



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie**

Warszawa, dnia 06 sierpnia 2010 r.

**Pan Ryszard Andrzej Jarosz
Prezes Zarządu
PKS w Ostrołęce S.A.**

P/10/043
LWA-4101 – 02 -03/2010

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 3 *ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli*¹, zwanej dalej *ustawą o NIK*, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie przeprowadziła w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej w Ostrołęce S.A.² kontrolę działań dotyczących restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa w latach 2007 – 2009.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole podpisanym 13 lipca 2010 r. Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie *art. 60 ustawy o NIK*, przekazuje Panu Prezesowi niniejsze wystąpienie pokontrolne

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Spółki w badanym okresie, pomimo stwierdzonych uchybień.

1. PKS w Ostrołęce S.A. powstała w dniu 1 lutego 2004 r. w wyniku komercjalizacji Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Ostrołęce, dokonanej przez Ministra Skarbu Państwa. Kapitał zakładowy w wysokości 4 330 tys. zł, podzielony na 433 tys. akcji, o wartości nominalnej 10 zł w 100% został objęty przez Skarb Państwa. Zgodnie z umową prywatyzacyjną, 85% kapitału zakładowego Spółki zostało przejęte z dniem 24 czerwca 2010 r. przez Mobillis Sp. z o.o.

2. W okresie objętym kontrolą, Spółka prowadziła regularny krajowy transport osób, na rynku lokalnym, obejmującym powiaty: ostrołęcki, ostrowski i wyszkowski. Ponadto wykonywano przewozy specjalne, w tym regularne przewozy dzieci do szkół na terenie gmin, przewozy zastępcze kolejowe oraz nieregularne specjalne przewozy turystyczne i wycieczki, - na podstawie licencji wydanych przez Ministra Infrastruktury oraz Prezydenta Miasta Ostrołęka.

NIK nie stwierdziła nieprawidłowości w odniesieniu do wykonywania przez Spółkę przewozu osób, realizowanego zgodnie z art. 5 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*³ oraz warunkami licencji. Do wniosków o udzielenie zezwolenia na przewozy regularne i specjalne Spółka dołączała dokumenty, o

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

² Dalej także *PKS w Ostrołęce S.A.* lub *Spółka*.

³ Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.

których mowa w art. 22 ust. 1 i ust. 4 ww. *ustawy*. PKS w Ostrołęce SA. informowała na piśmie organy, które udzieliły zezwolenia, o wszelkich zmianach danych zawartych w powyższych wnioskach, stosownie do postanowień art. 22b ust.1 *ustawy*.

3. Spółka terminowo rozliczała się z Zarządem Województwa Mazowieckiego, w związku z uzyskiwanym dofinansowaniem przewozów ze środków budżetu samorządu, z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych pasażerskich przejazdów autobusowych osób uprawnionych, określonych w przepisach *ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*⁴. Spółka uzyskiwała 100% naliczanych kwot (w 2007 r. 4 777 tys. zł, w 2008 r. 5 031 tys. zł i w 2009 r. 5 109 tys. zł).

Wpływy Spółki z tytułu wykupionych przez samorzady imiennych biletów miesięcznych dla uczniów wyniosły 4 047 tys. zł, w tym w 2007 r. – 664 tys. zł, w 2008 r. – 747 tys. zł, w 2009 r. – 830 tys. zł oraz za 4 miesiące 2010 r. – 424 tys. zł.

4. Podstawowym składnikiem majątku trwałego Spółki, mającym decydujący wpływ na skalę i efektywność działalności przewozowej był tabor autobusowy. Spółka dysponowała 157 autobusami, w tym 20 pojazdami w wieku do 5 lat. Na 31 stycznia 2010 r. udział poszczególnych grup wiekowych pojazdów w taborze wynosił: do 2 lat - 1,3 %, 3 do 5 lat – 11,5 %, 6 do 10 lat – 13,4 %, 11 do 15 lat – 18,5 %, 16 do 20 lat – 28 %, 21 do 30 lat – 27,4 %. Pojazdy starsze niż 10 lat stanowiły 73,9 % taboru (116 pojazdów), powyżej 15 lat 55,4% (87 pojazdów).

5. W całym badanym okresie Spółka osiągała wzrost przychodów ze sprzedaży, które wynosiły w 2006 r. 38 500 tys. zł i były wyższe w 2007 r. o 15,6%, w 2008 r. o 28,2% i w 2009 r. o 19,1%. Od 2007 r. ogólne koszty działalności Spółki rosły szybciej, osiągając w 2009 r. poziom 45 843 tys. zł. W 2008 r. wynik finansowy netto wynosił 39,6 tys. zł i zmniejszył się w stosunku do roku poprzedniego o 492,5 tys. zł. W 2009 r. strata na działalności Spółki wyniosła 415,3 tys. zł. Rentowność przewozu osób z poziomu 5,5% w 2006 r. spadła do – 3,0% w 2008 r. i – 1,4% w 2009 r. Pomimo pogarszania się parametrów ekonomiczno-finansowych w Spółce nie podjęto kroków naprawczych.

NIK zwraca uwagę, że Spółka w latach 2007-2010 r. poniosła wydatki na mandaty i kary pieniężne w kwocie 14,2 tys. zł, nałożone przez Inspekcje Transportu Drogowego, których nie zaliczano do kosztów uzyskania przychodów dla celów podatkowych..

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, biorąc pod uwagę zmianę struktury właścicielskiej Spółki Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od formułowania wniosków pokontrolnych.

Zgodnie z treścią 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 i uwag zawartych w tym wystąpieniu.

⁴ Dz. U. z 2002 r., Nr 175, poz.1440 ze zm.