy o rachunkowości odpowiedzialność za stwierdzone nieprawidłowości w tym zakresie ponosi były Prezes Zarządu LLA Józef Penar.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Prowadzona w obecnej formie działalność Spółki jest nierentowna. Ponad 70 % realizowanych przewozów przynosiło stratę. Na koniec 2013 r, tj. w ciągu siedmiu miesięcy od rozpoczęcia działalności, Spółka osiągnęła stratę w wysokości 2.822 tys. zł, a zobowiązania krótkoterminowe wyniosły 3.674 tys. zł, co stawia ją w trudnej sytuacji ekonomiczno-finansowej

Ocena częściowa

Były Prezes Zarządu spółki LLA dopuścił do stosowania w 2013 r. zasad i prowadzenia ksiąg rachunkowych Spółki z naruszeniem przepisów ustawy o rachunkowości.

⁸ Dane z rachunku zysków i strat za 2013 r., po dokonaniu przez biegłego rewidenta weryfikacji sald

⁹ Patrz przypis nr 8

¹⁰ Patrz przypis nr 8

3. Gospodarowanie majątkiem trwałym spółki

3.1. Wg stanu na 31 marca 2014 r. wartość aktywów trwałych (12 011 tys. zł) stanowiła ok. 87% łącznej wartości aktywów (13 869 tys. zł). W ramach wniesionego przez LDSA aportu do Spółki, LLA otrzymały następujące nieruchomości:

- nieruchomość położoną w Lublinie, przy ul. Hutniczej 1, stanowiącą prawo użytkowania wieczystego gruntu o łącznej powierzchni 2,2106 ha wraz z własnością posadowionych na niej budynków i budowli, wykorzystywaną w przeważającej części do prowadzenia podstawowej działalności operacyjnej. Mieści między innymi siedzibę Spółki, bazę transportową, stację paliw oraz warsztaty, natomiast wolne pomieszczenia biurowe, usługowe i place są wynajmowane/dzierżawione podmiotom zewnętrznym. Ogólne koszty eksploatacji ww. nieruchomości w skali rocznej wynosiły ok. 530 tys. zł. Wg programu naprawczego na lata 2014-2015 jej stan wymaga ciągłych remontów i napraw, a niezbędne, pilne nakłady oszacowano na kwotę 200 tys. zł;
- nieruchomość położoną w Krasnymstawie, przy ul. Kościuszki i Szkolnej, stanowiącą prawo użytkowania wieczystego gruntów o łącznej powierzchni 2,9128 ha wraz z własnością posadowionych na niej budynków i budowli. Nieruchomość ta w praktyce nie była wykorzystywana gospodarczo, mieściła jedynie dyspozytornię spółki oraz korzystali z niej trzej drobni najemcy. Ogólne koszty utrzymania ww. nieruchomości w skali rocznej wynosiły ok. 338 tys. zł. Wg ww. programu naprawczego jej stan techniczny był bardzo zły.

(dowód: akta kontroli str. 36, 86-106)

3.1.1. W dniu 7.03.2014 r. Spółka dokonała sprzedaży na rzecz jedyne go wspólnika (LDSA) 1/10 udziału w prawie użytkowania wieczystego nieruchomości położonej w Lublinie przy ul. Hutniczej 1, wraz z takim samym udziałem we własności posadowionych na niej budynków i budowli. Umowa sprzedaży zawierała klauzulę prawa odkupu przez LLA udziału w nieruchomości po cenie dokonanej transakcji wraz z towarzyszącymi kosztami, przez okres najbliższych sześciu miesięcy. W ramach przedmiotowej transakcji uzyskano środki w wysokości 502 tys. zł, wykorzystane na uregulowanie płatności zaległych (wobec ZUS i Urzędu Miasta Lublin) oraz bieżących (z tytułu wynagrodzeń pracowników i zakupu paliwa).

3.1.2. W wyniku rokowań zakończonych 9 maja 2014 r. wyłoniono nabywcę (firma „Best” z siedzibą w Lipinie Nowej) całej nieruchomości w Krasnymstawie. W piśmie (z dnia 12.05.2014 r.) skierowanym przez Prezesa Zarządu do RN podano, że: *akceptacja ostatecznie wynegocjowanej ceny w wysokości 1 430 tys. zł (przy cenie wywoławczej 2 030 tys. zł) została spowodowana krytyczną sytuacją ekonomiczno-finansową LLA, szczególnie w aspekcie braku bieżącej płynności finansowej, jak też istniejącego poziomu zadłużenia wymagalnego. Pomimo wcześniejszych deklaracji, do chwili obecnej spółka w praktyce nie otrzymała oczekiwanego wsparcia. Na chwilę obecną spółka nie dysponuje wystarczającymi środkami gotówkowymi na terminową wypłatę wynagrodzeń pracowników oraz zobowiązań wobec dostawcy paliwa, nie mówiąc już o zobowiązaniach przeterminowanych o charakterze budżetowym i gospodarczym. Uzyskana cena jest wyższa od dopuszczonej stosownymi uchwałami organów korporacyjnych w sprawie zbycia przedmiotowej nieruchomości w drodze negocjacji, z zastosowaniem ewentualnego jej obniżenia do 30% od ceny wywoławczej, ogłoszonej w poprzednim ustnym przetargu nieograniczonym. Pozyskane w ramach transakcji środki gotówkowe zostaną przeznaczone na: uregulowanie wszystkich zaległych i bieżących zobowiązań budżetowych wobec ZUS, PFRON, Urzędu Miasta Lublin, w łącznej*

wysokości ok. 450 tys. zł; wykonanie prawa odkupu od Lubelskich Dworców udziału wynoszącego 1/10 w nieruchomości zabudowanej położonej w Lublinie przy ul. Hutniczej 1, w kwocie ok. 520 tys. zł; częściową spłatę innych wymagalnych zobowiązań, gwarantującą możliwość kontynuacji działalności operacyjnej spółki. Realizacja zaplanowanych wydatków umożliwi: przystąpienie do zbliżających się przetargów na przewozy szkolne 2014/2015, co uwarunkowane jest brakiem zaległości budżetowych; kontynuację przedsięwzięć w zakresie zbycia mało efektywnych środków trwałych, w tym części nieruchomości przy ul. Hutniczej w Lublinie, po dokonanych podziale geodezyjnym; wdrożenie pozostałych działań restrukturyzacyjnych i inwestycyjnych, objętych programem naprawczym na lata 2014-2015.

Środki z tytułu sprzedaży nieruchomości w Krasnymstawie wpłynęły na rachunek bankowy Spółki w dniu 16.05.2014 r. Na dzień 22.05.2014 r. wykorzystano z tego tytułu kwotę 862 tys. zł na wydatki bieżące (zobowiązania publiczno-prawne – 482 tys. zł; zaliczka na rzecz LDSA z tytułu odkupienia 1/10 udziałów nieruchomości przy ul. Hutniczej 1 – 200 tys. zł; uregulowanie zaległych faktur z tytułu zakupu paliwa – 180 tys. zł).

(dowód: akta kontroli str. 79-80, 180-184)

3.2. Na dzień 12.05.2014 r. spółka posiadała 66 autobusów, których średni wiek wynosił 19 lat (najstarszy pojazd został wyprodukowany w roku 1987, a najmłodszy w roku 2005). Od dnia powstania Spółki do dnia 10 kwietnia 2014 r. z ewidencji środków trwałych wykreślono 24 pojazdy, z czego 23 sprzedano, natomiast jeden pojazd poddano kasacji. Spółka nie dokonywała zakupu nowych/używanych pojazdów. Stwierdzono jedynie wynajęcie od firmy Garden Service dwóch autobusów marki Mercedes Benz Sprinter 416, o liczbie miejsc 24 i 29 na okres odpowiednio: pięciu (X 2013-II 2014) oraz czterech (XI 2013-II 2014) miesięcy. Autobusy te wynajmowano na potrzeby obsługi kursów do Rymanowa, zlikwidowanych w marcu 2014 r. W programie naprawczym na lata 2014-2015 przewidziano konieczność wzięcia w leasing 28 nowych autobusów marki AUTOSAN typu GEMINI (o liczbie miejsc siedzących 29-33) lub LIDER 9 eco, klasy EURO 5 lub EURO 6 (o liczbie miejsc siedzących 33-39) oraz dwóch autobusów typu EUROLIDER 12, klasy EURO 6 (o liczbie miejsc siedzących 47-55), z czego 16 autobusów w okresie do końca czerwca br. i 14 kolejnych w 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 23-55, 185-191, 198-213, 219-224, 322)

3.3. Zgodnie z warunkami wniesienia aportu, jako zorganizowanej części przedsiębiorstwa, spółka LLA przejęła od PKS WSCHÓD SA 11 umów leasingu operacyjnego dotyczących użytkowania samochodów Mercedes-Benz Sprinter 513 CD. Umowy leasingu zawarte były w roku 2010 na 60 okresów rozliczeniowych. Przejęcie umów do LLA nastąpiło z dniem 5.06.2013 r., po 31 lub 32 okresie rozliczeniowym, w zależności od poszczególnych umów. Po korzystaniu z leasingu przez LLA przez okres 3 miesięcy, w wyniku negocjacji, umowami z dnia 16.09. 2013 r. przeniesiono leasing na rzecz firmy GARDEN SERVICE. Z umowy przeniesienia wynikało, że przejmujący leasing miał opłacać pozostałe raty leasingowe (od rat 35 – 36),

W opinii ekonomicznej wymienionej w punkcie 2.2. niniejszego wystąpienia pokontrolnego, sporządzonej przez zewnętrznego audytora (PU-H Teks), w części dotyczącej zasadności dokonania cesji ww. umów leasingu na rzecz firmy Garden Service, przedstawiono, że: *przed dokonaniem umów przeniesienia LLA sporządziły wycenę wartości rynkowej leasingowanych samochodów. Łączna rynkowa wartość samochodów w kwocie brutto wyniosła 729,5 tys. zł. Wartość rat z umów*

leasingowych, jaka pozostała do spłaty, łącznie z kwotami wykupu w wartości brutto, na dzień przeniesienia umów do firmy GARDEN SERVICE, wynosiła 782,3 tys. zł. Wartość brutto samego kapitału do spłaty, na dzień przeniesienia umów leasingowych, wynosiła 723,6 tys. zł. LLA z tytułu odstąpienia od umowy leasingu uzyskały kwotę brutto o wartości 10,8 tys. zł. Oznacza to, że rynkowa wartość samochodów, które zaczęła leasingować firma GARDEN SERVICE, po rozliczeniu odstępnego, wynosiła 718,7 tys. zł (729,5 tys. zł - 10,8 tys. zł). Jest to kwota nieznacznie niższa niż wysokość kapitału z umów leasingowych, który pozostał do spłaty na dzień przeniesienia umów i znacznie niższa niż wartość pełnych zobowiązań leasingowych, które zostały do spłaty do zakończenia umów leasingowych. Na dzień przeniesienia umów, dokonując porównania kapitału do spłaty i rynkowej wartości samochodów przenoszonych w ramach umów leasingowych, należy stwierdzić, że transakcja była neutralna dla spółki. Porównanie rynkowej wartości samochodów z kwotą, jaka została jeszcze do spłaty w ramach umów leasingowych wykazuje nadwyżkę obciążeń leasingowych nad wartością rynkową. Kontynuowanie leasingu nie gwarantowało uzyskania po jego zakończeniu wartości dodanej, tzn. wyższej wartości rynkowej ponad koszt poniesionych opłat. Leasingowane samochody to jednostki z dopuszczalną liczbą pasażerów 19 osób. Pojazdy dysponowały jedynie miejscami siedzącymi, bez miejsc stojących i nie były wyposażone w luki bagażowe. Jedynie część z nich była wyposażona w klimatyzację. Samochody objęte umowami leasingowymi w roku 2013 były już poza okresem gwarancji producenta. Z uwagi na wykonane przebiegi, w samochodach zaczęła występować konieczność napraw i wymiany poszczególnych podzespołów i części. Wymienione parametry powodowały, że samochody mogły obsługiwać jedynie określone trasy i przy określonym „potoku pasażerów”. Samochody, które nie były wyposażone w klimatyzację nie były wykorzystywane do tras długodystansowych. Z uwagi na brak możliwości zabierania pasażerów na miejscach stojących, również nie wszystkie trasy lokalne były możliwe do obsłużenia, szczególnie w godzinach szczytowych, gdyż efektywniejsze były pojazdy o większej liczbie pasażerów. Pojazdy te, ze względu na swoją znikomość, nie były przystosowane do obsługi przewozów szkolnych, które w roku 2013, poza liniami dalekobieżnymi, były głównym źródłem przychodów dla LLA. Tendencja ograniczania nierentownych linii przewozowych występuje już od kilku lat, tj. od czasu gdy LLA funkcjonowały jeszcze jako oddział PKS Wschód SA w Lublinie. Z uwagi na ograniczenie linii przewozowych, tabor objęty umowami leasingowymi nie był w pełni wykorzystywany lub kursował na liniach, które nie były w pełni rentowne. W ramach audytu zbadano również opłacalność ekonomiczną uzyskiwaną na wykorzystywaniu tych środków transportowych. Badanie przeprowadzono dla miesięcy od czerwca do sierpnia, czyli w okresie pełnych miesięcy wykorzystywania busów przez LLA. W tym celu porównano przychody uzyskiwane ze sprzedaży biletów na trasach obsługiwanych przez busy z kosztami leasingu za te miesiące, kosztami paliwa, remontów, wynagrodzeń z narzutami. Przy ocenie nie doliczano kosztów ogólnoadministracyjnych. W efekcie analizy stwierdzono, że samochody nie były jednakowo intensywnie wykorzystywane. Część samochodów pracowała efektywnie, tzn. samochody były wykorzystywane pełny miesiąc, inne pracowały jedynie przez część miesiąca. Efektywność ekonomiczną uzyskano na tych samochodach, których przychód w okresie miesiąca oscylował w granicach 10 tys. zł. W badanym okresie efektywność taką uzyskano na eksploatacji czterech samochodów w czerwcu i lipcu oraz trzech samochodów w sierpniu. Dane analityczne wskazują, że przy odpowiednim planowaniu tras możliwe byłoby uzyskanie efektywności leasingu w przypadku trzech-czterech pojazdów. Dokonując oceny zawartych umów przeniesienia leasingu na GARDEN SERVICE należy stwierdzić, że z uwagi na to, iż część leasingowanych busów

przynosiła dochód, umowie cesji należało poddać tylko taką liczbę tych umów, która odpowiadała liczbie leasingowanych samochodów generujących straty w ramach działalności przewozowej. W ramach planowanego ograniczenia umów leasingowych należało przekazać samochody o największym przebiegu i z niższym standardem wyposażenia. Przekazanie umów leasingowych, na których uzyskiwano dochód, spowodowało, że spółka pozbyła się źródła pozyskiwania środków obrotowych, którymi można byłoby pokrywać koszty ogólnozakładowe. Analiza umów przenoszących leasing wskazuje, że dotychczasowy użytkownik (LLA) nie ponosi jakiegokolwiek ryzyka za roszczenia powstałe po dniu podpisania umowy przeniesienia leasingu.

(dowód: akta kontroli str. 134-152, 225-229)

Na podstawie art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹¹ uzyskano wyjaśnienia od byłego Prezesa LLA na okoliczność ww. cesji umów leasingu. Wyjaśniający podał, że: *około 3 lata temu zostały wprowadzone (jeszcze do struktur oddziałowych Spółki PKS „WSCHÓD” SA) 30 szt. Mercedesów Sprinterów (19+1 miejsc siedzących). Przez ostatnie 1,5 roku, model transportu (nawet na rynku lokalnym) uległ istotnym zmianom. Nawet mali przewoźnicy, posiadający kilka analogicznie „małych busów”, zaczęli wprowadzać większe jednostki transportowe, oferując tym samym większy komfort i określony standard świadczenia usług przewozowych dla pasażerów. Szereg okoliczności zadecydowało, że możliwość efektywnego wykorzystania tych jednostek transportowych była bardzo mała, a potencjalne efekty były niewspółmierne do kosztów utrzymania i obsługi tych pojazdów. Ww. pojazdy były okresowo wykorzystywane do obsługi linii dalekobieżnych. Nietrudno sobie jednak wyobrazić, że już na pierwszym przystanku w Lublinie nie wszyscy zainteresowani pasażerowie (oraz ich bagaże) byli w stanie skorzystać z tych pojazdów (za małą ilość miejsc w stosunku do zainteresowania). Powyższe spowodowało, że Zarząd LLA Sp. z o.o., podjął decyzję o poszukiwaniu zainteresowanych kontrahentów skłonnych przejąć cesję umów leasingu tych pojazdów. W drugiej połowie sierpnia 2013 r. nastąpiło istotne zaburzenie gospodarki finansowej Spółki i zaczęły narastać zatory płatnicze. Spółka zalegała już ze spłatą kolejnych rat umów leasingu i dalsza taka sytuacja skutkować mogła zerwaniem umów leasingu, zabranianiem pojazdów i terminową wymagalnością zaległych zobowiązań. W związku z powyższym, Zarząd LLA Sp. z o.o. podjął próby znalezienia cedenta rzeczonych umów. Gdyby Spółka nie znalazła zainteresowanego cedenta (dodatkowo spełniającego wymagania co do tzw. zdolności finansowej, badanej każdorazowo przed decyzją o cesji przez MB Leasing), to licząc od września 2013 r. do stycznia 2014 r., straciłaby w tym czasie ok. 200 tys. zł – co mogłoby być porównywalne do wielkości wynagrodzenia kilkunastu pracowników w tym okresie. W pierwszej kolejności pytanie o przejęcie cesji rzeczonych umów zostało skierowane do pozostałych spółek z Grupy LD S.A. oraz innych partnerów. Oferta ta nie spotkała się jednak z zainteresowaniem. Prowadzono również rozmowy z dwoma przewoźnikami (z północy Polski i ze Śląska) – również bez oczekiwanego finału. Dopiero w ostatniej fazie działań pojawił się partner który nie dość, że posiadał odpowiednią zdolność finansową to w dodatku był zainteresowany przejęciem cesji wszystkich umów. Cedent został obciążony przez Spółkę LLA Sp. z o.o. kosztami przejęcia przedmiotowych umów leasingu. Dodatkowo, za cały znany mi okres, obciążano Cedenta re-fakturą z tytułu użytkowania systemu GPS zamontowanego*

¹¹ Dz. U. z 2012 r., poz. 82, ze zm., dalej ustawa o NIK

w przedmiotowych, scedowanych pojazdach, a także udało się Zarządowi LLA Sp. z o.o. doprowadzić do podpisania umowy pomiędzy Oferentem rzeczzonego systemu GPS, a Cedentem i z chwilą instalacji przedmiotowego systemu u Cedenta, Zarząd LLA Sp. z o.o. uzgodnił trójstronnie (co zakładam w najlepszym interesie LLA Sp. z o.o. potwierdzi i bieżący Zarząd Spółki), że dodatkowo urządzenia ze scedowanych pojazdów zostaną w atrakcyjnej cenie sprzedane Cedentowi, jak również wszystkie spełniające kryteria techniczne urządzenia z kasowanych przez LLA Sp. z o.o. czy też wycofywanych z eksploatacji pojazdów również zostaną sprzedane cedentowi.

(dowód: akta kontroli str. 230-250)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Poprzedni Prezes Zarządu nie dokonał rzetelnej analizy wykorzystania samochodów Mercedes-Benz Sprinter 513 CD, przed dokonaniem cesji umów leasingu. Według opinii biegłego część leasingowanych busów (trzy-cztery) przynosiła dochody. Skutkowało to tym że, Spółka znajdująca się w trudnej sytuacji ekonomiczno-finansowej pozbyła się jednego ze źródeł pozyskiwania środków, w celu finansowania kosztów jej działalności. Skutkiem złej sytuacji finansowej było również to, że uzyskane ze sprzedaży nieruchomości środki, Spółka zmuszona była przeznaczać w pierwszej kolejności na spłatę zaległych i bieżących zobowiązań. Uniemożliwiało to realizację zadań ujętych w programie naprawczym LLA związanych z unowocześnieniem i modernizacją wyeksploatowanego taboru samochodowego.

4. Działania w zakresie obsługi przewozu osób

Opis stanu
faktycznego

4.1. Spółka dokonywała analizy rentowności obsługiwanych kursów. Wyniki dokonywanych analiz były podstawą działań w celu utrzymania bądź rezygnacji z obsługi nierentownych kursów. Z tego powodu zlikwidowano siedem kursów (trzy w okresie od 15 października 2013 r. do 7 stycznia 2014 r. oraz cztery w okresie od 12 lutego do 5 marca 2014 r.). Wśród zlikwidowanych połączeń były dwa kursy z Lublina do Świdnika. Podstawową przyczyną ich likwidacji (w dniach odpowiednio 12.11.2013 r. oraz 5.03.2014 r.) było zmniejszone zainteresowanie pasażerów, ze względu na znaczne ograniczenie liczby przystanków znajdujących się na terenie Lublina, na których autobusy mogły się zatrzymywać. Nierentowne były też dwa kursy z Lublina do Białej Podlaskiej. Zleceniami przewozowymi z: 13.09.2013 r., 9.12.2013 r. oraz 31.03.2014 r. LLA powierzyły firmie Garden Service wykonywanie w okresie odpowiednio: 16 września – 31 grudnia 2013 r., 1 stycznia – 31 marca 2014 r. oraz 1 kwietnia – 30 czerwca 2014 r. kursów relacji Lublin – Biała Podlaska oraz Biała Podlaska – Lublin.

W zleceniach przewozowych określono, że:

- zezwolenie na te kursy oraz właściwy mu rozkład jazdy podlegał zwrotowi do LLA z chwilą wykonania ostatniego z przedmiotowych kursów określonych danym zleceniem,
- z chwilą niezależnego uzyskania od odpowiednich organów przez firmę Garden Service przedmiotowego zezwolenia, LLA oświadczyły, że zrzekają się tego zezwolenia i po zwrocie od firmy Garden Service, zwrócą je organowi wydającemu,
- firma Garden Service przejęła także na siebie koszty wykonywania ww. zadań przewozowych, wynikające z opłat za korzystanie z przystanków i dworców wymienionych w rozkładach jazdy, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie

przepisami i cennikami w dniu rozpoczęcia wykonywania powierzonych zadań przewozowych.

Wg zlecenia przewozowego z 31 marca 2014 r. firma Garden Service zobowiązała się wypłacać LLA wynagrodzenie w wysokości 1 tys. zł netto miesięcznie (za okres od kwietnia do czerwca 2014 r.).

(dowód: akta kontroli str. 251-255, 258-280, 318-321)

4.2. Spółka dokonywała analizy zapotrzebowania rynku w zakresie przewozu osób na nieobsługiwanych dotychczas trasach. Analiz takich dokonywano w szczególności w związku z ogłoszonymi przetargami na realizację przewozów szkolnych, jak również wnioskami lokalnych organów samorządowych. W wyniku tych czynności uzyskano stosowne zezwolenia i uruchomiono 15 kursów.

W dniu 18.10.2013 r. pomiędzy LLA a firmą Garden Service została zawarta umowa konsorcjum, w celu wspólnego wykonywania poszczególnych zadań przewozowych, których realizacja miała być każdorazowo wzajemnie wcześniej przez strony uzgadniana.

W przekazanym przez właściciela firmy Garden Service piśmie z dnia 3 stycznia 2014 r. poinformowano o rozważaniu zerwania ww. umowy, w związku z ostatnimi wydarzeniami, dotyczącymi dokonywania prób upubliczniania w mediach planów i działań zawiązanego pomiędzy firmami konsorcjum. Jednocześnie właściciel Garden Service zwrócił się do Prezesa Zarządu LLA z prośbą o zajęcie, do 15 stycznia 2014 r., stanowiska odnośnie dalszej współpracy oraz poinformował o natychmiastowym rozwiązaniu umowy konsorcjum, w przypadku braku odpowiedzi lub nieprzedstawieniu przez LLA realnych propozycji w zakresie wspólnych działań. Prezes Zarządu Spółki nie odniósł się do tego pisma.

W opinii ekonomicznej, sporządzonej przez zewnętrznego audytora (PU-H Teks), w części dotyczącej ekonomicznego uzasadnienia zawarcia ww. umowy, podano, że *umowa ma charakter ramowy i z punktu widzenia ekonomicznego stanowi list intencyjny, nie rodzi żadnych skutków ekonomicznych. Firmy w ramach działań konsorcjum przygotowały projekt przewozów pasażerów na linii do Białej Podlaskiej. Projekt ten nie znalazł akceptacji u stosownych władz, co oznacza, że aktualnie umowa konsorcjum jest nieaktywna.*

(dowód: akta kontroli str. 134-152, 230-250, 256-257, 281-298)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Spółka prowadziła analizę obsługiwanych kursów, likwidowała połączenia nierentowne oraz uruchamiała przewozy osób na trasach dotychczas nieobsługiwanych, poszukiwała partnerów do współpracy w zakresie zapewnienia skutecznego konkurowania na rynku.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o podjęcie działań mających na celu poprawę efektywności działalności Spółki.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Lublinie.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosku pokontrolnego 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, dnia 8 lipca 2014 r.

Kontroler
Marek Raczkowski
specjalista kontroli państwowej

Dyrektor
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Lublinie
Edward Lis

DYREKTOR
Najwyższej Izby Kontroli
Delegatura w Lublinie
z up.

Monika Tomaszewska
WICEDYREKTOR

