



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu**

Opole, dnia 8 lipca 2010 r.

**Zarząd
PKS Strzelce Opolskie SA
w Strzelcach Opolskich**

P/10/043
LOP – 4101-01-01/2010

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹ (zwanej dalej ustawą o *NIK*), Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu przeprowadziła w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej SA w Strzelcach Opolskich (dalej Spółka) kontrolę działań restrukturyzacyjnych i prywatyzacyjnych Spółki w latach 2007-2010.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 9 czerwca 2010 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ust 1 i 2 ustawy o *NIK*, przekazuje Panu Prezesowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działania Zarządu Spółki w zakresie spraw będących przedmiotem kontroli, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości.

W styczniu 2009 r. organ założycielski Spółki (Minister Skarbu Państwa) podjął działania zmierzające do jej sprywatyzowania. W dniu 20 stycznia 2009 r. poinformował Zarząd Spółki o rozpoczęciu prywatyzacji i zwrócił się o złożenie oświadczenia o sfinansowaniu przez Spółkę kosztów przygotowania przez doradcę analiz przedprywatyzacyjnych i obsługi zbycia jej udziałów (oszacowanych na kwotę ok. 150 tys. zł). Na ww. prośbę Zarząd Spółki wyraził zgodę. Za sporządzenie przez wykonawcę wybranego przez Ministra Skarbu Państwa ww. opracowań (przekazanych we wrześniu 2009 r.) Spółka zapłaciła bezpośrednio Ministrowi

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

Skarbu Państwa 84 tys. zł.

Według wyjaśnienia Prezesa Zarządu inicjatorem procesu prywatyzacji Spółki była firma Adamietz spółka z o.o., której właściciel deklarował chęć nabycia akcji Spółki najpóźniej do końca 2009 r. (deklaracji nabycia przedmiotowych akcji nie złożyły wówczas samorządy - Gmina Strzelce Opolskie, Powiat Strzelecki).

W toku czynności kontrolnych ustalono, że po złożeniu w dniu 27 listopada 2009 r. przez: Starostę Strzeleckiego oraz Radę Powiatu Strzeleckiego wniosku do Ministra Skarbu Państwa o nieodpłatne nabycie akcji Spółki Minister Skarbu Państwa w dniu 6 kwietnia 2010 r. podjął decyzję o odstąpieniu od prywatyzacji Spółki, nie informując jej Zarządu, do dnia zakończenia kontroli NIK, o przebiegu dalszego postępowania. W informacji uzyskanej w trakcie kontroli NIK Starosta Strzelecki podał, że do dnia 19 marca 2010 r. nie otrzymał odpowiedzi od Ministra Skarbu Państwa na ww. wniosek.

Ocenę ogólną uzasadniają następujące ustalenia kontroli i wynikające z nich oceny częściowe:

1. NIK pozytywnie ocenia – uwzględniając kryterium legalności i gospodarności - realizowanie przez Zarząd Spółki zadań wynikających z polityki właścicielskiej określonej przez: Ministra Skarbu Państwa reprezentującego Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy (dalej WZA) oraz Radę Nadzorczą (dalej RN).

1.1 Spółka, utworzona przez Ministra Skarbu Państwa z dniem 1 sierpnia 2001 r. w drodze komercjalizacji Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Strzelcach Opolskich² została powołana m.in. do wykonywania międzymiastowego pasażerskiego transportu drogowego. W ocenie NIK Zarząd rzetelnie i terminowo realizował zadania związane z opracowywaniem rocznych oraz strategicznych planów wieloletnich – w zakresie oraz terminach określonych przez RN, jak też występował do RN i WZA Spółki, stosownie do obowiązku określonego w § 52 ust 3 Statutu Spółki, o uzyskanie zgód na nabycie lub zbycie aktywów trwałych.

W kontrolowanym okresie Spółka realizowała przewozy regularne oraz okazjonalne wykorzystując do tego celu 62 autobusy. NIK pozytywnie ocenia wzrost: z 86 (w 2007 r.) do 90 (w latach 2008-2010), tj. o 4,7 % liczby linii obsługiwanych w komunikacji regularnej³, wzrost z 2.260 km (w 2007 r.) do 2.286 km (w latach 2008-2010), tj. o 26 km (1,2 %)

² Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych – Dz.U. z 2002 r. Nr 171, poz. 1397 ze zm.

³ przy czym nastąpiła likwidacja 6 (100 %) linii miejskich oraz 1 (33,3 %) linii regionalnej, a uruchomiono 11 (14,3 %) linii podmiejskich,

długości obsługiwanych linii podmiejskich⁴.

W ocenie NIK uzasadniona gospodarczo była likwidacja wszystkich sześciu linii miejskich (w 2009 r.) oraz jednej (33,3 %) linii regionalnej (w 2008 r.), gdyż począwszy od 2007 r. następował systematyczny spadek liczby pasażerów przewożonych w komunikacji regularnej z 2 151,4 tys. do 1 926,4 tys. w 2009 r., a uzyskane przychody z tego tytułu w 2009 r. były mniejsze o 145,3 tys. zł (1,7 %) w stosunku do przychodów uzyskanych w 2007 r. Spadek przychodów sposób znaczący wpłynął na pogorszenie się wyniku finansowego Spółki, która za 2009 r. wykazała stratę w kwocie 42,4 tys. zł (przy zysku za 2007 r. w kwocie 386,2 tys. zł). Wpływ na wynik finansowy miało dodatkowo pokrycie przez Spółkę kosztów opracowań przedprywatyzacyjnych (zleconych przez Ministra Skarbu Państwa) w kwocie 84 tys. zł. Taki stan znalazł odzwierciedlenie w spadku wskaźników rentowności sprzedaży⁵ z 2,01 % w 2006 r. do -0,29 % w 2009 r. i rentowności majątku⁶ z 3,74 % w 2006 r. do -0,62 % w 2009 r.

NIK pozytywnie ocenia, mając na uwadze kryterium gospodarności, podejmowane przez Zarząd Spółki działania zmierzające do zwiększenia efektywności wykorzystania posiadanego majątku trwałego. Stwierdzono m.in., że:

- 1) przychody z dzierżaw gruntów i najmu pomieszczeń wzrastały w kolejnych latach, i tak w stosunku do wpływów z roku poprzedniego były wyższe o: 9 tys. zł (12,7 %) w 2007 r., o 32,5 tys. zł (40,4 %) w 2008 r. i o 80,8 tys. zł (71,4 %) w 2009 r.,
- 2) zakres działalności handlowej i usługowej (sprzedaży paliw i innych materiałów oraz usług obsługowo-naprawczych pojazdów), podlegał zwiększeniu. Ww. działalności charakteryzowały się ponadto wysoką rentownością obrotu, tj. dla usług warsztatowych: od 10,7 % w 2007 r. do 8,5 % w 2009 r.; dla działalności handlowej: od 6,5 % w 2007 r. do 8,4 % w 2009 r.

1.2 Kontrola NIK ujawniła, że Zarząd Spółki nie realizował w pełni obowiązku corocznego pisemnego informowania organów samorządu terytorialnego wydających zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych o treści rozkładów jazdy, określonego w § 3 i § 4 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r. *w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących*

⁴ przy zmniejszeniu o 79 km, tj. 3,2 % (z 2 494 km w 2007 r. do 2 415 w latach 2008-2009) długości obsługiwanych linii, w tym o 43 km (100 %) linii miejskich i o 62 km (32,5 %) linii regionalnych,

⁵ wynik netto x 100 / przychody ze sprzedaży,

⁶ wynik netto x 100 / aktywa ogółem,

rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości⁷. Zarząd przekazywał stosowne informacje w badanym okresie wyłącznie Marszałkowi Województwa Opolskiego, nie informując natomiast innych wskazanych w ww. przepisach.

Stwierdzono ponadto, że od pracowników Działu Przewozów Pasażerskich nie egzekwowano rzetelnego dokumentowania pracy kierowców i autobusów, pomimo wprowadzenia do stosowania *Dziennika dworca autobusowego* (wewnętrznego opracowania). W ww. „*Dziennikach ...*” nie odnotowywano faktycznych godzin odjazdów i przyjazdów oraz minut ewentualnych opóźnień. Taki sposób dokumentowania pracy kierowców i autobusów, w ocenie NIK, uniemożliwiał prowadzenie bieżących kontroli prawidłowości świadczonych usług.

NIK zwraca uwagę, że Zarząd Spółki nie podejmował skutecznych działań zmierzających do dostosowania godzin kursowania autobusów do potrzeb pasażerów m.in. pracowników zakładów pracy oraz młodzieży szkolnej, co zdaniem NIK mogło być przyczyną wejścia na rynek przewozów pasażerskich obsługiwanych przez Spółkę firmy konkurencyjnej. Spowodowało to spadek liczby pasażerów, którego skutkiem była konieczność likwidacji przez Spółkę części kursów.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

1. *Dopełnienie obowiązku informowania innych organów samorządowych wymienionych w przepisach o treści rozkładów jazdy.*
2. *Rozważenie wprowadzenia zasad prowadzenia Dziennika dworca autobusowego oraz egzekwowanie obowiązku rzetelnego dokumentowania pracy kierowców i autobusów.*
3. *Podejmowanie działań organizacyjnych zmierzających do ustalania godzin kursowania autobusów uwzględniających rozeznane potrzeby pasażerów.*

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Prezesa w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków, bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczyn niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu prawo zgłoszenia na piśmie do

⁷ Dz. U. Nr 12, poz. 79

dyrektora Delegatury NIK w Opolu umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

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