



Znak: K-1.431.1.19.2025.6.DZ
Szczecin, 09 października 2025 r.

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Przedmiot kontroli	Prawidłowość realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dofinansowanych przez dopłatę do ceny usługi ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w tym prawidłowość wyliczenia dopłaty w 2024 r.
Nazwa i adres organu kontrolującego	Wojewoda Zachodniopomorski ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin
Nazwa i adres jednostki kontrolowanej	Gmina Dobra ul. Rynek 1, 72-210 Dobra
Osoba pełniąca funkcję kierownika jednostki kontrolowanej w okresie objętym kontrolą oraz w okresie prowadzenia kontroli	Pan Krzysztof Wrzesień – Burmistrz Miasta i Gminy Dobra
Okres objęty kontrolą	2024 r.
Kontrolerzy	– Dariusz Zięcik – inspektor wojewódzki (kierownik zespołu kontrolnego), – Magdalena Frymus – inspektor wojewódzki z Wydziału Kontroli Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie.
Nr upoważnienia	50/25 z dnia 21 maja 2025 r.
Podstawy prawne do przeprowadzenia kontroli	Art. 18 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ¹ (dalej: ustawa frpa)
Kryteria prowadzenia kontroli	Legalność, gospodarność, rzetelność i celowość

¹ (Dz.U. z 2024 r. poz. 402).

Rodzaj kontroli i tryb kontroli	Planowa, tryb zwykły
Termin kontroli	2-6 czerwca 2025 r.

Podstawa prawna realizacji zadania	Art. 27 ustawy frpa
---	---------------------

USTALENIA KONTROLI

Zgodnie z art. 1 oraz art. 6 pkt 1 ustawy frpa środki Funduszu służą realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do ceny usługi za wyjątkiem komunikacji miejskiej.

1. Udzielenie dopłaty ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

W 2024 r. dopłata ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej: Funduszu), wynosiła nie więcej niż 3,00 zł za wozokilometr (dalej: wkm) przewozu o charakterze użyteczności publicznej².

Gmina Dobra (dalej: Gmina, Organizator, Jednostka) wzięła udział w ogłoszonym przez Wojewodę Zachodniopomorskiego I naborze wniosków o objęcie w 2024 r. dopłatą ze środków Funduszu.

Wojewoda Zachodniopomorski wyznaczył termin na złożenie wniosków o objęcie dopłatą ze środków Funduszu, od dnia 19 października do dnia 10 listopada 2023 r. Rozpatrzenie wniosków oraz ogłoszenie wyników naboru zaplanowano od dnia 13 do dnia 30 listopada 2023 r.

1.1. Zawarcie umowy o dopłatę ze środków Funduszu

Gmina z zachowaniem wymaganego terminu, tj. w dniu 9 listopada 2023 r.³ złożyła do Wojewody Zachodniopomorskiego wniosek o objęcie dopłatą⁴ ze środków Funduszu w 2024 r.

Dopłacie ze środków Funduszu podlegają linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy, tj. przed 18 lipca 2019 r. oraz linie, na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zostanie zawarta po jej wejściu w życie⁵.

Według wniosku o objęcie dopłatą linie komunikacyjne nr 1-6 są liniami wznowionymi. W odpowiedzi na pytanie kontrolujących od kiedy linie nie funkcjonowały oraz od kiedy zostały wznowione, Burmistrz Dobrej wyjaśnił, że *Według wniosku o objęcie dopłatą linie komunikacyjne nr 1-6 są liniami wznowionymi. Wynika to z faktu, że:*

² Art. 30a ustawy frpa.

³ Data wpływu do Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego.

⁴ Na wezwanie Wydziału IR w ZUW w Szczecinie w dniu 14 listopada 2023 r. (wyznaczony termin do 14 listopada 2023 r.) złożono korektę kalkulacji do wniosku o objęcie dopłatą.

⁵ Art. 22 ust. 1 ustawy frpa.

Organizator składając wniosek do Funduszu błędnie kierował się przekonaniem, że linie komunikacyjne nr 1-6 są liniami wznowionymi w stosunku do linii komunikacyjnych, które funkcjonowały rok wcześniej. (...) We wniosku o objęcie dopłatą w ramach ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, powinien być zaznaczony sposób utworzenia linii jako „nowa linia”.

Mając na uwadze, że Uchwałą nr XLIII/255/2022 z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie organizacji publicznego transportu drogowego na terenie Gminy Dobra określono linie komunikacyjne, które zostały objęte dopłatą, wyjaśnienia przyjęto.

(dowód: akta kontroli str. 38, 44, 62-90)

W wyniku rozpatrzenia wniosku o objęcie dopłatą, Wojewoda Zachodniopomorski w dniu 3 stycznia 2024 r. zawarł z Gminą Umowę nr 19/IR/FRPA/2024 (dalej: umowę z wojewodą, umowę o dopłatę) na dofinansowanie w 2024 r. ze środków Funduszu realizacji zadania polegającego na organizacji przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z treścią umowy maksymalna kwota dopłaty wynosi **179 820,00 zł**, z przeznaczeniem na uruchomienie 6 linii komunikacyjnych o łącznej długości 177 km oraz łącznej rocznej pracy eksploatacyjnej wynoszącej **59 940 wkm**. Szczegółowe dane dotyczące linii komunikacyjnych objętych umową o dopłatę przedstawiono w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Liczba dni pracy w roku	Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej (wkm)	Wnioskowana kwota dopłaty (zł)
Nr 1 Dobra-Dobra przez Dobropole	185	9 990,00	29 970,00
Nr 2 Dobra-Dobra przez Błądkowo	185	3 145,00	9 435,00
Nr 3 Dobra-Dobra przez Grzęzno	185	6 105,00	18 315,00
Nr 4 Dobra-Dobra przez Wojtaszyce	185	22 940,00	68 820,00
Nr 5 Dobra-Dobra przez Mieszewo	185	11 285,00	33 855,00
Nr 6 Dobra-Dobra przez Zwierzynek	185	6 475,00	19 425,00
RAZEM		59 940,00	179 820,00

(dowód: akta kontroli str. 91-100)

1.2. Porozumienie między jednostkami samorządu terytorialnego

W wyniku kontroli ustalono, że przejazdy autobusowe na liniach komunikacyjnych nr 5 i 6, objętych dopłatą ze środków Funduszu, były realizowane nie tylko na obszarze Gminy Dobra, ale także na terenie Gminy Węgorzyno. W wyniku kontroli stwierdzono, że Jednostka nie zawarła stosownego dokumentu (porozumienia) pozwalającego na realizację przewozów międzygminnych na terenie Gminy Dobra i Gminy Węgorzyno.

Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.

1.3. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Rada Miejska w Dobrej Uchwałą nr XLIII/255/2022 z dnia 1 grudnia 2022 r., upoważniła Burmistrza Dobrej do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie gmin Dobra i Węgorzyno, na liniach komunikacyjnych:

- nr 1 Dobra-Dobra przez Dobropole,

- nr 2 Dobra-Dobra przez Błądkowo,
- nr 3 Dobra-Dobra przez Grzęzno,
- nr 4 Dobra-Dobra przez Wojtaszyce,
- nr 5 Dobra-Dobra przez Mieszewo,
- nr 6 Dobra-Dobra przez Zwierzynek.

(dowód: akta kontroli str. 90)

Wyboru Operatora dokonano zgodnie z postanowieniem uchwały Rady Miejskiej w Dobrej nr XLIII/255/2022, tj. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W dniu 20 grudnia 2023 r. Gmina zawarła z przewoźnikiem działającym pod nazwą Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. (dalej: Operator), umowę nr TP/1/2023 (dalej: umowa z Operatorem) o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jako przewozów użyteczności publicznej na terenie gminy, na liniach komunikacyjnych ujętych w ww. uchwale Rady Miejskiej w Dobrej.

W umowie z Operatorem wskazano, że będzie ona realizowana w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2024 r.

W wyniku analizy postanowień umowy z Operatorem stwierdzono, że nie zawierają wszystkich elementów określonych w art. 25 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r.

o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: uptz)⁶. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli str. 101-110)

2. Przekazywanie dopłaty i realizacja zadania

Kontrolujący szczegółową weryfikacją objęli całość dokumentacji dotyczącej funkcjonowania linii komunikacyjnych nr 1, 4 i 5 objętych dofinansowaniem z Funduszu. Doboru próby dokonano według osądu kontrolerów. Próbą objęto linie, w przypadku których stwierdzono różnice w wykazywanych danych pomiędzy poszczególnymi dokumentami⁷ zarówno przed kontrolą, jak i w jej trakcie.

Ustalono, że dane zawarte we wnioskach o dopłatę, sprawozdaniach kwartalnych, sprawozdaniu rocznym oraz w zweryfikowanej dokumentacji źródłowej w zakresie pracy eksploatacyjnej i deficytów linii komunikacyjnych, dotyczą linii komunikacyjnych określonych w umowie z wojewodą.

2.1. Wnioski o dopłatę

Organizator, na podstawie § 3 ust. 1 umowy o dopłatę, złożył Wojewodzie Zachodniopomorskiemu wnioski o dopłatę ze środków Funduszu:

- za I kwartał w dniu 27 marca 2024 r. (termin do 31 marca 2024 r.),
- za II kwartał w dniu 26 czerwca 2024 r. (termin do 30 czerwca 2024 r.),
- za III kwartał w dniu 27 września 2024 r. (termin do 30 września 2024 r.),

⁶ Dz. U. 2023 poz. 2778 ze zm.

⁷ Wniosek o objęcie dopłatą, wniosek o dopłatę, sprawozdania kwartalne i sprawozdanie roczne oraz załączone do nich dokumenty, w tym kalkulacje, dokumentacja finansowo-księgowa.

- za IV kwartał w dniu 3 grudnia 2024 r. (termin do 30 listopada 2024 r.).

W przypadku kwartałów I-III wnioski o dopłatę złożono w terminach wynikających z § 3 ust. 1 umowy o dopłatę, natomiast wniosek o dopłatę za IV kwartał został złożony 3 dni po terminie. Odnośnie nieterminowego przedłożenia wniosku Burmistrz Gminy w piśmie przewodnim z dnia 3 grudnia 2024 r. do wniosku wyjaśnił, że powodem nieterminowego złożenia wniosku była absencja chorobowa pracownika odpowiedzialnego za jego przygotowanie. Wniosek został przez wojewodę przyjęty, rozpatrzony i na jego podstawie została wypłacona dopłata.

(dowód: akta kontroli str. 62, 91-100)

Ustalono, że dane zawarte we wnioskach o dopłatę za poszczególne okresy rozliczeniowe, wynikają z załączonych do nich kalkulacji.

Na podstawie złożonych wniosków Gmina w 2024 r. otrzymała dopłatę w łącznej wysokości **177 876,00 zł**, która była niższa o 1 944,00 zł⁸ od określonej we wniosku o objęcie dopłatą i w umowie o dopłatę oraz nie przekraczała maksymalnej kwoty możliwej do otrzymania na podstawie wykazanej pracy eksploatacyjnej i kwoty deficytu.

Dane zawarte we wnioskach o dopłatę złożonych przez Gminę w 2024 r., przedstawiono zbiorczo dla sześciu linii komunikacyjnych w tabeli.

Łączna wielkość pracy eksploatacyjnej	Łączna kwota deficytu linii komunikacyjnych	Wnioskowana kwota dopłaty	Przekazana kwota dopłaty
59 292,00 wkm	235 686,77 zł	177 876,00 zł	177 876,00 zł

(dowód: akta kontroli str. 63-89, 91-100, 116-151)

W wyniku kontroli ustalono, że Gmina nie pomniejszyła w przypadku wniosku o dopłatę za III kwartał kwoty zapotrzebowania na środki z Funduszu, tym samym pobierając dopłatę w kwocie wyższej niż niezbędna do dofinansowania. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

2.2. Praca eksploatacyjna

Kontrolujący na podstawie rozkładów jazdy ustalili rzeczywistą wielkość pracy eksploatacyjnej w 2024 r. dla linii objętych próbą nr 1, 4 i 5.

W wyniku kontroli stwierdzono, że wielkość pracy eksploatacyjnej ustalona przez kontrolujących na podstawie rozkładów jazdy dla linii komunikacyjnej nr 1 i 4 znajduje

⁸ Analiza danych zawartych we wnioskach o dopłatę, w sprawozdaniach kwartalnych oraz w sprawozdaniu rocznym w zakresie liczby dni pracy na liniach komunikacyjnych nr 1-6 (linie szkolne) wykazała, że liczba dni pracy została w I oraz w IV kwartale 2024 r. pomniejszona na każdej z linii o 1 dzień, w stosunku do liczby dni nauki szkolnej, jaka we wskazanych okresach wynika z kalendarza dni nauki szkolnej na 2024 r. i wynosi odpowiednio 52 i 57 dni. Powyższe miało wpływ na wysokość zawnioskowanej kwoty dopłaty.

odzwierciedlenie w przedłożonych przez Operatora zestawieniach z wykonanej w 2024 r. pracy eksploatacyjnej.

W tym miejscu należy nadmienić, że przedstawione kontrolującym do weryfikacji zestawienia pracy eksploatacyjnej zawierały szczegółowe dane dotyczące długości trasy, liczby kursów, liczby dni pracy eksploatacyjnej w ujęciu miesięcznym i kwartalnym oraz wielkości pracy eksploatacyjnej. Wszystkie dane były przedstawione w podziale na linie komunikacyjne objęte dopłatą.

Szczegóły dotyczące rzeczywistej pracy eksploatacyjnej linii nr 1 i 4 przedstawiono w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Rzeczywista wielkość pracy eksploatacyjnej w wkm
Linia nr 1	I KWARTAŁ	2 754
	II KWARTAŁ	2 970
	III KWARTAŁ	1 134
	IV KWARTAŁ	3 024
Razem	I - IV KWARTAŁ	9 882
Linia nr 4	I KWARTAŁ	6 324
	II KWARTAŁ	6 820
	III KWARTAŁ	2 604
	IV KWARTAŁ	6 944
Razem	I - IV KWARTAŁ	22 692

W przypadku linii komunikacyjnej nr 5 stwierdzono, że przedstawione zestawienia prezentują mniejszą liczbę wykonanych wozokilometrów niż ustalona przez kontrolujących na podstawie rozkładu jazdy. Według rozkładu jazdy dla linii komunikacyjnej nr 5, dzienna długość linii wynosi 71 km (2 kursy na długości 27 km + 1 kurs na długości 17 km). Zatem łączna wielkość pracy eksploatacyjnej wynosiła według kontrolujących **12 993 wkm**. Z przedstawionych kontrolującym zestawień wynika, że wielkość pracy eksploatacyjnej wyniosła dla tej linii **11 163 wkm** wyliczone w oparciu o dzienną długość linii wynoszącą 61 km (2 kursy na długości 17 km + 1 kurs na długości 27 km). Operator w oparciu o wykazaną w zestawieniach mniejszą pracę eksploatacyjną wystawił noty księgowe na niższe kwoty. Szczegóły dotyczące różnic w wielkości pracy eksploatacyjnej w zakresie linii nr 5 zawarto w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Wielkość pracy eksploatacyjnej wg rozkładów jazdy (wkm)	Wielkość pracy eksploatacyjnej wg wniosków o objęcie dopłatą, wniosków o dopłatę, sprawozdań i zestawień WPE (wkm)	Różnica
1	2	3	4	5 (3-4)
Linia nr 5	I KWARTAŁ	3 621	3 111	-510
	II KWARTAŁ	3 905	3 355	-550
	III KWARTAŁ	1 491	1 281	-210
	IV KWARTAŁ	3 976	3 416	-560
Razem	I - IV KWARTAŁ	12 993	11 163	-1 830

(dowód: akta kontroli str. 63-89, 91-100, 116-145, 159-166, 276-323)

Na pytanie kontrolujących o tę kwestię Burmistrz Gminy wyjaśnił m.in., że: (...) Wynika to z błędu matematycznego popełnionego na etapie przygotowywania wniosku o objęcie

dopłatą. Rozkłady jazdy dla linii komunikacyjnej nr 5 zostały przygotowane poprawnie, w których dzienna długość linii wynosi 71 km (2 kursy na długości 27 km + 1 kurs na długości 17 km), natomiast we wniosku o objęcie dopłatą, we wnioskach o dopłatę, w sprawozdaniach kwartalnych i w sprawozdaniu rocznym, dokonano niezamierzonego błędu (zamiany) w ilości kursów (2 kursy na długości 17 km + 1 kurs na długości 27 km), co spowodowało, że dzienna długość linii wynosiła 61 km. Organizator kontaktował się w tej sprawie z Operatorem. Operator potwierdził, że powyższy błąd był niezamierzony i nie będzie z tego tytułu dochodził jakiegokolwiek rekompensaty finansowej.

(dowód: akta kontroli str. 39, 48)

Wyjaśnienie przyjęto, jednakże w tym miejscu należy stwierdzić, że Gmina dysponowała rozkładami jazdy, zatem w ramach nadzoru miała możliwość ustalenia rozbieżności pomiędzy nimi a zestawieniami wielkości pracy eksploatacyjnej, tym samym unikając rozbieżności danych pomiędzy ww. dokumentami.

Kontrolujący potwierdzili, że Organizator przedkładając wojewodzie wniosek o objęcie dopłatą, wnioski o dopłatę oraz sprawozdania kwartalne i sprawozdanie roczne wykazywał w nich mniejszą pracę eksploatacyjną dla linii komunikacyjnej nr 5, tj. o 61 km dziennie i na podstawie tych danych zawniósł i rozliczył kwotę dopłaty.

W wyniku kontroli ustalono, że łączna rzeczywista praca eksploatacyjna wykonana na wszystkich liniach komunikacyjnych objętych dopłatą wynosiła 61 122,00 wkm i była wyższa o 1 182 wkm od wielkości pracy eksploatacyjnej wynikającej z umowy (59 940 wkm). Tym samym została przekroczona maksymalna wielkość pracy eksploatacyjnej wskazana w umowie z wojewodą. Mając jednak na uwadze, że Organizator we wnioskach o dopłatę zawniósł jedynie o dopłatę do 59 292,00 wkm (o 648 wkm mniejszej)⁹, kontrolujący nie kwestionują powyższego postępowania.

(dowód: akta kontroli str. 63-89, 91-100, 116-145, 159-166, 276-323)

2.3. Kwota deficytu linii komunikacyjnej

Deficyt linii komunikacyjnych stanowił różnicę pomiędzy kosztami a przychodami Operatora. Koszty stanowiły sumę kosztów poniesionych w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy z Operatorem¹⁰, natomiast przychody stanowiły sumę przychodów netto ze sprzedaży biletów oraz przychodów netto z dopłat do sprzedanych biletów ulgowych.

⁹ Analiza danych zawartych we wnioskach o dopłatę, w sprawozdaniach kwartalnych oraz w sprawozdaniu rocznym w zakresie liczby dni pracy na liniach komunikacyjnych nr 1-6 (linie szkolne) wykazała, że liczba dni pracy została w I oraz w IV kwartale 2024 r. pomniejszona na każdej z linii o 1 dzień, w stosunku do liczby dni nauki szkolnej, jaka we wskazanych okresach wynika z kalendarza dni nauki szkolnej na 2024 r. i wynosi odpowiednio 52 i 57 dni. Łączna liczba dni pracy linii komunikacyjnych nr 1-6 wykazana w ww. dokumentach (1 098 dni) była mniejsza o 12 dni, od łącznej liczby dni pracy linii komunikacyjnych (1 110 dni) wykazanej we wniosku o objęcie dopłatą.

¹⁰ Według sporządzonych przez Operatora wyszczególnień kosztów, obejmowały one koszt paliwa, ogumienia, olejów i smarów, napraw, wynagrodzenia kierowców i opiekunów, amortyzacji autobusów, ubezpieczeń i podatków od środków transportu oraz pozostałe koszty bezpośrednie, wydziałowe i ogólnozakładowe.

(dowód: akta kontroli str. 278, 280-282, 288-290, 293, 298-300, 303, 305, 308-310, 313, 323)

Stwierdzono, że deficyt linii komunikacyjnych jest wyższy od kwot przekazanych Operatorowi, przy jednoczesnym zachowaniu wkładu własnego Organizatora w wysokości 10% deficytu linii komunikacyjnej w poszczególnych okresach rozliczeniowych.

(dowód: akta kontroli str. 258)

Kontrolujący przyjęli wyjaśnienia Burmistrza Gminy, zgodnie z którymi (...) Wysokość środków finansowych przekazywanych Operatorowi z tytułu realizacji usług transportu publicznego, ustalano na podstawie przekazywanych przez Operatora sprawozdań za poszczególne kwartały, w których Operator w formie tabelarycznej (...) opracowywał wyliczenie wkładu własnego Organizatora (...) dla poszczególnych linii komunikacyjnych. Na tej podstawie wysokość środków wypłaconych Operatorowi z tytułu realizacji usług transportu publicznego została ustalona w następujący sposób: 1) od kosztu rzeczywistego deficytu naliczono wkład własny w wysokości minimalnej – czyli 10%, 2) ponieważ rzeczywisty deficyt był większy od kwoty 3,34 zł/wzkm, to od każdego wozokilometra naliczono 3,00 zł rekompensaty otrzymanej z Urzędu Wojewódzkiego. Natomiast zgodnie z §5 ust. 1 umowy nr TP/1/2023, (...) zapisano maksymalne wynagrodzenie dla Operatora za cały okres umowy. Oznacza to, że jeżeli rzeczywisty deficyt przekracza zapisane w tym paragrafie kwoty, jest to tylko i wyłącznie ryzyko Operatora.

Burmistrz Gminy dodatkowo poinformował, że (...) Ustalony i wykazany przez Gminę w załącznikach do wniosków o dopłatę oraz w załącznikach do sprawozdań, deficyt linii komunikacyjnych nr 1-6 nie uwzględniał rozsądnego zysku.

(dowód: akta kontroli str. 46, 50, 258)

Stwierdzono, że rozliczenia z Organizatorem odbywały się poprzez noty obciążeniowe, tj. zgodnie z wytycznymi określonymi w piśmie Ministerstwa Infrastruktury znak: DBI-3.070.25.2019 z dnia 11 września 2019 r.

(dowód: akta kontroli str. 262-269)

W wyniku weryfikacji prawidłowości ustalenia wysokości deficytów objętych próbą 3 linii komunikacyjnych kontrolujący stwierdzili, że w odniesieniu do linii komunikacyjnych nr 4 i 5, zostały one obliczone nieprawidłowo, przy czym nie miało to wpływu na rozliczenie dopłaty. **Szczegółowy opis uchybienia zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

Ustalono, że rzeczywisty deficyt wszystkich 6 linii komunikacyjnych objętych dopłatą w 2024 r. wynosi łącznie 266 572,14 zł.

(dowód: akta kontroli str. 258)

2.4. Nadzór organizatora nad realizacją zadania

Zgodnie z informacją przekazaną przez Burmistrza Gminy:

- nadzór nad realizacją zadania związanego ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej (...) prowadził pracownik Urzędu Miejskiego w Dobrej (...) – inspektor ds. inwestycji,

- *Gmina/przewoźnik nie otrzymywali sygnałów od mieszkańców o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu linii objętych dopłatą oraz nie były składane skargi i reklamacje przez pasażerów na realizację usług świadczonych w zakresie publicznego transportu drogowego na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą. W związku z powyższym nie zostały wypłacone odszkodowania i zadośćuczynienia w związku z reklamacją, bądź skargą.*

(dowód: akta kontroli str. 46-47)

Ustalono, że Gmina w 2024 r. (na podstawie § 4 ust. 2 umowy zawartej z Operatorem), przeprowadziła 9 kontroli jakości usług świadczonych przez Operatora na wszystkich liniach komunikacyjnych objętych dopłatą. Przeprowadzone kontrole obejmowały między innymi sprawdzenie czy pojazd jest dopuszczony do ruchu, ocenę zewnętrznego i wewnętrznego wyglądu pojazdu (w tym czystości) oraz punktualność przyjazdów i odjazdów. Wyniki przeprowadzonych kontroli zostały każdorazowo udokumentowane protokołem kontroli¹¹.

(dowód: akta kontroli str. 259-260)

Burmistrz Gminy wyjaśnił, że weryfikacja danych zawartych we wnioskach o dopłatę, sprawozdaniach kwartalnych i sprawozdaniu rocznym oraz w załączonych do nich kalkulacjach kwot deficytu, kwot dopłaty, wyliczonej pracy eksploatacyjnej i wysokości wkładu własnego, odbywała się na podstawie:

- *określenia rzeczywistej pracy eksploatacyjnej (m.in. doraźne kontrole przewoźnika),*
- *(...) danych zawartych w kalkulacji do wniosku o objęcie dopłatą dla poszczególnych linii komunikacyjnych (...),*
- *(...) przekazywanych przez Operatora danych, w formie kwartalnych sprawozdań z tytułu świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Dobra na podstawie umowy nr TP/1/2023 z dnia 20.12.2023 r. Organizator weryfikował poprawność określenia przez Operatora liczby zrealizowanych wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych, liczbę pasażerów na danej linii komunikacyjnej, wyliczenie kwoty deficytu (kwotę kosztów i kwotę przychodów), poprawność wyliczenia kwoty wkładu własnego Organizatora oraz rekompensaty finansowej dla Operatora. Analizie poddawano także przekazywane przez Operatora wydruki z programu „Kasa konduktorska wersja 1.49”, w zakresie dotyczącym sprzedaży biletów jednorazowych, biletów miesięcznych i okresowych oraz sprzedaży ogółem biletów, w tym ich wartości.*

(dowód: akta kontroli str. 47)

3. Dokumentacja finansowo-księgowa zadania

Dopłata otrzymana przez Gminę została ujęta w ewidencji księgowej na koncie 130-D-60004-217-D-1¹² w wysokości 177 876,00 zł¹³, co jest zgodne z kartoteką obrotów przekazanych środków Wydziału Finansów i Budżetu ZUW.

¹¹ Według protokołów kontroli stwierdzono 1 przypadek opóźnienia w odjeździe pojazdu, przy czym nie zostało to spowodowane z winy Operatora.

¹² Lokalny transport zbiorowy – Środki otrzymane z państwowych funduszy celowych na realizację zadań bieżących jednostek sektora finansów publicznych.

¹³ W dniu 14 października 2024 r. Gmina dokonała zwrotu dopłaty pobranej w nadmiernej wysokości w kwocie 341,53 zł.

Wydatki objęte dopłatą zostały zaewidencjonowane przez Gminę na koncie 130-60004-4300-W-1¹⁴ w kwocie 177 534,47 zł. Zaewidencjonowane kwoty wydatków wynikają z przebiegu operacji gospodarczych.

W wyniku kontroli ustalono, że Organizator zgodnie z § 7 ust. 1 umowy o dopłatę, prowadził wyodrębnioną ewidencję księgową otrzymanych dopłat oraz wydatków objętych dopłatą.

(dowód: akta kontroli str. 146-151, 274, 318)

Stwierdzono, że noty obciążeniowe, na podstawie których Gmina rozliczała się z Operatorem spełniają wymogi wskazane w art. 21 ustawy o rachunkowości, tj. zostały sprawdzone pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym oraz zatwierdzone do wypłaty. Powyższe jest zgodne z § 7 ust. 2 umowy o dopłatę.

Kontrola wykazała, że Gmina regulowała zobowiązania w terminach określonych w dokumentach finansowych. Ostatniego wydatku dokonano w dniu 30 grudnia 2024 r., na podstawie noty obciążeniowej nr 49/2024 z dnia 30 grudnia 2024 r.

(dowód: akta kontroli str. 262-273)

4. Sprawozdawczość

Kontrolujący ustalili, że sprawozdania rozliczające dopłatę w ramach ustawy frpa za I-IV kwartał 2024 r., zostały złożone odpowiednio w dniach 10 kwietnia 2024 r., 8 lipca 2024 r., 9 października 2024 r. oraz 7 stycznia 2025 r., tj. z zachowaniem terminów określonych w umowie o dopłatę¹⁵. Z zachowaniem terminów wyznaczonych przez pracownika Wydziału IR ZUW, Gmina złożyła również korekty sprawozdań za I-II, IV kwartał 2024 r. oraz korektę załącznika nr 3a do sprawozdania za III kwartał 2024 r.

Stwierdzono, że roczne sprawozdanie rozliczające dopłatę w ramach ustawy frpa za 2024 r., zostało złożone w dniu 13 lutego 2025 r., tj. z zachowaniem terminu określonego w umowie o dopłatę¹⁶.

(dowód: akta kontroli str. 62, 276-323)

W wyniku porównania danych wykazanych w sprawozdaniach kwartalnych oraz w sprawozdaniu rocznym, jak również w załącznikach do tych sprawozdań, z danymi wynikającymi z dokumentacji źródłowej oraz z dokumentacji finansowo-księgowej ustalono, że:

- dane w zakresie łącznej kwoty otrzymanej oraz wykorzystanej dopłaty, ujęte w sprawozdaniach są zgodne z ewidencją księgową zadania,
- dane w zakresie wielkości pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych nr 1 i 4, ujęte w sprawozdaniach są zgodne z dokumentacją źródłową oraz z ustaleniami kontrolujących. Niezgodność w opisanym zakresie dotyczy natomiast linii komunikacyjnej nr 5, co zostało opisane w części 2.2. Praca eksploatacyjna,
- dane w zakresie kwot deficytów linii komunikacyjnych nr 4-5, ujęte w załącznikach 3a do sprawozdań za II i za IV kwartał oraz do sprawozdania rocznego, nie są zgodne z dokumentacją źródłową i ustaleniami kontrolujących.

¹⁴ Lokalny transport zbiorowy – Zakup usług pozostałych – dotacja.

¹⁵ Odpowiednio do dnia 10 kwietnia, 10 lipca, 10 października 2024 r. oraz 10 stycznia 2025 r.

¹⁶ Do dnia 21 lutego 2025 r.

Szczegóły opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień pkt 2.3. Kwota deficytu linii komunikacyjnej,

- dane w zakresie kwoty wkładu własnego dla linii komunikacyjnej nr 1 wykazane w załączniku 3a do sprawozdania za I kwartał (1 364,70 zł), nie są zgodne z danymi w tym zakresie wynikającymi z dokumentacji źródłowej oraz ewidencji księgowej (1 364,69 zł)¹⁷.

Burmistrza Gminy wyjaśnił, że (...) Organizator przygotowuje sprawozdanie na podstawie przekazanych przez Operatora dokumentów, w tym noty księgowej oraz sprawozdań z poszczególnych linii komunikacyjnych. Łączna suma wkładu własnego Organizatora dla wszystkich linii komunikacyjnych w I kwartale 2024 r. wyniosła 7 169,73 zł, a więc jest zgodna ze sprawozdaniem i wyliczeniem finansowym przekazanym przez Operatora. Natomiast wskazywana różnica wynosząca 0,01 zł dla linii nr 1, wynika z faktu, że wkład własny Organizatora wyliczany jest jako „nie mniej niż 10%” deficytu dla poszczególnych linii komunikacyjnych. Rozliczenie przewozów przygotowywane jest na załączniku nr 3a, gdzie Organizator wypełnia poszczególne rubryki z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku. Obliczenie wkładu własnego, a więc mnożenie wysokości deficytu z minimalnym wkładem własnym nie mniejszym niż 10%, powoduje otrzymanie wartości, które posiadają dokładność trzech miejsc po przecinku. Zarówno Organizator jak i Operator, przygotowując zestawienia i sprawozdania, wykorzystuje do tego celu arkusze kalkulacyjne, które „zaokrąglają” wartości do dwóch miejsc po przecinku. W tym konkretnym przypadku różnica wkładu własnego wyniosła 0,01 zł dla linii nr 1, pomimo faktu, że łączna wartość wkładu własnego dla wszystkich linii komunikacyjnych była poprawna i wyniosła 7 169,73 zł, zarówno w załączniku nr 3a jak i sprawozdaniu przekazanym przez Operatora.

Kontrolujący uwzględnili złożone wyjaśnienia, ponieważ opisana różnica nie miała wpływu na pobraną dopłatę, ani rozliczenie zadania.

(dowód: akta kontroli str. 49, 146, 159-258, 268, 274-323)

W sprawozdaniu budżetowym Rb-27S z wykonania planu dochodów budżetowych jednostki samorządu terytorialnego za okres od początku roku do 31 grudnia 2024 r., w rozdziale 60004, § 2170 Gmina wykazała dopłatę w łącznej wysokości 177 534,47 zł, co jest zgodne z danymi widniejącymi w ewidencji księgowej Gminy. W sprawozdaniu budżetowym Rb-28S z wykonania planu wydatków budżetowych jednostki samorządu terytorialnego za okres od początku roku do 31 grudnia 2024 r. w rozdziale 60004 § 4300 Gmina wykazała wydatki w łącznej kwocie 208 085,26 zł, obejmującej wydatki w kwocie:

- 177 534,47 zł poniesione na realizację zadania z dopłaty,
- 26 662,79 zł poniesione na realizację zadania ze środków własnych,
- 3 888,00 zł niezwiązane z realizacją zadania,

co jest zgodne z danymi widniejącymi w ewidencji księgowej Gminy.

(dowód: akta kontroli str. 261, 274, 324-358)

¹⁷ Podobnie dane w zakresie łącznej kwoty wkładu własnego dla linii komunikacyjnej nr 1, wykazane w załącznikach 3a do sprawozdań za I-IV kwartał (26 662,80 zł), nie są zgodne z danymi w tym zakresie wynikającymi z załącznika 3a do sprawozdania rocznego (26 662,79 zł).

5. Rozliczenie zadania

W wyniku analizy stwierdzono, że Organizator zachował minimalny wkład własny wynikający z umowy o dopłatę (§ 2 ust. 2 pkt 1), tj. sfinansował ze środków własnych część ceny usługi, w wysokości nie mniejszej niż 10%.

(dowód: akta kontroli str. 258)

Ustalono, że Gmina na realizację zadania w 2024 r. otrzymała dopłatę w łącznej kwocie 177 876,00 zł¹⁸, z której wydatkowała 177 534,47 zł. Zebrane w tym zakresie dane przedstawia tabela.

Linia komunikacyjna	Kwota dopłaty (zł):				
	Otrzymana	Należna	Różnica	Wykorzystana	Niewykorzystana/ pobrana w nadmiernej wysokości
	1.	2.	3. (2-1)	4.	5.
Linia nr 1	29 646,00	29 646,00	0,00	29 646,00	0,00
Linia nr 2	9 333,00	9 333,00 zł	0,00	9 333,00	0,00
Linia nr 3	18 117,00	18 117,00	0,00	18 117,00	0,00
Linia nr 4	68 076,00	67 734,47	-341,53	67 734,47	341,53
Linia nr 5	33 489,00	33 489,00	0,00	33 489,00	0,00
Linia nr 6	19 215,00	19 215,00	0,00	19 215,00	0,00
Razem	177 876,00	177 534,47	-341,53	177 534,47	341,53

Ustalono, że kwota 341,53 zł stanowi dopłatę wyższą niż niezbędna do dofinansowania realizacji zadania, którą Gmina zwróciła na rachunek Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w trakcie tej realizacji. Szczegóły nieprawidłowości opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości Ad 2.1. Wnioski o dopłatę.

(dowód: akta kontroli str. 146-151, 258, 261-275)

Ustalono przez kontrolujących dane dotyczące rozliczenia zadania ze względu na źródła finansowania, przedstawia tabela.

Linia komunikacyjna	Kwota należnej dopłaty (zł)	Kwota środków własnych (zł)	Ogółem (zł)
	1	2	3 (1+2)
Linia nr 1	29 646,00	5 181,02	34 827,02
Linia nr 2	9 333,00	1 540,77	10 873,77
Linia nr 3	18 117,00	3 312,71	21 429,71
Linia nr 4	67 734,47	9 390,37	77 124,84
Linia nr 5	33 489,00	4 629,72	38 118,72
Linia nr 6	19 215,00	2 608,20	21 823,20
Razem	177 534,47	26 662,79	204 197,26

(dowód: akta kontroli str. 258)

W odpowiedzi na pytanie kontrolujących, czy w trakcie realizacji zadania Gmina uzyskała dochody, których nie można było przewidzieć, w szczególności z kar umownych, Burmistrz Gminy wyjaśnił, że *W trakcie realizacji zadania gmina nie uzyskała*

¹⁸ W dniu 14 października 2024 r. Gmina dokonała zwrotu dopłaty w kwocie 341,53 zł, tj. wyższej niż niezbędna do dofinansowania realizacji zadania.

dochodów, których nie można było przewidzieć, w szczególności z kar umownych. Natomiast kwota niewykorzystanych środków za II kwartał 2024 r. (341,53 zł), która została zwrócona w dniu 14.10.2024 r., była na nieoprocentowanym rachunku bankowym.

Na podstawie wyżej przytoczonych wyjaśnień oraz przedłożonej do kontroli dokumentacji ustalono, że Gmina przy realizacji umowy o dopłatę, nie uzyskała dochodów których nie można było przewidzieć, w szczególności z kar umownych i odsetek od środków Funduszu zgromadzonych na rachunku bankowym Gminy.

(dowód: akta kontroli str. 49, 359-362)

ZAKRES, PRZYCZYNY I SKUTKI STWIERDZONYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI

Ad 1.2. Porozumienie między jednostkami samorządu terytorialnego

Brak porozumienia umożliwiającego realizację międzygminnego publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Węgorzyno

W wyniku kontroli stwierdzono na podstawie rozkładów jazdy, że przejazdy autobusowe na liniach komunikacyjnych nr 5 i 6, objętych dopłatą ze środków Funduszu, były realizowane nie tylko na obszarze Gminy Dobra, ale także na terenie Gminy Węgorzyno. Szczegóły dotyczące przebiegu linii komunikacyjnych po terenie Gminy Węgorzyno przedstawiono w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Przystanki w Gminie Węgorzyno zgodnie z rozkładem jazdy	Liczba zatrzymań w Gminie Węgorzyno zgodnie z rozkładem jazdy	Odległość w km wykonywana na terenie Gminy Węgorzyno*
Linia nr 5 Dobra-Dobra przez Mieszewo	Mieszewo	2	16 km
	Zwierzynek		
Linia nr 6 Dobra-Dobra przez Zwierzynek	Zwierzynek	2	16 km
	Mieszewo		

* Liczba km liczona od ostatniego przystanku w Gminie Dobra do pierwszego przystanku w Gminie Dobra.

(dowód: akta kontroli str. 159-164)

W toku kontroli ustalono, że Jednostka nie zawarła, a w konsekwencji nie przedstawiła wojewodzie stosownego dokumentu (porozumienia) pozwalającego na realizację przewozów na terenie Gminy Węgorzyno.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 3 uptz, przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych kilku sąsiadujących gmin są możliwe po zawarciu stosownego porozumienia pomiędzy gminami.

W myśl art. 7 uptz organizatorem publicznego transportu zbiorowego może być m.in. gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie.

Gmina Dobra jako organizator takich przewozów była zobowiązana do uzyskania zgody na funkcjonowanie na terenie Gminy Węgorzyno linii komunikacyjnych objętych dopłatą.

Kontrolujący zwrócili się do Jednostki z pytaniem o przyczynę niezawarcia porozumienia z Gminą Węgorzyno. Burmistrz Dobrej wyjaśnił, że: (...) Organizator, składając wniosek o dofinansowanie z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, mylnie kierował się zapisami uchwały nr XI/82/2019 Rady Miejskiej w Dobrej z dnia 30 października 2019 r. w sprawie dowozu uczniów do przedszkoli i szkół zlokalizowanych na terenie Gminy Dobra, wobec których Gmina Dobra nie ma obowiązku zapewnienia bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu, oraz uchwały nr XXVII/186/2021 Rady Miejskiej w Dobrej dnia 9 września 2021 r. w sprawie zmiany uchwały nr XI/82/2019 z dnia 30 października 2019 r. w sprawie dowozu uczniów do przedszkoli i szkół zlokalizowanych na terenie Gminy Dobra, wobec których Gmina Dobra nie ma obowiązku zapewniania bezpłatnego transportu i opieki w trakcie przewozu. (...)

Nie jest to jednak uchwała w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie międzygminnego porozumienia w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, dlatego Organizator podjął kroki naprawcze zmierzające do wypełnienia obowiązku wynikającego z art. 4 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. W tym celu został przygotowany projekt uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie międzygminnego porozumienia w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, w którym Rada Miejska w Dobrej wyraża zgodę na zawarcie z Gminą Węgorzyno porozumienia międzygminnego w sprawie powierzenia Gminie Dobra zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Przedmiotowa uchwała zostanie podjęta na najbliższej (czerwcowej) sesji Rady Miejskiej w Dobrej (projekt uchwały w załączeniu).

Ponadto zostało przygotowane porozumienie międzygminne pomiędzy Gminą Dobra a Gminą Węgorzyno w sprawie powierzenia Gminie Dobra zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej (projekt porozumienia w załączeniu).

Z przedstawionego projektu porozumienia wynika, że porozumienie między Gminą Dobra (jako organizatora transportu publicznego) i Gminą Węgorzyno zostanie zawarte z mocą obowiązywania od 1 stycznia 2025 r.

(dowód: akta kontroli str. 38, 44-45, 51-59)

Nieokreślenie zasad organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w formie porozumienia pomiędzy Gminami, na których terenie realizowano przewozy mogło rodzić wątpliwości natury prawnej, finansowej, czy organizacyjnej.

Osobami odpowiedzialnymi za powstałą nieprawidłowość jest pracownik realizujący zadanie i osoby go nadzorujące, w tym kierownik jednostki kontrolowanej.

Ad 1.3. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Brak w umowie z Operatorem części postanowień wynikających z art. 25 uptz

W wyniku kontroli stwierdzono, że Umowa z Operatorem nie zawiera postanowień wskazanych w art. 25 ust. 3 uptz dotyczących:

- a) warunków zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, za usługę

- świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator,
- b) sposobu rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - c) częstotliwości składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej,
 - d) strony umowy, której przysługują wpływy z opłat,
 - e) sposobu dystrybucji biletów,
 - f) sposobu, w jaki jest obliczana rekompensata.

(dowód: akta kontroli str. 104-115)

Na tę okoliczność kontrolujący poprosili Gminę o podanie przyczyn nie ujęcia w umowie z Operatorem postanowień wymaganych ww. ustawą.

Burmistrz Gminy wyjaśnił, że: *Organizator, przygotowując projekt umowy z Operatorem, nie posiadał odpowiedniego przygotowania w organizacji publicznego transportu zbiorowego i kierował się własnymi, wcześniejszymi doświadczeniami związanymi z opracowywaniem szablonu umów. Brak odpowiedniej interpretacji zapisów w art. 25 ust. 3 uoptz, doprowadził do niezamierzonej sytuacji, w której Organizator nie uwzględnił wszystkich wymaganych zapisów w przedmiotowej umowie.*

Nadmienić należy fakt, że w trakcie trwania umowy nr TP/1/2023:

- a) *nie nastąpiła zmiana warunków opłat za przewóz,*
- b) *nie wpłynęły na Operatora żadne skargi i reklamacje, częstotliwość składanych sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,*
- c) *Operator składał cykliczne (kwartalne) i terminowe sprawozdania z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,*
- d) *dystrybucja biletów odbywała się poprzez ich sprzedaż bezpośrednio u kierowcy,*
- e) *Operator przedkładał sprawozdania z obliczaną rekompensatą.*

Organizator, przygotowując w przyszłości umowę na organizację publicznego transportu zbiorowego, określi wszystkie zapisy wymienione w art. 25 ust. 3 uoptz.

(dowód: akta kontroli str. 38-39, 45-46)

Pomimo tego, że postępowanie to nie miało wpływu na realizację zadania, mając na uwadze, że w umowie z Operatorem nie zawarto kilku postanowień wymaganych uoptz, powyższe uznano za nieprawidłowość.

W tym miejscu należy zauważyć, że brak uregulowań w umowie z Operatorem, mógł mieć negatywny wpływ na zabezpieczenie interesów Gminy oraz osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Należy nadmienić również, że publiczny transport zbiorowy musi odbywać się zgodnie z zasadami określonymi w uoptz.

Osobami odpowiedzialnymi za powstałą nieprawidłowość są osoby reprezentujące Gminę przy zawieraniu umowy z Operatorem.

Ad 2.1. Wnioski o dopłatę

Niepomniejszenie zapotrzebowania na środki z Funduszu o niewykorzystane środki we wniosku o dopłatę za III kwartał

Gmina wykazała we wniosku o dopłatę na III kwartał kwotę zapotrzebowania na dopłatę w wysokości 20 412,00 zł nie pomniejszając jej o środki dopłaty niewykorzystanej w II kwartale w kwocie 341,53 zł.

Zgodnie z § 3 ust. 2 umowy z wojewodą Organizator, składając wniosek o dopłatę za dany okres rozliczeniowy, wskazuje kwotę zapotrzebowania pomniejszoną o kwotę niewykorzystanych środków z poprzednich okresów rozliczeniowych.

(dowód: akta kontroli str. 91-100, 132-138, 286-305)

Na pytanie kontrolujących, dlaczego kwota zapotrzebowania, która wykazana została we wniosku, nie została pomniejszona o kwotę niewykorzystanych środków dopłaty Burmistrz Gminy odpowiedział, że: (...) Organizator błędnie kierował się zapisami §4 ust. 2 przedmiotowej umowy, w którym zawarto informację, że: „niewykorzystane środki finansowe dopłaty pochodzące z Funduszu [...], Organizator zobowiązuje się zwrócić na rachunek bankowy Wojewody Zachodniopomorskiego [...] w terminie do 15 stycznia 2025 r.

Dlatego wniosek o dopłatę na III kwartał 2024 r. nie został pomniejszony o kwotę niewykorzystanych środków za II kwartał 2024 r. (341,53 zł).

W dniu 11.10.2024 r. Organizator otrzymał wiadomość z adresu mailowego: XXXXXX@szczecin.uw.gov.pl¹⁹ informującego o braku wskazania kwoty niewykorzystanych środków. Na tej podstawie poprawiono załącznik nr 3a do rozliczenia za III kwartał 2024 r. oraz skierowano wniosek do księgowości Urzędu Miejskiego w Dobrej o przygotowanie zwrotu z odsetkami dopłaty pobranej w nadmiernej wysokości (341,53 zł + odsetki w wysokości 10,18 zł).

W dniu 14.10.2024 r. zostały wysłane 2 przelewy – zwrot nadpłaty i zwrot odsetek od nadpłaty. Wysokość dopłaty pobranej w nadmiernej wysokości 341,53 zł (słownie: trzysta czterdzieści jeden złotych 53/100), została zwrócona zgodnie z klasyfikacją 600-60004-2170 na rachunek bankowy Wojewody Zachodniopomorskiego numerze: 41 1010 1599 0056 3013 9130 0000

Odsetki w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, liczone od dnia otrzymania dotacji, tj. od dnia 01.08.2024 r. do dnia 14.10.2024 r. (75 dni), wynoszące 10,18 zł (słownie: dziesięć złotych 18/100), zostały zwrócone na rachunek bankowy Wojewody Zachodniopomorskiego numerze: 41 1010 1599 0056 3013 9130 0000.

W przypadku wystąpienia podobnej sytuacji w przyszłości, Organizator, składając wniosek o dopłatę za dany okres rozliczeniowy, wskazywał będzie kwotę zapotrzebowania pomniejszoną o kwotę niewykorzystanych środków z poprzednich okresów rozliczeniowych.

(dowód: akta kontroli str. 39, 47-48)

¹⁹ Zanimizowano dane osobowe.

Odnosząc się do przedłożonych wyjaśnień należy zwrócić uwagę, że w momencie składania wniosku o dopłatę na III kwartał w dniu 27 września 2024 r. Gmina posiadała wiedzę o niewykorzystanych środkach dopłaty, o czym informowała wojewodę w sprawozdaniu za II kwartał przedłożonym w dniu 8 lipca 2024 r.

Zatem kwota dopłaty ujęta we wniosku na III kwartał powinna być pomniejszona o niewykorzystane środki z poprzedniego kwartału, do czego zobowiązywał § 3 ust. 2 umowy o dopłatę.

Rozliczenie pobranych i niewykorzystanych środków nastąpiło po złożeniu sprawozdania za III kwartał. Niewykorzystana kwota dopłaty została zwrócona na konto wojewody w dniu 14 października 2024 r.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że kwota niewykorzystanych środków dopłaty w tym przypadku mogła być zwrócona do dnia 15 stycznia 2025 r. Zachowanie tego terminu przez Gminę wskazuje na brak obowiązku naliczenia odsetek.

Skutkiem powyższego było pobranie dopłaty w wysokości wyższej niż wystarczająca na dofinansowanie zadania za III kwartał w wysokości 341,53 zł.

Za powyższą nieprawidłowość odpowiedzialna jest osoba sporządzająca wnioski o dopłatę za III kwartał 2024 r., a także osoby ją nadzorujące, w tym kierownik jednostki kontrolowanej.

(dowód: akta kontroli str. 132-138, 146, 152-158, 286-305)

ZAKRES, PRZYCZYNY I SKUTKI STWIERDZONYCH UCHYBIEŃ

Ad 2.3. Kwota deficytu linii komunikacyjnej

Nieprawidłowo ustalone deficyty linii komunikacyjnych

W wyniku analizy dokumentacji źródłowej²⁰ stwierdzono, że do obliczenia deficytu linii komunikacyjnej nr 4 w IV kwartale oraz nr 5 w II i IV kwartale, przyjęto błędne kwoty przychodów uzyskanych przez Operatora z tytułu sprzedaży biletów. Zebrane w tym zakresie dane przedstawia tabela.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Przychody wg Organizatora	Przychody wg kontrolujących	Różnica
1.	2.	3.	4.	5. (4-3)
Linia nr 4	IV kwartał	64 613,16 zł	64 640,94 zł	27,78 zł
	I-IV kwartał	214 443,97 zł	214 471,75 zł	27,78 zł
Linia nr 5	II kwartał	21 725,19 zł	21 729,82 zł	4,63 zł
	IV kwartał	20 533,09 zł	20 556,24 zł	23,15 zł
	I-IV kwartał	70 878,05 zł	70 905,83 zł	27,78 zł
RAZEM		285 322,02 zł	285 377,58 zł	55,56 zł

(dowód: akta kontroli str. 219-226, 236-244, 248-258)

²⁰ Sporządzone przez Operatora za poszczególne okresy rozliczeniowe sprawozdania z tytułu świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy TP/1/2023, wyszczególnienia przychodów i kosztów oraz analizy sprzedaży biletów.

Burmistrz Gminy wyjaśnił, że (...) W celu weryfikacji deficytu, Operator przedkładał Organizatorowi dokumenty potwierdzające wysokość poniesionych kosztów (...). Ponadto Operator przedkładał dokumenty potwierdzające wysokość przychodów ze sprzedaży biletów (...). Nieprawidłowe wykazanie wartości przychodów netto uzyskanych ze sprzedaży biletów nie nastąpiło z winy Organizatora, lecz Operator, który przygotowując sprawozdania za poszczególne kwartały nie uwzględnił sprzedaży wszystkich biletów. Biorąc pod uwagę powstałe różnice, które wynoszą odpowiednio: 27,78 zł dla linii nr 4 i 27,78 zł dla linii nr 5, należy uznać, że są to przypadki incydentalne, niezamierzone i wynikają z błędnego „przeniesienia” danych z programu Kasa konduktorska wersja 1.49, do opracowywanych przez Operatora sprawozdań. Przekazywane przez Operatora dokumenty, w szczególności sprawozdania za poszczególne kwartały w postaci wyszczególnienia kosztów, przychodów oraz wydruków sprzedaży biletów (sporządzonych w programie Kasa konduktorska wersja 1.49) są materiałem niezwykle obszernym i wymagającym dogłębnej analizy finansowej. Pomimo dołożenia wszelkich starań Organizator nie był w stanie odnotować tych nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 48-49)

Opisane uchybienie spowodowało błędne ustalenie kwot deficytu linii komunikacyjnych nr 4 i 5. Zebrane w tym zakresie dane przedstawia tabela.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Deficyt ustalony przez kontrolujących	Deficyt wg Jednostki w ujęciu:		Różnice	
			kwartalnym	rocznym		
1.	2.	3.	4.	5.	6. (3-4)	7. (3-5)
Linia nr 4	IV kwartał	29 233,72 zł	29 261,50 zł	-	-27,78 zł	-
	I-IV kwartał	93 875,86 zł	93 903,64 zł	93 903,64 zł	-27,78 zł	-27,78 zł
Linia nr 5	II kwartał	12 317,47 zł	12 322,10 zł	-	-4,63 zł	-
	IV kwartał	16 233,94 zł	16 257,09 zł	-	-23,15 zł	-
	I-IV kwartał	46 269,40 zł	46 297,18 zł	46 297,18 zł	-27,78 zł	-27,78 zł
RAZEM		140 145,26 zł	140 200,82 zł	140 200,82 zł	-55,56 zł	-55,56 zł

(dowód: akta kontroli str. 258, 288, 298, 305, 308, 323)

Złożone wyjaśnienia wskazują, że do powstania uchybienia doszło z przyczyn niezależnych od Organizatora. Skutkiem opisanego uchybienia było natomiast wykazanie w załącznikach 3a do sprawozdań za II i za IV kwartał oraz do sprawozdania rocznego, błędnych danych w zakresie kwot przychodów oraz deficytów linii komunikacyjnych nr 4 i 5.

Wyjaśnienia, protokoły, oświadczenia	- Wyjaśnienia Burmistrza Miasta i Gminy z dnia 13 czerwca 2025 r. ws. kontrolowanych zagadnień. - Oświadczenie Burmistrza Miasta i Gminy z dnia 2 czerwca 2025 r. ws. dni odbywania się przewozów autobusowych.
Ocena obszaru kontroli	Prawidłowość realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dofinansowanych przez dopłatę do ceny usługi ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,

	w tym prawidłowość wyliczenia dopłaty w 2024 r. ocenia się pozytywnie z nieprawidłowościami .
--	--

Wpis do książki kontroli	Nr 2/2025
Zalecenia	W przypadku realizacji tego rodzaju zadania w przyszłości zalecam: 1. Zawierać stosowne porozumienia międzygminne, w przypadku gdy przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany będzie również w granicach administracyjnych sąsiadującej gminy bądź gmin. 2. Zapewnić by umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawierały postanowienia wskazane w art. 25 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. 3. We wnioskach o dopłatę na kolejny kwartał, pomniejszać zapotrzebowanie na środki z Funduszu o niewykorzystane środki z poprzedniego kwartału. 4. Zapewnić prawidłowe ustalanie deficytu linii komunikacyjnych, w szczególności w oparciu o rzeczywiste przychody na danej linii komunikacyjnej.
Pouczenia	– O sposobie wykonania zaleceń, albo o innym sposobie usunięcia stwierdzonych uchybień i nieprawidłowości, proszę powiadomić mnie za pośrednictwem Wydziału Kontroli Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia. – Zgodnie z art. 48 ustawy z dnia 15 lipca 2011 roku o kontroli w administracji rządowej (Dz.U. z 2020 r. poz. 224 ze zm.) od wystąpienia pokontrolnego nie przysługują środki odwoławcze.
Podpis kierownika jednostki kontrolującej	Z upoważnienia Wojewody Zachodniopomorskiego Bartosz Brożyński I Wicewojewoda Zachodniopomorski <i>/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/</i>