



**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu**

Wrocław, dnia 26 lipca 2010 r.

**Pan
Marek BAWECKI**

**Prezes Przedsiębiorstwa Komunikacji
Samochodowej SA**

w Kłodzku

LWR-4101-01-02/2010
P/10/043

Tekst jednolity uwzględniający postanowienia uchwały Komisji Odwoławczej Najwyższej Izby Kontroli Delegatury we Wrocławiu z dnia 18 sierpnia 2010 r., zatwierdzonej postanowieniem Prezesa Najwyższej Izby Kontroli z dnia 8 września 2010 r.

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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 we Wrocławiu przeprowadziła kontrolę Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Kłodzku Spółki Akcyjnej, zwanym dalej „PKS” lub „Spółką”, w zakresie podejmowanych działań na rzecz restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw transportu autobusowego oraz realizacji przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2007 r. do 31 marca 2010 r.

W związku z kontrolą, której wyniki zostały przedstawione w podpisanym protokole kontroli, stosownie do art. 60 ustawy o NIK, przekazuję Panu Prezesowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości ocenia działalność PKS w skontrolowanym zakresie.

1. Spółka PKS w Kłodzku S.A. została utworzona w dniu 4 września 2001 r. w drodze komercjalizacji Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej w Kłodzku. Wszystkie akcje Spółki (357.000) o wartości 3.357.000 zł objął Skarb Państwa. Od 8 lipca 2009 r. jedynym właścicielem akcji Spółki jest Powiat Kłodzki. Strategiczne cele działalności Spółki opracowane zostały przez Zarząd Spółki i zatwierdzone stosownymi uchwałami Rady

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

Nadzorczej Spółki w planie wieloletnim na lata 2008 – 2010 i w planie rozwoju na lata 2009 – 2013.

Wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób odbywało się na podstawie stosownej licencji udzielonej przez Starostę Kłodzkiego i posiadanych zezwoleń wydanych przez 9 organów stanowiących jednostek samorządu terytorialnego na wykonywanie przewozów regularnych w łącznej liczbie 111 i jednego przewozu regularnego specjalnego osób w krajowym transporcie drogowym. Na obsługiwanie linii międzynarodowej Kłodzko – Nachod, stosownego zezwolenia udzielił Minister Infrastruktury. Wymagane przepisem art. 38 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym² certyfikaty kompetencji zawodowych w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym posiadali kierownik działu przewozów pasażerskich i główny księgowy Spółki. PKS w Kłodzku utrzymuje pozycję dominującą na rynku przewozowym w Powiecie Kłodzkim. Spośród dziewięciu organów stanowiących jednostek samorządu terytorialnego, które wydały zezwolenia Spółce na wykonywanie przewozów regularnych w komunikacji krajowej, tylko trzy, tj. Marszałek województwa dolnośląskiego, Starosta Kłodzki oraz Burmistrz Miasta Stronie Śląskie, wydały zezwolenia również innym przewoźnikom na obsługiwanie łącznie 35 linii jednocześnie obsługiwanych przez PKS w Kłodzku.

2. Wnioski o wydanie zezwoleń na przewozy osobowe dokumentowano prawidłowo. Jednakże w dwóch przypadkach aktualnie obowiązujący rozkład jazdy nie był w pełni zgodny z obowiązującymi zezwoleniami. Niezgodności dotyczyły braku kursu autobusu w piątek po dniu święta Bożego Ciała (kurs ten był natomiast ujęty w zezwoleniach) oraz nie uwzględnienia w rozkładzie jazdy relacji Bolesławów – Stronie Śl. kursu o godz. 5.40 F.

Analiza wykonywania kursów na podstawie losowo wybranych ośmiu dzienników ruchu w 2009 r. wykazała rozbieżności między liczbą kursów w dyspozycji (z zezwoleń) a liczbą faktycznie wykonanych kursów w dniach 10 lipca, 1, 10 i 23 sierpnia, 8 września. Oznaczało to, że PKS nie wykonywał niektórych kursów objętych zezwoleniami, co stanowiło naruszenie przepisów art. 18b ust. 1 pkt 7 ustawy o transporcie drogowym. Ponadto stwierdzono pięć przypadków opóźnień i jeden przypadek odwołania autobusu. W dziennikach ruchu nie określano skali opóźnień, co należy ocenić jako nierzetelność, ponieważ brak tych danych nie pozwalał na wiarygodną kontrolę punktualności wykonywanych kursów.

² Dz.U. Nr 125, poz. 1371

3. Pomimo stwierdzenia nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia realizowanie przewozów pasażerskich przez PKS Kłodzko.

W 2010 r. Spółka realizowała przewozy na 113 liniach krajowych, tj. o 2 mniej niż w 2006 r. i niezmiennie od 2006 r. na 1 międzynarodowej. Roczne przewozy pasażerów zmniejszyły się z 6.132.781 km w 2006 r. do 5.186.419 km w 2009 r., zaś liczba pasażerów spadła z 4.493.441 w 2006 r. do 3.817.969 w 2009 r., tj. o 15%. Stosunek pracy przewozowej do oferowanej pracy przewozowej wzrósł z 41,6% w 2006 r. do 43,4% w 2008 r. i obniżył się do 42,7% w 2009 r. Według wyjaśnień Pana Prezesa spowodowane to było spadkiem liczby pasażerów korzystających z publicznych przewozów zbiorowych, głównie uczniów. W latach 2007 – 2009 w Spółce następował stały wzrost zużycia paliwa (litr/na 100 km) od 24,73 l w 2007 r. do 25,91 l w 2009 r. W 2009 r. odnotowano także wzrost zużycia ogumienia na 1 autobus z 2,64 w 2008 r. do 2,96 z zastosowaniem wskaźnika: liczba sztuk opon/1 rok. Wzrost wskaźnika zużycia paliwa związany jest – w dużej mierze – z zastępowaniem autobusów o mniejszych pojemnościach silnika (np. Autosany H9-21) pojazdami o pojemnościach większych (MAN, Bova), które dodatkowo wyposażone są w klimatyzację (zwiększa ona zużycie paliwa o blisko 10%). Ponadto, jak wynikało z wyjaśnień Pana Prezesa, dwie ostatnie zimy były znacznie dłuższe i chłodniejsze od wcześniejszych, a okres zimowy skutkuje wzrostem zużycia paliwa o ok. 15%. Zużycie opon wykazuje tendencję zmienną, uzależnione jest ono od sytuacji losowych, związanych ze stanem dróg (niezależnym od przewoźnika).

Ponadto kontrola odnotowała niekorzystne tendencje w wykorzystaniu taboru autobusowego przejawiające się m.in. spadkiem średniorocznego przebiegu całkowitego na 1 autobus z 4.934 km w 2006 r. do 4.255 km w 2009 r., spadkiem liczby wozodni, tj. dni pracy poszczególnych autobusów eksploatowanych przez PKS, z 254,1 w 2006 r. do 243,7 dni w 2009 r. średnio na jeden autobus, oraz zmniejszającym się wskaźnikiem efektywności czasowej wykorzystania autobusu – od 0,59 w 2006 r. do 0,56 w 2009 r., przyjmowanym jako stosunek czasu wykonywania przewozów pasażerskich w ciągu danego roku do całego czasu pracy.

Odnutowano także zmniejszanie się współczynnika wykorzystania taboru sprawnego technicznie, liczonego jako stosunek czasu pracy pojazdów do czasu ich użytkowania z 0,75% w 2006 r. do 0,72% w 2009 r. oraz wzrost współczynnika kosztów eksploatacji autobusów w stosunku do ich przebiegu z 3,11% w 2006 r. do 3,52% w 2009 r. Stwierdzono także wysoką liczbę dni postojów eksploatacyjnych w 8 spośród 22 przeanalizowanych w zakresie eksploatacji autobusach, np. 118 dni na 242 dni pracy, tj. 48% w przypadku autobusu marki BOVA FUTURA i 106 dni na 216 dni prac, tj. 49% w przypadku autobusu Autosan H 9 21.

4. NIK negatywnie ocenia jakość obsługi przez PKS pasażerów. Przeprowadzone oględziny wykazały, że rozkład jazdy na tablicach ścian zewnętrznych budynku głównego Dworca w Kłodzku oraz na 2 wybranych losowo stanowiskach odjazdu autobusów, tj. pierwszym i drugim, nie spełniały wszystkich wymogów §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 wiadomości³. Rozkłady te nie zawierały informacji o dacie wejścia w życie rozkładu jazdy i terminu jego ważności, drogi przejazdu z uwzględnieniem odległości w kilometrach pomiędzy punktami odprawy osób.

Rozkład jazdy nie umożliwiał odnalezienia wszystkich połączeń na danej linii, w tym do miejscowości stanowiących przystanki pośrednie. Informacja dla pasażerów, w tym telefoniczna, dostępna była u dyżurnego ruchu w godzinach 5.00 – 21.00. PKS nie dysponował narzędziami informatycznymi służącymi pozyskaniu informacji komunikacji autobusowej, w celu wyszukiwania poszczególnych połączeń, możliwości przesiadek, cen biletów na konkretne kursy. Nie dopełniono obowiązku wyposażenia autobusów w tablice boczne i wewnętrzne, zawierające informacje o przystanku początkowym i końcowym oraz o przystankach pośrednich. Zamieszczone na stronie internetowej PKS cenniki nie zawierały ceny za przejazd na linii międzynarodowej. Od maja 2009 r. wprowadzono elektroniczny system sprzedaży biletów miesięcznych (EM-karty), lecz nie ustalono zasad korzystania z niej. Należy zaznaczyć, że częstotliwość korzystania z przewozów na podstawie EM-karty została ograniczona przez PKS do przejazdu 1 raz dziennie w dni nauki szkolnej lub dni pracy „tam” i „z powrotem”.

Pisemne zażalenia i skargi zgłaszane przez pasażerów w latach 2007 – 2009 w łącznej liczbie 65 dotyczyły m.in. nierespektowania przez kierowców autobusów przysługujących pasażerom ulg, dyskomfortu podróżowania, niepunktualności kursowania autobusów i zaginięcia bagażu.

Ponadto PKS nie zastosował się do obowiązku określonego w art. 13 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej⁴ dotyczącego opracowania i przedłożenia Staroście Kłodzkiemu do zatwierdzenia regulaminu określającego zasady korzystania z usług publicznych świadczonych przez PKS i obowiązki wobec odbiorców usług.

³ Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 79.

⁴ Dz. U. z 1997r. Nr 9 poz. 43

5. Współpracę PKS Kłodzko z innymi przewoźnikami normowały umowy dotyczące kosztów wjazdu na dworce i parkowania na nich. Jednakże umowy te nie dotyczyły zasad wzajemnego honorowania biletów miesięcznych oraz wymiany informacji o opóźnionych i odwołanych kursach i przekazywania tych informacji do publicznej wiadomości.

Uwagę NIK zwróciły przychody z opłat za wjazd i parkowanie autobusów innych firm na terenie dworca w Kłodzku oraz koszty ponoszone z tego tytułu przez Spółkę na terenie innych dworców autobusowych. Przychody z opłat za wjazdy na teren Dworca PKS w Kłodzku i parkowanie w latach 2007 – 2009 wynosiły odpowiednio: 99,12 tys. zł, 99,86 tys. zł oraz 103,54 tys. zł. Natomiast koszty ponoszone przez Spółkę z tytułu wjazdów na teren dworców innych przewoźników były wyższe i wynosiły 109,62 tys. zł w 2007 r., 108,13 tys. zł w 2008 r. i 117,79 tys. zł w 2009 r.

6. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli brak procedur w Spółce zapewniających wybór najkorzystniejszej oferty i ustalanie ceny pozyskiwanych autobusów w drodze nie udokumentowanych negocjacji handlowych powodował ryzyko niegospodarnego (nieekonomicznego) dysponowania środkami inwestycyjnymi.

Spółka dysponowała na dzień 31 stycznia 2010 r. łącznie 99 autobusami, w większości starymi. W wieku od 20 do 16 lat było 30 autobusów, w wieku od 11 do 15 lat – 28 autobusów, od 6 do 10 lat było 22 autobusy. Najstarszych autobusów było 14 (w wieku od 21 do 30 lat), a tylko 4 autobusy miały od 3 do 5 lat. Własnością PKS w Kłodzku było 81 autobusów, z których 10 zostało nabytych w latach 2007 – 2009 za łączną kwotę 353.740,00 zł. Pozostałych 18 pozyskano w formie leasingu operacyjnego za łączną kwotę 285.501,00 zł.

Kontrola ustaliła, że 3 autobusy marki BOVA wzięto w leasing za kwoty od 240,2 tys. zł do 355,0 tys. zł (w 2008 r. 2 autobusy i w 2009 r. - 1), 13 autobusów marki MAN, pozyskano w latach 2007 – 2008 w leasing za kwoty od 115 tys. zł do 138 tys. zł. Decyzję w tych sprawach podjął Prezes Zarządu Spółki na podstawie opinii powołanego przez siebie zespołu, w której stwierdzono, że pojazdy te spełniają wymagania techniczne stawiane przez Spółkę i ich cena jest adekwatna do wartości pojazdów.

Ponadto ustalono, że pozyskanych, w okresie od 23 marca do 3 września 2007 r. w formie leasingu operacyjnego, 10 autobusów od jednego dostawcy firmy [...] ⁵ za łączną kwotę 1.245 tys. zł, przed nabyciem nie było poddanych profesjonalnej ocenie stanu technicznego ani testom w postaci jazdy próbnej. Testom takim nie były poddane także 3 autobusy nabyte

⁵ Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr 112, poz. 1198 ze zm.).

na własność we wrześniu 2009 r. od jednego dostawcy firmy [...] ⁶ za łączną kwotę 97,6 tys. zł.

Stwierdzono również, że autobus JELCZ 120M, który został zakupiony 24 września 2009 r. za kwotę 30,5 tys. zł, do dnia zakończenia czynności kontrolnych nie był w PKS używany i nie została zakończona jego naprawa, która w założeniu ma kosztować około 25,0 tys. zł. Zakup ten należy ocenić jako działanie niegospodarne, ponieważ wielkość taboru autobusowego nie wskazywała na konieczność niezwłocznego zakupu autobusu, a zakup autobusu niesprawnego, czy też wymagającego dodatkowych kosztów naprawy, był w ocenie NIK nieuzasadniony. Ponadto autobusy BOVA o podwyższonym standardzie zakupione z przeznaczeniem na obsługiwanie przewozów okazjonalnych (turystycznych) i dalekobieżnych, były również wykorzystywane do prowadzenia kursów lokalnych Kudowa Zdrój – Wałbrzych – Kudowa Zdr. – Kłodzko.

7. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia gospodarowanie majątkiem Spółki.

Stwierdzono, że w kontrolowanym okresie nie był uregulowany stan prawny działki Nr 484 o powierzchni 1.177 m², na której usytuowany jest budynek dworca autobusowego w Bystrzycy Kłodzkiej wraz z wiatą przystankową. Na nieruchomość tę urządzona jest księga wieczysta Nr 48862, w której odpisie z dnia 18 marca 2008 r. w dziale II-właściciel widnieje „Gmina Bystrzyca Kłodzka”. Jedynym dowodem Spółki na potwierdzenie prowadzenia zarządu tej nieruchomości była decyzja Urzędu Miasta i Gminy w Bystrzycy Kłodzkiej o naliczeniu PKS opłat za zarząd gruntem obejmującym: część działki nr 106/17 i część działki nr 119/7 oraz ustalając opłaty na lata 1986-1987 i na lata następne. W PKS brak było dowodów potwierdzających uiszczanie tych opłat w wymienionych okresach. Decyzja ta zawiera błędną numerację działek i nie określa ich powierzchni. Zarząd Spółki dopiero w 2008 r. podjął starania o uwłaszczenie tej nieruchomości w postaci stwierdzenia jej zasiedzenia. Od 1 stycznia 1974 r. nieruchomość figuruje w rejestrze środków trwałych PKS, jako budynek wybudowany na cudzym gruncie i na podstawie art. 16 a ust. 2 pkt. 1 i 2 ustawy z dnia 15 lutego 1992r. o podatku dochodowym od osób prawnych podlega amortyzacji.

Kontrola ustaliła, że Spółka nie posiadała ustalonej strategii gospodarowania posiadanymi nieruchomościami, nie zidentyfikowano ich zbędnych składników i nie opracowano planu ich zagospodarowania. W ocenie NIK informacje o gospodarowaniu zbędnymi nieru-

⁶ Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6.09.2001 r. o dostępie informacji publicznej (Dz.U. nr 112, poz. 1198 ze zm.).

chomościami, w kontekście nieprawidłowości dotyczących nieuregulowania stanu prawnego nieruchomości w Bystrzycy Kłodzkiej, powinny być opracowane i stosowane w bieżącym zarządzaniu Spółką.

W latach 2007 – 2009 Spółka sprzedała trzy zbędne nieruchomości. W 2008 r. sprzedano, w drodze przetargu nieograniczonego, za kwotę 282.120,00 zł, na rzecz dotychczasowego dzierżawcy, nieruchomość o pow. 1.426 m², zabudowaną budynkiem pawilonu handlowego, a także w trybie bezprzetargowym, za kwotę 47.000,00 zł, na rzecz dotychczasowego użytkownika, nieruchomość zabudowaną budynkiem stacji „trafo”, o pow. 117 m². Obie nieruchomości zostały wydzielone z terenu zajezdni autobusowej w Kłodzku, przy ul. Dusznickiej 1. W 2009 r. sprzedano w drodze przetargu nieograniczonego, za kwotę 46.100,00 zł, na rzecz osoby fizycznej, nieruchomość niezabudowaną o pow. 12.001 m², wydzieloną z terenu zajezdni autobusowej w Wilkanowie. Również w 2009 r. przygotowano do sprzedaży, w drodze przetargu nieograniczonego, nieruchomość zabudowaną budynkiem tzw. hali przyczep, o pow. ok. 4.800 m². Zwycięzca przetargu (osoby fizyczne) nie stanął do aktu notarialnego i nieruchomość nie została sprzedana. Aktualnie trwają prace nad podziałem, wyceną i przeznaczeniem do sprzedaży kolejnej nieruchomości niezabudowanej, stanowiącej część zajezdni autobusowej przy ul. Dusznickiej. Zbycie każdej z nieruchomości poprzedzone było zgodą Rady Nadzorczej.

Ponadto Spółka wynajmowała 21 pomieszczeń garażowych i 17 lokali, wydierżawiała 24 nieruchomości gruntowe, oraz 4 miejsca na reklamę na budynkach dworcowych i miejsca na reklamę na 8 autobusach. Żadna z umów dzierżawy bądź najmu nie została poprzedzona konkursowym trybem wyboru kontrahenta. Przychody PKS z tytułu umów najmu i dzierżawy wynosiły w 2007 r. – 255.128,59 zł, w 2008 r. – 281.887,95 zł i w 2009 r. – 272.941,39 zł, co stanowiło średnio 0,1% przychodów ogółem Spółki w kontrolowanym okresie.

8. Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła niepełną realizację programu restrukturyzacji PKS, tj. planu strategicznego Spółki na lata 2008 – 2010.

Pod względem wykonania zadań, w ramach planu strategicznego na lata 2008 – 2010, ograniczono nierentowne kursy regularne, zakupiono autobusy o podwyższonym standardzie do obsługi wynajmów turystycznych i dalekobieżnych, likwidując jednocześnie 30-35 sztuk najstarszych autobusów. Zrealizowano częściowo sprzedaż zbędnych nieruchomości, przeznaczające pozyskane w ten sposób środki finansowe na zakupy autobusów. Natomiast nie wdrożono projektu budowy centrum motoryzacyjnego i pakietu działań zmierzających do

poprawy wizerunku firmy - ze względu na brak środków, nie odnotowano także wzrostu przychodów z przewozów okazjonalnych (turyistycznych). Zaznaczyć należy, iż powyższy program restrukturyzacyjny w 2009 r. został zastąpiony *Planem rozwoju Spółki na lata 2009-2013* obejmującym zadania z poprzedniego planu.

Racjonalizacja zatrudnienia wyrażała się w zmniejszeniu stanu zatrudnienia z 297 etatów w 2006 r. do 262 etatów w 2009 r., w tym kierowców/konduktorów ze 135 etatów w 2006 r. do 129 etatów w 2009 r.

9. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia sytuację finansowo – ekonomiczną Spółki.

W okresie objętym kontrolą pogarszał się wynik finansowy netto Spółki z ujemnego w wysokości 40,0 tys. zł w 2006 r. do ujemnego w wysokości 221,0 tys. zł w 2009 r. O pogarszającej się sytuacji finansowo – ekonomicznej świadczy również niekorzystna tendencja spadku przychodów ze sprzedaży z 22.454,0 tys. zł w 2006 r. do 21.854,0 tys. zł w 2009 r. Uzyskane w latach 2006 – 2009 wyniki finansowe na prowadzonej działalności skutkowały m.in. zmniejszeniem ogólnej wartości aktywów z 10.245,0 tys. zł do 8.730,0 zł. Wysoki poziom zobowiązań krótkoterminowych spowodował niekorzystne kształtowanie się wskaźnika ogólnej (bieżącej) płynności od 0,73% w 2006 r. do 1,04% w 2009 r.

W kontrolowanym okresie następowało obniżenie przychodów ze sprzedaży biletów z 18.456,0 tys. zł do 17.142 tys. zł w 2009 r. Skutkiem tego był spadek przychodów na jeden autobus ze 171,5 tys. zł w 2006 r. do 168,0 tys. zł w 2009 r. i wzrost kosztów wozokilometra z 3,11 zł w 2006 r. do 3,52 zł w 2009 r.

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

1. Bieżące dostosowywanie rozkładu jazdy do aktualnie obowiązujących zezwoleń.
2. Dokumentowanie wykonywania przewozów w sposób umożliwiający analizowanie wykonania kursów zgodnie z rozkładem jazdy, w szczególności określanie skali opóźnienia kursów autobusowych.
3. Zapewnianie ujmowania w cennikach przewozów pasażerów wszystkich danych wymaganych przepisami.
4. Opracowanie i udostępnienie zasad korzystania z M-karty oraz dokonanie analizy efektywności sprzedaży kart przy limicie korzystania z nich w ciągu dnia.

5. Uzupełnienie pełnej informacji w autobusach, w szczególności w zakresie terminu wejścia w życie i ważności rozkładu jazdy, drogi przejazdu z uwzględnieniem odległości w kilometrach.
6. Opracowanie i przedłożenie Staroście Kłodzkiemu do zatwierdzenia regulaminu określającego zasady korzystania z usług publicznych świadczonych przez PKS Kłodzko i obowiązki wobec odbiorców usług.
7. Rozważenie wprowadzenia konkursowego trybu nabywania autobusów oraz obowiązku testowania każdego autobusu przed zakupem.
8. Zakończenie remontu autobusu Jelcz 12M i skierowanie go do użytkowania.
9. Wykorzystywanie autobusów zgodnie z ich przeznaczeniem.
10. Uregulowanie stanu prawnego nieruchomości budynku dworca PKS w Bystrzycy Kłodzkiej.
11. Podjęcie działań niezbędnych w celu zmniejszenia dynamiki wzrostu wskaźnika zużycia paliwa i ogumienia.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Prezesa w terminie 30 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.

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 Najwyższej Izby Kontroli we Wrocławiu, umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen i uwag zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym wyżej mowa, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK o sposobie ich rozpatrzenia.

**Dyrektor Delegatury
Najwyższej Izby Kontroli
we Wrocławiu
(-) Piotr Miklis**