



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Poznaniu

LPO.410.005.03.2015

P/15/067

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Poznaniu

ul. Dożynkowa 9H, 61-662 Poznań

T +48 61 655 62 00, F +48 61 655 62 01

lpo@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/067 – Finansowanie ulg na przejazdy komunikacją autobusową i kolejową.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu
KontrolerKontroler	Zbigniew Truszkowski, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 92955 z dnia 19 marca 2015 r. (dowód: akta kontroli str.1-2)
Jednostka kontrolowana	TOTEM ARTUR STRZELEC ul. Nowowiejskiego 3; 63-100 Śrem, (zwana dalej Przewoźnikiem lub Firmą)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Artur Strzelec, właściciel (zwany dalej Właścicielem) (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹ działalność firmy Totem Artur Strzelec w latach 2013-2014, w zakresie przestrzegania wymagań niezbędnych do uzyskania dopłat z tytułu stosowania ulg ustawowych, prowadzenia ewidencji sprzedaży biletów ulgowych, a także sporządzania wniosków o przekazanie ww. dopłat oraz ich rozliczania.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Przewozy pasażerskie prowadzono w oparciu o aktualną licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób oraz wymagane zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, wydane przez uprawnione organy na podstawie art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym². Do sprzedaży biletów ulgowych stosowano kasy rejestrujące, dopuszczone do obrotu na podstawie decyzji Ministra Finansów oraz wykorzystywano programy komputerowe uwzględniające wszystkie kategorie ulg ustawowych, wymienione w art. 2 ust. 2-7, art. 4 ust. 1-3 i 5 oraz art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego³ (ustawa o uprawnieniach do ulg ustawowych). Wnioski o przekazanie dopłat sporządzano z częstotliwością i w terminie określonym w umowie z Urzędem Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego (dalej UMWW).

Na powyższą ocenę wpływ miały nieprawidłowości związane z przestrzeganiem wymagań niezbędnych do uzyskania dopłat, tj.:

- nienaniesienie na obudowy kas rejestrujących numerów ewidencyjnych nadanych przez naczelnika urzędu skarbowego,
- nieopracowanie regulaminu określającego warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób, bagażu i rzeczy, co wpłynęło na brak możliwości jego udostępnienia pasażerom do wglądu,
- nieupublicznienie cennika opłat wraz z cenami biletów ulgowych z tytułu ulg ustawowych.

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

² Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 (dalej: ustawa o transporcie drogowym)

³ Dz. U. z 2012 r., poz. 1138 ze zm.

Należy podkreślić, że przewozy dzieci szkolnych na terenie gminy Śrem realizowane przez Przewoźnika na podstawie zawartej ze szkołami w Zbrudzewie umowy, w istocie spełniały warunki przewozów regularnych specjalnych⁴. Realizując w latach 2013-2014 powyższą umowę, poza grupą stałych pasażerów, jakimi były dzieci szkolne, Przewoźnik nie przewoził żadnych innych pasażerów.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przestrzeganie przez przewoźników wymagań niezbędnych do uzyskania dopłat.

1.1. Struktura organizacyjna podmiotu i system kontroli

Opis stanu
faktycznego

Od 1 lipca 1995 r. Firma była zarejestrowana w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej oraz w ewidencji działalności gospodarczej prowadzonej przez Burmistrza Śremu pod numerem ewidencyjnym 3579. Właścicielem firmy był Artur Strzelec.

(dowód: akta kontroli str. 4-9)

Firma prowadziła działalność gospodarczą w zakresie sprzedaży paliw, przewozu osób, nauki jazdy, napraw warsztatowych i lakierniczych pojazdów samochodowych oraz sprzedaży części zamiennych. Według stanu na 31 grudnia 2014 r. w firmie zatrudnionych było 31 pracowników na podstawie umowy o pracę oraz 10 pracowników na podstawie umowy zlecenia.

W Firmie trwały prace nad strukturą organizacyjną i zakresami obowiązków dla komórek organizacyjnych i zatrudnionych pracowników. Przewoźnik wydzielił 2 stanowiska pracy zajmujące się publicznym transportem zbiorowym autobusowym, w tym obsługą przewozów szkolnych, komunikacją miejską i turystyczną. Określił też podstawowe zadania dla pracowników związane z przewozami szkolnymi i rozliczeniami za zrealizowane w danym miesiącu przewozy autobusowe na rzecz osób uprawnionych do ulg. Firma zatrudniała w celu obsługi regularnych dowozów szkolnych 13 kierowców⁵.

(dowód: akta kontroli str. 10-14)

Przewoźnik nie wydzielił komórki organizacyjnej ani stanowiska pracy związanego z kontrolą wewnętrzną. Nie opracowano zasad i trybu wykonywania czynności kontrolnych związanych z kontrolą prawidłowości wydawania biletów przez kierowców, rejestrowania biletów w kasach przez kierowców czy sprawdzania przez nich uprawnień podróżnych do zakupu biletu z ulgą. Według wyjaśnień właściciela Firmy czynności sprawdzające w tym zakresie sporadycznie wykonywał przełożony kierowców. Z czynności tych nie sporządzano dokumentacji. Dla kierowców obsługujących przewozy na liniach regularnych nie opracowano zakresów czynności.

(dowód: akta kontroli str. 134-139)

W badanym okresie Firma nie była kontrolowana przez instytucje zewnętrzne w zakresie finansowania ulg na przejazdy komunikacją autobusową.

(dowód: akta kontroli str. 15-22)

⁴ Warunki te wynikają z art. 4 ustawy o transporcie drogowym. Por. także wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 25 lutego 2014 r. (III SA/Po 1234/13) i przywołane tam orzecznictwo sądów administracyjnych oraz piśmiennictwo.

⁵ W tym: 7 pracowników zatrudnionych na pełnym wymiarze czasu pracy, 1 pracownika zatrudnionego w wymiarze 0,5 etatu i 5 pracowników na podstawie umowy cywilnoprawnej – umowy zlecenia

1.2. Przestrzeganie wymagań niezbędnych do uzyskania dopłat

W badanym okresie Firma spełniała podstawowe wymagania pozwalające na ubieganie się o dopłaty z tytułu stosowania ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego, w tym:

- posiadała wszystkie wymagane zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym,
- stosowała kasy rejestrujące, umożliwiające określenie kwot dopłat do biletów ulgowych w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych.
- zawierała umowy z Województwem Wielkopolskim, w których określono tryb i zasady przekazywania dopłat z tytułu stosowania ulg ustawowych.

W chwili zawierania umów: nr DT/IV/18/2013 i DT/IV/18/2014 z Województwem Wielkopolskim o przekazywanie dopłat z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych w przewozach pasażerskich w latach 2013-2014 r., Firma posiadała 11 ważnych zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydanych przez Starostę Śremskiego (4), Burmistrza Śremu (6) i Marszałka Województwa Wielkopolskiego (1). Wszystkie zezwolenia zostały wydane przed podpisaniem umowy o dopłaty. Na podstawie tych zezwoleń Przewoźnik obsługiwał 11 linii autobusowych.

(dowód: akta kontroli str. 22-77)

Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym i jeden z wypisów, zostały sporządzone według wzoru określonego w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 8 czerwca 2004 r. w sprawie wzorów zezwoleń na wykonywanie krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych osób oraz wypisów z zezwoleń⁶.

(dowód: akta kontroli str. 54, 56, 58, 60, 63, 65, 67, 69, 71, 73, 75,)

Przewoźnik, zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, posiadał licencję nr 0049250 na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób, wydaną przez Starostę Śremskiego, właściwego dla siedziby przedsiębiorcy. Licencji udzielono w dniu 18 kwietnia 2007 r. na okres do 15 sierpnia 2021 r.

(dowód: akta kontroli str. 77)

W związku z wykonywaniem przewozów pasażerskich, na wyposażeniu Przewoźnika znajdowało się 13 kas rejestrujących, w tym 11 kas Emar 105 bez czytnika kart, do sprzedaży biletów jednorazowych w autobusach oraz 1 kasa Emar Printo Bus i 1 kasa Emar Duo Bus do sprzedaży biletów miesięcznych w siedzibie Przewoźnika. Dla każdej kasy rejestrującej, wyposażonej w program komputerowy uwzględniający wszystkie rodzaje ulg ustawowych prowadzono książkę serwisową kasy rejestrującej zawierającą: typ, numer fabryczny i numer unikatowy, nazwę producenta, sprzedawcy, serwisanta i użytkownika, numer decyzji Ministra Finansów o dopuszczeniu kasy do obrotu, numer ewidencyjny z pieczęcią urzędu skarbowego, informacje o użytkowniku kasy i dacie wprowadzenia jej w tryb fiskalny, informacje o osobach upoważnionych do świadczenia usług serwisu kasy, informacje o przeglądach okresowych.

Analiza wszystkich książek serwisowych kas rejestrujących wykazała, iż posiadały one wymagane wpisy.

(dowód: akta kontroli str. 78-105)

⁶ Dz. U. z 2004 r. nr 144, poz. 1519 (uchylone z dniem 11 kwietnia 2014 r. na podstawie art. 1 pkt 17 i art. 6 ustawy z 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2013 r., poz. 567 ze zm.).

W wyniku oględzin przeprowadzonych w 3 wybranych autobusach o największej liczbie przejechanych kilometrów, ustalono, co następuje:

- pojazdy były wyposażone w sprawne, poddawane konserwacji i przeglądowi kasy rejestrujące,
- w dokumentacji autobusów znajdowała się kopia ważnej licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego i ważnego zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów, aktualne rozkłady jazdy oraz cenniki opłat,
- dowody rejestracyjne autobusów posiadały wpisy potwierdzające ważność badań technicznych,
- cennik opłat wraz z cenami biletów ulgowych z tytułu ulg ustawowych w formie papierowej, stanowił część dokumentacji autobusu, którą dysponował kierowca,
- kasom rejestrującym w autobusach i punkcie sprzedaży biletów został nadany numer ewidencyjny przez naczelnika urzędu skarbowego,
- ceny biletów normalnych i ulgowych na dany kurs zostały ustalone zgodnie z cennikiem opłat znajdującym się w dokumentacji autobusu.

(dowód: akta kontroli str. 113-115)

Cennik biletów przedstawiony w UMWW jako załącznik do wniosków o dopłaty i wniosków do władz samorządowych o zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów w krajowym transporcie drogowym został wygenerowany przez program Przewozy pasażerskie - Bilety wersja.1.38.

(dowód: akta kontroli str. 106-112)

W wyniku oględzin przystanków autobusowych i badaniu dokumentów stwierdzono, iż rozkłady jazdy posiadały:

- dane adresowe Przewoźnika wraz z jego numerem telefonu i adresem poczty elektronicznej,
- oznaczenie czasu ważności rozkładu jazdy,
- przebieg trasy,
- tabelę z rodzajem kursu (godziny odjazdu) nazwą przystanku, numerem przystanku,
- informację o kursowaniu autobusu w dni nauki szkolnej,
- informację: „w autobusach „dowozy szkolne” pierwszeństwo mają dzieci z karnetami upoważniającymi do przejazdu.

(dowód: akta kontroli str. 121-131)

Przewoźnik nie posiadał dworca autobusowego i nie korzystał z pomieszczeń i infrastruktury innych podmiotów wykonujących usługi przewozów pasażerskich. W programie „Przewozy pasażerskie” zaewidencjonowano ok. 135 przystanków autobusowych zlokalizowanych w pasach drogowych dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich. Zasady korzystania z przystanków podczas wykonywania przewozów były uzgodnione z zarządcami tych dróg. Przewoźnik nie wprowadził ulg handlowych.

(dowód: akta kontroli str. 118-120, 132)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. W dniu rozpoczęcia kontroli żadna z 13 kas rejestrujących nie miała naniesionego na obudowie numeru ewidencyjnego nadanego przez naczelnika urzędu skarbowego. Przepis § 7 ust. 1 pkt 11 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia

28 listopada 2008 r.⁷ oraz § 14 ust.1 pkt 5 Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 14 marca 2013 r.⁸ nakazuje podatnikowi nanieść na obudowę kasy w sposób trwały numer ewidencyjny, który dla kasy oraz książki kasy jest identyczny i nie może być przypisany innym urządzeniom. Według wyjaśnień Właściciela obowiązku tego nie wykonano ze względu na brak dostatecznej wiedzy w tym zakresie. W dniu 18 maja 2015 r. Właściciel złożył oświadczenie, iż 15 maja 2015 r. kasy rejestrujące zostały oznaczone numerami ewidencyjnymi nadanymi przez Urząd Skarbowy. Powtórne oględziny 6 wybranych kas rejestrujących w dniu 12 czerwca 2015 r. wykazały, że paski z numerami ewidencyjnymi nie były trwale naniesione na ich obudowy.

(dowód: akta kontroli str. 134-139, 150, 151)

2. Przewoźnik nie opracował regulaminu określającego warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób, bagażu i rzeczy. Obowiązek udostępnienia pasażerom takiego regulaminu do wglądu w autobusie nakłada na Przewoźnika art.18 b ust. 1 pkt 5 ustawy o transporcie drogowym. Według wyjaśnień Właściciela pracownik otrzymał polecenie opracowania regulaminu „lecz go nie wykonał poprzez niedopatrzenie”. Z dniem 4 maja 2015 r. został wprowadzony regulamin obsługi podróżnych, odprawy bagażu oraz przewozu osób, bagażu i rzeczy.

(dowód: akta kontroli str. 134-139, 143)

3. Przewoźnik nie podawał do publicznej wiadomości cennika opłat(w tym cen biletów z zastosowaniem ulg ustawowych), do czego zobowiązywał go przepis art.18b ust.1 pkt 6 ustawy o transporcie drogowym. W korespondencji elektronicznej Departamentu Transportu UMWW z 3 lutego 2014 r., do m.in. Przewoźnika, w związku z podpisywaniem umów o dopłaty przypomniano, iż wykonywanie przewozów regularnych wymaga m.in.: „podanie cennika opłat do publicznej wiadomości (a nie tylko do wglądu pasażerów) w każdym autobusie”. Także w piśmie z 18 sierpnia 2014 r. Departamentu Transportu UMWW przypomina m.in.: „że: cennik opłat wraz z cenami biletów ulgowych „nie mogą być tylko przechowywane u kierowców, tylko podane do publicznej wiadomości m.in. w autobusie”. Według wyjaśnień pracownika Biura Obsługi Klienta firma upubliczniła cennik opłat poprzez umieszczenie cennika w każdym autobusie. Ponadto „Oprócz umieszczenia cennika w autobusie kierowcy mieli za zadanie posiadać w autobusie cennik, który każdy zainteresowany pasażer mógł bezpłatnie zabrać, ponadto, co jakiś czas przeprowadzano akcję rozdawania cenników pasażerom w autobusach”. W autobusach znajdowały się plastikowe skoroszyty z numerem rejestracyjnym pojazdu na stronie tytułowej, zawierające m.in. cennik za usługi przewozowe liniami regularnymi, instrukcję obsługi kasy, regulamin przewozu, trasy przejazdów. Skoroszyty te wraz z pozostałą dokumentacją pojazdu pozostawały w dyspozycji kierowcy. Zdaniem NIK, nie stanowiło to wykonania obowiązku upublicznienia cennika, bowiem istotą podania do publicznej wiadomości określonych treści jest niczym nieskrępowany do nich dostęp nieograniczonej liczby osób. Powinno to nastąpić w wyznaczonym miejscu, np. w formie wywieszki przy wejściu do autobusu, nad przednią szybą pojazdu, czy w innym widocznym miejscu autobusu, a jeśli Przewoźnik nie wykonuje sprzedaży w kasach dworcowych, to w miejscu, w którym wykonuje czynności sprzedaży biletów.

(dowód: akta kontroli str. 140, 142, 151, 152-155)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Autobusy wykonujące przewozy pasażerskie były wyposażone w wyraźny znak graficzny „przewóz dzieci” a na rozkładach jazdy widniały informacje,

⁷ w sprawie kryteriów i warunków technicznych, którym muszą odpowiadać kasy rejestrujące oraz warunków ich stosowania (Dz. U. Nr 212, poz. 1338 ze zm.) – uchylone z dniem 1 kwietnia 2013 r.

⁸ w sprawie kas rejestrujących (Dz. U. z 2013 r., poz. 363) – weszło w życie z dniem 1 kwietnia 2013 r.;

iż „w autobusach „dowozy szkolne” pierwszeństwo mają dzieci z karnetami upoważniającymi do przejazdu” Te jednoznaczne komunikaty mogły wprowadzać wśród potencjalnych podróżnych przekonanie, że dana linia autobusowa jest dowozem szkolnym i wpływać na ich wybory związane z podróżą.

Rozkłady jazdy nie zawierały istotnej informacji, że Przewoźnik nie wykonywał przewozów pasażerskich w ustawowych okresach ferii szkolnych. Informacja o kursowaniu autobusów w dni nauki szkolnej, znajdująca się w rozkładach jazdy, nie może być traktowana jako równoznaczna z informacją o niewykonywaniu przejazdów w ustawowych okresach ferii szkolnych. Pojęcie „dzień nauki szkolnej” nie jest bowiem przeciwstawne terminowi „ustawowy okres ferii szkolnych” (nie są dniami nauki szkolnej np. dni ustawowo wolne od pracy, także poza okresem ferii szkolnych).

(dowód: akta kontroli str. 121-131, 156-157)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność Spółki w badanym obszarze.

2. Ewidencja sprzedaży biletów ulgowych.

Opis stanu
faktycznego

Użytkowane przez Przewoźnika kasy rejestrujące Emar 105 bez czytnika kart zarządzane były poprzez program „Przewozy pasażerskie-Bilety”, a kasa Duo Bus przez program Bilet Miesięczny, od 2013 r. przez program BiletMSQL. Umowę licencyjną na bezterminowe użytkowanie programu Przewozy Pasażerskie-Bilety oraz Bilet Miesięczny podpisano w marcu 2007 r. a na program BiletMSQL w grudniu 2013 r. Oba programy uwzględniały wszystkie rodzaje ulg.

Stosowane oprogramowanie pozwalało Przewoźnikowi zarządzać bazą przystanków, definiować poszczególne linie i kursy, przygotowywać różne rodzaje taryf, przygotowywać dane do bileterek, rejestrować rozliczenie sprzedaży, generować zestawienie sprzedaży za miesiąc z podsumowaniem podatku VAT. Aplikacja PP-Bilety wyliczała kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych, z uwzględnieniem biletów miesięcznych na poszczególnych liniach autobusowych, ustalała kolejność stosowanych ulg, pozwalała na dołączenie ulgi do zestawu ulg dostępnych. Do każdego biletu ulgowego przypisany był rodzaj ulgi.

(dowód: akta kontroli str. 158-167)

W użytkowanym przez Przewoźnika programie „PP-Bilety” w wersji 1.38 uwzględniono 24 ulgi ustawowe dla biletów jednorazowych i 9 ulg ustawowych dla biletów miesięcznych, nadawanych automatycznie podczas drukowania biletów. Zgodnie z art. 8a ust. 4 ustawy o uprawnieniach do przejazdów ulgowych, kasy do biletów jednorazowych i miesięcznych umożliwiały określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych.

(dowód: akta kontroli str. 167-184)

Na podstawie pięciu losowo wybranych tras ustalono, iż ceny biletów odpowiadały cenom z cennika opłat znajdującego się w dokumentacji pojazdu, którą dysponował kierowca.

(dowód: akta kontroli str.185-235)

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Przewoźnika w badanym obszarze.

3. Prawdliwość sporządzania wniosków o przekazanie dopłat i ich rozliczenie.

Opis stanu
faktycznego

Wnioski o przekazanie dopłat Przewoźnik sporządzał z częstotliwością i w terminach określonych w umowach o dopłaty, zgodnie ze wzorami określonymi w załącznikach do tych umów⁹.

(dowód: akta kontroli str. 242-320)

W miesięcznych wnioskach do UMWW o dopłaty do krajowych autobusowych regularnych przewozów pasażerskich z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych, Przewoźnik ubiegał się jedynie o dopłaty z tytułu uprawnień w kategorii „dzieci i młodzież pobierająca naukę do 24 roku życia” z wielkością ulgi 49% na podstawie sprzedanych biletów miesięcznych. Z dokumentacji firmy oraz wyjaśnień Właściciela wynika, że w badanym okresie, w ramach autobusowych przewozów regularnych sprzedawano tylko bilety miesięczne w kategorii „dzieci i młodzież pobierająca naukę do 24 roku życia” z wielkością ulgi 49%. Także z wyjaśnień kierowców wykonujących przewozy oraz zeznań osób wykonujących obowiązki opiekunów podczas tych przewozów wynikało, że w latach 2013-2014 poza przewozem dzieci szkolnych, nie wykonywano przewozu innych osób na liniach regularnych. Wysokość zrealizowanych przez UMWW dopłat do biletów ulgowych z tytułu ulg ustawowych za lata 2013 i 2014 wyniosła 1 760 293,71 zł brutto, wszystkie z nich dotyczyły dopłat do biletów miesięcznych z ww. ulgą. W badanym okresie przewoźnik sprzedał 14 629 biletów miesięcznych z ulgą 49%, średnio 731 w miesiącu.

(dowód: akta kontroli str. 236-241, 320-346)

We wnioskach prawidłowo wskazywano okresy, których dotyczyły dopłaty oraz rodzaj, ilość i wartość biletów ulgowych. Do każdego wniosku dołączano zestawienie dopłat do biletów ulgowych za okres 1 miesiąca wygenerowane przez program PP_Bilety. W badanym okresie nie powstała konieczność zwrotu niewykorzystanej części dotacji.

(dowód: akta kontroli str. 242-320)

Zgodnie z postanowieniami umów o przekazywanie dopłat, UMWW zastrzegł sobie prawo kontroli przewoźnika, w szczególności w zakresie:

- prawidłowości wyliczania kwot dopłat,
- ewidencji sprzedaży biletów ulgowych,
- stosowania przepisów dotyczących ulg ustawowych,
- prawidłowości sprzedaży biletów ulgowych.

(dowód: akta kontroli str. 28-29, 39-40)

W dniu 10 grudnia 2010 r. Przewoźnik zawarł Umowę nr 1/ZPG ZB/2010 Zespołem Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Zbrudzewie „w sprawie prowadzenia codziennych przewozów dzieci szkolnych na terenie gminy Śrem”. Strony ustaliły, iż usługa ta będzie wykonywana od 2 stycznia 2011 r. do 31 grudnia 2014 r. Przy sprzedaży imiennych biletów miesięcznych dla dzieci szkolnych, Przewoźnik uwzględniał ulgi, o których mowa w art. 4 ust. 6 i art. 5 ust. 1 ustawy o ulgach. W związku ze świadczeniem usług codziennego przewozu dzieci szkolnych i stosowanych z tego tytułu ulg ustawowych, Przewoźnik ubiegał się jedynie o dopłaty z tytułu stosowania ulg w wysokości 49% przy sprzedaży biletów miesięcznych dla dzieci i młodzieży pobierających naukę do 24 roku życia.

(dowód: akta kontroli str. 347-350, 352-356)

⁹ Umowa nr DT/IV/18/2013 z dnia 10 stycznia 2013 r. oraz Umowa nr DT/IV/18/2014 z dnia 10 stycznia 2014 r.

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Zgodnie z § 1 ust. 2 Umowy nr 1/ZPG ZB/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. „w sprawie prowadzenia codziennych przewozów dzieci szkolnych na terenie gminy Śrem”, zawartej z Zespołem Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Zbrudzewie (Zamawiający), Przewoźnik nie wykonywał przewozów na liniach regularnych w ustawowych okresach ferii szkolnych. W § 1 ust. 5 pkt 3, umowa ta zobowiązywała Przewoźnika do: „ujednolicenia zewnętrznego wyglądu pojazdów w sposób niebudzący wątpliwości, co do charakteru prowadzonych przewozów (tzn. jednakowa barwa wszystkich autobusów - żółte lub pomarańczowe), wyraźnego oznaczenia Wykonawcy lub jego „logo”. Ponadto w zapisie tego punktu znalazł się zakaz umieszczania reklam. Przewoźnik stosując się do tych postanowień, do przewozów dzieci szkolnych kierował autobusy o jednolitej, żółtej barwie, z widniejącym na karoseriach logo Firmy. Na podstawie § 4 ust. 5 aneksu nr 1 do umowy nr 1/ZPG ZB/2010 zawartego 14 grudnia 2010 r. Przewoźnik ustalił w rozkładach jazdy godziny przejazdów zgodnie z wymogami przewozów dzieci szkolnych i potrzeb poszczególnych szkół.

Wymienione wyżej okoliczności, fakt, że przewozy te nie były wykonywane w okresie ferii szkolnych oraz to, iż w latach 2013-2014 poza dziećmi szkolnymi z przewozów tych nie korzystały inne osoby, stwarza podstawy do stwierdzenia, że badane przewozy, określone we wnioskach do UMWW jako przewozy regularne na podstawie art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie drogowym, nosiły faktycznie cechy przewozu regularnego specjalnego. Tych okoliczności faktycznych nie zmienia to, że w aneksie nr 1 do umowy nr 1/ZPG ZB/2010 z dnia 14 grudnia 2010 r., do § 1 w ust. 5 po pkt. 7 dodano pkt. 8 następującej treści: „Usługa jest prowadzona w ramach obsługiwanych przez przedsiębiorstwo Wykonawcy regularnych przewozów publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, na podstawie imiennych miesięcznych biletów szkolnych”. Przewóz regularny różni się od przewozu regularnego specjalnego tym, że przewozy regularne muszą być dostępne dla wszystkich potencjalnych pasażerów i przewoźnik nie ma prawa ograniczenia dostępu do takiego przewozu (poza ewentualnymi przypadkami wypełnienia pojazdu). Natomiast przewóz regularny specjalny nie jest dostępny dla ogółu i korzysta z niego wyłącznie określona kategoria osób, np. grupa uczniów. W umowie i aneksie do tej umowy nie ma zapisów ograniczających dostęp do tych przewozów dla innych pasażerów, niemniej, okoliczności takie jak: wyraźny znak graficzny „przewóz dzieci” na każdym autobusie, jednolite żółte kolory, typowe dla przewozów szkolnych, zamieszczanie na rozkładach jazdy informacje, iż „w autobusach „dowozy szkolne” pierwszeństwo mają dzieci z karnetami upoważniającymi do przejazdu”, mogły pośrednio wpływać na decyzje potencjalnych pasażerów o rezygnacji z podróżowania tymi autobusami. Faktyczny charakter przewozów regularnych, specjalnych potwierdza to, iż w latach 2013-2014 na 11 liniach autobusowych przewożono tylko i wyłącznie dzieci szkolne, na podstawie wykupionych przez Zespół Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Zbrudzewie imiennych biletów miesięcznych.

(dowód: akta kontroli str. 357-404)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Firmy w badanym obszarze.

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹⁰, wnosi o:

- 1) naniesienie na obudowie każdej kasy rejestrującej, w sposób trwały, numeru ewidencyjnego nadanego przez naczelnika urzędu skarbowego zgodnie z przepisem § 14 ust.1 pkt 5 Rozporządzenia Ministra Finansów z 14 marca 2013 r. w sprawie kas rejestrujących,
- 2) podanie do publicznej wiadomości cennika opłat wraz z cenami biletów ulgowych z tytułu ulg ustawowych, zgodnie z wymogiem określonym w przepisie art.18b ust.1 pkt 6 ustawy o transporcie drogowym.

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 Poznaniu.

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 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.

Poznań, dnia 19 czerwca 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Poznaniu

Kontroler
Zbigniew Truszkowski
specjalista kontroli państwowej

Dyrektor
z up. Tomasz Nowiński
wicedyrektor

.....
podpis

.....
podpis

¹⁰ Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.