



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Warszawie**

Warszawa, dnia 16 listopada 2010 r.

**Pan
Adam Struzik
Marszałek
Województwa Mazowieckiego**

P/10/062
LWA-4101-17-02/2010

**WYSTĄPIENIE POKONTROLNE
(tekst jednolity)**

Na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹ zwanej dalej *ustawą o NIK*, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie przeprowadziła w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego (zwanym dalej Urzędem), kontrolę wykonywania zadań w zakresie organizowania regionalnych przewozów autobusowych w latach 2009-2010 (do 30 kwietnia).

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole podpisanym 21 września 2010 r., Najwyższa Izba Kontroli na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Marszałkowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

NIK ocenia negatywnie realizację przez Marszałka Województwa Mazowieckiego zadań w zakresie objętym kontrolą. Podstawą negatywnej oceny są stwierdzone nieprawidłowości, polegające na:

- braku sporządzenia w 2009 r. analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób,
- zaniechaniu nadzoru i kontroli przewoźników w odniesieniu do spełniania przez nich wymogów stanowiących podstawę do wydania zezwoleń,

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

- braku należytego zabezpieczenia interesu budżetu państwa w umowach w sprawie dopłat z tytułu stosowania ustawowych ulg w przewozach pasażerskich,
- nierzetelnej weryfikacji rozliczeń powyższych dopłat.

1. Ustalono, że Marszałek Województwa, jako organ właściwy do spraw zezwoleń na wykonywanie przewozów, nie przeprowadził analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób za 2009 r. na terenie Województwa Mazowieckiego. Obowiązek przeprowadzenia tej analizy wynikał z art. 22a ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym². Do zakończenia kontroli NIK, nie zostały również podjęte działania w celu opracowania ww. analizy za 2010 r.

Urząd dysponował dokumentem *Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie autobusowym na terenie Województwa Mazowieckiego w latach 2007 i 2008*³.

Z wyjaśnień złożonych w toku kontroli NIK przez Zastępcę Dyrektora Departamentu ds. Organizacyjno-Prawnych⁴, wynika, że niezasadne było wdrożenie procedury w sprawie zamówienia publicznego na wykonanie analizy za 2009 r., w związku z przyjęciem przez Radę Ministrów w lutym 2010 r. projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. NIK nie podziela stanowiska wyrażonego w przytoczonych wyjaśnieniach - chociażby z tego powodu, że w projekcie ustawy, datę ewentualnego wejścia jej w życie określono na 1 stycznia 2011 r.⁵.

Szczegółowa kontrola 10 decyzji Marszałka Województwa Mazowieckiego, dotyczących wydania lub zmiany zezwolenia na przewóz osób na liniach o długości do 100 km wykazała, że w jednym przypadku (zmiana zezwolenia na linii Warszawa-Nasielsk), decyzja nie została poprzedzona analizą sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób, co było niezgodne z art. 22a ust. 3 ustawy o transporcie drogowym.

2. NIK ocenia pozytywnie, wydawanie przez Marszałka Województwa Mazowieckiego zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym.. Według stanu na 30 kwietnia 2010 r., obowiązywało 1269 takich zezwoleń, wydanych przez Marszałka. W badanym okresie do Urzędu wpłynęło 859 wniosków o wydanie lub zmianę

² Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm., zwana dalej *ustawą*.

³ Opracowanie Ośrodka Badawczego Ekonomiki Transportu w Warszawie z kwietnia 2009 r.

⁴ Pismo z 2 lipca 2010 r., znak: KO.I.AŚ.0911-30/10-105832 – odpowiedź na pytania kontrolera z 17 czerwca 2010 r., znak LWA/P/10/062/3 skierowane do Dyrektora Urzędu.

zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w transporcie drogowym. Według stanu na 30 kwietnia 2010 r., Marszałek Województwa wydał 814 decyzji w powyższych sprawach, w tym m.in.: 215 decyzji o wydanie nowego zezwolenia, 328 decyzji w sprawie zmiany zezwolenia i 239 decyzji o przedłużeniu ważności zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym (w trakcie rozpatrywania było 27 wniosków).

W wyniku szczegółowej analizy dokumentacji 16 przewoźników ubiegających się o wydanie lub zmianę zezwoleń stwierdzono, że decyzje w tych sprawach zostały wydane zgodnie z art. 20 ust. 1 oraz art. 24 ust. 1 i 2 *ustawy*, na podstawie kompletnych wniosków, spełniających wymogi określone w art. 22 ust. 1 *ustawy*.

2.1. W okresie objętym kontrolą, Marszałek wywiązywał się z obowiązku przekazania Ministrowi Infrastruktury półrocznych informacji dotyczących liczby i zakresu wydanych zezwoleń, z tym, że informację za I półrocze 2009 r. przekazano 24 lipca 2009 r., tj. z 8-dniowym opóźnieniem w stosunku do terminu określonego w art. 83 ust. 3 *ustawy*.

Stwierdzono rozbieżności pomiędzy danymi odnośnie wydanych zezwoleń na wykonywanie przewozów osób, zawartymi w informacji przekazanej Ministrowi Infrastruktury w dniu 14 stycznia 2010 r., a danymi, którymi dysponował Departament Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu (DNI). Według informacji z 14 stycznia 2010 r., w 2009 r. Marszałek Województwa wydał 440 zezwoleń na przewozy regularne (w tym 303 nowe zezwolenia oraz 137 przedłużeń). Według danych pozyskanych z DNI w 2009 r. Marszałek Województwa, wydał 361 zezwoleń (167 nowych oraz 194 przedłużenia).

W ocenie NIK, powyższe rozbieżności wynikają z braku zintegrowanej elektronicznej ewidencji zezwoleń na przewozy regularne (obejmującej Urząd Marszałkowski w Warszawie oraz pięć Delegatur), umożliwiającej określenie liczby i rodzaju wydanych zezwoleń. Prowadzone w Urzędzie bazy danych dotyczące zezwoleń (w formie elektronicznej oraz papierowej), przy dużej liczbie składanych wniosków, uniemożliwiają pozyskiwanie danych adekwatnych do stanu faktycznego. Tym samym utrudnione jest sprawowanie przez Marszałka prawidłowego nadzoru i kontroli nad wykonywaniem przez przewoźników przewozów osób.

2.2. W latach 2009 – 2010 (do 30 kwietnia), Marszałek Województwa Mazowieckiego wydał 5 decyzji w sprawie cofnięcia zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, na podstawie art. 24 ust. 4 pkt 2 *ustawy o*

⁵ Sprawozdanie Sejmowej Komisji Infrastruktury o rządowym projekcie *ustawy o publicznym transporcie*

transporcie drogowym. Podstawą cofnięcia zezwoleń było: w czterech przypadkach - powiadomienie przez zarządzających przystankami o braku uzgodnienia zasad korzystania z przystanków (art. 22 ust. 1 pkt 3 *ustawy*), natomiast w jednym przypadku - wyniki kontroli drogowej (przewoźnik wykonywał przewozy niezgodnie z warunkami udzielonego zezwolenia).

3. Stwierdzono, że Marszałek Województwa Mazowieckiego nie przeprowadzał kontroli przedsiębiorców posiadających zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób, w zakresie spełniania przed nich wymogów będących podstawą do wydania tych zezwoleń. Do przeprowadzania takich kontroli, Marszałek jest uprawniony, jako organ udzielający zezwolenia, na podstawie art. 84 ust. 1 *ustawy o transporcie drogowym*. Zgodnie z postanowieniami art. 84 ust. 2 *ustawy*, kontrole te powinny być przeprowadzone u każdego przedsiębiorcy, co najmniej raz na 5 lat.

3.1. NIK nie podziela opinii Sekretarza Województwa - Dyrektora Urzędu, zawartej w wyjaśnieniu złożonym w toku kontroli⁶, że: „wydaje się nieuzasadnione podejmowanie kontroli w siedzibie przedsiębiorcy, które sprowadziłyby czynności kontrolne do sprawdzenia, czy przedsiębiorca posiada w swojej siedzibie dokumenty, których kserokopie znajdują się w Urzędzie Marszałkowskim”.

Rezygnując z przeprowadzenia kontroli w siedzibie przedsiębiorcy, organ udzielający zezwolenia pozbawia się możliwości pozyskania informacji o ewentualnych przesłankach do cofnięcia zezwolenia⁷.

Marszałek nie korzystał również z możliwości przewidzianych w art. 83. ust. 1 *ustawy*, tj. nałożenia na przewoźnika obowiązku przedstawienia, w oznaczonym terminie, informacji i dokumentów potwierdzających spełnianie wymagań ustawowych i warunków określonych w zezwoleniu.

3.2. W badanym okresie, uprawnieni pracownicy Urzędu przeprowadzili 259 kontroli drogowych, w zakresie prawidłowości wykonywania przewozów z warunkami wydanego zezwolenia. Kontrolami tymi objęto ponad 20% przewoźników posiadających aktualne zezwolenia na przewóz osób. W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, nałożono na przewoźników kary pieniężne w łącznej kwocie 115,3 tys. zł.

Z informacji uzyskanych przez NIK od Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego (WITD) w Warszawie wynika, że w tym samym czasie organ ten przeprowadził 524 kontrole

zbiorowym z 26 października 2010 r., druk sejmowy nr 3545.

⁶ Pismo z 7 lipca 2010 r., znak: KO.I.AŚ.0911-30/10-108147.

drogowe przewoźników, w wyniku których stwierdzono m.in. brak zezwoleń i innych wymaganych przepisami dokumentów, niewłaściwy stan techniczny pojazdów oraz naruszenie warunków określonych w zezwoleniu, dotyczących trasy przejazdu. Stwierdzone przez Urząd oraz WITD nieprawidłowości w wykonywaniu przewozów osób, wskazują na potrzebę zintensyfikowania kontroli zgodności działalności przewoźników z warunkami wydanych zezwoleń.

3.3. W latach 2009-2010 (do 30 kwietnia), Marszałek nie występował do przewoźników z żądaniem pisemnego powiadamiania o dalszej realizacji przewozów oraz nieodpłatnego przekazania jednego egzemplarza aktualnego rozkładu jazdy, stosownie do § 4 pkt 3 *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*⁸. Z ustaleń kontroli wynika, że w 2009 r. jedynie 25% przewoźników posiadających aktualne zezwolenia, wywiązało się z obowiązku corocznej aktualizacji rozkładu jazdy oraz pisemnego powiadomienia Marszałka o dalszej realizacji przewozów, zgodnie z wymogami określonymi w § 3 ust. 1 i 2 oraz § 4 pkt 1 *rozporządzenia*.

4. W latach 2009 - 2010 (do 30 kwietnia), Zarząd Województwa Mazowieckiego zawarł 17 umów na dopłaty do przewozów pasażerskich, z tytułu stosowania przez przewoźników ulg w przewozach pasażerskich, wynikających z ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*⁹. W dniu 30 kwietnia 2010 r. obowiązywało 105 umów na dopłaty, w tym 88 zawartych w 2008 r. W okresie objętym kontrolą, Urząd Marszałkowski przekazał przewoźnikom dopłaty w kwocie 90 936,8 tys. zł, w tym: w 2009 r. - 65 570,0 tys. zł i w 2010 r. - 25 366,8 tys. zł.

Stwierdzone nieprawidłowości w zakresie przekazywania dopłat z tytułu stosowania ustawowych ulg w przewozach pasażerskich dotyczyły: nienależytego zabezpieczenia interesów budżetu państwa w umowach zawartych z przewoźnikami, zawierania umów o dopłaty z mocą wsteczną, braku rzetelnej weryfikacji wniosków o dopłaty złożonych przez przewoźników, objęcia kontrolami w zakresie prawidłowości rozliczeń tylko 25 przewoźników (na 105, z którymi zawarto umowy). Prawidłowość udzielania dopłat nie była

⁷ Cofnięcie zezwolenia następuje na podstawie art. 24 ust. 4 ustawy.

⁸ Dz. U. Nr 12, poz. 79, dalej *rozporządzenie*.

badana przez audyt wewnętrzny Urzędu. Funkcjonowanie systemu rozliczania dopłat oraz postępowania związane z organizowaniem regionalnych przewozów autobusowych - nie były kontrolowane przez komórkę kontroli wewnętrznej Urzędu.

4.1. Umowy w sprawie dopłat do pasażerskich przejazdów autobusowych osób uprawnionych były podpisywane według wzoru ustalonego przez Zarząd Województwa Mazowieckiego, na podstawie uchwały nr 277/113/08 z 12 lutego 2008 r. W umowach tych nie został zabezpieczony w należyty sposób interes budżetu państwa, z którego finansowane są koszty uprawnień do ulgowych przejazdów. Umowy nie zawierały zapisów dotyczących m. in.: obowiązku i terminu informowania Urzędu o zmianach danych uprawniających do otrzymania dopłaty (w tym o wygaśnięciu lub cofnięciu licencji lub zezwolenia), zmianach dotyczących stosowanych kas rejestrujących oraz rozkładów jazdy, ewentualnych podstaw wstrzymania dopłaty, zwrotu dopłaty w przypadku nienależnego jej pobrania wraz z określeniem terminu zwrotu oraz naliczeniu odsetek, sankcji za nieprawidłowe i nierzetelne rozliczanie dopłat.

W wyniku szczegółowej analizy dokumentacji dotyczącej 24 umów w sprawie dopłat do biletów ulgowych obowiązujących w okresie objętym kontrolą, jak również rozliczeń przedłożonych przez przewoźników, z którymi zawarto te umowy, NIK stwierdziła, że:

- w 21 przypadkach (87,5%) umowy zostały zawarte z mocą wsteczną (jako początek obowiązywania umowy wskazano datę wcześniejszą od 1 do 63 dni, niż data podpisania umowy), pomimo iż wnioski przewoźników wpłynęły do Urzędu w okresie od 3 do 78 dni przed podpisaniem ww. umów, w tym w odniesieniu do umów z 2008 r. - od 31 do 78 dni przed ich podpisaniem; wysokość dopłat wypłaconych przewoźnikom w 2008 r. za okresy sprzed daty zawarcia umowy wyniosła 2 028, 3 tys. zł.
- w 5 przypadkach (20,8%), w załączonych do wniosków o zawarcie umów wykazach zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym, nie zostały wskazane organy wydające zezwolenia lub terminy ważności tych zezwoleń; w toku rozpatrywania wniosków Urząd nie wymagał przedłożenia do wglądu zezwoleń przed zawarciem umowy, ponieważ, jak to wynika z wyjaśnień Sekretarza Województwa - Dyrektora Urzędu, za rzetelność i prawidłowość składanych wykazów zezwoleń, odpowiedzialność ponosi podpisujący wykaz prezes lub członek zarządu firmy - przewoźnika¹⁰.

⁹ Dz. U. z 2002 r., Nr 175, poz. 1440 ze zm.

¹⁰ Pismo z 30 lipca 2010 r., znak:KO.I.AŚ.0911-30/10

Należy zauważyć, że według informacji zamieszczonej na stronie internetowej Samorządu Województwa Mazowieckiego¹¹, dokumentem wymaganym od przewoźników ubiegających się o dopłaty, jest m. in. kserokopia zezwolenia. Zgodnie z art.8a ust. 4 pkt 1 *ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*, warunkiem koniecznym do otrzymywania dopłat przez przewoźnika jest posiadanie przez niego zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym,

- w 3 przypadkach (12,5%), ważność części zezwoleń na wykonywanie przewozów, wydanych przewoźnikom przez inne organy samorządowe upływała przed końcem obowiązywania umowy o dopłaty, pomimo tego Urząd nie sprawdzał aktualności zezwoleń. Według wyjaśnień Sekretarza Województwa - Dyrektora Urzędu, w przypadku posiadania przez przewoźnika kilkudziesięciu zezwoleń, proces przedłużania, wygaszania i wyrabiania nowych zezwoleń nie był przez Urząd rygorystycznie sprawdzany, gdyż w rozliczeniach dopłat i wydrukach z kas rejestrujących nie jest rozróżniana sprzedaż biletów na poszczególne linie komunikacyjne¹²;
- w 16 przypadkach (66,7%) kopie złożonych przez przewoźników dokumentów nie były poświadczone za zgodność z oryginałem.

4.2. Zdaniem NIK, zaniechanie przez Urząd bieżącego sprawdzania ważności zezwoleń uniemożliwiało rzetelną weryfikację uprawnień przewoźników do otrzymywania dopłat. Sprawdzanie ważności dokumentacji składanej przez przewoźnika, powinno następować przed podjęciem decyzji o przekazaniu mu środków budżetowych.

Wypłata środków następowała w oparciu o zbiorcze miesięczne zestawienia dopłat należnych przewoźnikom, sporządzane przez Departament Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu, po uprzednim sprawdzeniu wniosków wyłącznie pod względem formalnym i rachunkowym. Złożone przez przewoźników wnioski o dopłaty zawierały: miesięczne zestawienia dopłat, miesięczne wydruki z kas rejestrujących a także oświadczenia stwierdzające m. in., że rozliczenie sporządzone w oparciu o te wydruki jest zgodne ze stanem rzeczywistym.

W ocenie NIK, stosowany przez Urząd system rozliczania dopłat, nie pozwalał na rzetelne sprawdzanie przedkładanych rozliczeń, ponieważ Departament Nieruchomości i

¹¹ www.mazovia.pl/zalatw-sprawe-w-urzedzie/uslugi-w-um/sprawa

¹² Pismo z 30 lipca 2010 r., znak:KO.I.AŚ.0911-30/10

Infrastruktury, sporządzający zbiorcze zestawienia dopłat oraz dyspozycje płatności, nie posiadał wiedzy o cennikach stosowanych przez przewoźników.

NIK ocenia pozytywnie działania Urzędu podjęte w ramach realizacji wniosków pokontrolnych¹³, polegające na zmianie stosowanej procedury weryfikacji wniosków o dopłaty oraz opracowaniu wzoru nowej umowy z przewoźnikami. Ustalenia niniejszej kontroli wskazują na konieczność pilnego sfinalizowania przez Urząd prac nad wdrożeniem, skutecznego systemu rozliczeń z przewoźnikami, w tym opracowania pisemnej procedury weryfikacji wniosków o dopłaty.

4.3. W dniu 20 lutego 2008 r. Zarząd Województwa podpisał ze Spółdzielnią Kółek Rolniczych (SKR) w Nasielsku umowę nr 69/NI.D.II/W/08 na dopłaty do przewozów z tytułu stosowania ustawowych ulg. Przewoźnik dołączył do wniosku o zawarcie umowy kopie 18 zezwoleń, w tym: **3** - na wykonywanie przewozów regularnych i **15** – na wykonywanie przewozów regularnych specjalnych. Od 1 stycznia 2008 r. do 30 kwietnia 2010 r., na podstawie ww. umowy, Urząd Marszałkowski przekazał SKR dopłaty do biletów ulgowych w kwocie 1 048,4 tys. zł zł (w 2008 r. – 573,2 tys. zł, w 2009 r. – 399,2 tys. zł, w 2010 r. (do 30 kwietnia) – 76,0 tys. zł.

W przedłożonych przez przewoźnika rozliczeniach sprzedaży biletów ulgowych z ww. przewoźnikiem, 99,7% stanowiły miesięczne bilety ulgowe ze zniżką 49%, przysługującą m. in. dzieciom i młodzieży szkolnej - pomimo, iż SKR prowadziła większość tzw. przewozów regularnych specjalnych (dowóz dzieci i młodzieży do szkół) – do których nie przysługują dopłaty. Weryfikacja rozliczeń przedstawianych przez SKR, miała wyłącznie charakter formalny i rachunkowy. W umowie zawartej z przewoźnikiem, brak było zapisów wykluczających możliwość uzyskania dopłaty do biletów ulgowych, sprzedawanych w ramach przewozów regularnych specjalnych

W związku ze skargą z 6 kwietnia 2010 r. w sprawie pobierania przez ww. przewoźnika, dopłat do biletów ulgowych w ramach przewozów regularnych specjalnych (dowóz dzieci i młodzieży do szkół na podstawie umowy zawartej z Miastem Nasielsk), Urząd Marszałkowski przeprowadził kontrolę u przewoźnika (zakończoną 30 lipca 2010 r.) i wszczął postępowanie wyjaśniające w przedmiotowej sprawie, które nie zostało zakończone w czasie kontroli NIK

5. W okresie objętym kontrolą NIK, Urząd przeprowadził 25 kontroli w zakresie prawidłowości rozliczeń dopłat do biletów ulgowych, w tym w 2009 r. kontrolami objęto 16

przewoźników (17,7%, z którymi zawarto umowy w 2008 r.), a w 2010 r. (do 30 kwietnia) – 9 przewoźników, na 19 ujętych w rocznym planie kontroli. W wyniku 11 kontroli przeprowadzonych w 2009 r. i 3 przeprowadzonych w 2010 r. (do 30 kwietnia), stwierdzono m.in., że przewoźnicy wykazywali w rozliczeniach nieprawidłowe ilości sprzedanych biletów, błędnie wyliczali kwoty dopłat, dysponowali niekompletnymi cennikami (brak cen biletów jednorazowych ulgowych oraz biletów miesięcznych z ulgą 78%). Ponadto jeden z przewoźników stosował ulgi niezgodne z ustawą (Przedsiębiorstwo R-B).

Urząd wydał zalecenia dotyczące rzetelnego sporządzania rozliczeń przez przewoźników oraz dostosowania cenników do wymogów art. 18b ust. 1 pkt 6 lit a *ustawy o transporcie drogowym*, ponadto wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie Przedsiębiorstwa R-B. Uwagi NIK dotyczą działań Urzędu, podjętych w związku z kontrolą przeprowadzoną w 2009 r. u przewoźnika PUH „P...”. Pomimo ustaleń dotyczących braku cennika miesięcznych biletów ulgowych oraz stosowania 50% ulgi na bilety miesięczne dla uczniów i studentów, a rozliczania dopłat z 49% ulgą, Urząd odstąpił od formułowania wniosków pokontrolnych, „w związku z podjętym przez przewoźnika zobowiązaniem dotyczącym opracowania cennika miesięcznych biletów ulgowych”¹⁴. Urząd nie zobowiązał przewoźnika do przedłożenia ww. cennika, jak również nie dokonał sprawdzenia czy przewoźnik taki cennik opracował.

Przedstawiając powyższe uwagi i oceny Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

- 1 Przeprowadzanie corocznej analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób, zgodnie z wymogami określonymi w art. 22a ust. 5 *ustawy o transporcie drogowym*.
- 2 Wykonywanie kontroli przedsiębiorców, którym wydano zezwolenia, zgodnie z wymogami określonymi art. 84 ust. 1 i 2 *ustawy*.
- 3 Korzystanie z uprawnienia określonego w art. 83 ust. 1 *ustawy*, umożliwiającego pozyskiwanie od przewoźników informacji i dokumentów potwierdzających spełnianie wymagań ustawowych i warunków określonych w licencji lub zezwoleniu.
- 4 Egzekwowanie od przewoźników obowiązku corocznej aktualizacji rozkładów jazdy oraz pisemnego powiadamiania o dalszej realizacji przewozów wraz z aktualnym rozkładem jazdy, zgodnie z wymogami wynikającymi z § 3 ust. 1 i 2 oraz § 4 *rozporządzenia z dnia 13 stycznia 2006 r.*

¹³ Wystąpienie pokontrolne LWA-4110-06-01-2010 z 21 kwietnia 2010 r.

¹⁴ Informacja Dyrektora Departamentu Kontroli z 20 lipca 2010 r.

- 5 Określenie wewnętrznych procedur weryfikacji uprawnień przewoźników do otrzymywania dopłat z tytułu stosowania ustawowych ulg w przewozach pasażerskich oraz weryfikacji wniosków o te dopłaty.
- 6 Zawieranie w umowach z przewoźnikami zapisów zabezpieczających w należyty sposób interes budżetu państwa.
- 7 Wyeliminowanie przypadków zawierania umów na dopłaty z wsteczną mocą obowiązującą.
- 8 Poinformowanie NIK o wynikach postępowania wyjaśniającego w sprawie rozliczenia dopłat przez SKR w Nasielsku.
- 9 Przeprowadzenie audytu w zakresie prawidłowości udzielania dopłat do biletów ulgowych.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Warszawie na podstawie art. 62 ust. 1 *ustawy o NIK*, oczekuje przedstawienia przez Pana Marszałka, w terminie 21 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia, informacji o sposobie wykorzystania uwag oraz wykonania wniosków, bądź o podjętych działaniach na rzecz realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 *ustawy o NIK*, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, przysługuje Panu Marszałkowi 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 uchwały właściwej Komisji NIK.