



WOJEWODA LUBUSKI

Gorzów Wlkp., 02 sierpnia 2024 r.

Nasz znak: PER-I.431.24.2023.ACie
Sprawę prowadzi: Anna Cieśliczka
Telefon: 95 785 19 15
e-mail: anna.ciesliczka@lubuskie.uw.gov.pl

Pan
Bogdan Kępiński
Starosta Powiatu Żarskiego
Al. Jana Pawła II 5
68-200 Żary

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

z kontroli dotyczącej realizacji zadania, na które udzielono dopłaty w 2022 r. ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Szanowny Panie Starosto,

Niniejszym przekazuję wystąpienie pokontrolne z kontroli przeprowadzonej na podstawie art. 6 ust. 4 pkt 4 ustawy z dnia 15 lipca 2011 roku o kontroli w administracji rządowej (Dz.U. z 2020 r., poz. 224 t.j. z późn. zm.) oraz § 5 umowy z dnia 30 sierpnia 2022 r. nr 801.31.2022 o objęciu dopłatą ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zawartej pomiędzy Wojewodą Lubuskim a Powiatem Żarskim.

Kontrolą objęto okres od 1.09.2022 r. do 31.12.2022 r., a w szczególności sprawdzono zgodność realizacji zadania:

- 1) z umową o udzielenie dopłaty do zadania,
- 2) z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,
- 3) z przepisami ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
- 4) z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych lub umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Kontrolę przeprowadzili:

- Anna Cieśliczka – inspektor wojewódzki w Wydziale Programów Europejskich i Rządowych Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gorzowie Wlkp. – przewodnicząca zespołu kontrolującego, na podstawie pisemnego upoważnienia z 21.12.2023 r., nr: 387 - 1/2023;
- Magdalena Bonczek – starszy inspektor wojewódzki w Wydziale Programów Europejskich i Rządowych Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gorzowie Wlkp. – członek zespołu kontrolującego, na podstawie pisemnego upoważnienia z 21.12.2023 r., nr: 387 - 2/2023;

Kontrola została przeprowadzona w okresie od dnia 29.12.2023 r. do 15.05.2024 r.

Ocena kontrolowanej działalności:

1. Ocena właściwości organu do realizacji zadań objętych kontrolą.

System organizacji przewozów autobusowych na liniach regularnych składa się z przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz przewozów o charakterze komercyjnym. Organizacja transportu publicznego o charakterze użyteczności publicznej jest zadaniem własnym samorządu terytorialnego oraz ich związków¹.

Organizatorem linii o charakterze użyteczności publicznej jest w tym przypadku Powiat Żarski (zwanego dalej „Powiatem” lub „organizatorem”).

Zadania organizatora transportu publicznego na terenie działania Powiatu wykonuje – starosta: tj. planuje, organizuje i zarządza publicznym transportem zbiorowym, w tym podpisuje umowy o świadczenie usług.²

Starosta Powiatu Żarskiego w trakcie kontroli poinformował, że: „z uwagi na nacisk mieszkańców Powiatu żarskiego na rozwiązanie problemu wykluczenia komunikacyjnego, który zgłaszany był wielokrotnie władzom poszczególnych gmin, Powiat, pomimo braku obowiązku, ale wychodząc w kierunku zaspokojenia oczekiwań mieszkańców, wspólnie z Wójtami i Burmistrzami podjął decyzję o niezwłocznym rozpoczęciu organizacji przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Z uwagi na fakt, iż budżet powiatu nie udźwignąłby przedsięwzięcia, jakim jest organizacja publicznego transportu zbiorowego, samorządy na podstawie umowy o dotację celową wspólnie finansują realizację zadania. Po przeprowadzeniu analizy potrzeb przewozowych utworzone zostały linie komunikacyjnego, które choć w części zaspokoją oczekiwania mieszkańców.”³

Zgodnie art. 22 ust. 2 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (zwanej dalej ustawą o Funduszu),⁴ zawarcie umowy z przewoźnikiem wymaga uzyskania zgody organu stanowiącego właściwego organizatora. W dniu 30 sierpnia 2022 r. została podjęta stosowna Uchwała nr XXXVI/224/2022 Rady Powiatu Żarskiego w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu drogowego na liniach komunikacyjnych i utworzenie od 1 września 2022 r. 10 nowych linii autobusowych:

1. Linia 314750 U Żary – Trzebiel – Łęknica
2. Linia 314752 U Żary – Niwica – Łęknica
3. Linia 314756 U Żary – Jasień - Lubsko
4. Linia 314758 U Żary - Lipsk Żarski – Lubsko
5. Linia 314754 U Żary – Górka – Tuplice
6. Linia 314780 U Lubsko – Nowa Rola – Tuplice
7. Linia 314782 U Żary - Lisia Góra – Tuplice
8. Linia 314760 U – Żary – Przewóz – Sobolice
9. Linia 314761 U Żary – Przewóz
10. Linia 314762 U Żary – Przewóz – Sobolice.

¹ z art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010 r. (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1371).

² Zgodnie z art. 7 ust 4. pkt 4 ww. ustawy optz,

³ Informacja zawarta w piśmie Starosty Żarskiego z dnia 26.03.2024 r. WKTD.7140.1.5.2024

⁴ Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. 2019 poz. 1123 ze zm.).

Wszystkie miejscowości znajdują się na obszarze powiatu żarskiego.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada na organizatorów, w przypadku spełnienia kryterium demograficznego, obowiązek opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Zespół kontrolujący stwierdził, że Powiat z liczbą mieszkańców ponad 96 tysięcy (zgodnie z danymi zawartymi we wniosku o dopłatę), **ma obowiązek ustalenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego**⁵. Zgodnie z pismem Starosty z 26 marca 2024 r. zamiar sporządzenia planu transportowego został przesunięty na późniejszy termin. Wymagane⁶ do planu transportowego uzgodnienia społeczne, strategiczne, uzgodnienia prognoz i zasad organizacji są czasochłonne i kapitałochłonne. W związku z tym nie były możliwe do realizacji w trybie natychmiastowym.

Kontrolowany obszar ocenia się pozytywnie z uchybieniem w związku z brakiem uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, co narusza art. 9 ust. 1 pkt 3a. ww. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

2. Ocena zgodności umowy o świadczenie usług z wymogami przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Zgodnie z art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (zwanej dalej „ustawą optz”), Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, w związku z art. 22 ust. 1 oraz art. 23 ww. ustawy optz.

W dniu 31 sierpnia 2022 r. na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy optz (tj. bezpośrednio zawarcie umowy o świadczenie usług), Powiat Żarski, zawarł z firmą FENIKS V Sp. z o.o. z siedzibą w Gliwicach umowę nr SP.032.1.2022 o zorganizowanie na terenie powiatu, powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego (zwaną dalej umową z przewoźnikiem lub umową o świadczenie usług). Zgodnie z § 2 ust. 6 i 7 umowy z przewoźnikiem, ogólna wartość pracy przewozowej do wykonania zadań określonych w pkt. 1 § 2 winna wynieść **72 259,00** wozokilometrów a wartość szacunkowa usług objętych umową wyniesie **328 243,00 zł**, w okresie od 01.09.2022 r. do 31.12.2022 r.

Zgodnie z art. 23 ust. 1 Ustawy o transporcie zbiorowym Organizator ma obowiązek publikacji ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3.

Zespół kontrolujący stwierdził, że Powiat **uchybił** zapisom art. 23 ww. ustawy, tj. **obowiązkowi publikacji ogłoszenia o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy**.

Zgodnie zapisami umowy z przewoźnikiem Organizator powierzył realizację świadczenia usługi przewozu publicznego transportu zbiorowego w autobusowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Żarskiego, a Operator przyjął do realizacji niniejszą usługę przy wykorzystaniu własnych autobusów.

Obszar kontroli dotyczący wyłonienia przewoźnika zgodnie z ustawą o publicznym transporcie drogowym, Zespół Kontrolujący ocenia pozytywnie

⁵ zgodnie z art. 9 ust. 1 pkt 3a. ww. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, obowiązek ten posiadają powiaty powyżej 80 000 mieszkańców. Powiat Żarski w 2021 r. wg GUS liczył 92 750 mieszkańców.

⁶ Art. 12-15 ww. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym .

z uchybieniem w zakresie nie dopełnienia obowiązku publikacji ogłoszenia o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy w terminie określonym w art. 23 ustawy optz.

3. Ocena zgodności umowy o świadczenie usług z wymogami przepisów ustawy o Funduszu.

W celu zachęcenia samorządów do organizacji połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, uchwalona została ustawa o Funduszu, mająca za zadanie wspomóc jednostki samorządu terytorialnego dopłatami do utworzenia **nowych** linii przewozów autobusowych, które są **deficytowe**, na które została **podpisana umowa z przewoźnikiem**.⁷

Nowe linie, zgodnie z Art. 6a. ustawy o Funduszu, to takie, które nie funkcjonują co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy.⁸ Zgodnie z uchwałami Powiatu linie objęte kontrolą zostały utworzone 1 września 2022 r.

Kwota deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej to ujemny wynik finansowy netto wyliczony dla tej linii nieuwzględniający rozsądnego zysku.⁹ Zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy o Funduszu, warunkiem uzyskania dopłaty ze środków Funduszu jest zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa z operatorem została zawarta 31 sierpnia 2022 r. na okres od 1 września 2022 r. do 31 grudnia 2022 r. Szacowany maksymalny koszt wozokilometra, zgodnie z § 19 ust. 4 umowy z przewoźnikiem wynosił **6,80 zł netto**¹⁰. Jednak zgodnie § 2 ust. 7 ww. umowy: „wartość szacunkowa usług objętych umową wynosi **328 243,00 zł.**”, w związku z tym prognozy przychodów zostały przyjęte jako minimalne i starostwo zobowiązało się zapłacić maksymalnie 328 243 zł za 72.259 km, tj. maksymalnie **4,54 zł netto** za kilometr usługi. Operator oszacował, że wszystkie obsługiwane linie o charakterze użyteczności publicznej będą deficytowe w 2022 r.

W związku ze spełnieniem ww. warunków ustawy o Funduszu, Powiat Żarski złożył 19.07.2022 r. do Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego wniosek o otrzymanie środków w naborze uzupełniającym w 2022 r. z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. We wniosku o dopłatę zostały ujęte wszystkie 10 linii. **Zestawienie nr 1** niniejszego wystąpienia pokontrolnego wskazuje dane z ww. wniosku:

LP	Linie	Opis linii	Długość linii (w km)	Praca ekspl. (w km)	Szacowany deficyt (w zł)
1	314750	Żary - Trzebiel - Łęknica	80	21 800	94 440,00
2	314752	Żary - Niwica - Łęknica	96	8 064	40 435,20
3	314756	Żary - Jasień - Lubsko	48	10 080	33 744,00
4	314758	Żary - Lipsk Żarski - Lubsko	62	5 208	20 754,00

⁷ Art. 17 ust. 4 w zw. z art. 2 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. 2021 r., poz. 717 ze zm. i Dz.U. z 2022 r. poz. 2464.)

⁸ Zgodnie z art. 22 ust. 1 ww. ustawy o Funduszu, tj. po 19 lipca 2019 r..

⁹ Art. 2 pkt 2 ustawy o Funduszu

¹⁰ Zgodna z ceną rynkową

5	315754	Żary - Górka - Tuplice (27 km w jedną, 28 km w drugą stronę)	55	11 508	56 204,00
6	314780	Lubsko- Dłużek - Nowa Rola - Świbniki - Nowa Rola - Grzędawa - Łazy - Tuplice	44	7 392	38 966,00
7	314782	Lubsko - Lisia Góra - Tuplice	58	4 872	23 830,00
8	314760	Żary - Przewóz, - Sobolice	112	560	3 215,00
9	314761	Żary - Olbrachtów – Drozdów – Mielno – Piotrów – Dobrochów – Włochów - Dąbrowa Łużycka – Włochów – Dobrochów - Straszów, Przewóz	85	1 275	7 514,00
10	314762	Żary - Przewóz - Sobolice	100	1 500	8 841,00
RAZEM			740*	72 259	328 243,00
*zgodnie z umową z przewoźnikiem łączna długość tras z rozkładu wynosi połowę wskazanej we wniosku długości, tj. 370 km (tj. trasa w jedną stronę)					

Rekompensaty dla przewoźnika nie były objęte podatkiem VAT, zgodnie ze stanowiskiem Ministerstwa Infrastruktury z 11 września 2019 r. (DBI-3.07.025,209) uzgodnionym z Ministerstwem Finansów, zgodnie z którym dofinansowanie z Funduszu nie obejmuje podatku VAT. Z uwagi na brak opodatkowania podatkiem od towarów i usług przekazywanej operatorom rekompensaty, prawidłowe jest rozliczanie organizatora z operatorem poprzez noty obciążeniowe.

Pozostałe wymogi wynikające z ustawy o Funduszu zostały opisane w części 1, 5 i 6 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

Obszar kontroli dotyczący zasad ustalania linii komunikacyjnych i ich planowanego deficytu ocenia się pozytywnie.

4. Sposób i terminowość wykonania zadania, na które została udzielona dopłata.

W dniu 30 sierpnia 2022 r. podpisana została Umowa nr 801.31.2022 o dopłatę ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, pomiędzy Wojewodą Lubuskim a Powiatem Żarskim (zwana dalej umową z wojewodą). Zakres umowy został określony w załączniku nr1 do umowy z wojewodą, tj. w korekcie wniosku z dnia 01.09.2022 r. organizatora o dopłatę z Funduszu. Umowa z wojewodą opiewa na kwotę deficytu netto zgodnego z ww. wyliczeniami, tj. 328 243,00 zł. Umowa jest zgodna w realizowanym zakresie, terminie i sposobie z umową z przewoźnikiem. Kolejność linii ułożonych w umowach z przewoźnikiem i wojewodą lubuskim są ze sobą zgodne, ale różniła się ona od kolejności linii zawartej we wnioskach o rekompensatę – rozliczeniach miesięcznych wystawianych przez przewoźnika, co utrudniało weryfikację danych we wnioskach. Kwota dopłaty została wyliczona na poziomie **216 777,00 zł.**

Realizacja umowy z przewoźnikiem była oparta na wyliczeniach przedstawianych we wnioskach o wypłatę rekompensaty – rozliczeniach miesięcznych wystawianych przez przewoźnika. Brano pod uwagę przejechane kilometry w poprzednim miesiącu, osiągnięty przychód ze sprzedaży biletów i koszt wozokilometra. Deficyt netto przewoźnika,

który był tak wyliczany, najczęściej był wyższy od deficytów szacunkowych, gdyż przychody były w rzeczywistości niższe, niż szacowane. Suma deficytu netto wg rozliczeń Feniksa wyniosła łącznie **376 284,92 zł**. Jednak comiesięczna wartość rekompensaty dla przewoźnika wynosiła około 82 060,75 zł i stanowiła proporcję wartości usługi określonej w §2 ust. 7 ww. umowy z przewoźnikiem tj. **328 243,00 zł**. Dla tej wartości Przewoźnik wystawiał noty księgowe, które zostały opłacone przez Organizatora.

Obowiązek prowadzenia wyodrębnionej dla dopłaty ewidencji księgowej wynika z art. 15 ustawy o Funduszu. Zespół kontrolujący stwierdził, że w ramach ewidencji księgowej wyodrębniono operacje dla kontrolowanej umowy nr 801.31.2020.

Konto z rozdziału 130-34-334 zawierało wszystkie wpływy za kontrolowany okres w wysokości 240 048,75 zł w tym były zawarte dopłaty z kontrolowanej umowy w wysokości **213 236,00 zł**, zgodnie z wypłaconymi środkami z FRPA.

Wydatki zostały zaksięgowane na koncie 130-34-333 w klasyfikacji konta 60004-4300W w łącznej wysokości **328 243,00 zł**, tj. zgodnie z wszystkimi notami księgowymi za okres 2022 r. wystawionymi przez przewoźnika.

W dniu 30 sierpnia 2022 r. Rada Powiatu Żarskiego podjęła uchwałę nr XXXVI/219/2022 w sprawie zmiany uchwały budżetowej na rok 2022. Powyższa uchwała uwzględnia dochody i wydatki w kwotach wynikających z umów z przewoźnikiem i wojewodą.

Kontrolowany obszar ocenia się pozytywnie.

5. Prawdliwość wyliczenia dopłaty pod względem zgodności z umową o dopłatę (dot. wyliczenia przejechanych kilometrów).

Na podstawie umowy z wojewodą objęto dopłatą z Funduszu 10 nowych linii komunikacyjnych powstałych na terenie działalności Starostwa **w wysokości 216 777,00 zł, tj. 3 zł za 72 259 km.**

Kontrola potwierdziła, że każdorazowo we wnioskach o wypłatę wskazywano tylko linie, które w danym miesiącu były deficytowe.

Wnioski o wypłatę dopłaty z Funduszu zawierały wartość deficytu łącznie w wysokości **387 770,00 zł**. Jest to kwota wyższa od wartości deficytu określonego w załączniku nr 1 do umowy z wojewodą (328 243,00 zł) oraz od wartości rekompensat, tj. faktycznie zapłaconej wartości usługi (328 243,00 zł) oraz wartości deficytu netto wyliczonego przez przewoźnika (376 284,92 zł), opisanych w punkcie 4 niniejszego wystąpienia. **Wartość deficytu netto wykazana we wnioskach o płatność z Funduszu przekracza wartości usługi.** W przypadku, gdy deficyt netto przekracza wartość rekompensaty, należy wskazywać rzeczywiste koszty organizatora, w celu m.in. prawidłowego wyliczenia wymagalnego wkładu własnego, w wysokości co najmniej 10%¹¹.

Zdaniem Zespołu Kontrolującego wkład własny Powiatu w wysokości 10 % został zachowany. Powiat, przy udziale wypłaconej kwoty dopłaty w wysokości 213 236,00 zł zapłacił ze środków własnych kwotę 115 007,00 zł, co stanowi średnio **35 %**.

Wartości rekompensat dla przewoźnika były niższe od deficytów, za wyjątkiem miesiąca listopada 2022 r., w którym przewoźnik wyliczył, że dla linii nr 314756 wartość deficytu netto

¹¹ Art. 13. ust. 3, pkt 1 ustawy o Funduszu, który mówi, że: warunkiem uzyskania dopłaty jest sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%,

powiększony o rozsądny zysk wynosi 8 466,58 zł, ale jako rekompensatę wyliczył kwotę o 3.121,88 zł wyższą, tj. 11 588,46 zł, co było niezgodne z zapisami umowy. W odpowiedzi na uwagę zespołu kontrolującego, Powiat przedstawił korektę kalkulacji, w której wyliczono nowe proporcje wartości rekompensat dla wszystkich linii, które każdorazowo nie przekraczają wartości deficytu i dodatkowo kwota łącznej rekompensaty w wysokości 82 060,76 zł nie uległa zmianie. Zespół kontrolujący przyjmuje powyższe wyliczenia.

Realizacja zadania różniła się od szacunków dokonanych w umowie w zakresie rzeczywistego deficytu netto i przyznanej dopłaty w ramach wniosku, które przedstawiono w **Zestawieniu nr 2** wystąpienia pokontrolnego:

Lp.	Nr linii	Ilość km zrealizowanych (w km)	Deficyt netto ujęty we wnioskach (w zł)	Kwota dopłat wynikająca z umowy (w zł)	Należna kwota dopłaty (w zł)	Różnica szacow. i rzecz. Dopłaty (w zł)
1	314750	21 800	104 754	65 400	65 400	0
2	314752	8 064	48 423	24 192	24 192	0
3	314756	10 080	35 162	30 240	27 538	2 702
4	314758	5 208	29 214	15 624	15 624	0
5	315754	11 508	68 849	34 524	34 524	0
6	314780	7 392	50 179	22 176	22 176	0
7	314782	4 872	30 162	14 616	14 616	0
8	314760	560	3 609	1 680	1 680	0
9	314761	1 275	7 613	3 825	3 825	0
10	314762	1 500	9 805	4 500	4 500	0
RAZEM		72 259	387 770 *	216 777	214 075**	2 702
*szacowany deficyt wynosił 328 243,00 zł, a we wnioskach wyliczono go na poziomie 387 770,00 zł, tj. niezgodnie ze stanem faktycznym						
**wartość wniosków nie została wypłacona w całości, tylko na poziomie 213 236,00 zł. Stan faktyczny został opisany w punkcie 6 niniejszego wystąpienia.						

Do umowy z wojewodą oszacowano, że przewoźnik w 2022 r. przejedzie **72 259 km** na liniach użyteczności publicznej objętych dopłatą, stąd wartość dopłaty wyliczono na poziomie **3 zł za kilometr, tj. 216 777 zł**. Skontrolowano prawidłowości rozliczenia zadania poprzez weryfikację not księgowych i wniosków o wypłatę rekompensaty – rozliczeniach miesięcznych. Wynika z nich, że zrealizowano usługę na zakładanym poziomie 72 259 km. Przy zrealizowanej dopłacie w wysokości **213 236,00** wynika, że **dopłata do kilometra stanowiła wartość 2,95 zł**, zamiast zakładanej dopłaty 3 zł za kilometr w związku z obniżaniem dopłaty do wysokości 90% deficytu netto celem osiągnięcia wymaganego 10% wkładu własnego.

We wnioskach o wypłatę rekompensaty – rozliczeniach miesięcznych przedstawianych przez przewoźnika wyliczony był dla każdej linii deficyt netto bez rozsądnego zysku, który uwzględniał wszystkie przychody uzyskiwane na trasach (z biletów jednorazowych,

miesięcznych i rekompensaty utraconych przychodów z tytułu ulg do biletów – na podstawie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego).

Kontrolowany obszar wyliczenia dopłaty określa się pozytywnie z uchybieniem w zakresie określania we wnioskach deficytu netto powyżej ceny usługi, co narusza zasadę rzetelności.

6. Terminowość składania wojewodzie wniosku o dopłatę za dany okres rozliczeniowy.

Zgodnie z § 3 ust. 2 umowy z wojewodą, wniosek o dopłatę powinien zostać złożony: „w terminie do 4 dnia roboczego każdego miesiąca (...)”, natomiast z art. 14 pkt 5 ust. 1) ustawy o Funduszu wynika, że wniosek złożony po terminie określonym przez umowę, nie podlega rozpatrzeniu.

Zgodnie z § 3 ust. 4 umowy z wojewodą: „Wniosek za miesiąc grudzień należy złożyć w nieprzekraczalnym terminie do dnia 12 grudnia 2022 r. Dofinansowanie za ten miesiąc wypłacone zostanie w formie zaliczki do dnia 31 grudnia 2022 r. i podlegać będzie końcowemu rozliczeniu do dnia 25 stycznia 2023 r. Uzupelnienie wniosku złożonego za miesiąc grudzień należy w nieprzekraczalnym terminie do 15 stycznia 2023 r.”

Wniosek pierwotny za miesiąc grudzień został złożony 8 grudnia 2022 r., na kwotę 54 248 zł (wypłacono środki 29 grudnia 2022 r.). W dniu 5 stycznia 2023 r. skorygowano wartość wniosku na kwotę na 55 088 zł, co daje łącznie kwotę 214 075,00 zł. W związku z tym nie wypłacono za grudzień 2022 r. kwoty 840 zł - różnicy pomiędzy wnioskiem pierwotnym i ostatecznym. Wniosek skorygowany w styczniu 2023 r. rozliczył środki wypłacone w grudniu 2022 r. Kwoty nie wymagały zwrotów środków. Łącznie wypłacono środki z Funduszu **w wysokości 213 236,00 zł.**

Każdorazowo wnioski były składane w terminie. Korekta wniosku za miesiąc grudzień również wpłynęła w terminie.

Kontrolowany obszar określa się pozytywnie.

7. Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień/nieprawidłowości:

- I. Uchybienie związane z brakiem uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, co narusza art. 9 ust. 1 pkt 3a. ww. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (opisane w punkcie 1 niniejszego wystąpienia pokontrolnego).
- II. Uchybienie w zakresie nie dopełnienia obowiązku publikacji ogłoszenia o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy w terminie określonym w art. 23 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (opisane w punkcie 2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego).
- III. Uchybienie w zakresie określania we wnioskach o płatność z Funduszu, deficytu netto powyżej ceny usługi, co narusza zasadę rzetelności (opisane w punkcie 5 niniejszego wystąpienia pokontrolnego).

8. Ocena kontrolowanej działalności:

Zespół kontrolujący ocenia działalność Powiatu **pozytywnie** w punktach:

- nr 3 - Ocena zgodności umowy o świadczenie usług z wymogami przepisów ustawy o Funduszu;
- nr 4 - Sposób i terminowość wykonania zadania, na które została udzielona dopłata;
- nr 6 - Terminowość składania wojewodzie wniosku o dopłatę;

oraz **pozytywnie z uchybieniami** w punktach:

- nr 1 – Ocena właściwości organu do realizacji zadań objętych kontrolą;
- nr 2 - Ocena zgodności umowy o świadczenie usług z wymogami przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym;
- 5 - Prawidłowość wyliczenia dopłaty pod względem zgodności z umową o dopłatę;

9. Zalecenia:

Celem uniknięcia w przyszłości ww. uchybień, działając na podstawie art. 46. ust. 3 pkt 1 ww. ustawy o kontroli w administracji rządowej, zalecam:

1. Uchwalenie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zgodnie art. 9 ust. 1 pkt 3a. ww. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
2. Przestrzeganie zapisów art. 23 ust. 1 ustawy o transporcie zbiorowym i publikacji ogłoszenia o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy.
3. Wpisywania we wnioskach o płatność z Funduszu deficytu netto nie wyższego niż cena usługi.

W terminie 30 dni liczonym od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego¹² należy powiadomić Wojewodę Lubuskiego o **sposobie wykonania zaleceń pokontrolnych**, podjętych działaniach lub przyczynach ich niepodjęcia.

10. Pouczenie :

Zgodnie z przepisami Art. 48 ww. ustawy o kontroli w administracji rządowej, od niniejszego wystąpienia pokontrolnego nie przysługują środki odwoławcze.

WOJEWODA LUBUSKI

Marek Cebula

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

¹² Na podstawie art. 46 ust. 3 pkt. 3 ww. ustawy o kontroli w administracji rządowej.