



Znak sprawy: DK-1.0812.10.2020

Pan
Konstanty Radziwiłł
Wojewoda Mazowiecki

Szanowny Panie Wojewodo,

przekazuję wystąpienie pokontrolne z kontroli planowej przeprowadzonej w okresie od 7 września 2020 r. do 7 października 2020 r. w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie, na podstawie upoważnienia Ministra Infrastruktury nr DG.0120.257.U.2020/M z dnia 2 września 2020 r. Tematem kontroli było: „Przyznawanie dopłat ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej”. Kontrolą objęto okres od 18 lipca 2019 r. do dnia rozpoczęcia kontroli oraz działania podejmowane przed i po tym okresie, jeżeli miały związek z przedmiotem kontroli.

Celem kontroli była ocena prawidłowości realizacji zadań wynikających z przepisów ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

1. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Mazowiecki Urząd Wojewódzki zapewnia zasady i warunki wykorzystania dofinansowania na podstawie przepisów ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. (dalej FRPA). Mazowiecki Urząd Wojewódzki:

- zamieszczał w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Urzędu Wojewódzkiego informacje o przyznanej kwocie środków Funduszu oraz o terminach składania wniosków;
- rozpatrywał wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą uwzględniając kryteria wynikające z art. 25 ustawy o FRPA, a także stosując szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków wynikający z przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury;
- informował organizatorów o objęciu dopłatą w ramach dostępnych środków;
- zawierał z organizatorami umowy, które zawierały elementy wynikające z art. 27 ustawy o FRPA;
- weryfikował wnioski o dopłatę,
- przekazywał dopłatę na wskazany rachunek bankowy organizatora.

Dokonywano weryfikacji formalno-rachunkowej składanych wniosków o dopłatę, natomiast nie dokonywał kontroli faktycznie poniesionych kosztów oraz uzyskiwanych przychodów. Pomimo zaplanowanych do realizacji 8 kontroli nie zapewnił kontroli co najmniej 5% środków oraz co najmniej 15% organizatorów funkcjonujących w województwie. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych nie została zakończona żadna z zaplanowanych kontroli.

Prowadzona jest wyodrębniona ewidencja księgowa wszystkich zdarzeń związanych z dofinansowaniem, niemniej jednak obowiązująca w MUW polityka rachunkowości do dnia zakończenia kontroli nie została zaktualizowana

2. Opis ustalonego stanu faktycznego

2.1 Ogólne informacje o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Opis stanu faktycznego

Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest państwowym funduszem celowym. Jego dysponentem jest minister do spraw transportu. Obsługę Funduszu prowadzi Bank Gospodarstwa Krajowego.

Fundusz stanowi instrument wsparcia realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Sposób funkcjonowania Funduszu oraz zasady dofinansowania zadań reguluje *Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej*, która weszła w życie w dniu 18 lipca 2019 r.

Wysokość środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej realizowanych w ramach Funduszu została określona na poziomie 300 mln zł w roku 2019 oraz 800 mln zł w roku 2020.

Na mocy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹ Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, może być gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny lub województwo.

Poniższa tabela obrazuje podział środków przyznanych w ramach Funduszu dla poszczególnych województw.

Lp.	Województwo	Kwota przyznana w 2019 r.	Kwota przyznana w 2020 r.
1.	dolnośląskie	20 194 015,24	52 247 884,20
2.	kujawsko-pomorskie	18 498 597,84	49 695 035,11
3.	lubelskie	24 246 395,01	66 360 613,11
4.	lubuskie	13 173 440,89	36 664 830,37
5.	łódzkie	15 586 487,12	44 161 530,65
6.	małopolskie	16 158 111,16	42 129 687,24
7.	mazowieckie	19 705 448,76	68 207 276,50
8.	opolskie	11 638 440,47	31 045 690,35
9.	podkarpackie	19 640 405,80	52 251 118,46
10.	podlaskie	24 818 469,49	52 187 751,05
11.	pomorskie	15 813 935,77	41 213 540,28
12.	śląskie	18 386 185,25	49 734 533,35
13.	świętokrzyskie	21 484 820,55	55 620 352,93
14.	warmińsko-mazurskie	22 912 917,13	58 817 753,08
15.	wielkopolskie	19 823 272,26	52 159 421,56
16.	zachodniopomorskie	17 919 057,25	47 502 981,76

¹ Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435 oraz z 2019 r. poz. 730

		300 000 000,00	800 000 000,00
--	--	----------------	----------------

Źródło: opracowanie własne ZK

W ramach środków wydatkowanych przez wojewodów na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w 2019 r. dopłatę przekazano 225 organizatorom publicznego transportu zbiorowego. Ogółem dofinansowano 1228 linii komunikacyjnych.

Łączna wartość środków, o które wnioskowali organizatorzy w 2019 r. ze wszystkich województw wyniosła 17 094 500,63 zł, z czego faktycznie wydatkowano 10 032 758,86 zł.

Kontrolowany otrzymał informację o zaplanowanej kwocie środków, na dofinansowanie realizacji zadań w województwie, na 2019 r. w wysokości 19 705 448,76 zł oraz na 2020 r. w wysokości 68 207 276,50 zł

W toku kontroli ustalono, że w dniu 30 lipca 2019 r. zawarte zostało pomiędzy ministrem właściwym ds. transportu – dysponentem funduszu oraz Wojewodą Mazowieckim *Porozumienie w sprawie określenia warunków dofinansowania z funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w województwie mazowieckim*.

Warunkiem otrzymania dofinansowania jest:

- sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10% ,
- zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu drogowego.

2.2 Ogólne informacje o kontrolowanej jednostce

Opis stanu
faktycznego

Urząd Wojewódzki zapewnia wykonywanie zadań wynikających ze sprawowania przez Wojewodę funkcji przedstawiciela Rady Ministrów w województwie. Zasady funkcjonowania wojewody określa *ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie*.² Wojewoda wykonuje zadania przy pomocy wicewojewodów, urzędu wojewódzkiego oraz organów rządowej administracji zespolonej w województwie.

Mazowiecki Urząd Wojewódzki z siedzibą w Warszawie działa na podstawie statutu nadanego zarządzeniem nr 195 Wojewody Mazowieckiego z dnia 23 października 2019 r.³

Szczegółową organizację oraz tryb pracy urzędu określa regulamin organizacyjny ustalony w drodze zarządzenia nr 5 Wojewody Mazowieckiego z dnia 18 stycznia 2019 r. z późniejszymi zmianami.⁴

W toku kontroli ustalono, że zadania wynikające z ustawy o FRPA dotyczące udzielania dofinansowania realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz kontroli wykorzystania dopłaty nałożone zostały na Wydział Infrastruktury. Obsługę finansową FRPA zapewnia Biuro Finansów Urzędu .

Zadania wskazane powyżej zostały ujęte w regulaminie organizacyjnym urzędu wprowadzonym zarządzeniem Nr 60 Wojewody Mazowieckiego z dnia 12 listopada 2019 r.

² Dz.U. z 2019 r. poz.1464

³ Do dnia 23 października 2019 r. obowiązywał statut wprowadzony zarządzeniem nr 928 Wojewody Mazowieckiego z dnia 11 grudnia 2018 r.

⁴ Zmiany regulaminu organizacyjnego wprowadzone zostały: zarządzeniem Nr 60 Wojewody Mazowieckiego z dnia 12 listopada 2019 r. oraz zarządzeniem Nr 5 Wojewody Mazowieckiego z dnia 18 stycznia 2019 r.

2.3 Nabór i ocena wniosków o objęcie dopłatą

Opis stanu faktycznego

Organem odpowiedzialnym za organizację naboru wniosków o objęcie w danym roku dopłatą dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego w danym województwie jest Wojewoda.

Po otrzymaniu informacji od ministra właściwego do spraw transportu jako dysponenta Funduszu Wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej⁵ na stronie Urzędu Wojewódzkiego informacje o kwocie środków przyznanych dla województwa oraz wyznacza termin dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego na składanie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą.

Ustalono, że w 2019 i 2020 r. informacje o naborze wniosków o objęcie dopłatą w danym roku budżetowym ze środków funduszu wraz z terminami na złożenie przedmiotowych wniosków zamieszczane były na stronie BIP Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego.

W 2019 r. przeprowadzone zostały dwa nabory wniosków o objęcie dopłatą w 2019 r.:

- I nabór – od 2 do 12 sierpnia 2019 r., data zamieszczenia w BIP – 2 sierpnia 2019 r.
- II nabór (uzupełniający) – od 12 września do 11 października 2019 r., data zamieszczenia w BIP – 9 września 2019 r.

W 2019 r. pozytywnie rozpatrzono 49 złożonych przez organizatorów wniosków, z czego:

- w I naborze – 19 wniosków złożonych przez powiaty oraz 21 wniosków złożonych przez gminy, z czego 9 organizatorów nie podpisało umów albo je rozwiązało,
- w II naborze trzy wnioski złożone przez powiaty oraz 6 wniosków złożonych przez gminy, z czego trzy gminy nie podpisały umowy albo ją rozwiązały.

Łączna maksymalna kwota dopłaty dla organizatorów przewidziana na 2019 r. wyniosła 2 641 709,56 zł.

Na 2020 r., przeprowadzono 3 nabory, z czego 2 w okresie objętym kontrolą:

- I nabór – od 13 do 29 listopada 2019 r., data publikacji w BIP – 8 listopada 2019 r.;
- II nabór (uzupełniający) – od 22 do 29 maja 2020 r., data publikacji w BIP – 11 maja 2020 r.
- III nabór (uzupełniający) – od 25 września do 2 października 2020 r., data publikacji w BIP - 25 września 2020 r.

W naborach na 2020 r. objętych kontrolą, pozytywnie rozpatrzono 74 złożone wnioski, z czego:

- w I naborze - 20 wniosków złożonych przez powiaty oraz 21 wniosków złożonych przez gminy, z czego 2 gminy nie podpisały umowy,
- w II naborze - 10 wniosków złożonych przez powiaty oraz 23 wnioski złożone przez gminy, z czego 3 gminy nie podpisały umowy,

W ramach III naboru dopłatą objęto 16 organizatorów, jednakże nabór był przeprowadzony po okresie objętym kontrolą.

Łączna maksymalna kwota dopłaty dla organizatorów w ramach zawartych w 2020 r. umów wyniosła 28 792 721,85 zł.

Na podstawie badanej próby dokumentacji stwierdzono, że uruchomiono 231 linii komunikacyjnych, w tym 113 linii w 2019 r. oraz 118 linii komunikacyjnych w 2020 r.

Szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, składanych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego, został

⁵ Dalej również BIP

określony w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 9 sierpnia 2019 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.⁶

Zgodnie z zasadami, weryfikacja wniosków ma zarówno charakter formalny jak i merytoryczny, wnioski złożone po terminie lub nieuzupełnione we wskazanym terminie nie podlegają rozpatrzeniu.

Obligatoryjnymi elementami wniosku o objęcie dopłatą są w szczególności:

- nazwa organizatora i numer identyfikacji podatkowej,
- określenie linii komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autokarowe o charakterze użyteczności publicznej,
- wskazanie planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach⁷, wykonywanej na każdej linii w danym roku budżetowym,
- wyliczenie planowanej łącznej kwoty dopłaty w danym roku budżetowym.

Jednocześnie organizator zobowiązany jest dołączyć dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku.

Na potrzeby realizacji programu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, finansowanego z FRPA, opracowano wzór umowy o dopłatę, którego załącznikami są m.in. wniosek o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą⁸, wniosek o dopłatę za dany okres rozliczeniowy (1 miesiąc) oraz rozliczenie końcowe zadania.

Kontroli poddano 15 wniosków o objęcie dopłatą, w tym 8 wniosków⁹ złożonych w ramach naborów na 2019 r. oraz 7 wniosków¹⁰ złożonych w ramach naborów na 2020 r.

⁶ Dz. U. z 2019 r. poz. 1514

⁷ Jednostka miary pracy eksploatacyjnej autobusu, przy czym 1 wozokilometr to przejazd jednego autobusu na odległość 1 kilometra.

⁸ Załącznikami do wniosku o objęcie dopłatą są:

1. oświadczenie o niefunkcjonowaniu co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy linii komunikacyjnych, dla których organizator publicznego transportu zbiorowego złożył wniosek;
2. oświadczenie o zamiarze zawarcia umowy o świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych zawartych we wniosku, między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego posiadającym uprawnienia do wykonywania publicznego transportu zbiorowego;
3. oświadczenie, że organizator publicznego transportu zbiorowego sfinansuje ze środków własnych część ceny usługi, w wysokości nie mniejszej niż 10%;
4. oświadczenie, że dane zawarte we wniosku o objęcie w 2020 roku dofinansowaniem realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do ceny usługi są kompletne i zgodne z prawdą oraz znane mi są zasady dofinansowania ze środków Funduszu realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej określone w ustawie;
5. kalkulacje planowanej kwoty deficytu dla poszczególnych linii komunikacyjnych ujętych we wniosku (w oparciu o koszty i przychody);
6. poświadczona za zgodność z oryginałem kserokopia porozumienia między gminami, porozumienia między powiatami, statutu związku międzygminnego, statutu związku powiatów, statutu związku powiatowo-gminnego (jeśli dotyczy);
7. schemat połączeń komunikacyjnych na mapie poglądowej z uwzględnieniem:
 - całej/całych linii komunikacyjnej/komunikacyjnych;
 - planowanych przystanków (zaznaczenie oraz nazwa);
 - wyraźnego zaznaczenia granic właściwości organizatora/organizatorów publicznego transportu zbiorowego;
 - legendy z opisem zastosowanych oznaczeń.
8. dane osób, które w imieniu organizatora publicznego transportu zbiorowego zawrą umowę o dopłatę, z podaniem pełnionej funkcji;
9. poświadczona za zgodność z oryginałem kserokopia uchwały w sprawie powołania Skarbnika Rady Gminy/Rady Powiatu/Sejmiku Województwa.

⁹ Wnioski złożone przez Powiat Garwoliński, Powiat Łosicki, Gminę Pomiechówek, Gminę Tarczyn, Powiat Ostrołęcki, Powiat Gostyniński, Gminę Staroźreby, Gminę Leoncin.

¹⁰ Wnioski złożone przez Powiat Garwoliński, Powiat Grójecki, Gminę Srock, Gminę Nasielsk, Powiat Grodziski, Powiat Sokołowski, Gminę Słupno.

Po dokonaniu analizy dokumentacji ustalono, że wnioski składane były terminowo i uzupełniane we wskazanych terminach oraz zawierały wymagane załączniki, tj. m.in.: oświadczenia, kalkulacje planowanej kwoty deficytu, schematy połączeń komunikacyjnych itd.

Ustalono, że MUW dokonując weryfikacji wniosków sprawdzał w pierwszej kolejności terminowość ich złożenia (wnioski złożone po terminie nie mogą być rozpatrywane) oraz ich kompletność.

Następnie weryfikowany był schemat połączeń linii komunikacyjnych oraz pozostałe dane zawarte we wniosku, w szczególności informacje dotyczące: organizatora publicznego transportu zbiorowego (powierzchnia, liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia, wskaźnik dochodów), linii komunikacyjnych (długość, liczba zatrzymań, częstotliwość, wozokilometry, planowana kwota deficytu) oraz środków własnych i planowanej kwoty dopłaty. Kontrolowany wyjaśnił, że dane te sprawdzane są pod względem spójności, kompletności oraz zgodności ze stanem faktycznym.

W przypadku wniosków, które zawierały braki formalne lub błędy rachunkowe wnioskodawcy wzywani byli do ich uzupełnienia lub poprawienia we wskazanym terminie.

Dodatkowo, w celu sprawniejszej weryfikacji wniosków w MUW stworzono narzędzie w postaci pliku EXCEL umożliwiające dokładne sprawdzenie rachunkowe danych zawartych we wnioskach.

Kontrolowany wyjaśnił, że *w pliku zastosowano formuły pozwalające na sprawdzenie najistotniejszych z punktu widzenia ustawy o Funduszu warunków przyznania dopłaty, tj. spełnienie warunku sfinansowania ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10% oraz przeliczenie całości danych zawartych we wniosku pozwalające oszacować w jakiej wysokości może być przyznana dopłata. Podobny sposób weryfikacji zastosowano w przypadku rozliczenia końcowego zadań realizowanych w ramach Funduszu, który weryfikuje poprawność wykonania zadania z punktu widzenia danych zawartych w rozliczeniu.*

Po zakończeniu naboru i dokonaniu oceny wniosków o objęcie dopłatą według kryteriów wskazanych w art. 25 ust. 1 pkt 1 ustawy o FRPA¹¹ Wojewoda zobowiązany jest dokonać ich uszeregowania w ramach każdej grupy organizatorów, w kolejności od najniższej do najwyższej wartości punktowej. Pierwszeństwo w objęciu dopłatą przyznaje się w następującej kolejności: gminy, związki międzygminne, związki powiatowo-gminne, powiaty, związki powiatów, województwa.

Ustalono, że dokonywano uszeregowania wniosków zgodnie z kryteriami wskazanymi w § 2 ust. 2 *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych.*

Po zakończeniu naboru organ każdorazowo informował o jego wynikach. Informacje o wyniku I naboru wniosków o objęcie w 2019 r. dopłatą ze środków FRPA organ przekazał organizatorom publicznego transportu zbiorowego osobnym pismem. W kolejnych naborach informacja o objęciu dopłatą była przekazywana zbiorczym pismem, ze względu na rosnącą liczbę beneficjentów programu.

Ocena częściowa Tryb oraz zasady udzielania dopłaty ze środków FRPA w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim realizowane są zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 maja 2019 r.

¹¹ Kryteria ustawowe oceny wniosków o objęcie dopłatą to: powierzchnia obszaru właściwości organizatora; liczba mieszkańców obszaru właściwości organizatora; poprawa dostępności terenów inwestycyjnych; długość linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy; liczba zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy; realizacja potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy; wskaźnik dochodów podatkowych na jednego mieszkańca, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, a w przypadku związku tych jednostek – średnią arytmetyczną dochodu jednostek wchodzących w skład związku.

o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

Dodatkowo organ przygotował dedykowane narzędzia i wzory wniosków oraz umów niezbędnych do właściwej realizacji zleconych zadań, umożliwiające dokładne sprawdzenie rachunkowe danych zawartych we wnioskach.

Weryfikacja wniosków odbywała się w zakresie formalno – rachunkowym oraz merytorycznym. Weryfikacja merytoryczna obejmowała analizę danych prognostycznych, m.in. w zakresie kalkulacji planowanej kwoty deficytu, przedstawionych przez organizatorów. Nie stwierdzono nieprawidłowości w kontrolowanych wnioskach.

Dokonano uszeregowania wniosków zgodnie z kryteriami wskazanymi w § 2 ust. 2 *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych.*

2.4 Rozliczenie wniosków o dopłatę

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z art. 14 ustawy o FRPA organizator zobowiązany jest do składania Wojewodzie wniosków o dopłatę za dany okres rozliczeniowy na zasadach i w terminach wynikających z zawartej umowy o dopłatę wraz z dokumentami potwierdzającymi dane i informacje podane we wniosku. Wnioski doręczone po upływie terminu lub nieuzupełnione w terminie wyznaczonym przez Wojewodę nie podlegają rozpatrzeniu.

Wniosek o dopłatę za dany okres rozliczeniowy zawiera informacje dotyczące organizatora publicznego transportu zbiorowego, wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażoną w wozokilometrach, kwotę deficytu poszczególnych linii komunikacyjnych, wyliczenie wkładu własnego organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz łączną kwotą dopłaty.

Zgodnie z §10 pkt 7 Umowy o dopłatę organizator publicznego transportu zbiorowego zobowiązany jest dołączyć do wniosku o dopłatę dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku. Wojewoda jest uprawniony do zażądania dodatkowych dokumentów, w tym księgowych potwierdzających przedstawione dane.

Ustalono, że okresem rozliczeniowym w MUW jest 1 miesiąc kalendarzowy. Wniosek o dopłatę za dany okres rozliczeniowy należy złożyć w terminie do ostatniego dnia tego okresu rozliczeniowego, z zastrzeżeniem, iż wniosek o dopłatę za ostatni miesiąc roku może zostać złożony nie później niż do 30 listopada.

Kontroli poddano wnioski o dopłatę złożone przez 15 organizatorów¹² w ramach naborów przeprowadzonych i rozstrzygniętych w 2019 i 2020 r.

Po dokonaniu analizy dokumentacji ustalono, że:

- wnioski oceniane były pod względem zgodności z warunkami dopłaty poprzez rachunkowe sprawdzenie wyliczenia ceny usługi i procentowego udziału środków własnych organizatora oraz poprawności wyliczenia wnioskowanej kwoty dopłaty,
- w przypadku stwierdzenia błędów we wnioskach organ wzywał wnioskodawców do dokonania korekty w wyznaczonym terminie,
- organizatorzy korygowali błędy we wnioskach we wskazanych terminach,
- organ nie rozpatrywał wniosków o dopłatę złożonych po wyznaczonym terminie¹³,
- organizatorzy nie byli wzywani do przedkładania danych i informacji zawartych we wnioskach o dopłatę dodatkowymi dokumentami.

Kontrolowany wyjaśnił, że konieczność składania przez organizatorów wniosków

¹² Wnioski o dopłatę złożone przez 8 organizatorów wyłonionych w naborach w 2019 r.: Powiat Garwoliński, Powiat Łosicki, Gminę Pomiechówek, Gminę Tarczyn, Powiat Ostrołęcki, Powiat Gostyniński, Gminę Staroźreby, Gminę Leoncin oraz 7 organizatorów wyłonionych w naborach w 2020 r.: Powiat Garwoliński, Powiat Grójecki, Gminę Srock, Gminę Nasielsk, Powiat Grodziski, Powiat Sokołowski, Gminę Słupno.

¹³ W badanej próbie wniosków o dopłatę stwierdzono jeden wniosek złożony po wyznaczonym terminie, który nie został rozpatrzony przez organ

o dopłatę za dany okres rozliczeniowy w terminie do ostatniego dnia miesiąca powoduje, że dane zawarte we wniosku są danymi prognozowanymi. Brak możliwości uzyskania dokładnych danych przez organizatorów transportu od operatorów (informacje o ilości sprzedanych biletów, ilość zrealizowanych wozokilometrów) powoduje, że wymaganie przez organ przedłożenia dokumentów potwierdzających dane zawarte we wnioskach przed upływem okresu, którego dotyczą byłoby bezpodstawne.

W przypadku wystąpienia nadpłaty, organizator zobowiązany jest niezwłocznie dokonać zwrotu na rachunek bankowy dysponenta Funduszu. Kwoty zwrotu są weryfikowane na etapie rozliczenia końcowego.

W toku kontroli zweryfikowano rozliczenia końcowe losowo wybranych organizatorów. Stwierdzono, że rozliczenia odnosiły się do pojedynczych linii, w ramach których wykazywana była planowana oraz rzeczywista kwota deficytu. Załączane były umowy/porozumienia zawierane pomiędzy organizatorami a operatorami potwierdzające deficyt na liniach komunikacyjnych. Dodatkowo organizatorzy załączali wyciągi z rachunków bankowych potwierdzające wykonane operacje bankowe, potwierdzające dokonanie płatności dla operatorów.

W związku z nowelizacją ustawy o FRPA oraz zwiększeniem od 1 kwietnia 2020 r. stawki dopłaty do wozokilometra z maksymalnie 1 zł do 3 zł organizatorzy publicznego transportu zbiorowego występowali z wnioskami o dokonanie korekty wniosku o objęcie w 2020 r. dopłatą ze środków Funduszu.

Organ podjął decyzję o aneksowaniu umów zawartych z organizatorami w zakresie maksymalnej kwoty dopłaty oraz wypłaty wyrównania udzielonej dopłaty.

Po dokonaniu analizy wniosków korygujących udzieloną dopłatę (wyrównanie) za miesiące kwiecień, maj i czerwiec 2020 r. stwierdzono przypadki¹⁴ wyliczania przez organizatorów wyższej kwoty deficytu o około 100% w porównaniu z pierwotnie założonymi wnioskami. Kontrolowany wyjaśnił, że znaczący wzrost *kwoty deficytu wynikał ze zmniejszenia ilości wpływów pochodzących ze sprzedaży biletów, zwiększenia kosztów oraz zmniejszenia udziału własnego organizatorów publicznego transportu drogowego do niezbędnego minimum, tj. 10 %.*

Ponadto wyjaśnił, że dane i informacje zawarte we wnioskach o dopłatę z uwzględnieniem korekt oraz zwrotów podlegają szczegółowej weryfikacji na etapie rozliczenia końcowego zadania jaki i podczas kontroli organizatorów.

W 2019 r. w ramach złożonych wniosków o dopłatę organizatorzy wnioskowali o kwotę w wysokości 2 072 744,62 zł, natomiast kwota przekazana przez dysponenta środków wyniosła 1 926 614,44 zł. Różnica pomiędzy kwotą wnioskowaną i wypłaconą, wynosząca 146 130,18 zł wynikała z niewykorzystania przez organizatorów w poprzednim okresie rozliczeniowym części przekazanych środków. Wysokość środków zwróconych za 2019 r. na konto dysponenta wyniosła 303 588,99 zł.

W 2020 r. w ramach złożonych wniosków o dopłatę organizatorzy wnioskowali o kwotę w wysokości 10 711 528,19 zł., natomiast kwota przekazana przez dysponenta środków wyniosła 10 706 859,54 zł. Różnica pomiędzy kwotą wnioskowaną i wypłaconą, wynosząca 4 668,65 zł, wynikała z niewykorzystania przez organizatorów w poprzednim okresie rozliczeniowym części przekazanych środków. Wysokość środków zwróconych (niższe wykorzystanie środków) za ten okres na konto dysponenta wyniosła 994 523,84 zł.

Ocena częściowa Zasady rozpatrywania w 2019 r. i w 2020 r. wniosków o dopłatę w MUW oparte są na przepisach ustawy o FRPA.

Weryfikacja składanych przez organizatorów wniosków o dopłatę ma charakter rachunkowy i polega przede wszystkim na weryfikacji poprawności wyliczenia danych

¹⁴ Wnioski korygujące wysokość udzielonej dopłaty składane m.in. przez powiat Grójecki oraz gminę Serock.

przedstawionych przez organizatora. Organ w żaden sposób nie zobowiązał wnioskodawców/organizatorów do dołączenia do wniosku dokumentów potwierdzających dane i informacje w nim zawartych, uznając że nie ma możliwości wcześniejszego uzyskania rzeczywistych danych, przez organizatorów transportu od operatorów, ze względu na konieczność składania wniosków o dopłatę za dany okres rozliczeniowy w terminie do ostatniego dnia miesiąca.

Ustalono, że:

- wnioski oceniane były pod względem zgodności z warunkami dopłaty poprzez rachunkowe sprawdzenie wyliczenia ceny usługi i procentowego udziału środków własnych organizatora oraz poprawności wyliczenia wnioskowanej kwoty dopłaty,
- w przypadku stwierdzenia błędów we wnioskach organ wzywał wnioskodawców do dokonania korekty w wyznaczonym terminie,
- organizatorzy korygowali błędy we wnioskach we wskazanych terminach,
- organ nie rozpatrywał wniosków o dopłatę złożonych po wyznaczonym terminie,
- organizatorzy nie byli obligowani do potwierdzania danych i informacji zawartych we wnioskach o dopłatę dokumentami.

W związku z nowelizacją ustawy o FRPA oraz zwiększeniem od 1 kwietnia 2020 r. stawki dopłaty do wozokilometra z maksymalnie 1 zł do 3 zł w przypadku dokonywania korekty wniosków o dopłatę za kwiecień, maj i czerwiec 2020 r. część organizatorów wykazała znaczny wzrost deficytu dla poszczególnych linii komunikacyjnych.

Biorąc pod uwagę, że dane zawarte we wnioskach mają charakter prognozy i organ nie dysponuje dokumentami potwierdzającymi rzetelność przedstawionych danych oraz fakt, że do dnia zakończenia czynności kontrolnych nie zakończono żadnej kontroli zadań, na które została udzielona dopłata uznać należy, że kontrolowany w niewystarczającym stopniu wypełnia wymogi ustawy w zakresie art. 14 ust. 2 ustawy o FRPA.

2.5 Prowadzenie kontroli

Opis stanu faktycznego

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej Wojewoda jest zobligowany do prowadzenia kontroli zadań, na które została udzielona dopłata.

Mazowiecki Urząd Wojewódzki zaplanował do realizacji w 2020 r. 8 kontroli w ramach zadań realizowanych przez Powiaty oraz Gminy. Zaplanowane do realizacji zadania kontrolne uwzględniały wymogi wynikające z art. 18 ust. 2 ustawy o FRPA.

Do dnia zakończenia kontroli nie została zakończona żadna z zaplanowanych kontroli. Kontrolowany dodatkowo wyjaśnił, że kontrole zaplanowane na przełomie marca i kwietnia 2020 r. nie odbyły się ze względu na ogłoszenie stanu epidemii w związku z zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 oraz ograniczeniami wynikającymi z funkcjonowania urzędów.

Ocena cząstkowa

Zaplanowano do realizacji w 2020 r. 8 kontroli w ramach zadań realizowanych przez Powiaty oraz Gminy, niemniej jednak do dnia zakończenia czynności kontrolnych nie została zakończona żadna z zaplanowanych kontroli.

2.6 Inne ustalenia

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z §4 Porozumienia w sprawie określenia warunków dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej Wojewoda Mazowiecki zobowiązany jest do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej wszystkich zdarzeń związanych z dofinansowaniem.

Ustalono, że zdarzenia gospodarcze księgowane są na wyodrębnionych kontach księgowych, niemniej jednak obowiązująca w MUW polityka rachunkowości do dnia zakończenia kontroli nie została zaktualizowana.

Ponadto ustalono, że w lipcu 2019 r. Mazowiecki Urząd Wojewódzki otworzył

rachunek bankowy na potrzeby Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Na wyodrębniony rachunek przekazywane są przez dysponenta funduszu środki finansowe.

Ocena cząstkowa Mazowiecki Urząd Wojewódzki prowadzi wyodrębnioną ewidencję księgową wszystkich zdarzeń związanych z dofinansowaniem.

3. WNIOSKI I ZALECENIA POKONTROLNE

Na podstawie art. 46 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej¹⁵ zaleca się, w celu usunięcia stwierdzonych niezgodności oraz usprawnienia funkcjonowania jednostki, realizację następujących działań:

- 1) aktualizację, w stosownym zakresie, obowiązującej w Urzędzie polityki rachunkowości;
- 2) realizację kontroli w sposób zapewniający kontrolę co najmniej 5% środków przekazanych przez Wojewodę w danym roku organizatorom oraz kontrolę co najmniej 15% organizatorów, z którymi zawarto umowę o dopłatę.

4. POZOSTAŁE INFORMACJE I POUCZENIA

Mając na uwadze art. 46 ust. 3 pkt 3 ustawy o kontroli w administracji rządowej proszę o złożenie, w terminie 14 dni od dnia otrzymania niniejszego Wystąpienia pokontrolnego, informacji o wykonaniu zaleceń lub o wykorzystaniu wniosków pokontrolnych, a także o podjętych działaniach lub przyczynach ich niepodjęcia.

Zgodnie z art. 48 ustawy o kontroli w administracji rządowej od niniejszego wystąpienia pokontrolnego nie przysługują środki odwoławcze.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Małgorzata Kuźma

Dyrektor Generalny

Ministerstwa Infrastruktury

¹⁵ Dz.U. z 2020 r. poz. 224