



**WOJEWODA MAZOWIECKI**

WI-III.431.15.2020

Warszawa, 16 maja 2022 r.

**Pan  
Stanisław Kubel  
Starosta Ostrołęcki  
Pl. gen. J. Bema 5  
07-410 Ostrołęka**

### **WYSTĄPIENIE POKONTROLNE**

Na podstawie art. 6 ust. 4 pkt 3 ustawy z dnia 15 lipca 2011 r., o kontroli w administracji rządowej (Dz. U. z 2020 r., poz. 224), zwanej dalej „ustawą o kontroli w administracji rządowej”, w związku z art. 18 ust. 4 ustawy z dnia 16 maja 2019 r., o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2021 r., poz. 717 ze zm.), zwanej dalej „ustawą o Funduszu”, działając na podstawie upoważnień Wojewody Mazowieckiego,<sup>1</sup> Pan Piotr Oszako starszy inspektor wojewódzki - przewodniczący zespołu kontrolerów, Pani Paulina Suszyna inspektor wojewódzki - członek zespołu kontrolerów, Pan Karol Kołodyński starszy specjalista - członek zespołu kontrolerów oraz Pan Michał Mandziak administrator - członek zespołu kontrolerów w Oddziale Transportu Wydziału Infrastruktury Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie, przeprowadzili w dniach 3 grudnia 2020 r., - 31 lipca 2021 r., oraz 25 – 26 listopada 2021 r., kontrolę w Powiecie Ostrołęckim, zwanym dalej „organizatorem publicznego transportu zbiorowego”. Kontrola obejmowała okres od 1 stycznia 2020 r., do 31 grudnia 2020 r.

Zakres kontroli obejmował:

---

<sup>1</sup> upoważnienia nr: 16/WI/2020, 17/WI/2020, FA/1/WI/2021, FA/2/WI/2021, FA/3/WI/2021, FA/40/WI/2021, FA/41/WI/2021, FA/42/WI/2021.

1. sposób i terminowość wykonania zadania, na które została udzielona dopłata, mając na uwadze postanowienia umowy o dopłatę i umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
2. prawidłowość wyliczenia dopłaty pod względem zgodności z umową o dopłatę;
3. zgodność umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z wymogami przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r., o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 1944, ze zm.), zwanej dalej „ustawą o publicznym transporcie zbiorowym”.

Nawiązując do projektu wystąpienia pokontrolnego z 14 kwietnia 2022 r., do którego nie wniesiono zastrzeżeń, przekazuję Panu niniejsze wystąpienie pokontrolne.

#### **I. Opis ustalonego stanu faktycznego**

Kontrola doraźna została wszczęta w trybie art. 18 ust 3 ustawy z dnia 16 maja 2019 r., o Funduszu w związku z wystąpieniem Ministra Infrastruktury – dysponenta Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, przekazującym pisemną skargę na funkcjonowanie linii komunikacyjnej objętej dofinansowaniem. Autor skargi wniósł o skontrolowanie przebiegu regularnej linii komunikacyjnej Ostrołęka – Myszyniec przez Baranowo której organizatorem jest Powiat Ostrołęcki. W toku czynności kontrolnych ustalono, że wyżej wskazana linia objęta jest dofinansowaniem ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych na podstawie umowy o dopłatę nr 805.1.56.2019 zawartej ze Skarbem Państwa-Wojewodą Mazowieckim. W piśmie dotyczącym nieprawidłowości wskazano między innymi na realizację przewozów niezgodnie z rozkładem jazdy tj., z pominięciem miejscowości „Kucieje” oraz ograniczoną dostępnością rozkładów jazdy na przystankach komunikacyjnych.

Zespół kontrolerów dnia 3 grudnia 2020 r., dokonał niezapowiedzianej wizji w terenie oraz weryfikacji trasy przejazdu. W ramach terenowych czynności kontrolnych dokonano przejazdu autobusem obsługującym kontrolowaną linię z miejscowości Baranowo (przystanek Urząd Gminy) do miejscowości „Brodowe Łąki” (przystanek Kościół) tj. na trasie przebiegającej przez miejscowość Kucieje. Na przystanku w miejscowości „Baranowo” stwierdzono obecność rozkładu jazdy w miejscu dostępnym dla pasażerów. Rozkład jazdy był niezniszczony i czytelny oraz zawierał informacje o trasie i godzinach odjazdu lecz nie zawierał wszystkich obligatoryjnych informacji o których mowa w § 3 Rozporządzenia Ministra Transportu,

Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r., w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r., poz. 202 ze zm.). Autobus przyjechał przed czasem wskazanym w rozkładzie i oczekiwał na przystanku do godziny odjazdu. Pojazd był oznakowany tablicą kierunkową umieszczoną w widocznym miejscu, wewnątrz pojazdu było ogrzewane i czyste. W pojeździe nie stwierdzono regulaminu (lub wyciągu z regulaminu) oraz cennika w miejscu dostępnym dla pasażera. Zakup biletów u kierowcy przebiegł sprawnie, bilety zostały wystawione na trasę zgodną żądaniem kontrolerów. Kierowca podczas przejazdu przestrzegał zasad wynikających z obowiązującego stanu epidemii koronawirusa SARS-CoV2 oraz był pomocny i uprzejmy. Przejazd odbył się bez zatrzymania na przystankach ujętych w rozkładzie, pomimo braku informacji o przystankach tzw. "na żądanie". Trasa przejazdu została zarejestrowana przez zespół kontrolerów na urządzeniu wyposażonym w odbiornik GPS. Analiza zapisu przebiegu trasy wskazuje na przejazd z pominięciem miejscowości „Kucieje”. Zespół kontrolerów udał się do miejscowości „Kucieje” w celu skontrolowania oznakowania przystanku komunikacyjnego w tym rozkładu jazdy o którym wspomniano w skardze. Na miejscu nie stwierdzono oznakowanego przystanku komunikacyjnego ani rozkładu jazdy. Z części terenowej wykonano dokumentację fotograficzną oraz zarchiwizowano i dołączono do akt kontroli zapis trasy GPS. Przebieg trasy, rozkłady jazdy oraz pracę eksploatacyjną porównano z dokumentacją znajdującą się w siedzibie jednostki kontrolowanej oraz aktach własnych mazowieckiego urzędu wojewódzkiego. W ramach analizy dokumentów oraz ustalonego stanu faktycznego kontrolerzy stwierdzili następujące nieprawidłowości:

1. Kurs w dniu 3 grudnia 2020 r., odbył się niezgodnie z rozkładem jazdy tj. inną trasą oraz bez zatrzymania na przystankach pośrednich.
2. Operator oraz Organizator dokonywali rozliczeń linii komunikacyjnej zgodnie z rozkładem jazdy, co nie jest zgodne z faktycznym przebiegiem linii komunikacyjnej, w tym wielkości pracy eksploatacyjnej. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych na podstawie własnych ustaleń, organizator dokonał korekty rozliczeń do wartości wynikających z faktycznie realizowanej pracy przewozowej.

3. Koszt przejazdu na trasie Baranowo - Brodowe Łąki był niezgodny z cennikiem przedłożonym do kontroli przez organizatora. Koszt przejazdu wyniósł 6,00 zł., natomiast wartość biletu zgodnie z obowiązującym cennikiem powinna wynieść 5 zł.<sup>3</sup>
4. W miejscowości „Kucieje” nie stwierdzono oznakowanego przystanku komunikacyjnego oraz rozkładu jazdy. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych, organizator poinformował kontrolerów o usunięciu nieprawidłowości oraz przedłożył dokumentację fotograficzną.
5. Rozkład jazdy nie zawiera wszystkich obligatoryjnych informacji o których mowa w § 3 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r. poz. 202).

W związku z potwierdzeniem nieprawidłowości zgłoszonych w skardze, dnia 29 stycznia 2021 r., zarządzone zostało przekształcenie kontroli prowadzonej w trybie uproszczonym na kontrolę prowadzoną w trybie zwykłym w myśl art. 53 ustawy z dnia 15 lipca 2011 r., o kontroli w administracji rządowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 224) a zakres kontroli został rozszerzony na okres od 1 stycznia 2020 r., do 31 grudnia 2020 r., w zakresie wszystkich linii komunikacyjnych objętych dofinansowaniem.<sup>4</sup>

W kontrolowanej jednostce, w okresie objętym kontrolą, obowiązywał Regulamin Organizacyjny Starostwa Powiatowego w Ostrołęce, dalej „regulamin organizacyjny”, przyjęty uchwałą Nr 377/2020 Zarządu Powiatu w Ostrołęce z dnia 11 maja 2020 r., w sprawie uchwalenia regulaminu organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Ostrołęce.

Zgodnie z § 13 ust. 1 pkt. 3 regulaminu organizacyjnego<sup>5</sup>, zadania z zakresu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym należą do zakresu działania Wydziału Komunikacji i Drogownictwa (KD). Jednocześnie w § 13 ust. 1 pkt. 3 lit h, l, m, n, o, p, wskazano na realizację zadań związanych z wnioskowaniem, o środki z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych oraz kontrolą przedsiębiorców wykonujących publiczny transport zbiorowych z udziałem środków pochodzących z Funduszu. Nadzór nad działaniem wydziału sprawuje dyrektor wydziału. W kontrolowanym okresie funkcję dyrektora Wydziału Komunikacji i Drogownictwa pełnił Pan Leszek Sutnik.

---

<sup>2</sup> Bilety jednorazowe nr 00017 #001 oraz 00018 #001 (akta kontroli)

<sup>3</sup> Taryfa: „Jednorazowe Ostrołęka – Baranowo - Myszyniec nr 8” (akta kontroli)

<sup>4</sup> Kontrolą objęto umowy nr 805.1.56.2019 oraz 805.2.4.2020.

<sup>5</sup> Regulamin organizacyjny Starostwa Powiatowego w Ostrołęce

Zgodnie z § 10 ust. 1 pkt 2 regulaminu organizacyjnego Wydział Finansowy (FN) współpracuje ze wszystkimi jednostkami organizacyjnymi Powiatu oraz wydziałami Starostwa Powiatowego m.in. przy bieżącej realizacji budżetu, w tym zgodnie z pkt 5 regulaminu sprawuje nadzór nad prawidłową realizacją dochodów i wydatków. W kontrolowanym okresie funkcję Skarbnika Powiatu pełniła Pani Aldona Kuciej.

W ramach ogłoszonego naboru wniosków o objęcie w 2020 r., dopłatą ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, Powiat Ostrołęcki, występując jako organizator publicznego transportu zbiorowego, złożył do Wojewody Mazowieckiego wniosek z dnia 29 listopada 2019 r., o objęcie dopłatą w r. budżetowym 2020 realizacji zadań własnych organizatora w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatą do ceny usługi, zwany dalej „wnioskiem o objęcie dopłatą”. Wniosek został złożony za pośrednictwem platformy e-PUAP do Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie, gdzie wpłynął w terminie wyznaczonym do składania wniosków o objęcie dopłatą, który zgodnie z ogłoszeniem o naborze upływał 29 listopada 2019 r. Tutejszy organ, pismami znak: WI-III.805.1.56.2019, dwukrotnie wezwał Powiat Ostrołęcki do uzupełnienia wniosku o objęcie dopłatą. Uzupełnienia wniosku wpłynęły w terminach wskazanych w wezwaniach. Z uwagi na przebieg linii komunikacyjnej, wykraczający poza obszar właściwości organizatora, Powiat Ostrołęcki zawarł porozumienie zgodnie z art. 7 ust.1 pkt 3 lit. b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W ramach porozumienia Miasto Ostrołęka (miasto na prawach powiatu) powierzyło Powiatowi Ostrołęckiemu organizację publicznego transportu zbiorowego na swoim obszarze w zakresie wskazanych linii komunikacyjnych.

Na podstawie pozytywnie rozpatrzonego wniosku, Wojewoda Mazowiecki zawarł z Powiatem Ostrołęckim umowę o dopłatę Nr 805.1.56.2019 z dnia 30 grudnia 2019 r., zgodnie z której postanowieniami, po złożeniu przez organizatora publicznego transportu zbiorowego wniosku o dopłatę i jego pozytywnym rozpatrzeniu oraz pod warunkiem dostępności środków, będzie udzielone organizatorowi publicznego transportu zbiorowego dofinansowanie realizacji zadania własnego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez dopłatę do ceny usługi na 5 nowych liniach komunikacyjnych. Na mocy niniejszej umowy, organizator publicznego transportu zbiorowego uzyskał możliwość wnioskowania o dofinansowanie w ramach środków Funduszu w wysokości nieprzekraczającej 308.040,00 zł., na realizację w 2020 roku zadania własnego w zakresie

przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W związku z wprowadzeniem stanu epidemii COVID-19 oraz nowelizacją ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zmieniającą maksymalną stawkę dopłaty z 1 zł na 3 zł dopłaty do jednego wozokilometra, Wojewoda Mazowiecki na podstawie korekty wniosku o objęcie dopłatą aneksował umowę, zmieniając maksymalną kwotę dopłaty w 2020 r., na 724.541,76 zł. Na mocy aneksu Powiat Ostrołęcki złożył 3 wnioski o wyrównanie do nowej stawki za miesiące kwiecień – czerwiec 2020 r., na łączną kwotę 130.759,88 zł.

Organizator publicznego transportu zbiorowego zawarł umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na 5 linii komunikacyjnych z 4 przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność gospodarczą w zakresie usług transportowych<sup>6</sup>. Umowy zostały zawarte na okres jednego roku. W zakresie linii komunikacyjnych 1-4 nazwa zadania (linii komunikacyjnej) jest tożsama z nazwą zadania w umowie o dopłatę, natomiast w przypadku linii nr 5 umowa została zawarta na linię o nazwie „Ostrołęka-Andrzejki Tyszki przez Troszyn” co jest niezgodne z nazwą zadania w załączniku nr 1 do umowy o dopłatę („Ostrołęka-Andrzejki Tyszki przez Troszyn, Choromany, Piski”). Przebieg trasy z przedłożonego rozkładu jazdy został porównany z przebiegiem trasy wskazanym we wniosku o objęcie dopłatą. Pomimo różnicy w nazwie zadania, przebieg trasy pokrywa się z trasą wskazaną we wniosku. Organizator wystawił operatorowi zaświadczenia, o których mowa w art. 28 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W zakresie linii nr 4 zaświadczenie na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego wystawione zostało na linię o nazwie odbiegającej od nazwy określonej w umowie zawartej z operatorem oraz umowie o dopłatę. Zaświadczenie wystawiono na linię o nazwie „Ostrołęka-Czarnia Kadzidlańska przez Przystań, Kadzidło, Golanek” natomiast umowy zostały zawarte na linię o nazwie „Ostrołęka-Czarnia Kadzidlańska przez Kadzidło, Golanek”. W ramach analizy porównawczej rozkładu jazdy oraz wniosku o objęcie dopłatą stwierdzono pokrywający się przebieg linii komunikacyjnej za wyjątkiem braku w rozkładzie jazdy jednego przystanku o nazwie „Gleba”. Stwierdzono, że wyżej wskazane przykłady mają charakter omyłek pisarskich, nie wpływają na przebieg linii komunikacyjnych.

---

<sup>6</sup> Linia nr 1 „ESKAPADA”; linie nr 2 i 3 „Gabriella”, linia nr 4; „Darex”; linia nr 5 „DB-TRANS”

Umowa została skontrolowana w zakresie zgodności z art. 25 ust. 3 pkt 1 - 24 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przesłanki wynikające z pkt. 4,9,11,13,15,16,18,19 organ kontroli uznał jako określone w sposób niewystarczający.

W zakresie:

- pkt 4 stwierdzono brak określenia warunków dotyczących podnoszenia jakości świadczonych usług, kontrolowany wyjaśnił „*zapis określony § 3 pkt. 2 umowy ( str. 3 umowy )*.”<sup>5</sup>
- pkt 9 stwierdzono brak zapisu dotyczącego liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej, kontrolowany wyjaśnił „*zapis określony § 3 pkt. 5 umowy ( str. 3 umowy )*”<sup>5</sup>
- pkt 11 brak zapisu, kontrolowany wyjaśnił : „*w umowie nie uwzględniono płatności z tytułu wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonanie usług niezależnych od operatora, przyjęto zgodnie z definicją wozokilometra ( jednostka miary pracy eksploatacyjnej autobusu, przy czym 1 wozokilometr to przejazd 1 autobusu na odległości kilometra) dokonuje się płatności za faktyczne przejechane wzmk . Wskazana w omawianym punkcie okoliczności nie wystąpiły w kontrolowanym okresie .*”<sup>7</sup>
- pkt 13 stwierdzono brak strony odpowiedzialnej za opracowanie regulaminu, kontrolowany wyjaśnił: „*zapis określony § 9 umowy ( str. 6 umowy)*”.<sup>5</sup> W § 9 pkt. 4 umowy wskazano jedynie na obowiązek zamieszczenia na stronie internetowej operatora rozkładu jazdy, cennika oraz regulaminu. Zespół kontrolerów dokonał lustracji strony internetowej wybranego operatora, jednak opublikowanych dokumentów nie odnaleziono.
- pkt 15 nie stwierdzono stosownego zapisu w umowie, kontrolowany wyjaśnił: „*zapis określony w załączniku nr do 2 umowy*”<sup>5</sup> .
- pkt 16 nie stwierdzono zapisu, kontrolowany wyjaśnił: „*w umowie nie zawarto zapisu w zakresie strony umowy która jest obowiązana uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządcami, niemniej jednak przed uruchomieniem połączeń operatorzy zostali zobligowani zgodnie z zapisem określonym w § 17 umowy ( str. 10 umowy ) do dokonania w/w uzgodnień co zostało uczynione*”<sup>8</sup> . Kontrolowany w toku dodatkowych czynności kontrolnych przedłożył stosowne dokumenty potwierdzające dokonanie uzgodnień.

---

<sup>7</sup> Pismo z dnia 15.06.2021 r., znak KD.7142.6.2021.PTZ.K

<sup>8</sup> Pismo z dnia 15.06.2021 r., znak KD.7142.6.2021.PTZ.K

- pkt 18 nie stwierdzono zapisu, kontrolowany wyjaśnił: „zapis określony § 3 pkt. 4 umowy (str. 2 umowy)”<sup>6</sup>

- pkt 19 nie stwierdzono zapisu, kontrolowany wyjaśnił: „w umowie nie zawarto zapisu w zakresie warunków zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Wykazy środków transportu jakimi będą świadczone usługi zostały przedstawione przez przedsiębiorców w dniu rekrutacji i wyłaniania operatorów.”<sup>6</sup>

W 2020 r. Powiat Ostrołęcki złożył do Wojewody Mazowieckiego 12 wniosków o dopłatę w ramach umowy nr 805.1.56.2019 za okres od stycznia do grudnia oraz 3 wnioski o wyrównanie do nowej stawki, w terminach przewidzianych umową z Wojewodą. W ramach umowy nr 805.2.4.2020 powiat wystąpił z 5 wnioskami o dopłatę za okres od sierpnia do grudnia 2020 r. łączna kwota przekazanego dofinansowania w 2020 r., wyniosła 801.816,72 zł. Organizator dokonał dwóch zwrotów dopłaty za 2020 rok w łącznej wysokości 9.867,56 zł.<sup>9</sup>

W toku czynności kontrolnych organizator wyjaśnił, iż weryfikacja rzeczywistej kwoty deficytu odbywała się na podstawie przekazywanych przez operatorów wydruków z kas fiskalnych za dany miesiąc przekazywanych do organizatora w terminie do 5 dnia miesiąca następującego po danym miesiącu. W przypadku wystąpienia różnic pomiędzyawnioskowaną kwotą z Funduszu a kwotą niezbędną na realizację zadania, środki zawracane były na konto MUW w terminie wyznaczonym na dokonanie rozliczenia końcowego. Organizator na potwierdzenie powyższego przedłożył wyjaśnienie dotyczące wyliczenia kwoty rekompensaty<sup>10</sup> oraz wydruki z kas fiskalnych za poszczególne miesiące dotyczące przedsiębiorcy Pana Adama Dębowskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą „ESKAPADA”. Przeanalizowano rozliczenie z operatorem linii nr 1 (ESKAPADA) za miesiąc wrzesień 2020 r., pod względem poprawności ustalenia wysokości rekompensaty (w tym części pochodzącej z dopłaty Funduszu) oraz w zakresie zgodności danych z umową o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego jak i danych przekazanych w załącznikach do wniosku o wypłatę rekompensaty. We wskazanym okresie maksymalna stawka dopłaty z Funduszu wynosiła 3,00 zł do 1 wozokilometra. W wyniku analizy

---

<sup>9</sup> Zestawienie operacji z rachunku MUW obejmujące operacje finansowe dotyczące 2020 roku dokonane w okresie od stycznia 2020 r. do 2 lutego 2021 r.

<sup>10</sup> Załącznik do pisma znak KD.7142.8.2021.PTZ.K z dnia 26.11.2021 r.



stwierdzono drobne błędy i omyłki, które nie spowodowały przekroczenia maksymalnej kwoty dopłaty w danym okresie rozliczeniowym. Na podstawie przyjętego wniosku, procedowano płatność za notę obciążeniową nr 1/09/2020 wystawioną na kwotę 12.671,12 zł., zawierającą kwotę dopłaty z Funduszu w wysokości 11.383,68 zł., oraz kwotę środków własnych 1.287,44 zł., tym samym zapewniając 10 % udziału własnego. Na podstawie pieczęci wpływu stwierdzono, że nota została dostarczona do powiatu 5 października 2020 r. Zgodnie z § 10 ust. 7 umowy z Operatorem, termin płatności to 14 dni od daty otrzymania prawidłowo wystawionej noty obciążeniowej. Na podstawie wyciągu z rachunku bankowego powiatu<sup>11</sup> stwierdzono zapłatę w pełnej kwocie dnia 19 października 2020 r. tj. w terminie płatności określonym w umowie. Środki przekazane przez Marszałka Województwa Mazowieckiego z tytułu stosowania ustawowych uprawnień ulgowych w wysokości 1.560,65 zł., zostały wydatkowane na podstawie odrębnej noty obciążeniowej. Przeanalizowano również rozliczenie Operatora linii nr 5 (DB Trans) za miesiąc luty 2020 r. We wskazanym okresie maksymalna stawka dopłaty z Funduszu wynosiła 1,00 zł do 1 wozokilometra. W wyniku powyższej analizy stwierdzono, iż w załączniku nr 1 do wniosku (kalkulacja kwoty deficytu) stwierdzono błąd rachunkowy przy podsumowaniu kosztów a następnie błędnie wyliczoną sumę wykorzystaną do wyliczenia kwoty deficytu – różnica 238,51 zł. Podobnie jak w poprzednim rozliczeniu powyższe rozbieżności ze względu na ich wysokość nie spowodowały przekroczenia maksymalnej kwoty dopłaty w danym okresie rozliczeniowym. Nota obciążeniowa nr 1/02/2020 została wystawiona na kwotę 5280 zł., w tym 2640 zł., dopłaty ze środków funduszu oraz 2640 zł ze środków własnych powiatu, zapewniając tym samym około 50 % wkładu własnego. Na podstawie daty wpływu noty oraz wyciągu bankowego przedłożonego do kontroli, stwierdzono, że zapłata za notę nastąpiła w terminie przewidzianym umową z operatorem.<sup>12</sup> Zgodnie z § 10 ust 2 i 3 wyżej wskazanej umowy przyjęto wartość jednego wozokilometra na poziomie 2,70 zł., jednocześnie wskazując, iż wartość ta zawiera rozsądny zysk o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. W odniesieniu do przedłożonej w toku kontroli dokumentacji wskazać należy, że sprawozdania miesięczne składane przez operatorów nie zawierają informacji o osiągniętym deficycie

---

<sup>11</sup> Lista operacji za okres 01-01-2020-31.12.2020 Bank Spółdzielczy w Ostrowi Mazowieckiej

<sup>12</sup> Umowa nr 466/2019

nieuwzględniającym rozsądnego zysku, który winien być podstawową wartością służącą do ustalenia wysokości dopłaty z Funduszu. Kontrolowany wyjaśnił: „Rozsądny zysk został uwzględniany na podstawie złożonych przez przedsiębiorców oświadczeń mających brzmienie iż rozsądny zysk w podanej cenie 1 wozokilometra zamyka się w kwocie poniesionych tytułem świadczonej usługi kosztów, które wynoszą nie mniej niż cena 1 wozokilometra, a zatem rozsądny zysk jest nie większy niż 1 gr/ 1 wzkm. Podana cena 1 wzkm zapewnia utrzymanie miejsc pracy spłatę zobowiązań powstałych w związku z uruchomieniem linii ( leasing pojazdu, koszty eksploatacyjne pojazdu).”<sup>13</sup> W zakresie nadzoru oraz weryfikacji przedkładanych przez operatora dokumentów, złożono następujące wyjaśnienia: „Weryfikacja danych zawartych w sprawozdaniach operatora odbywa się na podstawie weryfikacyjnych kontroli, w tym kontroli dokumentów potwierdzających informacje zawarte w sprawozdaniach. Kontrola liczby zrealizowanych wozokilometrów odbywa się w oparciu o samodzielnie dokonany pomiar trasy z uwzględnieniem sprzedaży biletów oraz w oparciu o informacje z tachografów.”<sup>11</sup> W toku dodatkowych czynności kontrolnych organizator wyjaśnił, iż „operatorzy publicznego transportu zbiorowego w sprawozdaniach składanych do organizatora przedstawili osiągnięty deficyt w oparciu o koszty i przychody - bez uwzględnienia rozsądnego zysku, co jest zgodne z definicją deficytu wskazaną w ustawie o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, rekompensata wypłacana operatorom zgodnie z § 10 umowy zawierała rozsądny zysk, który zawierał się w kwocie środków własnych organizatora.”<sup>14</sup>

Na podstawie wstępnych ustaleń kontrolerów Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego o nieprawidłowościach w przebiegu linii nr 1, organizator dokonał kontroli u operatora. W wyjaśnieniach przesłanych do organu kontroli organizator wyjaśnił:

„W dniu 16.12.2020 została przeprowadzona kontrola na linii w celu sprawdzenia czy usługa jest wykonywana zgodnie z umową. W wyniku przeprowadzonych czynności kontrolnych na linii nr 1 Ostrołęka- Myszyniec przez Baranowo stwierdzono rozbieżności między jej wyznaczonym przebiegiem, a faktycznie realizowanym. Stwierdzono że operator linii dokonał zmiany trasy na odcinku Bakuła – Guzowatka , pomijając miejscowość Kucieje, a dokonując przejazdu drogą powiatową nr 2578W przez miejscowość Kalisko. W wyniku zmienionego przebiegu trasy ilość faktycznie przejechanych kilometrów uległa zmniejszeniu z 77 km na

---

<sup>13</sup> Pismo znak KD.7142.6.2021.PTZ.K z dnia 15.06.2021 r.

<sup>14</sup> Pismo znak KD.7142.8.2021.PTZ.K z dnia 26.11.2021 r.

76km / kurs ( pomiar własny – licznik samochodowy) tj. o 1km co do dnia wyjaśnienia sprawy w skali roku 2020 wyniosło : 1020 km. Przedsiębiorca poproszony o wyjaśnienia w sprawie oświadczył że zmiana trasy nie była jego zamierzonym działaniem i nie wie jak mogło dojść do zaistniałej sytuacji. Jest to najprawdopodobniej wynik pomyłki zatrudnionego przez niego pracownika, który błędnie , nie zgodnie z wyznaczonym przebiegiem linii opracował rozkład jazdy zgodnie z którym odbywały się kursy. Oświadczył dodatkowo że nie znany był jemu przedmiotowy fakt, a wiedzę w przedmiotowej sprawie uzyskał po dokonanej przez pracowników Starostwa Powiatowego w Ostrołęce kontroli. Wyjaśnienia złożone przez przedsiębiorcę uznano za wiarygodne. Dodać należy też, że powyższy fakt nie został też wychwycony przez tut. urząd w chwili złożenia przedłożonego przez przedsiębiorcę rozkładu jazdy. Mając na względzie zaistniały stan faktyczny zgodnie z zawartymi umowami dokonano ponownych przeliczeń na podstawie których w rozliczeniu grudniowym, kończącym roczną umowę z operatorem dokonano potrącenia nienależnie pobranych środków w kwocie 2 794,68 (ŚRODKI WŁASNE W KWOCIE : 723,84, ŚRODKI Z FRPA 2070,84) .W dniu 15.01.2021 zgodnie z umową Nr 805.1.56.2019 z dnia 30.12.2019 zawartą z Wojewodą Mazowieckim dokonano zwrotu nienależnie zawnioskowanych i otrzymanych przez Powiat Ostrołęcki środków na konto Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w kwocie 2070,84 ." W toku dodatkowych czynności kontrolnych prowadzonych przez tutejszy organ, organizator przedłożył protokoły potwierdzające przeprowadzenie kontroli linii objętych wnioskiem o dopłatę. Czynności kontrolne u dwóch przedsiębiorców (DB TRANS Przewozy Autokarowe Dariusz Bączek - linia nr 5, Dariusz Nowak Przedsiębiorstwo Transportowe DAREX - linia nr 4) zostały przeprowadzone w terminie: 5-6 października 2020 r., tj., przed wszczęciem czynności kontrolnych przez Wojewodę Mazowieckiego. Pozostałe linie komunikacyjne (w tym linia nr 1) zostały skontrolowane w terminie 16-23 grudnia 2020, tj., w trakcie trwania czynności kontrolnych prowadzonych przez tutejszy organ. Na dowód powyższego organizator przedłożył oryginały protokołów kontroli. W protokołach, za wyjątkiem linii nr 1, nie stwierdzono realizacji niezgodnej z rozkładami jazdy. W zakresie uwag stwierdzonych podczas kontroli (brak umieszczonego widocznym miejscu regulaminu, cennika, braki rozkładów jazdy) operatorzy wyjaśnili, że do chwili podpisania protokołów uchybienia zostały usunięte.

Organizator dokonał rozliczenia dopłat z uwzględnieniem korekt wynikających z nieprawidłowo realizowanej trasy na linii komunikacyjnej nr 1. W rozliczeniu końcowym wykazano wartości stanowiące różnicę między środkami wypłaconymi a należnymi

w wysokości 5 807,92 dla wszystkich linii z umowy nr 805.1.56.2019. W rozliczeniu końcowym dotyczącym umowy nr 805.2.4.2020 wykazano wartości stanowiące różnicę między środkami wypłaconymi a należnymi w wysokości 2 916,20. Suma powyższych wartości odbiegała od środków zwróconych na konto MUW. Do dnia zakończenia kontroli, organizator dokonał rozliczenia pobranych dopłat poprzez złożenie korekty rozliczenia końcowego.

## **II. Ocena kontrolowanej działalności**

Mając na uwadze ustalenia kontroli stwierdzono:

1. nieprawidłowość polegającą na określeniu przesłanek wynikające z art. 25 ust.3 pkt. 4,9,11,13,15,16,18,19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w sposób niewystarczający;
2. nieprawidłowość polegającą na realizacji części zadania (linii komunikacyjnej nr 1) niezgodnie z rozkładem jazdy (zmiana trasy, brak zatrzymań na przystankach);
3. uchybienie polegające na podaniu do publicznej wiadomości rozkładów jazdy nie spełniających wymagań określonych w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r. poz. 202).

Organ kontroli pozytywnie ocenia:

1. uzyskanie zgody organu stanowiącego na zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
2. określenie wysokości dopłaty z Funduszu oraz środków własnych zgodnie z ustawą o Funduszu, tj. z zachowaniem 10% udziału własnego oraz kwoty dopłaty, nieprzekraczającej aktualnie obowiązującej stawki dopłaty do jednego wozokilometra;
3. wydatkowanie środków pochodzących z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych na linie komunikacyjne objęte dopłatą na podstawie not obciążeniowych.

Podsumowując wyniki kontroli, informuję Pana Starostę, że wykorzystanie dopłaty otrzymanej z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych na realizację zadania własnego organizatora publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zostało ocenione **pozytywnie pomimo nieprawidłowości**.

Uwzględniając powyższe, zobowiązuję Pana Starostę do podjęcia działań mających na celu wyeliminowanie powstawania w przyszłości stwierdzonych uchybień i nieprawidłowości, a w szczególności do:

1. Zawierania umów o świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym zgodnie z art. 25 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
2. Zwiększenia nadzoru nad poprawnością realizacji zadania przez operatora.
3. Dostosowania rozkładów jazdy do wymagań określonych w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r., poz. 202).

Jednocześnie informuję, że zgodnie z art. 48 ustawy o kontroli w administracji rządowej od wystąpienia pokontrolnego nie przysługują środki odwoławcze oraz zobowiązuję Pana Starostę na podstawie art. 49 ww. ustawy do przekazania, w terminie 15 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia, pisemnej informacji o sposobie wykonania zaleceń, wykorzystaniu wniosków pokontrolnych lub przyczynach ich niewykorzystania.

z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO

Aleksandra Krzoska

Dyrektor Wydziału Infrastruktury

/podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym ważnym kwalifikowanym certyfikatem/