



Znak: K-1.431.1.29.2025.6.AK

Szczecin, 02 lipca 2026 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 Biały Bór ul. Słupska 10, 78-425 Biały Bór
Osoba pełniąca funkcję kierownika jednostki kontrolowanej w okresie objętym kontrolą oraz w okresie prowadzenia kontroli	Pan Paweł Stanisław Mikołajewski – Burmistrz Białego Boru
Okres objęty kontrolą	2024 r.
Kontrolerzy	– Aleksandra Komincz – główny specjalista (kierownik zespołu kontrolnego), – Małgorzata Konarska – główny specjalista, z Wydziału Kontroli Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie
Nr upoważnienia	67/25 z dnia 23 czerwca 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 o frpa)
Kryteria prowadzenia kontroli	Legalność, gospodarność, rzetelność i celowość

¹ (Dz.U. z 2024 r. poz. 402 ze zm.).

Rodzaj kontroli i tryb kontroli	Planowa, tryb zwykły
Termin kontroli	Od 30 czerwca do 4 lipca 2025 r.
Podstawa prawna realizacji zadania	Art. 27 ustawy o 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: Fundusz), wynosiła nie więcej niż 3,00 zł za wozokilometr (dalej: wkm) przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

Gmina Biały Bór (dalej także: 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 ww. wniosków od 19 października do 10 listopada 2023 r. Rozpatrzenie wniosków oraz ogłoszenie wyników naboru zaplanowano od 13 do 21 listopada 2023 r.

1.1. Zawarcie umowy o dopłatę ze środków Funduszu

Gmina z zachowaniem wymaganego terminu, tj. 10 listopada 2023 r. złożyła do Wojewody Zachodniopomorskiego wniosek o objęcie dopłatą ze środków Funduszu w 2024 r. (wraz z załącznikami).

(dowód: akta kontroli str. 86-100)

W terminach wyznaczonych przez pracownika Wydziału Infrastruktury, Rolnictwa i Rozwoju Regionalnego Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie (dalej: Wydział IR ZUW), Gmina złożyła również korekty ww. dokumentów.

(dowód: akta kontroli str. 101-119)

Jak wynika z przedłożonych dokumentów, linie objęte wnioskiem o objęcie dopłatą to linie nowo utworzone.

(dowód: akta kontroli str. 100)

W dniu 3 stycznia 2024 r. Wojewoda Zachodniopomorski zawarł z Gminą Biały Bór umowę nr 10/IR/FRPA/2024 (dalej: umowa z wojewodą) na dofinansowanie w 2024 r. ze środków Funduszu zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

(dowód: akta kontroli str. 120-137)

Zgodnie z umową z wojewodą maksymalna kwota dopłaty została ustalona w wysokości **415 108,00 zł**, z przeznaczeniem na uruchomienie 6 linii komunikacyjnych o łącznej wielkości pracy eksploatacyjnej wynoszącej **138 752 wkm**.

(dowód: akta kontroli str. 122-136, 86-119)

Szczegółowe dane dotyczące poszczególnych linii przedstawiono w tabeli.

Linia komunikacyjna	Liczba dni pracy w roku	Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej (w wkm)	Planowana kwota dopłaty
Linia nr 1: Biały Bór-Grabowo	190 ¹	18 672,00	55 269,12 zł
	9 ²		
Linia nr 2: Biały Bór-Trzebiele	190	5 880,00	17 581,20 zł
	9		
Linia nr 3: Biały Bór-Rzyszczewko-Biały Bór	190	23 520,00	70 560,00 zł
	9		
Linia nr 4: Biały Bór-Drzonowo	190	34 232,00	102 353,68 zł
	9		
Linia nr 5: Biały Bór-Kazimierz	190	25 872,00	77 616,00 zł
	9		
Linia nr 6: Biały Bór-Dołgie-Biały Bór	190	30 576,00	91 728,00 zł
	9		
Razem		138 752,00	415 108,00 zł

¹ okres funkcjonowania linii: styczeń-czerwiec, wrzesień-grudzień (oznaczenia dla linii 1-6)

² okres funkcjonowania linii: lipiec-sierpień (oznaczenia dla linii 1-6)

(dowód: akta kontroli str. 86-136)

Przewozy liniami komunikacyjnymi nr 1-6 były wykonywane na terenie Gminy Biały Bór.

1.2. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Po uzyskaniu zgody organu stanowiącego², w dniu 18 stycznia 2024 r. Gmina zawarła z Przewoźnikiem³, umowę nr 11/2024 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej (dalej: umowa z Przewoźnikiem/Operatorem), wykonywanych na terenie Biały Bór, na 6 liniach komunikacyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 137, 160-198)

Wyboru Operatora dokonano na podstawie art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: ustawa o ptz)⁴, tj. w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych⁵.

(dowód: akta kontroli str. 138-159)

Umowa z Przewoźnikiem została zawarta po wejściu w życie ustawy frpa, na czas określony od 18 stycznia 2024 r. do 31 grudnia 2024 r.

(dowód: akta kontroli str. 160-198)

² Uchwała nr LXIV/430/2023 Rady Miejskiej w Białym Borze z dnia 28 listopada 2023 r.

³ Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Koszalin Sp. z o.o. (dalej także: Operator, Przewoźnik)

⁴ (Dz.U. z 2023 r. poz. 2778 ze zm.)

⁵ Art. 275 pkt 1 ustawy Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1605 ze zm.)

Kontrolujący dokonali analizy Umowy z Operatorem pod względem jej zgodności z wymogami określonymi w art. 25 ustawy o ptz. Ustalono, że przepisy ww. artykułu nie znajdują w pełni odzwierciedlenia w jej treści. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli str. 199-203)

2. Przekazywanie dopłaty i realizacja zadania

Dobór próby

Z sześciu linii komunikacyjnych objętych dopłatą kontrolujący na podstawie przedłożonych wniosków o dopłatę, rozkładów jazdy oraz sprawozdań z realizacji zadania wybrali trzy do szczegółowej kontroli, tj.:

linię nr 1: Biały Bór-Grabowo – wybrano z uwagi na największą liczbę kursów dziennie, tj. 8 i wg osądu kontrolera (linia nr 4 ma taką samą liczbę kursów),

linię nr 3: Biały Bór- Rzyszczewko-Biały Bór – wybrano z uwagi na rozbieżności stwierdzone w trakcie przeprowadzonej analizy do kontroli w zakresie zapisów zawartych w umowie z wojewodą, tj. na linii miały się odbywać m.in. 3 połączenia w dni nauki szkolnej. Z przedłożonych przez Przewoźnika rozkładów jazdy wynikało, że realizowano 6 kursów.

linię nr 6: Biały Bór- Dołgie-Biały Bór – wybrano z uwagi na to, że jest to linia o najdłuższej długości jednego kursu, tj. 52 wkm.

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.

(dowód: akta kontroli str. 204-246, 260-311, 361-408, 58)

2.1. Wnioski o dopłatę

Organizator, zgodnie z § 3 ust. 1 umowy z wojewodą, złożył do ZUW następujące wnioski o dopłatę ze środków Funduszu:

- za I kwartał – 28 marca 2024 r.,
- za II kwartał – 26 czerwca 2024 r.,
- za III kwartał – 25 września 2024 r.,
- za IV kwartał – 29 listopada 2024 r.

Wnioski o dopłatę za poszczególne kwartały zostały złożone w terminach ustalonych w umowie z wojewodą, a korekty wniosków w terminach wyznaczonych przez pracownika Wydziału IR ZUW⁶. Ustalono, że dane zawarte we wnioskach o dopłatę za poszczególne okresy rozliczeniowe wynikają z załącznika nr 2a Kalkulacja do wniosku o dopłatę.

(dowód: akta kontroli str. 204-246)

⁶ Wydział Infrastruktury, Rolnictwa i Rozwoju Regionalnego Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego.

Na podstawie złożonych wniosków Gmina w 2024 r. otrzymała dopłatę w łącznej wysokości **360 053,68 zł**, tj. w kwocie niższej o 55 054,32 zł niż maksymalna kwota dopłaty określona w umowie z wojewodą. Stwierdzono, że otrzymana dopłata nie przekraczała maksymalnej kwoty wynikającej z wykazywanej pracy eksploatacyjnej lub kwoty deficytu. Dane zawarte we wnioskach o dopłatę złożonych przez Gminę w 2024 r., na podstawie których przekazano jej środki dopłaty w ww. kwocie przedstawiono zbiorczo dla wszystkich linii komunikacyjnych w poniższej tabeli.

Łączna wielkość pracy eksploatacyjnej	Łączna kwota deficytu linii komunikacyjnych	Wnioskowana kwota dopłaty	Przekazana kwota dopłaty
138 752,00 wkm	520 803,58 zł	360 053,68 zł	360 053,68 zł

(dowód: akta kontroli str. 122-136, 204-246, 318-324)

Stwierdzono, że w dniu 24 kwietnia 2024 r. Jednostka dokonała zwrotu środków z dopłaty w kwocie 37 590,80 zł za I kwartał 2024 r. Powyższe znajduje odzwierciedlenie w danych wykazanych w załączniku Rozliczenie przewozów za I kwartał 2024 r. do Sprawozdania kwartalnego.

(dowód: akta kontroli str. 318-319, 325, 358-360, 365)

Ponadto Gmina dokonała również pomniejszenia wnioskowanej w IV kwartale 2024 r. kwoty dopłaty o środki niewykorzystane w III kwartale w kwocie 3 848,64 zł (121 410,00 zł - 3 848,64 zł = zawnioskowana w IV kwartale kwota 117 561,36 zł).

(dowód: akta kontroli str. 238-246)

2.2. Praca eksploatacyjna

Kontrolujący na podstawie rozkładów jazdy ustalili rzeczywistą wielkość pracy eksploatacyjnej w 2024 r. dla linii objętych próbą. Szczegóły w tym zakresie przedstawiono w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Rzeczywista wielkość pracy eksploatacyjnej w wkm
Linia nr 1	I kwartał	4 992,00
	II kwartał	5 760,00
	III kwartał	2 448,00
	IV kwartał	5 472,00
Razem		18 672,00
Linia nr 3 ⁷	I kwartał	6 240,00
	II kwartał	7 200,00
	III kwartał	3 240,00
	IV kwartał	6 840,00
Razem		23 520,00

⁷ W odniesieniu do wątpliwości w zakresie liczby kursów, które miały się odbywać na Linii nr 3, po przedłożeniu przez Gminę w trakcie kontroli obowiązujących rozkładów jazdy, stwierdzono, że były one zgodne z umową z wojewodą.

Linia nr 6	I kwartał	8 112,00
	II kwartał	9 360,00
	III kwartał	4 212,00
	IV kwartał	8 892,00
Razem		30 576,00
Ogółem		72 768,00

Stwierdzono, że wielkość pracy eksploatacyjnej ustalona przez kontrolujących na podstawie rozkładów jazdy znajduje odzwierciedlenie w przedłożonych przez Operatora zestawieniach z wykonanej w 2024 r. pracy eksploatacyjnej, a dane w ww. dokumentach dotyczą linii komunikacyjnych określonych w umowie o dopłatę. Ponadto ustalono, że łączna rzeczywista praca eksploatacyjna wykonana na wszystkich liniach komunikacyjnych objętych dopłatą wynosiła 138 752,00 wkm. Tym samym nie została przekroczona maksymalna wielkość pracy eksploatacyjnej wskazana w umowie z wojewodą.

(dowód: akta kontroli str. 260-267, 270-276, 280-281, 285-286, 290-291, 295-296)

2.3. Kwota deficytu linii komunikacyjnej

Deficyt linii komunikacyjnych stanowił różnicę pomiędzy kosztami a przychodami Operatora.

Koszty poniesione dla linii w danym miesiącu, były obliczane jako iloczyn miesięcznego kosztu jednostkowego oraz ilości wykonanych wozokilometrów na tej linii w danym miesiącu. Następnie sumowano koszty linii za 3 miesiące danego kwartału i wykazywano je jako koszt całkowity poniesiony w tym kwartale. Kontrolujący ustalili, że miesięczny koszt jednostkowy obliczany był przez Operatora jako iloraz wszystkich kosztów poniesionych w przedsiębiorstwie PKS Koszalin Sp. z o.o. i liczby przejechanych kilometrów w danym miesiącu 2024 r. w Spółce. Stwierdzono, że do tak ustalonej stawki kosztu Operator doliczał dodatkowo 6% rozsądnego zysku.

(dowód: akta kontroli str. 275-294, 308-311)

Rzeczywisty koszt jednostkowy dla wszystkich linii komunikacyjnych, został ustalony przez Operatora na koniec 2024 r. w kwocie 8,66 zł. Ustalono, że obejmował on również kwotę rozsądnego zysku w wysokości 6%. Powyższe skutkowało zawyżeniem kosztów, a co za tym nieprawidłowym obliczeniem kwoty deficytu linii. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli str. 295-297, 307, 68-70)

Wykazane do rozliczenia przychody stanowiły natomiast sumę przychodów ze sprzedaży biletów oraz przychodów z dopłat do sprzedanych biletów ulgowych. Jak wynika z udzielonych wyjaśnień Operator nie uzyskał innych przychodów.

(dowód: akta kontroli str. 298-311, 61-62, 71)

Podstawą rozliczeń dokonywanych pomiędzy Organizatorem a Operatorem były noty księgowe, które dotyczyły środków z Funduszu oraz środków własnych. Na podstawie ww. dokumentów oraz ewidencji księgowej stwierdzono, że poniesione wydatki wyniosły **383 353,20 zł** (60 890,32 zł [środki własne]+322 462,88 zł [środki dopłaty]). W § 7 umowy z Przewoźnikiem ustalono wysokość rekompensaty dla poszczególnych linii komunikacyjnych na poziomie od 3,30 zł do 3,73 za 1 wkm. Rekompensata finansowana z frpa wyliczana miała być jako iloczyn faktycznych przejechanych kilometrów w danym kwartale i stawki 1 wkm w odniesieniu do faktycznej kwoty powstałego deficytu, z uwzględnieniem 10% wkładu własnego Organizatora, przy czym stawka za 1 wkm nie mogła przekroczyć 3,00 zł.

(dowód: akta kontroli str. str. 328-357, 160-180)

2.4. Nadzór organizatora nad realizacją zadania

Z przedłożonych w trakcie kontroli czterech notatek służbowych, tj. z dnia: 14.02.2024 r., 11.04.2024 r., 04.07.2024 r., 14.10.2024 r. wynika, że Jednostka przeprowadziła kontrole rozkładów jazdy na przystankach autobusowych oraz planowanych godzin przyjazdów i odjazdów autobusów z przystanków. Ponadto z przedłożonych wyjaśnień wynika, że w ww. terminach sprawdzono również jakość wykonywanych usług. W powyższym zakresie nie stwierdzono uchybień.

Gmina poinformowała również, że „Do Gminy Biały Bór nie wpłynęły żadne skargi ani wnioski dotyczące realizowanego zadania przez PKS Koszalin”. Ponadto pismem z dnia 23 kwietnia 2025 r. Operator poinformował Gminę, że w trakcie trwania umowy nie odnotowano żadnych skarg i reklamacji ze strony pasażerów oraz że nie były wypłacane żadne odszkodowania związane z realizacją przewozów.

Ponadto kontrolujący zwrócili się do Jednostki z pytaniem o sposób w jaki weryfikowała wykazywaną przez Operatora kwotę deficytu. Gmina nie udzieliła wyjaśnień w powyższym zakresie. Mając jednak na względzie nieprawidłowości opisane w pkt. 2.3 Kwota deficytu linii komunikacyjnej należy stwierdzić, że w 2024 r. nie prowadzono nadzoru nad tymi danymi.

(dowód: akta kontroli str. 313-317, 42-85)

3. Dokumentacja finansowo-księgowa zadania

Zgodnie z § 7 ust. 1 umowy, Gmina prowadziła wyodrębnioną ewidencję księgową otrzymanych dopłat oraz wydatków objętych dopłatą, w sposób umożliwiający identyfikację poszczególnych operacji księgowych.

Otrzymana dopłata została ujęta w ewidencji księgowej na koncie 901 w rozdziale 60004 paragraf 2170, natomiast wydatki zostały zaksięgowane na koncie 130 w paragrafie 4300, jednakże stwierdzono, że na ww. koncie ujęto również wydatki, które nie dotyczą zadania. **Szczegółowy opis uchybienia zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

(dowód: akta kontroli str. 326-327)

Ponadto w trakcie kontroli ustalono, że:

- wydatki zostały poniesione w roku, na który została przyznana dopłata, w jednym przypadku nota została zaksięgowana i opłacona w dniu 14 stycznia 2025 r., tj. w terminie do 15 stycznia 2025 r.,
- płatności za zobowiązania dokonywano terminowo, w prawidłowych wysokościach,
- noty księgowe spełniają wymogi wskazane w art. 21 o rachunkowości, jednakże stwierdzono, że opisów wskazanych w ww. przepisie dokonywano na odrębnych kartkach, tj. nie nanoszono trwale na nocie. Mając na uwadze powyższe Jednostka wyjaśniła, że *„Sprawdzenie pod względem merytorycznym, formalno-rachunkowym oraz zatwierdzenia do zapłaty dokonano w sposób nietrwały tj. na osobnej kartce, z uwagi na fakt, że w większości przypadków brak było miejsca na stronie noty księgowej, na odwrotnej stronie zazwyczaj drukowane było rozliczenie do wystawionej noty. Przedmiotowe opisy były zszywane z dokumentem za pomocą zszywki. W przyszłości stosowany sposób opisu będzie znajdował się na nocie księgowej, natomiast rozliczenie będzie stanowiło załącznik do noty”*. Wyjaśnienie zostało przyjęte.
- dowody księgowe zostały prawidłowo ujęte w ewidencji księgowej.

(dowód: akta kontroli str. 319, 326-327, 329-357)

4. Sprawozdawczość

Sprawozdania kwartalne i sprawozdanie roczne

Organizator w terminach wymaganych w umowie z wojewodą złożył do Wydziału IR ZUW sprawozdania kwartalne⁸ oraz sprawozdanie roczne⁹, tj.:

- za I kwartał 2024 r. w dniu 10 kwietnia 2024 r.,
- za II kwartał 2024 r. w dniu 10 lipca 2024 r.,
- za III kwartał 2024 r. w dniu 9 października 2024 r.,
- za IV kwartał 2024 r. w dniu 10 stycznia 2025 r.
- sprawozdanie roczne zostało złożone w dniu 18 lutego 2025 r.

(dowód: akta kontroli str. 360-408)

Na próbie (linia nr 1, 3 i 6) kontrolujący zweryfikowali zgodność danych wykazanych w kwartalnych i rocznym sprawozdaniu z danymi wynikającymi z dokumentacji źródłowej. Ustalono, że:

- dane ujęte w sprawozdaniach w zakresie łącznej kwoty otrzymanej i wydatkowanej dopłaty są zgodne z ewidencją księgową zadania,
- wielkość pracy eksploatacyjnej wynikająca ze sprawozdań kwartalnych i sprawozdania rocznego jest zgodna z dokumentacją źródłową,
- wkład własny Organizatora, wynikający z załącznika 3a do sprawozdania za III i IV kwartał nie jest zgodny z dokumentacją finansowo-księgową, tj. jest wyższy niż wynika to z not księgowych. W powyższym zakresie Jednostka wyjaśniła, że

⁸ W terminie do 10. dnia miesiąca następującego po danym kwartale.

⁹ 21 lutego 2025 r. – termin ustalony w umowie z wojewodą.

w sprawozdaniach kwartalnych dane były podawane na podstawie kwot rzeczywistych na moment ich sporządzania. Właściwe dane ujęto w sprawozdaniu rocznym. Mając na uwadze, że wykazany w załączniku 3a do sprawozdania rocznego (oraz jego korekty) wkład własny jest zgodny z dokumentacją źródłową (noty księgowe) i ewidencją księgową wyjaśnienie zostało przyjęte,

- w sprawozdaniach kwartalnych i w sprawozdaniu rocznym wykazano zawyżone kwoty kosztów oraz deficytów linii komunikacyjnych, co jest skutkiem nieprawidłowości opisanej w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości – Ad 2.3. Kwota deficytu linii komunikacyjnej.

Sprawozdania Rb-27S i Rb-28S

W sprawozdaniu Rb-27S z wykonania planu dochodów budżetowych za 2024 r. Gmina wykazała otrzymaną kwotę dopłaty z Funduszu w rozdziale 60004 § 2170 w łącznej wysokości 322 462,88 zł, co znajduje odzwierciedlenie w ewidencji księgowej Organizatora.

W sprawozdaniu Rb-28S z wykonania planu wydatków budżetowych za 2024 r. w rozdziale 60004 § 4300 Gmina wykazała wykonanie wydatków w łącznej kwocie 246 118,23 zł, co znajduje odzwierciedlenie w ewidencji księgowej Organizatora. Stwierdzono, że powyższa kwota obejmuje zarówno środki wydatkowane na realizację przedmiotowego zadania w 2024 r. (245 986,62 zł) jak i wydatki niezwiązane z zadaniem (131,61 zł).

(dowód: akta kontroli str. 409-452, 319, 326-327)

5. Rozliczenie zadania

Ustalono, że Gmina na realizację zadania w 2024 r. otrzymała dopłatę w łącznej kwocie 360 053,68 zł¹⁰, z której wydatkowała 322 462,88 zł. Zebrane w tym zakresie dane przedstawia tabela.

Linia komunikacyjna	Kwota dopłaty				
	Otrzymana	Należna	Różnica	Wykorzystana	Niewykorzystana ¹¹
1.	2.	3.	4.(3-2)	5.	6.
Linia nr 1	47 966,88 zł	42 176,16 zł	5 790,72 zł	42 176,16 zł	5 790,72 zł
Linia nr 2	15 608,40 zł	14 251,20 zł	1 357,20 zł	14 251,20 zł	1 357,20 zł
Linia nr 3	58 201,20 zł	51 524,40 zł	6 676,80 zł	51 524,40 zł	6 676,80 zł
Linia nr 4	89 993,20 zł	81 115,76 zł	8 877,44 zł	81 115,76 zł	8 877,44 zł
Linia nr 5	68 349,60 zł	61 005,12 zł	7 344,48 zł	61 005,12 zł	7 344,48 zł
Linia nr 6	79 934,40 zł	72 390,24 zł	7 544,16 zł	72 390,24 zł	7 544,16 zł
Razem	360 053,68 zł	322 462,88 zł	37 590,80 zł	322 462,88 zł	37 590,80 zł

(dowód: akta kontroli str. 318-408, 58-60, 74-85, 459)

Na podstawie ewidencji księgowej oraz dokumentacji źródłowej przekazanej przez Jednostkę ustalono, że na realizację zadania wykorzystano środki dopłaty w kwocie 322 462,88 zł oraz środki własne w kwocie 60 890,32 zł. Ogółem na zadanie przeznaczono kwotę 383 353,20 zł. Poniżej tabela w tym zakresie.

¹⁰ W dniu 24 kwietnia 2024 r. Gmina dokonała zwrotu dopłaty w kwocie 37 590,80 zł, tj. wyższej niż niezbędna do dofinansowania realizacji zadania.

¹¹ Zwrotu środków dokonano w dniu 24 kwietnia 2024 r.

Linia komunikacyjna	Kwota dopłaty	Kwota środków własnych	Ogółem
1.	2.	3.	4. (2+3)
Linia nr 1	42 176,16 zł	6 845,31 zł	49 021,47 zł
Linia nr 2	14 251,20 zł	2 658,61 zł	16 909,81 zł
Linia nr 3	51 524,40 zł	13 581,27 zł	65 105,67 zł
Linia nr 4	81 115,76 zł	14 797,13 zł	95 912,89 zł
Linia nr 5	61 005,12 zł	11 053,17 zł	72 058,29 zł
Linia nr 6	72 390,24 zł	11 954,83 zł	84 345,07 zł
Razem	322 462,88 zł	60 890,32 zł	383 353,20 zł

(dowód: akta kontroli str. 318-360, 458-460)

W wyniku kontroli ustalono, że Gmina nie zachowała w I, III i IV kwartale 2024 r. minimalnego – 10% wkładu własnego wynikającego z Umowy, jednak nie miało to wpływu na rozliczenie zadania. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli str. 403-408, 247, 326-327, 58-60, 74-85)

Na podstawie dokumentacji przedstawionej do kontroli oraz wyjaśnień kontrolujący ustalili, że:

- w związku z realizacją zadania nie wystąpiły kary umowne i odszkodowania,
- nie dokonano zwrotu odsetek uzyskanych od środków dopłaty. **Szczegóły nieprawidłowości opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli str. 42-85)

ZAKRES, PRZYCZYNY I SKUTKI STWIERDZONYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI

Ad 1.2 Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Niekompletne zapisy w treści umowy zawartej z Operatorem pod względem zgodności z art. 25 ustawy o ptz

Analiza umowy zawartej z Operatorem wykazała, że przepisy art. 25 ustawy o ptz nie znajdują w pełni odzwierciedlenia w jej treści, tj. brak jest zapisów:

1. dotyczących warunków podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
2. w zakresie wymagań dot. wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych,
3. dotyczących warunków zmiany innych opłat, o których mowa w ustawie o ptz, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator,
4. dotyczących informacji, o których mowa w art. 4 ust. 8 zdanie trzecie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, które operator jest obowiązany przekazywać organizatorowi w celu udzielenia zamówienia w trybach, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 w zakresie szczegółowych informacji na temat

specyfikacji infrastruktury istotnych dla użytkowania wymaganych pojazdów lub taboru.

(dowód: akta kontroli str. 160-203)

W powyższym zakresie Gmina wyjaśniła, że „W §3 pkt 11 umowy nr 11/2024 z dnia 18.01.2024 r. zawartej z PKS Koszalin wskazany został zapis, że **operator zobowiązuje się do właściwej jakości usługi pasażerów pod względem regularności, komfortu podróży, zewnętrznej i wewnętrznej czystości taboru i jego właściwego oznakowania, w tym z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych.**

W umowie nr 11/2024 z dnia 18.01.2024 r. zostały ogólnie zawarte najważniejsze wymogi realizacji usług jak np. dbałość o każdego klienta będącego podróżnym, zapewnienie odpowiedniej jakości obsługi pasażerów w szczególności pod względem: bezpieczeństwa podróżnych i ich mienia, postrzegania rozkładów jazdy, warunków podróży, właściwego i czytelnego oznakowania pojazdów poprzez umieszczenie na pojazdach widocznych z zewnątrz tablic informacyjnych o przebiegu tras oraz oznaczenie przystanku docelowego. Podejmowanie działań ułatwiających podróżnym, a w szczególności osobom o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osobom niepełnosprawnym korzystającym ze środków transportu. **Przez niedopatrzenie nie został dodany punkt dotyczący opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. (...) Informacje o pojazdach lub taborach użytkowanych przez Operatora stanowią zapisy §3 pkt. 2, 3, 11 przedmiotowej umowy. Uwagi kontroli zostaną wzięte pod uwagę przy zawieraniu kolejnych umów, a w szczególności opisane zostaną wymogi określone w art. 25 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym”.**

(dowód: akta kontroli str. 42-85)

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia należy stwierdzić, że zapisy umowy z Operatorem na które powołuje się Gmina nie spełniają zapisów art. 25 ustawy o ptz w zakresie ww. punktu 1, 2 i 4 stwierdzonej nieprawidłowości. W umowie brak jest bowiem zapisów dotyczących warunków podnoszenia jakości świadczonych usług, mowa jest jedynie o warunkach jakościowych jakie musi spełnić Operator w ich zakresie.

Umowa nie zawiera również wymagań dot. wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych przez Operatora. Przepis art. 25 ust. 3 pkt 5 wymusza na organizatorach transportu modernizację taboru i unowocześnianie systemów obsługi pasażerów w ramach zawieranych umów m.in. poprzez stosowanie rozwiązań niskoemisyjnych (np. autobusów elektrycznych, hybrydowych), stosowanie nowoczesnych systemów biletowych (np. płatność kartą w pojeździe), czy systemów dynamicznej informacji pasażerskiej (tablice świetlne z czasem przyjazdu w czasie rzeczywistym).

Publiczny transport zbiorowy musi odbywać się zgodnie z zasadami określonymi w ustawie o ptz, a jego zrównoważony rozwój powinien uwzględniać m.in. oczekiwania społeczne w zakresie zapewnienia powszechnej dostępności do usług transportowych, wykorzystywanie różnych środków transportu, promocję pojazdów przyjaznych dla środowiska i wyposażonych w nowoczesne rozwiązania techniczne. Stąd poza samym stworzeniem możliwości dotarcia mieszkańców do szkół, organów administracji, przychodni zdrowia, sklepów itp. Organizator powinien wziąć pod uwagę racjonalne korzystanie z zasobów środowiska, w tym wykorzystywanie do publicznego transportu zbiorowego nowoczesnych autobusów spełniających bardziej

rygorystyczne normy emisji spalin, zużywających mniej paliwa/energii, korzystających z odnawialnych źródeł energii oraz niewymagających tak częstych napraw jak starszy tabor.

Wskazuje się również, że zapisy §3 pkt. 2, 3, 11 umowy z Operatorem, na które powołuje się Jednostka nie spełniają funkcji informacyjnej o jakiej mowa w art. 4 ust. 8 zdanie trzecie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, w zakresie szczegółowych informacji na temat specyfikacji infrastruktury istotnych dla użytkowania wymaganych pojazdów lub taboru. Informacje w zakresie infrastruktury dotyczą bowiem m.in. jej szczegółowych danych technicznych w tym informacji o infrastrukturze niezbędnej do świadczenia usług, informacji o pojazdach aktualnie użytkowanych przez operatora do obsługi danej linii oraz o jej stanie technicznym.

Należy również zauważyć, że w celu prawidłowego realizowania usług, umowa Gminy z Przewoźnikiem powinna obligatoryjnie zawierać wszystkie elementy wskazane w art. 25 ust. 3 ustawy o ptz w tym, warunki dot. zmiany innych opłat (pkt 3 nieprawidłowości).

Przyczyną stwierdzonej nieprawidłowości było przekonanie Gminy o tym, że zawarta umowa z Przewoźnikiem zawiera niezbędne zapisy wskazane w pkt 1, 2 i 4 nieprawidłowości. Natomiast jak wynika z wyjaśnień, brak uregulowań dot. warunków zmian innych opłat wynikał z niedopatrzeń.

Brak uregulowań w zakresie zasad obowiązujących Przewoźnika przy zmianie opłat, a także sposobów podnoszenia jakości realizowanych usług i obowiązku wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych w środkach transportu mógł mieć negatywny wpływ na zabezpieczenie interesów osób korzystających z przewozów.

Ponadto brak zapisów w umowie z Operatorem, w odniesieniu do art. 4 ust. 8 zdanie trzecie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, może skutkować w przyszłości negatywnymi konsekwencjami w zakresie prawidłowości przygotowania i przeprowadzenia postępowania o zamówienie publiczne.

Ad 2.3. Kwota deficytu linii komunikacyjnej

Nieprawidłowe ustalenie deficytu linii komunikacyjnych

Analiza załącznika 3a do sprawozdań kwartalnych i sprawozdania rocznego oraz przedłożonych przez Operatora kalkulacji kosztów oraz rozliczeń wykazała, że w kwotach kosztów uwzględniony został rozsądny zysk na poziomie 6%.

Kontrolujący ustalili, że miesięczny koszt jednostkowy obliczany był przez Operatora jako iloraz wszystkich kosztów poniesionych w przedsiębiorstwie PKS Koszalin Sp. z o.o. i liczby przejechanych kilometrów w danym miesiącu 2024 r. w Spółce. Do tak ustalonej stawki kosztu Operator doliczał dodatkowo 6% rozsądnego zysku. Rzeczywisty koszt jednostkowy dla wszystkich linii komunikacyjnych, został ustalony na koniec 2024 r. w kwocie 8,66 zł, w tym 6% stanowiło rozsądny zysk.

(dowód: akta kontroli str. 363-408, 270-297, 306-311)

W poniższej tabeli dokonano analizy kosztów rocznych na liniach z uwzględnieniem rozsądnego zysku (dane wykazane w sprawozdaniu rocznym) oraz bez zysku (dane wykazane przez Gminę w korekcie sprawozdania rocznego, przedłożonego do ZUW po kontroli)¹².

Linia komunikacyjna	Ilość wkm rocznie	Stawka kosztu jednostkowego uwzględniająca rozsądny zysk 6%	Roczne koszty na linii uwzględniające rozsądny zysk	Stawka kosztu jednostkowego bez rozsądnego zysku	Roczne koszty na linii bez rozsądnego zysku	Różnica
1.	2.	3.	4.(2x3)	5.	6.(2x5)	7.(4-6)
Linia nr 1	18 672,00	8,66 zł	161 699,52 zł	8,167633 zł	152 506,04 zł	9 193,48 zł
Linia nr 2	5 880,00	8,66 zł	50 920,80 zł	8,167633 zł	48 025,68 zł	2 895,12 zł
Linia nr 3	23 520,00	8,66 zł	203 683,20 zł	8,167633 zł	192 102,73 zł	11 580,47 zł
Linia nr 4	34 232,00	8,66 zł	296 449,12 zł	8,167633 zł	279 594,41 zł	16 854,71 zł
Linia nr 5	25 872,00	8,66 zł	224 051,52 zł	8,167633 zł	211 313,00 zł	12 738,52 zł
Linia nr 6	30 576,00	8,66 zł	264 788,16 zł	8,167633 zł	249 733,55 zł	15 054,61 zł
Razem	138 752,00	x	1 201 592,32 zł	x	1 133 275,41 zł	68 316,91 zł

(dowód: akta kontroli str. 403-408, 312, 58-60, 295-297)

Stwierdzono, że doliczanie rozsądnego zysku do kosztu jednostkowego spowodowało zawyżenie kosztów na liniach o ogółem 68 316,91 zł.

W powyższym zakresie Gmina wyjaśniła, że „Początkowo, pomyłkowo przyjęto kwotę 1 wozokilometra uwzględniającego rozsądny zysk w wysokości 6%, co stanowiło cenę 8,66 zł, po wskazaniach nieprawidłowości podczas kontroli sporządzono korektę sprawozdania rocznego za 2024 r., przyjmując kwotę 8,167633 za 1 wozokilometr tj. bez kwoty rozsądnego zysku. Korektę sprawozdania przesłano do ZUW w Szczecinie”.

(dowód: akta kontroli str. 42-85)

Odnosząc się do udzielonych wyjaśnień należy zauważyć, że w myśl art. 2 pkt 2 ustawy frpa kwota deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej stanowi ujemny wynik finansowy netto wyliczony dla tej linii nieuwzględniający rozsądnego zysku, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego, zatem rozsądny zysk nie mógł być rozliczany w ramach zadania.

Ww. nieprawidłowości spowodowały błędne ustalenie kwot deficytu linii komunikacyjnych. Podsumowanie dokonanej przez kontrolujących analizy deficytu linii zawarto w poniższej w tabeli.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy 2024 r.	Deficyt linii komunikacyjnej wykazany przez Organizatora w sprawozdaniu rocznym	Rzeczywisty deficyt linii komunikacyjnej obliczony przez kontrolujących	Różnica
1	2	3	4	5 (3 - 4)
Linia nr 1	I kwartał	17 882,64 zł	15 424,74 zł	2 457,90 zł

¹² Korekta rozliczenia rocznego została wysłana przez Gminę do ZUW w dniu 24 lipca 2025 r.

	II kwartał	19 750,83 zł	16 914,80 zł	2 836,03 zł
	III kwartał	11 034,64 zł	9 829,33 zł	1 205,31 zł
	IV kwartał	22 826,19 zł	20 131,96 zł	2 694,23 zł
Razem	x	71 494,30 zł	62 300,82 zł	9 193,48 zł
Linia nr 2	I kwartał	6 139,21 zł	5 371,12 zł	768,09 zł
	II kwartał	6 612,00 zł	5 725,74 zł	886,26 zł
	III kwartał	4 010,56 zł	3 611,74 zł	398,82 zł
	IV kwartał	10 308,56 zł	9 466,61 zł	841,95 zł
Razem	x	27 070,33 zł	24 175,21 zł	2 895,12 zł
Linia nr 3	I kwartał	23 201,13 zł	20 128,76 zł	3 072,37 zł
	II kwartał	25 925,34 zł	22 380,30 zł	3 545,04 zł
	III kwartał	8 684,94 zł	7 089,67 zł	1 595,27 zł
	IV kwartał	28 313,82 zł	24 946,03 zł	3 367,79 zł
Razem	x	86 125,23 zł	74 544,76 zł	11 580,47 zł
Linia nr 4	I kwartał	34 943,47 zł	30 437,33 zł	4 506,14 zł
	II kwartał	38 090,30 zł	32 890,90 zł	5 199,40 zł
	III kwartał	18 874,93 zł	16 665,19 zł	2 209,74 zł
	IV kwartał	44 651,34 zł	39 711,91 zł	4 939,43 zł
Razem	x	136 560,04 zł	119 705,33 zł	16 854,71 zł
Linia nr 5	I kwartał	25 548,78 zł	22 169,17 zł	3 379,61 zł
	II kwartał	28 718,55 zł	24 819,00 zł	3 899,55 zł
	III kwartał	24 881,51 zł	23 126,71 zł	1 754,80 zł
	IV kwartał	32 644,04 zł	28 939,47 zł	3 704,57 zł
Razem	x	111 792,88 zł	99 054,36 zł	12 738,52 zł
Linia nr 6	I kwartał	31 473,22 zł	27 479,14 zł	3 994,08 zł
	II kwartał	32 922,57 zł	28 314,01 zł	4 608,56 zł
	III kwartał	20 868,73 zł	18 794,88 zł	2 073,85 zł
	IV kwartał	38 453,04 zł	34 074,91 zł	4 378,13 zł
Razem	x	123 717,56 zł	108 662,95 zł	15 054,61 zł
Ogółem		556 760,34 zł	488 443,43 zł	68 316,91 zł

(dowód: akta kontroli str. 403-408, 270-312, 58-60)

Rzeczywisty deficyt linii komunikacyjnych obliczony przez kontrolujących stanowił kwotę 488 443,43 zł. Jednocześnie rozbieżności stwierdzone w kwotach deficytów ustalonych przez Organizatora nie miały wpływu na rozliczenie dopłaty.

(dowód: akta kontroli str. 312)

Przyczyną stwierdzonej nieprawidłowości było doliczanie kwoty rozsądnego zysku do kosztów linii komunikacyjnych. Powyższe działanie spowodowało obniżenie wartości informacyjnej wytworzonej w trakcie realizacji zadania dokumentacji, w szczególności sprawozdań kwartalnych i rocznych.

Ad 5. Rozliczenie zadania

Brak zwrotu odsetek bankowych pozyskanych od środków dopłaty

Na podstawie przedstawionej dokumentacji – wyliczeń dokonanych przez Skarbnika Gminy oraz wyjaśnień Jednostki ustalono, że w trakcie realizacji zadania pozyskano odsetki od środków dopłaty w kwocie 6,12 zł.

Kontrolującym przedłożono wyjaśnienie Skarbnika Gminy z którego wynika, że „Zgodnie z § 4 ust. 1 umowy nr 10/IR/FRPA/2024 z dnia 03.01.2024 o dopłatę w 2024 roku ze środków Funduszu (...) do finansowania realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, organizator wykorzystuje przekazane dopłaty wraz z odsetkami od środków Funduszu zgromadzonych na rachunku Organizatora na cel, na jaki ją uzyskał. Środki z Funduszu wpływały w 2024 roku na konto podstawowe bieżące gminy (...). Konto (...) było oprocentowane w wysokości WIBID 1M*0,25, czyli według oprocentowania zmiennego (...).” Ponadto Jednostka poinformowała, że „W uzupełnieniu wyjaśnienia Skarbnika odnośnie wysokości wkładu własnego informujemy, że kwota wkładu własnego do realizowanego zadania w 2024 roku stanowiła kwotę 60.890,32 zł, co należy pomniejszyć o wysokość odsetek w wysokości 6,12 zł. A zatem wysokość wkładu własnego wyniosła ostatecznie 60.884,20 zł”.

(dowód: akta kontroli str. 42-85, 453-457)

Odnosząc się do udzielonych wyjaśnień należy zauważyć, że odsetki od środków Funduszu zgromadzonych na rachunku bankowym Gminy nie mogą być traktowane jako jej środki własne. Odsetki te powstały bowiem od środków Funduszu, a ich ewentualne wykorzystanie na zadanie powinno polegać na pomniejszeniu wnioskowanej kwoty dopłaty.

W § 4 ust. 1-2 umowy z wojewodą, Gmina zobowiązała się do wykorzystania ewentualnych odsetek od środków Funduszu, zgromadzonych na rachunku Organizatora lub zwrotu niewykorzystanych środków finansowych, w tym odsetek na rachunek bankowy Wojewody Zachodniopomorskiego w terminie do 15 stycznia 2025 r. Z przedłożonych dokumentów oraz wyjaśnień wynika, że Gmina nie wykorzystwała tych środków w sposób prawidłowy na zadanie, gdyż nie dokonała pomniejszenia wnioskowanej kwoty dopłaty o kwotę uzyskanych odsetek, ani też nie dokonała ich zwrotu w wymaganym terminie. Niezwrócenie niewykorzystanych środków odsetek w terminie określonym w umowie z Wojewodą Zachodniopomorskim stanowi naruszenie zapisów umowy.

(dowód: akta kontroli str. 122-136)

W świetle powyższych ustaleń należy stwierdzić, że pozyskane i niewykorzystane odsetki od posiadanych środków dopłaty w łącznej kwocie 6,12 zł podlegają w myśl § 4 ust. 2 umowy z wojewodą zwrotowi na rachunek bankowy Wojewody Zachodniopomorskiego.

Jak wynika z § 4 ust. 4 umowy z wojewodą od kwot niewykorzystanych i zwracanych po terminie nalicza się odsetki jak dla zaległości podatkowych od dnia następnego po upływie terminu.

Zgodnie z art. 54 § 1 pkt 5 ustawy Ordynacja podatkowa¹³ odsetek od dokonywanych zwrotów nie nalicza się w sytuacji, gdy ich wysokość przed zaokrągleniem do pełnych złotych nie przekracza 8,70 zł.

Przyczyną niedokonania zwrotu odsetek uzyskanych od środków dopłaty było przekonanie Jednostki o możliwości wykazania tych środków jako wkładu własnego. Skutkowało to niedochowaniem warunków podpisanej umowy z wojewodą.

Niezachowanie przez Organizatora minimalnego wkładu własnego w zadanie

W § 2 ust. 2 pkt 1 umowy z wojewodą określono, że warunkiem uzyskania dopłaty jest sfinansowanie ze środków własnych Organizatora części ceny usługi, w wysokości nie mniejszej niż 10%.

(dowód: akta kontroli str. 122-136)

Kontrolujący poddali analizie procentowy udział środków własnych poniesionych przez Organizatora na zadanie w stosunku do deficytu linii. Stwierdzono, że Jednostka nie zachowała wymaganego wkładu własnego w I, III i IV kwartale 2024 r. Poniżej tabela w tym zakresie.

Linia nr 1			
Okres rozliczeniowy	Deficyt linii komunikacyjnej ¹⁴	Wydatkowane środki własne	
		Kwota wkładu własnego w kwartale	Udział % do deficytu
1.	2.	3.	4. (3/2)
I kwartał	15 424,74 zł	1 048,08 zł	6,79%
III kwartał	9 829,33 zł	941,76 zł	9,58%
IV kwartał	20 131,96 zł	1 641,60 zł	8,15%
Linia nr 2			
I kwartał	5 371,12 zł	379,21 zł	7,06%
IV kwartał	9 466,61 zł	837,90 zł	8,85%
Linia nr 3			
I kwartał	20 128,76 zł	1 346,73 zł	6,69%
Linia nr 4			
I kwartał	30 437,33 zł	2 066,67 zł	6,79%
Linia nr 5			
I kwartał	22 169,17 zł	1 508,94 zł	6,81%
III kwartał	23 126,71 zł	1 754,28 zł	7,59%
Linia nr 6			
I kwartał	27 479,14 zł	1 926,82 zł	7,01%

¹³ Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2025 r., poz. 111 ze zm.).

¹⁴ Kwota deficytu ustalona przez kontrolujących po korekcie kosztów o kwotę rozsądnego zysku.

III kwartał	18 794,88 zł	1 797,12 zł	9,56%
IV kwartał	34 074,91 zł	3 023,28 zł	8,87%

(dowód: akta kontroli str. 74-85, 312)

Mając na uwadze powyższe zwrócono się do Gminy z pytaniem o przyczynę niezachowania wymaganego wkładu własnego. Uzyskano wyjaśnienie zgodnie, z którym „Po złożonej korekcie sprawozdania rocznego, wymóg sfinansowania ze środków własnych Organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10% został spełniony”.

Odnosząc się udzielonych wyjaśnień należy zauważyć, że przedłożone sprawozdanie zostało jedynie skorygowane o kwotę rozsądnego zysku, który był uwzględniany przy obliczeniu ponoszonych kosztów na liniach. W wyniku korekty kosztów obniżeniu uległ również deficyt, natomiast kwota wkładu własnego nie uległa zmianie w stosunku do sprawozdania sprzed korekty. Jednocześnie w korekcie dokumentu jednostka wykazała pokrycie deficytu linii w ujęciu rocznym (ogółem) a nie kwartalnym. Mając na uwadze zapisy umowy z wojewodą, Gmina powinna zachować 10% udział wkładu własnego z uwzględnieniem okresów kwartalnych. Dane zawarte w ww. tabeli potwierdzają, że warunek ten nie został zachowany.

(dowód: akta kontroli str. 42-85)

Jednocześnie stwierdzono, że niezachowanie procentowej kwoty wkładu własnego nie miało wpływu na pobraną dopłatę, gdyż część ceny usługi sfinansowana z dopłaty nie przekraczała maksymalnej, możliwej po uwzględnieniu minimalnego wkładu własnego Organizatora. Poniżej tabela w tym zakresie. Szczegółowe tabele z wyliczeniami załączono do akt kontroli.

Nr linii/kwartał	Cena usługi ¹	Minimalny wkład własny do pokrycia przez organizatora	Pozostała część ceny usługi możliwa do pokrycia z dopłaty	Wkład własny do ceny usługi ²	Kwota dopłaty do ceny usługi ³
1.	2.	3. (2x10%)	4. (2-3)	5.	6.
Linia nr 1					
I	3,09 zł	0,31 zł	2,78 zł	0,21 zł	1,80 zł
III	4,02 zł	0,40 zł	3,61 zł	0,38 zł	2,97 zł
IV	3,68 zł	0,37 zł	3,31 zł	0,30 zł	3,00 zł
Linia nr 2					
I	3,44 zł	0,34 zł	3,10 zł	0,24 zł	2,12 zł
IV	5,54 zł	0,55 zł	4,98 zł	0,49 zł	3,00 zł
Linia nr 3					
I	3,23 zł	0,32 zł	2,90 zł	0,22 zł	1,93 zł
Linia nr 4					
I	3,33 zł	0,33 zł	2,99 zł	0,23 zł	2,02 zł
Linia nr 5					
I	3,23 zł	0,32 zł	2,91 zł	0,22 zł	1,93 zł
III	6,49 zł	0,65 zł	5,84 zł	0,49 zł	3,00 zł
Linia nr 6					
I	3,39 zł	0,34 zł	3,05 zł	0,24 zł	2,07 zł

III	4,46 zł	0,45 zł	4,02 zł	0,43 zł	3,00 zł
IV	3,83 zł	0,38 zł	3,45 zł	0,34 zł	3,00 zł

¹ Deficyt na linii w danym kwartale/praca eksploatacyjna na tej linii w kwartale.

² Kwota wkładu własnego na linii w danym kwartale/praca eksploatacyjna w kwartale.

³ Kwota dopłaty na linii w danym kwartale/praca eksploatacyjna w kwartale.

(dowód: akta kontroli str. 461-463)

Pomimo, że faktycznie ustalony wkład własny do ceny usługi (poz. 5 tabeli), był za każdym razem niższy niż wymagane pokrycie na wymaganym minimalnym poziomie (poz. 3 tabeli), nie miało to wpływu na pobraną dopłatę, gdyż nawet po uwzględnieniu minimalnego wkładu własnego, pozostawałaby kwota jako część ceny usługi, która mogłaby zostać pokryta z dopłaty – poz. 4 tabeli. Kwota ta za każdym razem była wyższa niż faktycznie poniesiona kwota dopłaty do ceny usługi.

Przyczyną stwierdzonej nieprawidłowości było przekonanie Jednostki, że został zachowany wkład własny w wysokości wymaganej w umowie z wojewodą.

ZAKRES, PRZYCZYNY I SKUTKI STWIERDZONYCH UCHYBIEŃ

Ad 3. Dokumentacja finansowo-księgowa zadania

Ujęcie w ewidencji księgowej wydatków, które nie dotyczyły realizowanego zadania

Kontrolujący stwierdzili, że Jednostka dla wydatków objętych dopłatą prowadziła ewidencję księgową konta 130. Na koncie zaksięgowano wydatki w wysokości ogółem 513 584,33 zł, w tym kwota:

- **245 986,62 zł** dotyczyła realizowanych przewozów autobusowych w ramach frpa (wydatki ze środków z dopłaty w kwocie 201 052,88 zł i ze środków własnych w kwocie 44 933,74 zł poniesione w 2024 r.). Ponadto na koncie zaksięgowano kwotę 131,61 zł które nie dotyczyły zadania (104,55 zł+27,06 zł = 131,61 zł)¹⁵,
- **137 366,58 zł** dotyczyła realizowanych przewozów autobusowych w ramach frpa (wydatki ze środków z dopłaty w kwocie 121 410,00 zł i ze środków własnych w kwocie 15 956,58 zł poniesione w 2025 r.). Ponadto na koncie zaksięgowano kwotę 29,52 zł które nie dotyczyły zadania¹⁵ oraz wydatki poniesione w ramach umowy zawartej na realizację przewozów w 2025 r. w kwocie 130 070,00 zł.

(dowód: akta kontroli str. 326-327)

W związku z powyższym Jednostka poinformowała, że „W Gminie prowadzona jest wyodrębniona ewidencja księgowa wydatków objętych dopłatą z funduszu, omyłkowo w trakcie roku zaksięgowano na koncie inne wydatki, co zostało poprawione w trakcie roku budżetowego. Ewidencja analityczna została przedłożona w trakcie kontroli”.

(dowód: akta kontroli str. 42-85)

¹⁵ Wg opisu w ewidencji księgowej wydatki poniesione na zakup formularzy dot. transportu.

Odnosząc się do udzielonego wyjaśnienia należy zauważyć, że na dzień kontroli przedłożono ewidencję księgową za 2024 r. z której wynikało, że ujęto w niej również wydatki nie dotyczące zadania w kwocie 131,61 zł, natomiast w ewidencji księgowej za 2025 r. była to kwota 29,52 zł. W umowie z wojewodą zawarto zapis zgodnie z którym Gmina zobowiązała się do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej wydatków objętych dopłatą. W związku z tym, na koncie 130 powinny zostać zaewidencjonowane jedynie wydatki, które dotyczyły zadania realizowanego w ramach ww. umowy. Należy zwrócić uwagę, że wyodrębniona ewidencja księgowa zadania to nie tylko wyodrębnione konto księgowe, ale także zaewidencjonowane na nim wydatki. Ujęcie w ewidencji księgowej wydatków niezwiązanych z zadaniem utrudnia ustalenie faktycznie poniesionej kwoty ze środków dopłaty i środków własnych na zadanie, którego dotyczyła zawarta umowa.

Zgodnie z udzielonymi wyjaśnieniami przyczyną stwierdzonego uchybienia była pomyłka. Skutkiem uchybienia było niedopełnienie zapisów zawartych w umowie o dopłatę oraz utrudnienie weryfikacji, jaką kwotę środków faktycznie zaangażowano w zadanie objęte umową o dopłatę.

Wyjaśnienia, protokoły, oświadczenia	- Wyjaśnienia Sekretarza Gminy Biały Bór z dnia 18.07.2025 r. - Wyjaśnienia Skarbnika Gminy Biały Bór z dnia 03.07.2025 r.
Ocena obszaru kontroli	Pozytywna z nieprawidłowościami.
Wpis do książki kontroli	Poz. nr 5
Zalecenia	Dokonać zwrotu odsetek pozyskanych od otrzymanych środków dopłaty oraz niewykorzystanych na zadanie w kwocie 6,12 zł wraz z należnymi odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, naliczonymi począwszy od dnia 16 stycznia 2025 r. Środki należy zwrócić w ciągu 15 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego. Dokonując zwrotu środków w tytule przelewu proszę o wskazanie, że następuje w związku z przeprowadzoną kontrolą. W przypadku realizacji zadania w przyszłości, zalecam: - W umowach o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierać w pełni postanowienia wskazane w art. 25 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. - Ustalając deficyt linii komunikacyjnych nie uwzględniać w nim rozsądnego zysku. - Pozyskane odsetki od otrzymanych środków Funduszu wykorzystywać na zadanie poprzez pomniejszenie wnioskowanej kwoty dopłaty, a w przypadku ich niewykorzystania, dokonywać ich

	zwrotu w terminie określonym w umowie zawartej z wojewodą. 4. Zapewnić sfinansowanie ze środków własnych Organizatora części ceny usługi, w wysokości nie mniejszej niż 10%. 5. Prowadząc wyodrębnioną ewidencję księgową wydatków objętych dopłatą ujmować w niej jedynie wydatki dotyczące zadania, którego dotyczyła zawarta umowa.
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 15 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia. – Zwrot proszę kierować na rachunek bankowy Wojewody Zachodniopomorskiego, tj.: nr 41 1010 1599 0056 3013 9130 0000 – dla dopłaty i dochodów uzyskanych przy realizacji zadania, nr 41 1010 1599 0056 3013 9130 0000 – dla odsetek. – Opis dokonywanego przelewu powinien zawierać pełną klasyfikację budżetową, rok w którym uzyskano zwracane środki, wskazanie czego dotyczy zwrot, a także odniesienie do numeru pisma i daty wystąpienia pokontrolnego. – Odsetki należy naliczyć począwszy od dnia wskazanego w zaleceniu, tj. razem z odsetkami za ten dzień, a nie liczącymi dopiero od następnego dnia. – Odsetek od dopłaty nie nalicza się w sytuacji, gdy ich wysokość przed zaokrągleniem do pełnych złotych nie przekracza 8,70 zł. [Art. 54 §1 pkt 5) ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2026 r., poz. 622 ze zm.)]. – Zgodnie z art. 48 ustawy z dnia 15 lipca 2011 roku o kontroli w administracji rządowej (Dz.U z 2026 r., poz. 158) od wystąpienia pokontrolnego nie przysługują środki odwoławcze.
Podpis kierownika jednostki kontrolującej	W zastępstwie Wojewody Zachodniopomorskiego Bartosz Brożyński I Wicewojewoda Zachodniopomorski /podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/