



Znak: K-1.431.1.28.2025.7.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	Powiat Łobeski ul. Konopnickiej 41, 73-150 Łobez
Osoba pełniąca funkcję kierownika jednostki kontrolowanej w okresie objętym kontrolą oraz w okresie prowadzenia kontroli	Pani Renata Kulik – Starosta Łobeski do dnia 7 maja 2024 r. Pan Edward Arys – Starosta Łobeski od dnia 7 maja 2024 r.
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	64/25 z dnia 20 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 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	30 czerwca – 4 lipca 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.

Powiat Łobeski (dalej: Powiat, Organizator, Jednostka) wziął 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

Powiat z zachowaniem wymaganego terminu, tj. w dniu 9 listopada 2023 r.³ złożył 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 1-2 są liniami nowymi. Mając na uwadze, że Uchwałą nr V/XLIV/323/2022 Rady Powiatu w Łobzie z dnia 29 grudnia 2022 r. w sprawie określenia linii komunikacyjnych użyteczności publicznej

² Art. 30a ustawy frpa.

³ Data wpływu do Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie (dalej: ZUW).

⁴ Na wezwanie Wydziału Infrastruktury, Rolnictwa i Rozwoju Regionalnego (dalej: Wydziału IR) ZUW, 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.

w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Powiat Łobeski w porozumieniu z Powiatem Gryfickim określono linie komunikacyjne, które zostały objęte dopłatą można stwierdzić, że linie komunikacyjne zostały utworzone po wejściu w życie ustawy.

(dowód: akta kontroli str. 49-62)

W wyniku rozpatrzenia wniosku o objęcie dopłatą, Wojewoda Zachodniopomorski w dniu 3 stycznia 2024 r. zawarł z Powiatem Umowę nr 5/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 **317 520,00 zł**, z przeznaczeniem na uruchomienie 2 linii komunikacyjnych o łącznej długości 105 km oraz łącznej rocznej pracy eksploatacyjnej wynoszącej **105 840 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)	Planowana kwota dopłaty
Nr 1 Gryfice-Łobez przez Płoty, Resko, Radowo Małe	252	52 416,00	157 248,00 zł
Nr 2 Gryfice-Łobez przez Płoty, Resko, Radowo Małe	252	53 424,00	160 272,00 zł
RAZEM		105 840,00	317 520,00 zł

(dowód: akta kontroli str. 63-76)

1.2. Porozumienie między jednostkami samorządu terytorialnego

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym⁶ (dalej: uptz) organizatorem publicznego transportu zbiorowego właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie.

Na podstawie uchwały Rady Powiatu w Łobzie nr V/LII/370/2023 z dnia 28 listopada 2023 r., w dniu 27 grudnia 2023 r. zawarte zostało porozumienie⁷ międzypowiatowe pomiędzy Powiatem Łobeskim i Powiatem Gryfickim, dotyczące powierzenia Powiatowi Łobeskiemu zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych międzypowiatowych o charakterze użyteczności publicznej objętych dopłatą:

- nr 1 o nazwie Gryfice – Płoty – Resko – Radowo Małe – Łobez,
- nr 2 o nazwie Gryfice – Modlimowo – Resko – Starogard Łobeski – Łobez.

(dowód: akta kontroli str. 77-80)

⁶ Dz. U. z 2023, poz. 2778 z późn. zm.

⁷ Porozumienie zawarto na okres od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2024 r.

1.3. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Rada Powiatu w Łobzie Uchwałą nr V/XLII/371/2023 z dnia 28 listopada 2023 r. wyraziła zgodę na podpisanie umowy na świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Powiatu Łobeskiego i Powiatu Gryfickiego na 2024 r. na liniach komunikacyjnych:

- nr 1 o nazwie Łobez – Radowo Małe – Resko – Płoty - Gryfice,
- nr 2 o nazwie Łobez – Starogard – Resko – Modlimowo – Gryfice.

(dowód: akta kontroli str. 81)

Wyboru Operatora dokonano poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 22 ust. 1 pkt 4 uptz).

W dniu 20 grudnia 2023 r. Powiat zawarł z przewoźnikiem działającym pod nazwą Przedsiębiorstwo PKS Gryfice Sp. z o.o. (dalej: Operator), umowę nr 135/2023 (dalej: umowa z Operatorem) o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Łobeskiego i Powiatu Gryfickiego na liniach komunikacyjnych ujętych w ww. uchwale Rady Powiatu w Łobzie. 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 uptz. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli str. 82-85)

2. Przekazywanie dopłaty i realizacja zadania

Kontrolujący szczegółowo zweryfikowali całość dokumentacji dotyczącej funkcjonowania obu linii komunikacyjnych objętych dofinansowaniem z Funduszu oraz rozliczenia dopłaty udzielonej w 2024 r.

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, terminowo złożył Wojewodzie Zachodniopomorskiemu wnioski o dopłatę ze środków Funduszu:

- za I kwartał w dniu 29 marca 2024 r. (termin do 31 marca 2024 r.),
- za II kwartał w dniu 27 czerwca 2024 r. (termin do 30 czerwca 2024 r.),
- za III kwartał w dniu 24 września 2024 r. (termin do 30 września 2024 r.),
- za IV kwartał w dniu 28 listopada 2024 r. (termin do 30 listopada 2024 r.).

Powiat złożył korektę wniosku o dopłatę za I kwartał⁸ oraz dwie korekty wniosku o dopłatę za II kwartał⁹ w terminach wyznaczonych przez pracownika Wydziału IR.

(dowód: akta kontroli str. 49)

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

Na podstawie złożonych wniosków Powiat w 2024 r. otrzymał dopłatę w łącznej wysokości **317 520,00 zł**, która została określona 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 Powiat w 2024 r., przedstawiono zbiorczo dla dwóch linii komunikacyjnych w tabeli.

Łączna wielkość pracy eksploatacyjnej	Łączna kwota deficytu linii komunikacyjnych	Wnioskowana kwota dopłaty	Przekazana kwota dopłaty
105 840,00 wkm	442 194,00 zł	317 520,00 zł	317 520,00 zł

(dowód: akta kontroli str. 50-61, 63-76, 91-106)

2.2. Praca eksploatacyjna

Kontrolujący na podstawie rozkładów jazdy oraz zestawień wykonanej pracy eksploatacyjnej w poszczególnych kwartałach ustalili rzeczywistą wielkość pracy eksploatacyjnej w 2024 r. dla obu linii objętych dopłatą. Szczegóły w tym zakresie przedstawiono w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Rzeczywista wielkość pracy eksploatacyjnej w wkm
nr 1	I KWARTAŁ	13 312,00
	II KWARTAŁ	12 688,00
	III KWARTAŁ	13 520,00
	IV KWARTAŁ	12 896,00
Razem: I - IV KWARTAŁ		52 416,00
nr 2	I KWARTAŁ	13 568,00
	II KWARTAŁ	12 932,00
	III KWARTAŁ	13 780,00
	IV KWARTAŁ	13 144,00
Razem: I - IV KWARTAŁ		53 424,00
Łącznie:		105 840,00

W wyniku kontroli stwierdzono, że wielkość pracy eksploatacyjnej ustalona przez kontrolujących na podstawie rozkładów jazdy dla linii komunikacyjnej nr 1 i 2 znajduje 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

⁸ Wezwanie w formie e-maila z dnia 3 kwietnia 2024 r.

⁹ Dwa wezwania w formie e-maila z dnia 1 lipca 2024 r.

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.

Ponadto ustalono, że łączna rzeczywista praca eksploatacyjna wykonana na obu liniach komunikacyjnych objętych dopłatą wynosiła 105 840,00 wkm i była taka sama jak wielkość pracy eksploatacyjnej wynikająca z umowy o dopłatę.

(dowód: akta kontroli str. 63-76, 108-112, 117, 140, 163, 186)

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.

(dowód: akta kontroli str. 82-85, 113-206)

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.

Ze względu na to, że wysokość środków finansowych wypłaconych Operatorowi jest niższa niż faktyczny deficyt linii komunikacyjnych, kontrolujący zapytali Powiat, w jaki sposób ustalono wysokość środków finansowych przekazywanych Operatorowi z tytułu realizacji usług transportu publicznego.

Kontrolujący przyjęli wyjaśnienia Starosty, zgodnie z którymi: *Wysokość środków finansowych przekazywanych Operatorowi z tytułu realizacji usług transportu publicznego ustalono w oparciu o przekazywane przez Operatora, sprawozdania kwartalne, w których wykazana jest rzeczywista wielkość pracy eksploatacyjnej, koszty i przychody oraz deficyt na poszczególnych liniach. Na podstawie wyliczonego deficytu ustalany jest wkład własny Organizatora, w wysokości 10% kwoty deficytu. Kwota dofinansowania z FRPA jest iloczynem rzeczywistej pracy eksploatacyjnej i stawki dofinansowania do 1 wozokilometra w wysokości 3,00 zł. Rekompensata finansowa dla Operatora stanowi sumę kwoty dofinansowania i wkładu własnego Organizatora, co przewiduje zawarta umowa nr 135/2023 z 20 grudnia 2023 r. Różnica pomiędzy kwotą deficytu rzeczywistego a kwotą rekompensaty przekazaną Operatorowi, stanowi ryzyko (koszt) Operatora.*

Starosta dodatkowo poinformował, że: *Ustalony i wykazany przez Powiat Łobeski, deficyt linii komunikacyjnych nr 1 i nr 2, wykazany w załącznikach do wniosków o dopłatę oraz w załącznikach do sprawozdań, nie uwzględniał rozsądnego zysku przysługującego Operatorowi. (...).*

(dowód: akta kontroli str. 38, 44)

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

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. 224-231)

W wyniku weryfikacji prawidłowości ustalenia wysokości deficytów linii komunikacyjnych nr 1 i 2 kontrolujący stwierdzili, że 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 linii komunikacyjnych nr 1 i 2 objętych dopłatą w 2024 r. wynosi łącznie 493 418,84 zł.

(dowód: akta kontroli str. 113-206)

2.4. Nadzór organizatora nad realizacją zadania

Zgodnie z informacją przekazaną przez Starostę:

- nadzór nad realizacją zadania związanego ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej (...) *prowadził upoważniony pracownik Starostwa Powiatowego w Łobzie (...) – Dyrektor Wydziału Komunikacji i Drogownictwa,,*
- *Powiat Łobeski oraz Operator nie otrzymywali żadnych sygnałów od mieszkańców o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu przewozów na liniach objętych dopłatą. Pasażerowie nie składali skarg ani reklamacji na realizację usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą (w załączeniu informacja Operatora).*

(dowód: akta kontroli str. 44)

Ustalono, że Jednostka w 2024 r. (na podstawie § 5 ust. 2 umowy z Operatorem), przeprowadziła 4 kontrole Operatora w zakresie:

- posiadania wymaganych prawem dokumentów na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego,
- punktualności i regularności przewozów,
- wyglądu zewnętrznego i czystości wewnątrz środka transportu,
- potwierdzenia dopuszczalności pojazdu do ruchu.

Wyniki przeprowadzonych kontroli zostały każdorazowo udokumentowane protokołem kontroli¹¹.

(dowód: akta kontroli str. 207-210)

Starosta 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, (...) *była prowadzona w formie doraźnych kontroli Operatora oraz sprawdzania przedkładanych dokumentów i zawartych w nich danych. Sprawdzano liczbę dni pracy, liczbę zrealizowanych wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych, liczbę pasażerów na danej linii, poprawność wyliczenia kwoty deficytu*

¹¹ Według protokołów kontroli nie stwierdzono uchybień ani nieprawidłowości związanych z realizacją zadania.

oraz wkładu własnego Organizatora. Analizowano również wydruki z programu „Kasa konduktorska”, przekazywane przez Operatora, w zakresie sprzedaży biletów.

(dowód: akta kontroli str. 44)

3. Dokumentacja finansowo-księgowa zadania

Dopłata otrzymana przez Powiat została ujęta w ewidencji księgowej na koncie 901 w wysokości 317 520,00 zł, co jest zgodne z kartoteką obrotów przekazanych środków Wydziału Finansów i Budżetu ZUW.

Wydatki objęte dopłatą zostały zaewidencjonowane przez Powiat na koncie 130 w kwocie 317 520,00 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. 102-107, 216, 232-236)

Stwierdzono, że noty obciążeniowe, na podstawie których Powiat rozliczał 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 Jednostka regulowała zobowiązania w terminach określonych w dokumentach finansowych. Ostatniego wydatku dokonano w dniu 31 grudnia 2024 r., na podstawie noty obciążeniowej nr 57/2024 z dnia 30 grudnia 2024 r.

(dowód: akta kontroli str. 224-235, 237)

4. Sprawozdawczość

Kontrolujący ustalili, że sprawozdania rozliczające dopłatę w ramach ustawy frpa za I-IV kwartał 2024 r., zostały złożone odpowiednio w dniach 9 kwietnia, 5 lipca i 10 października 2024 r. oraz 10 stycznia 2025 r., tj. z zachowaniem terminów określonych w umowie o dopłatę¹². Z zachowaniem terminu wyznaczonego przez pracownika Wydziału IR ZUW, Powiat złożył również korektę sprawozdania za I kwartał 2024 r.

Stwierdzono, że roczne sprawozdanie rozliczające dopłatę w ramach ustawy frpa za 2024 r., zostało złożone w dniu 18 lutego 2025 r., tj. z zachowaniem terminu określonego w umowie o dopłatę¹³.

(dowód: akta kontroli str. 49, 238-247)

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,

¹² Odpowiednio do dnia 10 kwietnia, 10 lipca, 10 października 2024 r. oraz 10 stycznia 2025 r.

¹³ Do dnia 21 lutego 2025 r.

- dane w zakresie wielkości pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych nr 1 i 2, ujęte w sprawozdaniach są zgodne z dokumentacją źródłową oraz z ustaleniami kontrolującymi,
- dane w zakresie kwot deficytów linii komunikacyjnych nr 1-2, ujęte w załącznikach 3a do sprawozdań za I-IV oraz do sprawozdania rocznego, nie są zgodne z dokumentacją źródłową i ustaleniami kontrolującymi¹⁴. 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 komunikacyjnych nr 1-2 wykazane w załącznikach 3a do sprawozdań za I, IV kwartał oraz w załączniku do sprawozdania rocznego, nie są zgodne z danymi w tym zakresie wynikającymi z dokumentacji źródłowej oraz z ewidencji księgowej. Zebrane w tym zakresie dane przedstawia tabela.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Wkład własny Organizatora wg:		Różnica	
		dokumentacji finansowo-księgowej i ustaleń kontroli	załączników do sprawozdań kwartalnych/ sprawozdania rocznego	załączniki do sprawozdań kwartalnych - dok. fin. księgowa	załącznik do sprawozdania rocznego - dok. fin. księgowa
Linia nr 1	I KWARTAŁ	4 735,49 zł	4 735,59 zł	-0,10 zł	
Linia nr 1	IV KWARTAŁ	6 059,52 zł	6 059,50 zł	0,02 zł	
Razem	I - IV KWARTAŁ	23 535,69 zł	23 535,77 zł	-0,08 zł	-0,08 zł
Linia nr 2	I KWARTAŁ	6 232,82 zł	6 232,80 zł	0,02 zł	
Razem	I - IV KWARTAŁ	25 903,15 zł	25 903,13 zł	0,02 zł	0,02 zł
Razem		49 438,84 zł	49 438,90 zł	-0,06 zł	-0,06 zł

Starosta wyjaśnił, że Różnice pomiędzy kwotami wkładu własnego (...) wynikają z konieczności spełnienia warunku zawartego w art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o funduszu przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U.2024 r. poz. 402), tj. uzyskania nie mniej niż 10% wkładu własnego oraz zastosowanych zaokrągleń.

Kontrolujący uwzględnili złożone wyjaśnienia, ponieważ opisane różnice nie miały wpływu na pobraną dopłatę, ani rozliczenie zadania.

(dowód: akta kontroli str. 45, 47, 102-106, 113-206, 216, 224-236, 238-247)

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 Powiat wykazał dopłatę w łącznej wysokości 317 520,00 zł, co jest zgodne z danymi widniejącymi w ewidencji księgowej Powiatu.

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 Powiat wykazał wydatki w łącznej kwocie 366 958,84 zł, obejmującej wydatki w kwocie:

- 317 520,00 zł poniesione na realizację zadania z dopłaty,
- 49 438,84 zł poniesione na realizację zadania ze środków własnych,

¹⁴ W toku kontroli stwierdzono również niezgodność danych pomiędzy łączną kwotą deficytu linii komunikacyjnej nr 2 wykazaną w załącznikach 3a do sprawozdań kwartalnych (259 031,25 zł), a danymi w tym zakresie wykazanymi w załączniku 3a do sprawozdania rocznego (259 031,30 zł).

co jest zgodne z danymi widniejącymi w ewidencji księgowej Powiatu.

(dowód: akta kontroli str. 47, 106, 216, 248-273)

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. 206)

Ustalono, że Powiat na realizację zadania w 2024 r. otrzymał dopłatę w łącznej kwocie 317 520,00 zł, którą w całości wydatkował. Zebrane w tym zakresie dane przedstawia tabela.

Linia komunikacyjna	Kwota dopłaty (zł):				
	Otrzymana	Należna	Różnica	Wykorzystana	Niewykorzystana
	1.	2.	3. (2-1)	4.	5.
Linia nr 1	157 248,00	157 248,00	0,00	157 248,00 zł	0,00
Linia nr 2	160 272,00	160 272,00	0,00	160 272,00	0,00
Razem	317 520,00	317 520,00	0,00	317 520,00	0,00

(dowód: akta kontroli str. 102-107, 206, 216, 224-236)

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	157 248,00	23 535,69 zł	180 783,69 zł
Linia nr 2	160 272,00	25 903,15 zł	186 175,15 zł
Razem	317 520,00	49 438,84 zł	366 958,84 zł

W odpowiedzi na pytanie kontrolujących, czy w trakcie realizacji zadania Jednostka uzyskała dochody, których nie można było przewidzieć, w szczególności z kar umownych, Starosta wyjaśnił, że *Podczas realizacji zadania Powiat Łobeski nie uzyskał żadnych dodatkowych przychodów, których nie można było przewidzieć.*

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

(dowód: akta kontroli str. 45, 47, 206, 236)

ZAKRES, PRZYCZYNY I SKUTKI STWIERDZONYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI

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) podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- b) wymagań w stosunku do środków transportu w zakresie dostosowania ich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- c) wymogu zawarcia w sprawozdaniach z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- d) zasad rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od Operatora;
- e) określenia strony umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1:
 - pkt 6 (cennik opłat lub taryfa),
 - pkt 9 (regulamin) uptz;
- f) warunków wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów.

(dowód: akta kontroli str. 82-90)

Na tę okoliczność kontrolujący poprosili Powiat o podanie przyczyn nieujęcia w umowie z Operatorem postanowień wymaganych ww. ustawą. Starosta wyjaśnił, że: (...) *Przyczyną takiego stanu rzeczy był fakt, że Powiat Łobeski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego nie miał odpowiedniego doświadczenia w organizacji przewozów i wzorował się na dokumentach wypracowanych przez inne jednostki samorządowe, które już wcześniej zajmowały się organizowaniem transportu publicznego. Pomimo nieuwzględnienia w umowie wskazanych wyżej postanowień, Operator składał w oznaczonym terminie sprawozdania kwartalne z realizacji świadczonych usług, z uwzględnieniem liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej oraz należnej mu rekompensaty. Dystrybucja biletów, co potwierdziły kilkukrotne kontrole, odbywała się w drodze bezpośredniej sprzedaży u kierowcy, poprzez kasę fiskalną zainstalowaną w autobusie. W trakcie trwania umowy nr 135/2023, nie odnotowano skarg ani reklamacji na jakość usług realizowanych przez Operatora. Jednocześnie zapewniam, że ww. postanowienia zostaną uwzględnione w nowej wersji umowy, która będzie zawierana z Operatorem.*

(dowód: akta kontroli str. 37, 44)

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

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

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

ZAKRES, PRZYCZYNY I SKUTKI STWIERDZONYCH UCHYBIĘĆ

Ad 2.3. Kwota deficytu linii komunikacyjnej

Nieprawidłowo ustalone deficyty linii komunikacyjnych

W wyniku analizy dokumentacji źródłowej¹⁵ stwierdzono, że do obliczenia deficytu linii komunikacyjnej nr 1 w I, III i IV kwartale oraz nr 2 w 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 kontrolujących	Przychody wg Organizatora	Różnica
1.	2.	3.	4.	5. (3-4)
Linia nr 1	I KWARTAŁ	33 263,58 zł	33 200,62 zł	62,96 zł
	III KWARTAŁ	27 982,74 zł	27 935,51 zł	47,23 zł
	IV KWARTAŁ	30 757,72 zł	30 271,60 zł	486,12 zł
Razem	I - IV KWARTAŁ	122 743,23 zł	122 146,92 zł	596,31 zł
Linia nr 2	IV KWARTAŁ	26 206,69 zł	25 833,54 zł	373,15 zł
Razem	I - IV KWARTAŁ	86 286,76 zł	85 913,61 zł	373,15 zł

(dowód: akta kontroli str. 113-206, 238-247)

Starosta wyjaśnił, że: *Różnice pomiędzy kwotami przychodów wynikającymi z zestawienia sprzedaży biletów sporządzonych przez Operatora, w programie Kasa konduktorska wersja 1.49, a kwotami przychodów wskazanymi w załącznikach do sprawozdań kwartalnych i w załączniku do sprawozdania rocznego, wynikają z tego, że Operator na dzień sporządzenia sprawozdania nie uwzględnił sprzedaży wszystkich biletów, z których jeszcze nie rozliczyli się kierowcy z poszczególnych linii. Sprawa ta zostanie omówiona z Operatorem w celu uściślenia tych rozliczeń.*

(dowód: akta kontroli str. 38-39, 44)

Stwierdzono również różnice w kwotach kosztów linii nr 1 w I, II i IV kwartale oraz nr 2 w I i II kwartale. Różnice ustalone w powyższym zakresie przez kontrolujących przedstawia tabela.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Koszty			Różnice w kosztach		
		wg kontrolujących	wg Jednostki w ujęciu kwartalnym	wg Jednostki w ujęciu rocznym	wg kontrolujących - wg Jednostki w ujęciu kwartalnym	wg kontrolujących - wg Jednostki w ujęciu rocznym	wg Jednostki w ujęciu kwartalnym - wg Jednostki w ujęciu rocznym
1.	2.	3.	4.	5.	6. (3-4)	7. (3-5)	8. (4-5)
Linia nr 1	I KWARTAŁ	80 555,47 zł	80 556,52 zł		-1,05 zł		
	II KWARTAŁ	92 380,28 zł	92 380,29 zł		-0,01 zł		
	IV KWARTAŁ	90 866,82 zł	90 866,60 zł		0,22 zł		
Razem	I - IV KWARTAŁ	357 503,77 zł	357 504,61 zł	357 504,61 zł	-0,84 zł	-0,84 zł	0,00 zł
Linia nr 2	I KWARTAŁ	82 735,46 zł	82 735,24 zł		0,22 zł		
	II KWARTAŁ	81 194,42 zł	81 194,44 zł		-0,02 zł		
Razem	I - IV KWARTAŁ	344 945,06 zł	344 944,86 zł	344 944,91 zł	0,20 zł	0,15 zł	-0,05 zł

¹⁵ Sporządzone przez Operatora za poszczególne okresy rozliczeniowe sprawozdania z tytułu świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy 135/2023, wyszczególnienia przychodów i kosztów oraz analizy sprzedaży biletów.

(dowód: akta kontroli str. 113-206, 238-247)

Starosta wyjaśnił, że: *Różnice pomiędzy kwotami kosztów wykazanymi w dokumentacji źródłowej wytworzonej przez Operatora a kwotami kosztów wynikającymi z załączników do sprawozdań kwartalnych i z załącznika do sprawozdania rocznego, wynikają z konieczności spełnienia warunku zawartego w art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. 2024, poz. 402), uzyskania nie mniej niż 10% wkładu własnego.*

Przykład: I kw. 2024, linia nr 1 – koszty wykazane przez Operatora – 80 555,47 zł, przychody – 33 200,62, deficyt – 47 354,85. Ustalony na podstawie deficytu wkład własny – 4 735,48. Udział procentowy – $4\,735,48 \times 100 : 47\,354,85 = 9,99998944141$.

(dowód: akta kontroli str. 39, 44)

Powyższe spowodowało błędne ustalenie kwot deficytu linii komunikacyjnych nr 1 i 2. Zebrane w tym zakresie dane przedstawia tabela.

Linia komunikacyjna objęta dopłatą	Okres rozliczeniowy	Deficyt			Różnice w deficycie:	
		wg kontrolujących	wg Jednostki w ujęciu kwartalnym	wg Jednostki w ujęciu rocznym	wg kontrolujących - wg Jednostki w ujęciu kwartalnym	wg Jednostki w ujęciu kwartalnym - wg Jednostki w ujęciu rocznym
1.	2.	3.	4.	5.	6. (3-4)	7. (4-5)
Linia nr 1	I KWARTAŁ	47 291,89 zł	47 355,90 zł		-64,01 zł	
	II KWARTAŁ	61 641,09 zł	61 641,10 zł		-0,01 zł	
	III KWARTAŁ	65 718,46 zł	65 765,69 zł		-47,23 zł	
	IV KWARTAŁ	60 109,10 zł	60 595,00 zł		-485,90 zł	
Razem	I - IV KWARTAŁ	234 760,54 zł	235 357,69 zł	235 357,69 zł	-597,15 zł	0,00 zł
Linia nr 2	I KWARTAŁ	62 328,22 zł	62 328,00 zł		0,22 zł	
	II KWARTAŁ	61 107,98 zł	61 108,00 zł		-0,02 zł	
	III KWARTAŁ	66 658,37 zł	66 658,37 zł		0,00 zł	
	IV KWARTAŁ	68 563,73 zł	68 936,88 zł		-373,15 zł	
Razem	I - IV KWARTAŁ	258 658,30 zł	259 031,25 zł	259 031,30 zł	-372,95 zł	-0,05 zł
Razem		493 418,84 zł	494 388,94 zł	494 388,99 zł	-970,10 zł	-0,05 zł

(dowód: akta kontroli str. 113-206, 238-247)

Skutkiem opisanego uchybienia było wykazanie w załącznikach 3a do sprawozdań kwartalnych oraz do sprawozdania rocznego, błędnych danych w zakresie kwot przychodów, kosztów oraz deficytów linii komunikacyjnych nr 1 i 2.

Osobami odpowiedzialnymi za powstałe uchybienie są pracownicy realizujący zadanie, osoby nadzorujące oraz kierownik jednostki.

Wyjaśnienia, protokoły, oświadczenia	- Wyjaśnienia Starosty z dnia 11 lipca 2025 r. ws. kontrolowanych zagadnień. - Oświadczenie Skarbnika z dnia 30 czerwca 2025 r. ws. naliczania odsetek. - Oświadczenie Skarbnika z dnia 30 czerwca 2025 r. ws. wyodrębnienia ewidencji księgowej.
---	---

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 nieprawidłowością .
-------------------------------	--

Wpis do książki kontroli	Nr 10
Zalecenia	W przypadku realizacji tego rodzaju zadania w przyszłości zalecam: 1. Zapewnić by umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawierały postanowienia wskazane w art. 25 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. 2. Zapewnić prawidłowe ustalanie deficytu linii komunikacyjnych, w szczególności w oparciu o rzeczywiste przychody i koszty na danej linii komunikacyjnej.
Pouczenia	– O sposobie wykonania zalecenia, albo o innym sposobie usunięcia stwierdzonego uchybienia, 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>