



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie**

Warszawa, dnia 13 lipca 2010 r.

**Pan
Leszek Ruszczyk
Prezes
Przedsiębiorstwa
Komunikacji Samochodowej
w Radomiu Sp. z o.o.**

P/10/043

LWA-4101-02-05/2010

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 *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 Radomiu Sp. z o.o.² kontrolę działań dotyczących restrukturyzacji w latach 2007 - 2009 r.

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

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie zarządzanie Przedsiębiorstwem, w tym sposób opracowania planów restrukturyzacyjnych i ich realizację. Podejmowane działania nie doprowadziły do poprawy wyników ekonomicznych PKS Radom.

1. Stosownie do postanowień § 7 ust. 5 lit a *umów o zarządzanie*³, Zarządcy Przedsiębiorstwa byli zobowiązani do prowadzenia działalności gospodarczej zgodnie z *Programami zmian i usprawnień Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Radomiu* (na lata 2007-2009⁴ i 2008-2011⁵). W kontrolowanym okresie, Przedsiębiorstwo nie osiągnęło wyników ekonomicznych zakładanych w przytoczonych programach.

1.1. Przychody Przedsiębiorstwa były osiągane w kwotach niższych od planowanych, tj. o 4% w 2007 r. (23 219 tys. zł), o 5% w 2008 r. (23 010 tys. zł) i o 29% w 2009 r. (19 869 tys. zł). Poniesione koszty wyniosły w 2007 r. 23 492 tys. zł, w 2008 r. 23 639 tys. zł i w 2009 r. 21 249 tys. zł, przy czym spadek kosztów był wolniejszy od spadku przychodów. W stosunku do 2006 r. koszty malały odpowiednio o 1%, 0,4% i 10%, natomiast przychody o 3%, 4% i 17%. W stosunku do 2006 r. (zysk 137 tys. zł) wyniki ekonomiczne

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

² Dalej Przedsiębiorstwo, Spółka

³ Z 21 lipca 2006 r. i 29 kwietnia 2008 r.

⁴ Dalej Program z 2006 r.

⁵ Dalej Program z 2008 r.

Przedsiębiorstwa z roku na rok ulegały pogorszeniu, w 2007 r. odnotowano stratę na działalności w kwocie 337 tys. zł (przy zakładanym w *Programie* zysku 116 tys. zł), w 2008 r. – stratę 551 tys. zł (przy zakładanej stracie 660 tys. zł), w 2009 r. – stratę 1 532 tys. zł (przy zakładanym zysku 20 tys. zł).

NIK zwraca uwagę na rosnące tempo generowania straty, tj. w 2008 r. wzrost o 64% w stosunku do 2007 r. i o 178% w 2009 r. w porównaniu do 2008 r. Ponadto w I kw. 2010 r. strata w kwocie 881,5 tys. zł była ponad dwukrotnie wyższa od straty w analogicznym okresie 2009 r. (420,3 tys. zł) i stanowiła 58% straty za cały 2009 r.

W wyniku ponoszonych strat, kapitały własne Przedsiębiorstwa w ciągu 3 lat zmniejszyły się o 2 420 tys. zł, co stanowiło 18% ich wartości wg stanu na 31 grudnia 2006 r. (13 093 tys. zł). Ponadto od 2006 r. zmalała zdolność Przedsiębiorstwa do regulowania zobowiązań bieżących po zbyciu części majątku obrotowego, co potwierdza wskaźnik ogólnej płynności za 2009 r. (na poziomie 1). Był on niższy o 0,3 punktu od wartości za 2006 r. oraz osiągnął poziom poniżej dolnego progu optymalnej wartości wskaźnika przyjmowanej jako miernik wypłacalności (1,5-2). W kontrolowanym okresie wskaźnik rentowności działalności przewozowej miał wartość ujemną, zwiększającą się z roku na rok (w 2007 r. -1,5; w 2008 r. -11,8; w 2009 r. -17,0).

1.2. NIK ocenia negatywnie brak wykonania zalecenia Rady Nadzorczej Przedsiębiorstwa, która *uchwałą Nr 9/12/09 z 3 listopada 2009 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z realizacji Programu zmian i usprawnień za III kwartał 2009 r.*, zaleciła Zarządcy sporządzenie w trybie pilnym planu naprawczego Przedsiębiorstwa ze szczególnym uwzględnieniem redukcji kosztów. Zdaniem NIK, biorąc pod uwagę wyniki ekonomiczne działalności przewozowej oraz ograniczenie możliwości osiągania przychodów (m.in. przez wzrost konkurencji na rynku przewozów i malejącą liczbę klientów korzystających z usług transportu publicznego), opracowanie przedmiotowego planu pozwoliłoby na weryfikację i ewentualne ograniczenie kosztów oraz określenie kierunków działań w celu poprawy sytuacji ekonomicznej Przedsiębiorstwa, tym bardziej, iż ww. *programy zmian i usprawnień* nie zawierały analiz kosztów w przedmiotowym zakresie. Podobne stanowisko zajął biegły rewident w opinii do sprawozdania finansowego Spółki za 2009 r., wskazując że niezbędne jest ustalenie przyczyn pogorszenia się wskaźników działalności i ich wpływu na zagrożenie jej kontynuacji.

2. W kontrolowanym okresie zrealizowano jeden z celów strategicznych, zawartych w *Programie z 2008 r.*, tj. komercjalizację Przedsiębiorstwa. Z dniem 1 kwietnia 2010 r. zostało ono przekształcone w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, której jedynym wspólnikiem jest Skarb Państwa.

Zarządca PKS Radom nie wypełnił obowiązku wynikającego z art. 4 ust. 4 *ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 roku o komercjalizacji i prywatyzacji*⁶, dotyczącego złożenie w terminie trzech miesięcy od dnia otrzymania zawiadomienia o zamiarze komercjalizacji od Ministra SP, kwestionariusza Przedsiębiorstwa wraz z dokumentami, o których mowa w rozporządzeniu *Rady Ministrów z dnia 4 lutego 1997r. w sprawie określenia wzoru kwestionariusza przedsiębiorstwa państwowego przeznaczonego do komercjalizacji oraz wykazu dokumentów niezbędnych do sporządzenia aktu komercjalizacji*⁷.

Kwestionariusz Przedsiębiorstwa został przedłożony przez Zarządcę po 5 miesiącach od daty zawiadomienia (23 września 2008 r.), natomiast kompletowanie wymaganych załączników zakończono dopiero 27 kwietnia 2009 r., po interwencji MSP u Wojewody Mazowieckiego.

⁶ Dz. U. z 2002 r., Nr 171, poz. 1397, ze zm.), dalej *ustawa o komercjalizacji*.

⁷ Dz. U. Nr 22, poz. 114 z późn. zm.

Zdaniem NIK, przekazana do MSP informacja, o tym że „w porozumieniu z organem założycielskim (...) to jest z Wojewodą Mazowieckim firma przygotowująca jest do prywatyzacji bezpośredniej”⁸, wprowadzała w błąd Ministra SP i sugerowała, że Przedsiębiorstwo jest wyłączone z obowiązku komercjalizacji na podstawie art. 3 ust. 3 pkt 8 lub 9 *ustawy o komercjalizacji*.

W sporządzonym trzy miesiące wcześniej *Programie z 2008 r.*, jako cel strategiczny określono komercjalizację Przedsiębiorstwa, natomiast nieudokumentowano żadnych działań w przedmiotowym zakresie. Prezes Spółki wyjaśnił, że przekazując MSP powyższą informację MSP miał na myśli nieformalne rozmowy, w których rozważano wariantowość procesów restrukturyzacyjnych.

3. NIK ocenia negatywnie działania dotyczące odbudowy taboru Przedsiębiorstwa. Odbudowa taboru (zakup, likwidacja, naprawy główne pojazdów) była jednym z celów strategicznych Przedsiębiorstwa, określonym w *programach z 2006 r. i z 2008 r.* Jako uzasadnienie wskazywano przestarzały stan autobusów oraz przewidywane duże koszty napraw wyeksploatowanych pojazdów.

W Przedsiębiorstwie nie agregowano i nie analizowano danych do wyliczeń wskaźników efektywności transportu, w tym m.in. współczynnika gotowości technicznej, wozodni pracy pojazdów, liczby pojazdów w systemie oraz rentowności przewozów danym pojazdem.

3.1. Założenia zawarte w powyższych *programach* w zakresie odnowy taboru należy ocenić jako ogólnikowe. I tak, w tabeli *Zakup i modernizacja środków transportu i urządzeń technicznych*⁹) założenia te ograniczono do przedstawienia liczby planowanych zakupów autobusów do przewozów międzymiastowych i szkolnych oraz wysokopokładowych, liczby pojazdów planowanych do naprawy głównej, napraw blacharskich i malowania, terminu realizacji w kwartałach danego roku, szacunkowych nakładów kwartalnych i rocznych. Dodatkowo w *Programie z 2008 r.* zawarto założenie o zakupie autobusów używanych w miejsce likwidowanego taboru oraz busów o wysokim standardzie.

Jako istotną nieprawidłowość należy uznać brak strategicznego dokumentu, określającego kryteria techniczne jak i ekonomiczne w zakresie likwidacji, zakupu nowych i używanych pojazdów oraz napraw głównych, które uwzględniałyby analizy i założenia pożądaných efektów, istotnych dla poprawy wyników ekonomicznych Przedsiębiorstwa. W *Sprawozdaniach z działalności PPKS w Radomiu* za lata 2007-2009, jako jedną z głównych przyczyn wygenerowania ujemnego wyniku finansowego podano stan taboru, jego awaryjność i związane z tym ponoszenie kosztów. Negatywnie należy również ocenić brak w Przedsiębiorstwie procedur zakupów nieobjętych *Prawem zamówień publicznych*.

3.2. NIK ocenia negatywnie dokonywanie przez PKS Radom zakupu pojazdów bez uprzedniego sporządzania analiz kosztów ich eksploatacji oraz możliwości uzyskania odpowiednich przychodów z pracy pojazdów w okresie ich amortyzacji, jak również bez dokonania oceny granicznego okresu ich używania.

Pomimo, że brak możliwości finansowych do odbudowy taboru był wskazywany w analizach SWOT *programów zmian i usprawnień*, nie został sporządzony szczegółowy plan finansowania zadań w tym zakresie, uwzględniający pogarszanie się płynności finansowej Przedsiębiorstwa. W projekcji finansowania na lata 2007-2009 i 2008-2011 przyjęto ogólne założenie o finansowaniu inwestycji ze środków własnych oraz stwierdzono, że przepływy finansowe zakładają korzystanie z kredytów.

⁸ Pismo Dyrektora Przedsiębiorstwa do MSP z 2 października 2010 r. w związku z pismem z 15 września 2008 r., znak MSP/DNW i PI/3473/08.

⁹ Dalej: *tabela zakupu pojazdów*.

3.3. W kontrolowanym okresie nabyto 16 pojazdów za kwotę brutto ogółem 2 765 949,95 zł. Zdaniem NIK, zakupy te były niezgodne z założeniami *programów zmian i usprawnień*, zawartymi w *tabeli zakupu pojazdów*. W trudnej sytuacji finansowej Przedsiębiorstwa, decyzje o nabywaniu autobusów podejmowano tylko w przypadku konieczności zastąpienia zlikwidowanego pojazdu.

Program z 2006 r. nie uwzględniał nakładów na zakup pojazdów w 2007 r., pomimo to nabyto 3 autobusy za kwotę brutto 1 592 331 zł. *Program* z 2008 r. uwzględniał zakup w 2009 r. jednego autobusu wysokopokładowego o wartości 800 000 zł oraz 3 - do przewozów międzymiastowych i szkolnych, za kwotę 750 000 tys. zł. Niezgodnie z tymi założeniami, nabyto 11 pojazdów używanych do obsługi linii lokalnych za kwotę 554 261 zł. Ponadto, Zarządca Przedsiębiorstwa podjął decyzję o nabyciu w 2009 r. 11 autobusów (69% zakupionych pojazdów) ponad 14 letnich, w tym 7 - w przedziale wiekowym od 18 do 20 lat, pomimo iż w *Programie* z 2008 r. wskazano, że 48% taboru stanowiły autobusy ponad 15-letnie określone jako „stare”, co wiązało się z wysokimi kosztami utrzymania ich w gotowości technicznej.

Analiza kosztów eksploatacji zakupionych autobusów wykazała, że w 8 przypadkach (50%) średniomiesięczny koszt eksploatacji na 1 km wynosił od 1,29 zł do 11,30 zł i był wyższy niż koszt dla całego taboru (1,27 zł). Udział kosztów z tytułu napraw, remontów i pobranych materiałów w kosztach eksploatacji, w przypadku 12 z 16 zakupionych pojazdów, kształtował się w przedziale od 11% do 51%. Dla porównania, w przypadku 8 pojazdów, będących na stanie Przedsiębiorstwa przed 2007 r. (rok produkcji lata 1983 - 2002) średniomiesięczny koszt eksploatacji na 1 km kształtował się w granicach od 0,63 zł do 1,05 zł, przy udziale kosztów napraw, remontów i pobranych materiałów dla 7 pojazdów w wysokości od 9% do 18% (w przypadku 1 pojazdu 31%).

3.4. NIK ocenia jako nierzetelne, działania PKS Radom dotyczące napraw głównych autobusów. W kontrolowanym okresie, w ramach odbudowy taboru, wykonano 8 z 16 planowanych napraw głównych (50%). W *programach zmian i usprawnień* założono nakłady na naprawy główne w kwocie 510 000 zł, jednak w żadnym przypadku Przedsiębiorstwo nie dokonywało szczegółowej kalkulacji kosztów poszczególnych napraw, analiz przedsięwzięcia w stosunku do ceny zakupu pojazdu o analogicznych parametrach (zawierających m.in. ekonomiczne uzasadnienie przedsięwzięcia) oraz określenia kryteriów technicznych w zakresie remontów pojazdów. Poniesione nakłady wyceniono tylko w jednym przypadku¹⁰ - wyniosły one 32 576 zł.

4. NIK ocenia negatywnie działania Przedsiębiorstwa w zakresie prowadzenia działalności przewozowej, w tym jakości świadczenia usług przewozowych i obsługi pasażerów. W latach 2007-2009 Przedsiębiorstwo posiadało 467 zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych, z których na dzień 8 kwietnia 2010 r. aktualne pozostały 194 (42%). Z 86 zezwoleń (18%) zrezygnowano z uwagi na nierentowność linii. Spółka zlikwidowała 31 linii komunikacyjnych bez zrzeczenia się zezwolenia.

4.1. Analizy rynku przewozów pasażerskich były dokonywane przez PKS Radom wyłącznie na podstawie obserwacji frekwencji pasażerów w autobusach konkurencyjnych przewoźników oraz relacji kierowców, wskazujących na uruchamianie nowych kursów przez tych przewoźników. W stosunku do 2006 r. z roku na rok malała liczba pasażerów korzystających z usług Przedsiębiorstwa: w 2007 r. - o 7%, w 2008 r. - o 15% i w 2009 r. - o 30%. Zmniejszała się również liczba przejechanych wozokilometrów (odpowiednio o: 15%, 21% i 26%) oraz stosunek pracy przewozowej do oferowanej - odpowiednio o 59%, 43% i 48%.

¹⁰ Pojazd RDB 2338/50002

Pomimo pogarszającej się konkurencyjności PKS Radom, nie zostało zrealizowane założenie o współpracy z Politechniką Radomską w zakresie analizy rynku, które zostało zawarte w *Programie z 2008 r*¹¹.

Przedsiębiorstwo nie zrealizowało założeń *programów zmian i usprawnień* dotyczących uruchamiania nowych połączeń lokalnych i dalekobieżnych, prowadzono natomiast likwidację nierentownych linii i kursów. W kontrolowanym okresie nie rozszerzano działalności na nowe obszary poza dwoma przypadkami wydłużenia linii dotychczasowych oraz utworzeniem pięciu nowych linii lokalnych na obszarze dotychczas obsługiwanych.

Nie sporządzano analiz dotyczących przewozów okazjonalnych, pomimo spadku przychodów z ich realizacji (w stosunku do 2006 r. odpowiednio o 22%, 25% i 40%).

Przedsiębiorstwo podejmowało działania w celu pozyskania od gmin zleceń na dowóz uczniów do szkół. Uzyskiwane przychody z tego tytułu, w latach 2007-2009, w stosunku do 2006 r. (1 294 tys. zł) wzrosły o 2% w 2007 r. (1 318 tys. zł), o 34% w 2008 r. (1 731 tys. zł) i o 33% w 2009 r. (1 931 tys. zł). W kontrolowanym okresie Przedsiębiorstwo złożyło oferty w 68 postępowaniach przetargowych na dowóz uczniów do szkół (18 w 2007 r., 21 w 2008 r. i 29 w 2009 r.), przy czym w 43% nie zostały one wybrane - ze względu na niekonkurencyjną cenę.

4.2. Przedsiębiorstwo prowadziło badania jakości usług przewozowych, takie jak: obliczanie frekwencji, zliczanie potoków pasażerskich, punktualność kierowców i zatrzymywanie się na przystankach. Ustalono, że Przedsiębiorstwo nie wywiązywało się ze wszystkich obowiązków wynikających z przepisów regulujących przewozy pasażerskie.

Rozkład jazdy podany do publicznej wiadomości, zarówno na dworcu autobusowym w Radomiu jak i na stronie internetowej, nie spełniał wymogów określonych w 6 z 8 punktów zawartych w § 1 ust.1 *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 rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości*¹², tj. w odniesieniu do: imienia nazwiska albo nazwy lub przewoźnika (pkt 1), adresu albo siedziby przewoźnika (pkt 2), w nazwie linii komunikacyjnej - informacji o przystanku początkowym (pkt 3), określenia dnia wejścia w życie rozkładu jazdy (pkt 4¹³), określenia terminu ważności rozkładu jazdy (pkt 5), określenia drogi przejazdu z uwzględnieniem odległości w kilometrach pomiędzy punktami odprawy osób (pkt 6).

Zgodnie z art. 18b ust.1 pkt 6 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*¹⁴ cennik opłat, zawierający również ceny biletów ulgowych, powinien być podany do publicznej wiadomości przy kasach dworcowych oraz w każdym autobusie wykonującym regularne przewozy osób. Ww. wymóg został spełniony poprzez zamieszczenie przedmiotowej informacji na dworcu autobusowym w Radomiu, natomiast nie spełniono go w żadnym z 3 kontrolowanych autobusów. Cennika nie przedstawiono także na stronie internetowej Przedsiębiorstwa.

Przedsiębiorstwo nie zrealizowało założenia *Programu z 2008 r.* i nie zmodernizowało strony internetowej w zakresie interaktywnego rozkładu jazdy, w związku z tym nie było możliwości wyszukiwania poszczególnych połączeń. Na stronie internetowej pasażerom udostępniono link do serwisu www.rozklady.com.pl oraz informację o komunikacji z dworca w Radomiu w postaci zbiorczego rozkładu jazdy.

¹¹ Część 4 „Działania konieczne do podjęcia od zaraz w celu poprawy kondycji finansowej Przedsiębiorstwa”.

¹² Dz. U. Nr 12, poz. 79, dalej *rozporządzenie o rozkładach jazdy*.

¹³ Rozkład opublikowany na stronie internetowej zawierał tę informację.

Na Dworcu w Radomiu oraz na stronie internetowej, Przedsiębiorstwo nie podało informacji o miejscu oraz trybie składania i rozpatrywania skarg i wniosków.

4.3. W toku oględzin dworca autobusowego stwierdzono, że Przedsiębiorstwo nie ko-rzystało z instalacji audio-wizualnej, zawierającej sieć rozgłoszeniową, 20 szt. elektronicznych tablic peronowych oraz tablicę elektroniczną z polami do wyświetlania informacji o przyjazdach i odjazdach autobusów¹⁵. Prezes Spółki wyjaśnił, że tablica nie działała od 4 lat z powodu awarii, natomiast tablice peronowe i nagłośnienie z powodu awarii fazy prądowej, która nastąpiła w dniu oględzin, z tym że po jej usunięciu nadal nie funkcjonowało 5 z 20 tablic peronowych. W ocenie NIK, ograniczone wykorzystywanie powyższej instalacji jest niegospodarne (wartość tego składnika majątku na koniec 2009r. przy zakładanej stopie umorzenia wynosiła 376 944 zł).

5. Wyniki kontroli wskazują, że Przedsiębiorstwo realizowało przewozy pasażerskie niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniach, co stanowiło naruszenie art. 18b ust.1 pkt 7 *ustawy o transporcie drogowym*.

5.1. Analiza 125 zezwoleń wykazała, że w internetowym rozkładzie jazdy (IRJ), wystąpiły niezgodności w 72 przypadkach (57%), tj.: IRJ nie zawierał 31 linii objętych aktualnymi zezwoleniami (25%), w przypadku 16 zezwoleń wystąpiły rozbieżności w zakresie godzin przyjazdu/odjazdu, oznaczeń kursów; w 32 przypadkach nie odnotowano w IRJ kursów. Ponadto w kontrolowanych dziennikach ruchu nie odnotowano 70 kursów (31% z 223 objętych aktualnymi zezwoleniami w danych dniach).

Dwie zmiany w komunikacji (od 2 czerwca 2009 r. i od 1 marca 2010 r.), dotyczące 44 kursów zostały wprowadzone przez Przedsiębiorstwo, bez uprzedniego ich zgłoszenia do organów wydających zezwolenia oraz bez wnioskowania o zmiany zezwoleń. Było to niezgodne z art. 22b ust.1 *ustawy o transporcie drogowym*, zobowiązującym do pisemnego zgłaszania przez przewoźnika organowi, który udzielił zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych - wszelkich zmian danych na podstawie których zostało wydane to zezwolenie. Według § 5 ust. 1 *rozporządzenia o rozkładach jazdy*, dokonanie zmiany w treści rozkładu jazdy jest możliwe w każdym czasie - po uprzedniej zmianie zezwolenia.

NIK negatywnie ocenia przyjętą w Przedsiębiorstwie zasadę występowania o zmianę zezwoleń tylko w przypadku przedłużania istniejących kursów lub też wprowadzania nowych, przy jednoczesnym zaniechaniu wypełniania obowiązków wynikających z ww. przepisów w przypadku likwidacji linii, likwidacji kursów oraz zmian dotyczących częstotliwości ich wykonywania.

Powyższe zaniechanie naraża PKS Radom na sankcję cofnięcia nieprawidłowo realizowanych zezwoleń oraz zakaz starania się przez 3 lata o ponowne zezwolenia na te linie (art. 24 ust. 4 pkt 3 oraz art. 24 ust. 5 *ustawy o transporcie drogowym*).

5.2. W toku kontroli stwierdzono nierzetelność w prowadzeniu trzech, przeanalizowanych przez NIK, dzienników ruchu dworca autobusowego w Radomiu¹⁶. W dziennikach brak było adnotacji kierownika dworca podsumowującej całodzienną pracę jednostki organizacyjnej. z-ca dyrektora ds. eksploatacyjnych nie sprawdził i nie przyjął do wiadomości ustaleń z dziennika ruchu nr 3, kierownik działu eksploatacji nie podpisał dzienników nr 2 i 3. Ponadto nie zaktualizowano druku dziennika nr 3, który zawierał 9 kursów¹⁷ zlikwidowanych przed datą

¹⁴ Dz. U. z 2007 r. Nr 125 poz. 874, dalej *ustawa o transporcie drogowym*.

¹⁵ O wartości 516 361,38 zł, rocznej stopie umorzeniowej 4,5% -wg OT 12/2003 z 31 grudnia 2003 r.

¹⁶ Dzienniki: Nr 1 z 1 listopada 2009 r., nr 2 z 11 lutego 2010 r., nr 3 z 27 kwietnia 2010 r.

¹⁷ Nr 136, 407, 1473, 1471, 146, 341, 398, 1013, 1502

dziennika, natomiast nie zawierał żadnych danych o kursie nr 713. Ponadto stwierdzono uchybienia w prowadzeniu ww. dokumentacji przez dyżurnych ruchu: brak faktycznej godziny odjazdu w 2 pozycjach (nr 3-kurs 1055, nr 1 – kurs 117) oraz w dzienniku nr 3 – brak adnotacji o opóźnieniu kursu nr 643 o 6:30, nie wypełniono pozycji „wypadki przy pracy, ilość odwołań, ilość skarg i zażaleń, uwagi dotyczące czystości oraz pracy dworca”, jak również odnotowano jeden kurs bez wskazania jego numeru oraz godziny odjazdu planowanej i faktycznej.

6. Sporządzane przez Przedsiębiorstwo *Sprawozdania o pasażerskim transporcie drogowym T-06* za lata 2007, 2008 i 2009¹⁸ - NIK ocenia jako nierzetelne. *Sprawozdania* zostały sporządzone niezgodnie z *Objaśnieniami do formularza T-06*, zawarto w nich dane szacunkowe¹⁹, a nie faktyczne w zakresie wozodni pracy autobusów oraz wozokilometrów. W *sprawozdaniach* podano liczbę wozokilometrów (w tys.): 2007 r. – 7 414, w 2008 r. – 6 927 i w 2009 r. – 6 496, natomiast przebieg wg kart eksploatacyjnych pojazdów wyniósł odpowiednio 7 684, 8 214 i 8 758.

Przedsiębiorstwo terminowo rozliczało się z Zarządem Województwa Mazowieckiego i przedkładało do 15 dnia następnego miesiąca²⁰ wymaganą dokumentację w związku z uzyskiwanym dofinansowaniem przewozów ze środków budżetu państwa, z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych pasażerskich przejazdów autobusowych osób uprawnionych, określonych w *ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*²¹, uzyskując 100% naliczanych kwot (w 2007 r. 3 803 tys. zł, w 2008 r. 3 786 tys. zł i w 2009 r. 3 610 tys. zł).

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

1. Opracowanie planu ratunkowego (restrukturyzacyjnego) w celu zdiagnozowania najważniejszych zagrożeń dla działalności Przedsiębiorstwa.
2. Podjęcie działań w celu poprawy wyników ekonomicznych Przedsiębiorstwa, realnie zapobiegających groźbie upadłości.
3. Zwiększenie efektywności wykorzystania posiadanego taboru samochodowego.
4. Doprowadzenie do zgodności wykonywanych przewozów z zakresem udzielonych zezwoleń.
5. Dostosowanie rozkładu jazdy podanego do publicznej wiadomości do wymogów *rozporządzenia o rozkładach jazdy*.
6. Podanie do publicznej wiadomości w autobusach, informacji o cennikach i ulgach oraz regulaminu przewozów.
7. Rzetelne sporządzanie sprawozdań T-06.
8. Pełne wykorzystywanie posiadanej instalacji audiowizualnej na Dworcu Autobusowym.
9. Rzetelne prowadzenie dzienników ruchu.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 *ustawy o NIK*, oczekuje od Pana Prezesa w terminie 21 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i

¹⁸ Dalej także: *sprawozdania*.

¹⁹ Wynikające z szacunkowych obliczeń w zakresie dni pracy autobusów w ciągu roku oraz długości linii, sporządzonych w oparciu o rozkłady jazdy i liczbę autobusów.

²⁰ Według postanowień § 5 pkt 3 umowy Nr 29/NI.D.II/W/07 z 5 czerwca 2007 r. oraz § 6 pkt 2 umowy Nr 18/NI.D.II./W/08 z 20 lutego 2008 r.

wykonania wniosków, bądź o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczynach nie podjęcia takich działań.

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, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu. W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 *ustawy o NIK*, termin nadesłania informacji, o której wyżej mowa, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.

²¹ Dz. U. z 2002 r., nr 175, poz.1.440 z późn. zm.