



**Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Warszawie**

Warszawa, dnia 05 lipca 2010 r.

**Pan  
Sławomir Głuszcak  
Prezes Zarządu Przedsiębiorstwa  
Komunikacji Samochodowej Siedlce S.A.**

LWA-4101-02-02/2010  
P/10/043

**WYSTĄPIENIE POKONTROLNE**

Na podstawie art. 2 ust. 3 *ustawy z dnia 23 grudnia 1994r. o Najwyższej Izbie Kontroli*<sup>1</sup>, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Naj

wyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie przeprowadziła w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej w Siedlcach S.A.<sup>2</sup>, kontrolę działań restrukturyzacyjnych, oraz działalności Spółki w latach 2007-2010 ( I kwartał).

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

**NIK ocenia negatywnie realizację działań restrukturyzacyjnych, z uwagi na brak poprawy wyników ekonomicznych Spółki, pomimo podejmowania takich działań jak sprzedaż zbędnych nieruchomości, odnowa taboru przewozowego i dywersyfikacja działalności.**

1. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Siedlcach działa jako Spółka Akcyjna od 1 lipca 1998 r. Do dnia zakończenia kontroli NIK, jedynym udziałowcem Spółki był Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Skarbu Państwa.

W marcu 2008 r., z inicjatywy Ministra Skarbu Państwa (MSP) rozpoczęto w Spółce działania zmierzające do jej prywatyzacji, w tym opracowano koncepcję prywatyzacji oraz informację o sytuacji ekonomiczno- majątkowej Spółki. W związku z wnioskiem Starosty Siedleckiego o nieodpłatne przejęcie akcji Spółki przez Powiat Siedlecki, MSP zwróciło się do Spółki o zwrot kosztów analiz przedprywatyzacyjnych w kwocie 76,9 tys. zł. Kwota ta została zwrócona na rachunek MSP na podstawie stosownej umowy<sup>3</sup>, jednak 5 dni po terminie w niej

<sup>1</sup> Dz. U. z 2007r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.

<sup>2</sup> Dalej także *Spółka* lub *PKS Siedlce*.

<sup>3</sup> Umowa z dnia 30.12.2009 r., nr MPS/FSP/8-00/2010

zawartym. Ewentualna komunalizacja Spółki została uzależniona przez MSP od powołania międzygminnego związku Miasta Siedlec i Powiatu Siedleckiego, który mógłby przejąć od MSP uprawnienia właścicielskie<sup>4</sup>.

2. Działania restrukturyzacyjne podejmowane przez PKS Siedlce okazały się nieskuteczne. Sytuacja ekonomiczno-finansowa Spółki w poszczególnych latach okresu objętego kontrolą ulegała systematycznemu pogorszeniu. Pomimo pozyskania kwoty 9 478,4 tys. zł ze sprzedaży prawa wieczystego użytkowania 3 działek gruntu (środki te przeznaczono na budowę stacji paliw, zakup 7 autobusów i spłatę zobowiązań), wartość majątku Spółki spadła o ok. 7 000 tys. zł. W latach objętych kontrolą straty Spółki rosły (z 290,0 tys. zł w 2007 r., 991,0 tys. zł w 2008 r. do 1 507,0 tys. zł w 2009 r.).

Zarząd Spółki wywiązywał się z obowiązku opracowania, przyjęcia oraz przedkładania do zaopiniowania Radzie Nadzorczej rocznych planów finansowo-rzeczowych i strategicznych planów wieloletnich, określonego w § 22 ust.2 pkt.6 oraz § 23 ust.1 *Statutu*. Opracowano plany finansowo-rzeczowe dla każdego roku okresu objętego kontrolą oraz dwa ww. wieloletnie plany strategiczne: *Strategiczne kierunki rozwoju Spółki w latach 2006-2009* i *Plan działalności Spółki w latach 2010-2013*.

Powyższe plany zawierały programy działań restrukturyzacyjnych bez podania konkretnych terminów wykonania, bez wskazania osób odpowiedzialnych za wykonanie poszczególnych zadań, przewidywanych korzyści i zakładanych efektów. Nie realizowano założeń zawartych w tych planach - w okresie objętym kontrolą, zamiast planowanych zysków Spółka ponosiła straty.

NIK zwraca uwagę na zapis zawarty w planie finansowo-rzeczowym na 2009 r., że „aktualnie spółka nie wymaga opracowania kolejnego programu działań restrukturyzacyjnych w zakresie finansowym, organizacyjnym, majątkowym i zatrudnienia”. W sytuacji ekonomiczno-finansowej PKS Siedlce stwierdzenie to rozmiąga się z uzyskanymi wynikami finansowymi. Ponadto w tym planie, jak i innych tego typu dokumentach brak jest rzetelnej analizy i diagnozy sytuacji PKS-u, w tym przyczyn tak bardzo pogarszających się wyników.

3. W okresie objętym kontrolą, Spółka jako przedsiębiorca prowadzący działalność w zakresie transportu drogowego, wykonywała regularne przewozy pasażerskie na podstawie licencji wydanej przez Prezydenta Miasta Siedlce oraz 103 zezwoleń udzielonych na poszczególne kursy. Spółka posiadała również licencję<sup>5</sup> na wykonywanie międzynarodowego zarobkowego przewozu osób autokarem lub autobusem wydaną przez Ministra Infrastruktury.

Ustalenia kontroli wskazują na istotne zmniejszenie zakresu działalności Spółki jako przewoźnika. W badanym okresie zredukowano liczbę kilometrów tras przewozów świadczonych w ciągu roku z 5 382 882 w 2006 r. do 4 848 839 w 2009 r. W tym okresie spadła również liczba przewożonych pasażerów: z 3 530 296 osób w 2006 r. 2 480 700 osób w 2009 r. (spadek o ok. 30%).

4. NIK nie zgłasza uwag do systemu zakupu nowych i używanych autobusów. Wprawdzie Spółka nie opracowała odrębnego dokumentu dotyczącego strategii wymiany taboru autobusowego, to jednak analiza potrzeb zakupowych taboru na okres objęty kontrolą zawarta była w planie perspektywicznym *Strategiczne kierunki rozwoju Spółki w latach 2006-2009* oraz w *Planie działalności Spółki na lata 2010-2013*.

<sup>4</sup> Pismo z dnia 21.01.2009 r., Nr DERRiUA-MB-555-4/09

<sup>5</sup> Ważną do 26.06.2013 r. NR OU - 000122

W powyższych dokumentach założono, że przy wyborze autobusów do zakupu Spółka będzie się kierowała ceną, kosztami eksploatacji autobusów takich jak zużycie paliwa, posiadanego zaplecza technicznego do naprawy autobusów, potrzebami lokalnego rynku pod kątem pojemnościowym autobusów i uzyskiwaniem przewagi nad konkurencją. Każdorazowo decyzja o zakupie autobusu była podejmowana w formie uchwały Zarządu Spółki oraz akceptowana przez radę Nadzorczą i Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy (MSP).

Analiza wykorzystania taboru przewozowego PKS w Siedlcach S.A. wskazuje na stosunkowo niskie przebiegi autobusów o wysokich współczynnikach gotowości technicznej, zwłaszcza autobusów nowozakupionych. Na 15 pojazdów poddanych analizie, według stanu na 31 grudnia 2009 r., 6 miało średniomiesięczny przebieg niższy niż średni poziom przebiegu w Spółce (5 tys. km) w tym 2 bardzo niski (poniżej 4 tys. km)<sup>6</sup>.

Ponadto, NIK zwraca uwagę, że według stanu na 31 marca br., udział pojazdów użytkowanych przez Spółkę, starszych niż 15 lat kształtował się na poziomie ok. 30%.

5. W wyniku dokonanych oględzin ustalono, że umieszczony na dworcu autobusowym w Siedlcach rozkład jazdy autobusów nie zawierał niektórych danych wskazanych w *rozporządzeniu 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 rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości*<sup>7</sup>. Brak było terminu ważności rozkładu oraz dróg przejazdu z uwzględnieniem odległości w kilometrach pomiędzy przystankami (§ 1 ust. 1 pkt 5 i 6). Brak wskazania odległości pomiędzy przystankami uniemożliwiało samodzielne ustalenie ceny biletu przez pasażerów, która podana była w zł za km przebytej trasy. Ustalenie ceny biletów za pośrednictwem strony internetowej możliwe było wyłącznie w zakresie przewozów obsługiwanych przez kontrolowaną Spółkę.

W przypadku kursów obsługiwanych przez kooperantów nie podano informacji o cenach biletów, co było niezgodne z art. 18 b, ust. 1 pkt 6 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*<sup>8</sup>. Na terenie dworca oraz w autobusach, znajdowały się informacje o obowiązujących ulgach (ustawowych i handlowych), nie wskazywano natomiast, kto i z jakiego tytułu może z tych ulg korzystać. Ponadto brak było regulaminu przewozów pasażerskich, co było niezgodne z art. 18 b ust. 1 pkt 5 *ustawy o transporcie drogowym*.

6. Porównanie zapisów w rozkładzie jazdy z treścią 20 losowo wybranych zezwoleń wykazało, że w 2 przypadkach wystąpiły rozbieżności pomiędzy wydanymi zezwoleniami, a wykonywanymi przewozami. Dotyczyły one niewłaściwego oznaczenia kursu (na trasie Siedlce – Seroczyn przez Oleśnicę) oraz realizowania kursu nie ujętego w zezwoleniu (kurs o 15.40 na trasie Siedlce – Wola Wodyńska przez Domanice). W przypadkach tych nie występowało o zmianę zezwoleń uzyskanych na realizację ww. kursów co stanowiło naruszenie art. 22b ust. 1 i 2 *ustawy o transporcie drogowym*. Stwierdzono także, że Spółka odstąpiła z dniem 1 marca 2008 r. od realizacji kursów na trasie Siedlce – Warszawa Zachodnia (nr linii 150200) i do dnia 22 czerwca 2008 r. nie poinformowała o tym organu wydającego zezwolenie, co jest wymagane art. 22 b ust. 1<sup>9</sup> *ww. ustawy*.

---

<sup>6</sup> Średni miesięczny przebieg autobusów w Spółce wynosił 5 250 km.

<sup>7</sup> Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 79a

<sup>8</sup> Dz. U. z 2007 r. Nr 50, poz. 601 ze zm.

<sup>9</sup> Art. 22 b ust. 1 stanowi, że „przewoźnik drogowy jest obowiązany zgłaszać na piśmie organowi, który udzielił zezwolenia, wszelkie zmiany danych, o których mowa w art. 22, nie później niż 14 dni od dnia ich powstania.

W 16 na 20 skontrolowanych zezwoleń od daty wydania zezwolenia do dnia wejścia w życie zmienionego rozkładu jazdy minęło mniej niż 7 dni, co było niezgodne z § 5 ust. 2 powołanego wyżej *rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r.* Stwierdzono, że regulamin przewozowy zatwierdzony przez Zarząd Spółki w dniu 15 marca 2006 r. do momentu przeprowadzenia kontroli NIK nie był aktualizowany i nie uwzględniał zmiany wprowadzonej wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 2 grudnia 2008 r. sygn. akt K 37/07. Zmiana ta dotyczyła warunkowej odpowiedzialności przewoźnika, zależnej od winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika lub jego pracownika.

7. NIK pozytywnie ocenia działania Zarządu Spółki prowadzące do obniżenia norm zużycia paliwa w eksploatowanych autobusach. W tym celu w Spółce na końcowym etapie wdrożenia jest system GBOX (GPS) kontrolujący m.in. na bieżąco zużycie paliwa w każdym z eksploatowanych autobusów. Krótki czas jaki upłynął od wdrożenia tego systemu nie pozwala jednak na ocenę efektów oszczędnościowych w zakresie zużycia paliwa.

Przedstawiając powyższe uwagi i oceny, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

1. Opracowanie i wdrożenie realnego planu restrukturyzacji Spółki, umożliwiającego poprawę wyników ekonomiczno-finansowych.
2. Optymalne wykorzystywanie posiadanych autobusów.
3. Terminowe wywiązywanie się ze zobowiązań wynikających z zawartych umów.
4. Dostosowanie rozkładu jazdy do uzyskanych zezwoleń na przewóz osób w transporcie drogowym oraz do obowiązujących w tym zakresie regulacji prawnych.
5. Dokonanie aktualizacji regulaminu przewozów uwzględniającej postanowienia art.62 *Prawa przewozowego*.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 *ustawy o NIK*, oczekuje od 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 przyczynach niepodjęcia takich działań.

Stosownie do art. 61 ust. 1 *ustawy o NIK*, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu Prezesowi prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury NIK w Warszawie 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.