



WOJEWODA
ZACHODNIOPOMORSKI

Szczecin, dnia 23 marca 2023 r.

K-1.431.1.7.2022.7.MF

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 2021 r.
Nazwa i adres organu kontrolującego	Wojewoda Zachodniopomorski ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin
Nazwa i adres jednostki kontrolowanej	Gmina Kalisz Pomorski ul. Wolności 25, 78-540 Kalisz Pomorski
Osoba pełniąca funkcję kierownika jednostki kontrolowanej w okresie objętym kontrolą oraz w okresie prowadzenia kontroli	Pan Janusz Garbacz Burmistrz Gminy Kalisz Pomorski
Okres objęty kontrolą	2021 r.
Kontrolujący	– Magdalena Frymus – inspektor wojewódzki (kierownik zespołu kontrolnego), – Katarzyna Karczyńska – starszy inspektor z Wydziału Kontroli Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie.
Nr upoważnienia	Upoważnienie nr 29/22 z dnia 22 kwietnia 2022 r.
Podstawy prawne do przeprowadzenia kontroli	– Art. 16 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz.U. z 2020 r., poz. 224), – art. 18 ust. 1 i 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.).
Kryteria prowadzenia kontroli	Legalność, gospodarność, rzetelność, celowość
Termin kontroli	25 kwietnia – 6 maja 2022 r.
Rodzaj kontroli	Planowa, tryb zwykły

<p>Podstawa prawna</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2021 r., poz. 305 ze zm.), zwana dalej ustawą o finansach publicznych. - Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz.U. z 2021 r., poz. 217 ze zm.), zwana dalej ustawą o rachunkowości. - Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. z 2021 r., poz. 717 ze zm.), zwana dalej ustawą o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. - Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1371), zwana dalej ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. - Rozporządzenie 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 (Dz.U. z 2019 r. poz. 1514) zwane dalej rozporządzeniem w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. - Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 2 marca 2010 r. w sprawie szczegółowej klasyfikacji dochodów, wydatków, przychodów i rozchodów oraz środków pochodzących ze źródeł zagranicznych (Dz.U. z 2014 r., poz. 1053 ze zm.), zwane dalej rozporządzeniem w sprawie szczegółowej klasyfikacji dochodów, wydatków, przychodów i rozchodów oraz środków pochodzących ze źródeł zagranicznych.
<p>Osoba udzielająca wyjaśnień w trakcie kontroli</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pan Janusz Garbacz – Burmistrz Kalisza Pomorskiego. 2. Pan Krzysztof Kot – Podinspektor ds. planowania przestrzennego.
<p>USTALENIA KONTROLI</p> <p><i>Zgodnie z art. 1 oraz art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, 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.</i></p>	

1. Wniosek o objęcie dopłatą

Zgodnie z art. 22 ust. 1 dopłacie ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej: Fundusz) podlegają linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy, tj. 18 lipca 2019 r. oraz linie, na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po jej wejściu w życie.

W związku z tym, Uchwałą nr XXXVII/275/21 Rada Miejska w Kaliszu Pomorskim w dniu 25.02.2021 r. podjęła decyzję o utworzeniu 9 linii komunikacyjnych na terenie Gminy Kalisz Pomorski.

Gmina Kalisz Pomorski w dniu 28.01.2021 r. (data wpływu do ZUW) złożyła do wojewody zachodniopomorskiego w ramach II naboru wniosek o objęcie dopłatą na 2021 r. ze środków Funduszu. Wniosek został złożony terminowo (termin naboru wniosków określono od 19 do 29 stycznia 2021 r.).

Ze względu na niezgodności we wniosku o objęcie dopłatą Wydział Infrastruktury, Rolnictwa i Rozwoju Regionalnego ZUW (dalej: IR ZUW) zwrócił się 29.01.2021 r. do jednostki z pismem o wyjaśnienie i korektę wniosku oraz o uzupełnienie wniosku o brakujące załączniki, tj. uchwały organu stanowiącego wyrażającego zgodę na utworzenie nowych linii oraz na podpisanie umowy z przewoźnikiem. Wyjaśnienie wraz z korektą wniosku oraz brakującymi dokumentami jednostka złożyła w wyznaczonym przez IR ZUW terminie.

Wnioskiem objęto 9 linii komunikacyjnych o łącznej wielkości pracy eksploatacyjnej 132 206,10 wozokilometrów w okresie obowiązywania umowy. Przyjęto, że poszczególne linie komunikacyjne będą funkcjonować przez 235 dni, tj. 178 dni roboczych bez okresu wakacyjnego oraz 57 dni roboczych w okresie wakacyjnym i dni międzyświątecznych.

Do wniosku dołączono załączniki – kalkulacje, tj. wyliczenie planowanej kwoty deficytu dla każdej linii komunikacyjnej, planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej i planowaną kwotę dopłaty. Ustalono maksymalną kwotę dopłaty na rok budżetowy 2021 w kwocie **396 618,30 zł**.

Szczegóły dotyczące linii, na które złożono wniosek o objęcie dopłatą ujęto w tabeli.

<i>Linia komunikacyjna</i>	<i>Okres funkcjonowania linii</i>	<i>Długość linii dziennie [km]</i>	<i>Liczba dni pracy w 2021 r.</i>	<i>Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej w 2021 r. [km]</i>	<i>Planowana kwota deficytu linii [zł]</i>	<i>Wnioskowana kwota dopłaty [zł]</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5=(3x4)</i>	<i>6</i>	<i>7=(5x3,00 zł*)</i>
nr 1 Kalisz Pomorski-Dębsko przez: Kalisz Pomorski ul. Dworcowa, Kalisz Pomorski ul. Przemysłowa, Kalisz Pomorski ul. Wrocławska	dni robocze bez okresu wakacyjnego	97,2	178	19 148,40	63 955,66	57 445,20
	dni robocze w okresie wakacyjnym i w dni międzyświąteczne	32,4	57			

nr 2 Kalisz Pomorski-Biały Zdrój przez: Kalisz Pomorski ul. Pocztowa, Biały Zdrój osiedle	dni robocze bez okresu wakacyjnego	15,8	178	2 812,40	9 393,42	8 437,20
nr 3 Kalisz Pomorski-Kalisz Pomorski przez: Sienica, Stara Studnica, Peplówek, Pożrzadło Wielkie, Pomierzyn, Giżyno, Ślizno, Kalisz Pomorski ul. Pocztowa	dni robocze bez okresu wakacyjnego	208	178	37 024,00	123 660,16	111 072,00
nr 4 Kalisz Pomorski-Kalisz Pomorski ul. Kolejowa przez: Kalisz Pomorski ul. Dworcowa, Kalisz Pomorski ul. Brzozowa, Kalisz Pomorski ul. Przemysłowa	dni robocze bez okresu wakacyjnego	28,2	178	5 019,60	16 765,46	15 058,80
nr 5 Kalisz Pomorski-Kalisz Pomorski przez: Stara Studnica**, Karwiagać, Bralin, Biały Zdrój	dni robocze bez okresu wakacyjnego	116	178	28 240,00	94 321,60	84 720,00
	dni robocze w okresie wakacyjnym i w dni międzyświąteczne	26	178			
nr 6 Kalisz Pomorski-Suchowo przez: Jasnopole	dni robocze bez okresu wakacyjnego	27,6	178	10 010,40	33 434,73	30 031,20
	dni robocze w okresie wakacyjnym i w dni międzyświąteczne	19,8	178			
nr 7 Kalisz Pomorski-Kalisz Pomorski przez: Prostynia, Cybowo osiedle, Cybowo, Kalisz Pomorski ul. Toruńska	dni robocze bez okresu wakacyjnego	58,6	178	12 100,90	40 417,00	36 302,70
	dni robocze w okresie wakacyjnym i w dni międzyświąteczne	29,3	57			
nr 8 Kalisz Pomorski-Kalisz Pomorski przez: Jasnopole, Suchowo, Prostynia, Cybowo osiedle, Cybowo	dni robocze bez okresu wakacyjnego	61,6	178	12 720,40	42 486,14	38 161,20
	dni robocze w okresie wakacyjnym i w dni międzyświąteczne	30,8	57			
nr 9 Kalisz Pomorski-Kalisz Pomorski przez: Giżyno, Sienica, Stara Studnica, Pomierzyn, Pożrzadło Wielkie	dni robocze w okresie wakacyjnym i w dni międzyświąteczne	90	57	5 130,00	17 134,20	15 390,00
RAZEM				132 206,10	441 568,37	396 618,30

*Obowiązująca kwota dopłaty w momencie złożenia wniosku wynosiła nie więcej niż 3,00 zł do wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

**Nazwa miejscowości wpisana zgodnie z wnioskiem o objęcie dopłatą, zgodnie z wyjaśnieniami jednostki powinno być Stara Korytnica.

(dowód: akta kontroli str. 32-41, 78-100)

W wyniku analizy przekazanych dokumentów stwierdzono, że częstotliwość połączeń na linii nr 6 w dni robocze w okresie wakacyjnym i w dni międzyświąteczne wykazana we wniosku o objęcie dopłatą nie pokrywa się z tą wynikającą z przedłożonego projektu rozkładu jazdy. Kontrolujący w dniu 25.04.2022 r. poprosili jednostkę o wyjaśnienie w tej kwestii. W odpowiedzi z dnia 28.04.2022 r. wskazano, że „Nieprawidłowość dot. częstotliwości połączeń na linii nr 6 w porównaniu z załączonym do wniosku projektem rozkładu jazdy wynika z błędnego oznaczenia, które nie wpłynęło na faktyczną realizację przewozów. Organizator we Wniosku o dopłatę w ramach FRPA Wniósł o:

-4 kursy (długość jednego kursu 6,9 km) i 2 kursy (długość jednego kursu 9,9 km) w dni robocze bez okresu wakacyjnego i dni międzyświątecznych.

-4 kursy (długość jednego kursu 6,9 km) i w dni robocze okres wakacyjny i dni międzyświąteczne.

Ponadto informuję, że na wskazanych poniżej oznaczonych literką S, powinna znajdować się również literka L tj.

7:00 (godz. z Kalisza Pomorskiego) – 7:10 (godzina przyjazdu do Suchowa)

7:10 (godz. odjazdu z Suchowa) – 7:26 (godzina przyjazdu do Kalisza Pomorskiego)”. Jednostka w piśmie z dnia 20.05.2022 r. skorygowała udzielone wyjaśnienie o zmianę godziny przejazdu realizowanego na linii nr 6 w dni robocze w okresie wakacyjnym i w dni międzyświąteczne. Zmiana dotyczyła: „(...) **jest:**

7:10 (godz. odjazdu z Suchowa) – 7:26 (godzina przyjazdu do Kalisza Pomorskiego)

winno być:

14:05 (godz. odjazdu z Suchowa) – 14:14 (godzina przyjazdu do Kalisza Pomorskiego) (...)”.

Udzielone wyjaśnienia przyjęto.

Gmina na pytanie kontrolujących w jaki sposób weryfikowała długość linii komunikacyjnych dla pojedynczego kursu poinformowała „(...) drogę przejazdu określa się na podstawie kilometrażu ustalonego dla danej kategorii drogi, a w razie jego braku – z uwzględnieniem odległości rzeczywistych w kilometrach. W związku z powyższym, jeżeli była taka możliwość długość danej trasy została obliczona na podstawie kilometrażu podanego w uchwałach zarządcy dróg lub odległości pobranych z mapy”. Kontrolujący wyjaśnienie przyjęli.

Na podstawie udzielonych wyjaśnień i przekazanych dokumentów kontrolujący stwierdzili, że wynikające z wniosku o objęcie dopłatą dane w zakresie długości linii komunikacyjnych oraz planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej pokrywają się z wyliczeniami sporządzonymi w trakcie kontroli.

Kontrolujący stwierdzili również, że liczba zatrzymań wykazana przez Gminę we wniosku o objęcie dopłatą nie pokrywa się z tą wynikającą z załączonych dokumentów (projekt rozkładu jazdy, Aneksu nr 1, Uchwały Rady Miejskiej z 25.02.2021 r., pisma z 28.01.2021 r. sporządzonego przez PKS). W związku z tym zwrócono się do jednostki z prośbą o przedstawienie metodologii wyliczenia zatrzymań na poszczególnych liniach komunikacyjnych. W wyjaśnieniu Pan Krzysztof Kot Podinspektor ds. planowania przestrzennego wskazał, „Metodologia dot. ilości zatrzymań autobusów na przystankach komunikacyjnych została obliczona na podstawie złożonego projektu rozkładu jazdy. We wniosku o objęcie dopłatą zostały wykazane wszystkie przystanki, które są umieszczone w liniowych rozkładach jazdy, które z kolei stanowią załączniki do zaświadczeń bez względu na to, czy autobus zatrzymuje się na danym przystanku.

Różnica w ilości zatrzymań autobusów na przystankach komunikacyjnych wykazanych we wniosku a liczbą przystanków przedstawionych w projekcie rozkładu jazdy wynika z faktu, iż w ww. rozkładzie jazdy przedstawiono nazwy miejscowości, przez które przebiega dana trasa linii autobusu, a nie konkretne przystanki. W niektórych miejscowościach znajduje się więcej niż jeden przystanek autobusowy, stąd mogły pojawić się wskazane różnice”. Udzielone wyjaśnienie na liniach 1-6 i 8-9

potwierdzają rozkłady jazdy przedstawione w trakcie kontroli. Rozbieżność zatrzymań między wyjaśnieniem, a rozkładem jazdy stwierdzono na linii nr 7. We wniosku o objęcie dopłatą wskazano na tej linii 12 zatrzymań, natomiast z rozkładu jazdy przedłożonego w trakcie kontroli wynika, że linia miała ich 13. W związku z tym w dniu 6.05.2022 r. kontrolujący poprosili o wyjaśnienie rozbieżności. Pismem z dnia 17.05.2022 r. poinformowano, że *„We wniosku o objęcie dopłatą na linii autobusowej nr 7 została wskazana błędna ilość przystanków komunikacyjnych. Prawidłowo powinno ich być 13. Ilość przystanków nie ma wpływu na długość linii komunikacyjnej. Wojewoda nie został poinformowany o tym fakcie, ponieważ nie zauważono tego błędu”*. Kontrolujący udzielone wyjaśnienie przyjęli.

W wyniku kontroli stwierdzono różnicę w nazwie miejscowości dotyczącą linii nr 5 pomiędzy poszczególnymi dokumentami źródłowymi (Załącznikiem nr 1 do umowy z wojewodą, Uchwałą Rady Miejskiej z 25.02.2021 r., Aneksem nr 1 do umowy z przewoźnikiem, projektem rozkładu jazdy), o której wyjaśnienie poproszono jednostkę.

Zgodnie z odpowiedzią z 28.04.2022 r. *„W sprawie linii komunikacyjnej nr 5 tj. Kalisz Pomorski – Kalisz Pomorski przez: Stara Studnica, Karwigać, Bralin, Biały Zdrój - ujętej we wniosku o objęcie dopłatą, winno być Kalisz Pomorski – Kalisz Pomorski przez: Stara Korytnica, Karwiagać, Bralin, Biały Zdrój. Błędne wpisanie miejscowości Stara Studnica wynika z pomyłki, która miała wpływ tylko i wyłącznie na nazwę. Nie wpłynęło to na inne dane wykazane w przedmiotowym wniosku. Odległości pomiędzy przystankami zostały wyliczone zgodnie z przebiegiem linii do miejscowości Stara Korytnica. Dotyczy to również nazwy miejscowości Karwiagać, której błędne wpisanie wynikało z oczywistej omyłki pisarskiej”*. Kontrolujący wyjaśnienie w powyższym zakresie przyjęli.

W trakcie kontroli poproszono jednostkę o informację w jaki sposób realizowała potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na danej linii (pkt 17), wynikający z wniosku o objęcie dopłatą. Zgodnie z wyjaśnieniem z dnia 28.04.2022 r. Pana Krzysztofa Kota Podinspektora ds. planowania przestrzennego *„Autobusy operatora są przystosowane do realizacji potrzeb osób niepełnosprawnych o ograniczonej zdolności ruchowej oraz są odpowiednio oznakowane. Kierowcy autobusów zostali przeszkoleni i udzielali pomocy przy wejściu i wyjściu z autobusu osobą niepełnosprawnym, którzy zgłaszali taką potrzebę”*. Wyjaśnienie przyjęto.

(dowód: akta kontroli str. 32-41, 63-76, 79-84, 93-94, 98-122, 127-135, 140-143, 149-155, 227-235)

Umowa o dopłatę na 2020 r. ze środków Funduszu

W dniu 24.02.2021 r. Wojewoda Zachodniopomorski zawarł z Gminą Kalisz Pomorski umowę nr 22/IR/FRPA/2021 o dopłatę na rok budżetowy 2021 ze środków Funduszu do finansowania realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z umową, maksymalna kwota dopłaty została ustalona w wysokości **396 618,30 zł**, z przeznaczeniem na uruchomienie 9 linii komunikacyjnych.

W umowie określono także, że organizator dokonuje wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego na zasadach określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz zawiera

z operatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego po uzyskaniu zgody organu stanowiącego na jej zawarcie (§2 ust. 1 umowy). Ponadto wskazano, iż warunkiem uzyskania dopłaty jest m.in. zawarcie przez organizatora umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (§2 ust. 2 pkt 2 umowy).

(dowód: akta kontroli str. 85-97)

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Uchwałą nr XXXVII/275/21 z dnia 25.02.2021 r. Rada Miejska w Kaliszu Pomorskim wyraziła zgodę na zawarcie umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, na powstałe na terenie Gminy 9 nowych linii komunikacyjnych.

Aneks nr 1 z dnia 26.02.2021 r. wprowadzono do obowiązującej umowy z 05.09.2019 r., zawartej pomiędzy Gminą Kalisz Pomorski a operatorem (dalej zwany także przewoźnik, wykonawca), nowo utworzone linie komunikacyjne. Przedmiotem umowy jest świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy na liniach gminnych w tym usług transportu uczniów do szkół na obszarze Gminy. W załączniku nr 1 do Aneksu pn. Plan Przedmiotowo-Finansowy na 2021 rok, określono m.in. informację o planowanej liczbie wozokilometrów, kosztach linii komunikacyjnych, szacunkowych przychodach na liniach komunikacyjnych oraz planowanym deficycie. W wyniku analizy załącznika nr 1 do Aneksu stwierdzono, że łączna planowana kwota deficytu na liniach komunikacyjnych wynikająca z wniosku o objęcie dopłatą i załączonych kalkulacji różni się od tej wykazanej w Aneksie nr 1 do umowy z operatorem (Plan przedmiotowo-finansowy). W związku z tym kontrolujący poprosili Gminę o wyjaśnienie w tej kwestii. Zgodnie z pismem z dnia 28.04.2022 r. „(...)

- na dzień sporządzania aneksu Operator posiadał bardziej szczegółowe informacje dot. szacunkowych kosztów i przychodów niż w momencie tworzenia kalkulacji pod wnioski o objęcie dopłatą. W związku z tym, iż podstawą rozliczenia pomiędzy operatorem a Organizatorem jest plan przedmiotowo finansowy – w interesie dwóch stron leżało, aby był jak najbardziej zbliżony do rzeczywistych kwot deficytu występujących na liniach komunikacyjnych”. Kontrolujący wyjaśnienie przyjęli.

Dodatkowo w umowie określono sposób finansowania zdania (pomiędzy organizatorem i operatorem), zgodnie z którym wykonawcy przysługiwała rekompensata z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o której mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. W załączniku nr 3 do aneksu zawarto szczegółowy sposób obliczenia wynagrodzenia należnego przewoźnikowi.

Wyboru operatora dokonano w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy.

Kontrolujący dokonali analizy umowy (wraz z aneksem nr 1) zawartej przez Gminę z operatorem, pod względem jej zgodności z wymogami określonymi w art. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W wyniku analizy stwierdzono, że przepisy ww. artykułu nie znajdują w pełni

odzwierciedlenia w treści umowy zawartej z przewoźnikiem. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonej nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli str. 42-77, 98-100, 127-135, 144-148)

2. Realizacja zadania

Wnioski o dopłatę

Zgodnie z § 3 ust. 1 umowy o dopłatę Gmina Kalisz Pomorski zobowiązana została do składania wniosków o dopłatę w wyznaczonych w umowie terminach, tj. do końca kwartału, za który składany jest wniosek, a w przypadku IV kwartału do 30 listopada 2021 r. Jednostka przedłożyła Wojewodzie Zachodniopomorskiemu wniosek o dopłatę za:

- I kwartał 2021 r. w dniu 31 marca 2021 r.,
- II kwartał 2021 r. w dniu 30 czerwca 2021 r.,
- III kwartał 2021 r. w dniu 30 września 2021 r.,
- IV kwartał 2021 r. w dniu 29 listopada 2021 r.

Wnioski o dopłatę złożono zgodnie z terminami określonymi w umowie o dopłatę.

W przypadku wniosków za I i II kwartał 2021 r. jednostka została e-mailem zobowiązana przez pracownika merytorycznego ZUW do przedłożenia wyjaśnień. W związku z tym Gmina złożyła odpowiednie korekty wniosków. Korekta za II kwartał została złożona w wyznaczonym w e-mailu terminie, natomiast korektę za I kwartał sporządzono z kilkudniowym opóźnieniem. Termin na przedłożenie korekty wniosku za I kwartał 2021 r. został wyznaczony w e-mailu na dzień 2 kwietnia 2021 r., Gmina natomiast przesłała korektę wniosku w dniu 7 kwietnia 2021 r. W e-mailu z odpowiedzią pracownik Gminy poinformował, że: „(...) od 2 kwietnia jestem na urlopie i nikt mi nie przekazał owej wiadomości. Dzisiaj zadzwoniła do mnie jedna z pracownic urzędu i przekazała zaistniałą sytuację”.

Wszystkie wnioski o dopłatę oraz ich korekty zostały przyjęte i rozpatrzone przez Wydział Infrastruktury, Rolnictwa i Rozwoju Regionalnego Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego.

(dowód: akta kontroli str. 186-200)

Wnioskami o dopłatę objęto 9 nowo utworzonych linii komunikacyjnych, które zostały przedstawione we wniosku o objęcie dopłatą. Dane zawarte we wnioskach o dopłatę były wielkościami planowanymi i na ich podstawie zostały ustalone wysokości dopłat z Funduszu. Natomiast rzeczywistą pracę eksploatacyjną oraz deficyty linii komunikacyjnych Jednostka przedstawiała w załącznikach do kwartalnych sprawozdań z realizacji zadania.

Wysokość dopłaty wskazana we wnioskach o dopłatę w 2021 r. wyniosła łącznie **343 041,44 zł**. Szczegółowe dane dotyczące planowanej pracy eksploatacyjnej, planowanej kwoty deficytu oraz kwot dopłat zawarte we wnioskach przekazywanych kwartalnie ujęto w poniższej tabeli.

Okresy rozliczeniowe	Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej (w wkm)	Planowana kwota deficytu ²	Planowane środki własne organizatora	Otrzymana kwota dopłaty	Kwota niewykorzystanej dopłaty w poprzednim kwartale wykazana we wnioskach
I KWARTAŁ ¹	15 152,40	50 609,01 zł	5 151,81 zł	45 457,20 zł	-
II KWARTAŁ	37 020,30	153 070,51 zł	42 009,61 zł	108 408,90 zł ³	2 652,00 zł
III KWARTAŁ	25 418,80	105 100,96 zł	28 844,56 zł	71 306,24 zł ³	4 950,16 zł
IV KWARTAŁ	39 289,70	162 453,97 zł	44 584,87 zł	117 869,10 zł	-
RAZEM	116 881,20	471 234,45 zł	120 590,85 zł	343 041,44 zł	

- 1) W pierwszym kwartale nie zawniosowano o dopłatę do linii komunikacyjnej nr 9, co wynikało z obowiązującego rozkładu jazdy. Kursy na tej linii odbywały się w dni robocze w okresie wakacyjnym i dni międzyświąteczne, w związku z tym w I kwartale na linii nr 9 nie odbywały się żadne kursy.
- 2) Na kwoty planowanych deficytów w poszczególnych kwartałach składają się sumy kwot wkładu własnego, otrzymanej dopłaty oraz środków niewykorzystanych przekazanej dopłaty w poprzednim kwartale wykazanych we wnioskach.
- 3) Otrzymane kwoty dopłaty w przypadku kwartałów II i III po zsumowaniu z wkładem własnym nie bilansują się z planowanymi deficytami ze względu na niewykorzystane środki dopłaty z Funduszu w poprzednich kwartalnych okresach rozliczeniowych.

We wnioskach o dopłatę zawarto dodatkowe dane, które nie miały wpływu na realizowane zadanie w zakresie długości kursu, liczby połączeń komunikacyjnych oraz liczby dni, w których odbywały się kursy. Nie były one podstawą wyliczenia pracy eksploatacyjnej, która miała zostać objęta dopłatą. Zestawienie tych danych przedstawiono w poniższej tabeli.

Nr linii komunikacyjnej	Okres rozliczeniowy	Wnioski o dopłatę				
		Długość kursu	Liczba połączeń - dni robocze w okresie nauki szkolnej	Dni robocze w okresie nauki szkolnej	Długość kursu	Liczba połączeń – dni robocze w okresie międzyświątecznym (wakacyjnym)
Nr 2	II kwartał					3
	III kwartał					44
	IV kwartał					7
Nr 3	II kwartał					3
	III kwartał					44
	IV kwartał					7
Nr 4	II kwartał					3
	III kwartał					44
	IV kwartał					7
Nr 5	I kwartał			26	2	
Nr 6	I kwartał			6,9	4	
Nr 7	I kwartał				1	
Nr 8	I kwartał				1	
Nr 9	I kwartał	45		23		2
	II kwartał			55		
	III kwartał			22		
	IV kwartał			57		

(dowód: akta kontroli str. 201-226)

W związku z tym kontrolujący zapytali, dlaczego w kwartalnych wnioskach o dopłatę wykazywano dodatkowe dane, niezwiązane z wyliczeniem wielkości pracy eksploatacyjnej na danej linii.

Przykładowo w przypadku linii nr 2, 3 i 4 wykazywano we wszystkich kwartałach liczbę dni wakacyjnych i międzyświątecznych, a w przypadku linii nr 9 liczbę dni roboczych mimo, że w tych dniach nie odbywały się przewozy autobusowe. Burmistrz Gminy wyjaśnił, że: „W kwartalnych rozliczeniach w liniach występują dni pracy eksploatacyjnej w okresie rozliczeniowym w dni międzyświąteczne, jednak nie wpływają one na wyliczenia, ponieważ długość linii w tym okresie wynosi 0”. Kontrolujący nie kwestionują zamieszczania dodatkowych danych we wnioskach, gdyż nie mają one wpływu na wielkość pracy eksploatacyjnej oraz wysokość otrzymanej dopłaty. Jednakże w tym miejscu należy zauważyć, że prezentowanie dodatkowych danych liczbowych we wnioskach o dopłatę utrudnia ich sporządzanie i prawidłową weryfikację przez służby wojewody.

(dowód: akta kontroli str. 164)

Na podstawie złożonych wniosków o dopłatę Wojewoda Zachodniopomorski przekazał Gminie Kalisz Pomorski środki z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Kwota otrzymanej przez Gminę dopłaty jest zgodna z kwotą wynikającą ze złożonych wniosków o dopłatę. Dane w tym zakresie zawarto w poniższej tabeli.

Wniosek za kwartał:	Data wpływu wniosku do ZUW	Wnioskowana kwota dopłaty	Data przekazania środków z budżetu państwa	Data wpływu dopłaty do organizatora przewozów	Kwota przekazanej dopłaty
I	2021-03-31	45 457,20 zł	2021-04-20	2021-04-21	45 457,20 zł
II	2021-06-30	108 408,90 zł	2021-07-19	2021-07-20	108 408,90 zł
III	2021-09-30	71 306,24 zł	2021-10-18	2021-10-18	71 306,24 zł
IV	2021-11-29	117 869,10 zł	2021-12-20	2021-12-20	117 869,10 zł
Razem		343 041,44 zł	Razem		343 041,44 zł

(dowód: akta kontroli str. 263-266)

Maksymalna dopłata, którą mogła otrzymać Gmina na podstawie umowy nr 22/IR/FRPA/2021 to kwota 396 618,30 zł. Gmina, zgodnie z przedstawionymi w tabeli danymi, pobrała dopłatę w wysokości 343 041,44 zł, tj. kwotę o 53 576,86 zł mniejszą od maksymalnej. Kontrolujący zapytali o przyczyny znacznej różnicy pomiędzy tymi kwotami. Pan Janusz Garbacz Burmistrz Gminy wyjaśnił, że: „Główną przyczyną rozbieżności jest fakt, iż wniosek o objęcie dopłatą oraz umowa zawierała dane dotyczące współfinansowania przewozów za okres od 02.2021-12.2021. Rzeczywista realizacja umowy o objęcie dopłatą rozpoczęła się od marca 2021. W związku z tym umowa zawierała o jeden miesiąc większą realizację usług niż w rzeczywistości”.

(dowód: akta kontroli str. 162)

W wyniku kontroli ustalono, że Gmina nieprawidłowo pomniejszała w przypadku wniosków o dopłatę za III i IV kwartał kwoty zapotrzebowania na środki z Funduszu, tym samym pobierając dopłatę w kwocie wyższej niż niezbędna do dofinansowania. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

W wyniku kontroli stwierdzono ponadto, że Gmina zawnioskowała o środki z Funduszu dla linii nr 4 za III i IV kwartał pomimo tego, że w okresie od II do IV kwartału 2021 r. linia komunikacyjna nr 4

generowała dodatni wynik finansowy. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

Praca eksploatacyjna

Kontrolujący stwierdzili, że maksymalna łączna wielkość pracy eksploatacyjnej ustalona w załączniku nr 1 do umowy z wojewodą w wysokości 132 206,10 wkm nie została przekroczona. Rzeczywista praca eksploatacyjna w 2021 r. ustalona przez kontrolujących wyniosła 116 839,80 wkm.

(dowód: akta kontroli str. 396)

Na podstawie przedłożonej do kontroli dokumentacji merytorycznej kontrolujący zweryfikowali szczegółowo sposób realizacji przedmiotowego zadania – liczbę zrealizowanych wozokilometrów na wybranej próbie trzech linii komunikacyjnych nr 3, 5 i 6.

W wyniku analizy załączników do sprawozdań sporządzonych przez operatora, rozkładów jazdy załączonych do umowy z operatorem, przedłożonych wyjaśnień oraz zestawień pracy eksploatacyjnej zatwierdzonych przez operatora i organizatora kontrolujący ustalili, że:

- faktycznie wykonana przez operatora praca eksploatacyjna w przypadku linii komunikacyjnych nr 3 i 5 jest zgodna z przedstawionym sprawozdaniem,
- w przypadku linii komunikacyjnej nr 6 liczba faktycznie zrealizowanych wozokilometrów jest mniejsza niż wykazana w dokumentach przedłożonych wojewodzie tj. we wniosku o dopłatę za II kwartał, sprawozdaniu za II kwartał oraz w sprawozdaniu rocznym. We wniosku wykazano 4 zamiast 2 kursów w okresie wakacyjnym i dniach międzyświątecznych, co miało wpływ na wysokość pobranej dopłaty oraz jej nieprawidłowe rozliczenie. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

Deficyt linii komunikacyjnych

Kontrolujący zapytali Gminę, dlaczego we wniosku o objęcie dopłatą zaplanowano deficyt linii komunikacyjnych na poziomie 441 568,37 zł, a we wnioskach o dopłatę wskazano planowany deficyt na poziomie 471 234,45 zł, tj. o 29 666,08 zł wyższy. Burmistrz Gminy wyjaśnił, że: „Planowany deficyt przedstawiany we wnioskach o objęcie dopłatą przedstawiany był na podstawie informacji przekazanych przez Operatora. Operator wnioski o objęcie dopłatą kalkulował zgodnie z planem rzeczowo finansowym stanowiącym załącznik do umowy. Załącznik ten został wprowadzony do umowy w terminie późniejszym niż złożenie wniosku o objęcie dopłatą z FRPA. W związku z tym operator miał bardziej rzeczywiste dane dotyczące prognozowanego deficytu na realizowanych liniach w związku z rozliczeniem deficytów za rok poprzedni. Dlatego też przy wnioskach o dopłatę z FRPA korzystano z załącznika do umowy zawartej z Operatorem”.

(dowód: akta kontroli str. 162-163)

Na pytanie kontrolujących, w jaki sposób zostały zaplanowane deficyty każdej z linii komunikacyjnych w 2021 r. Pan Krzysztof Kot Podinspektor odpowiedział, że: „Deficyty na poszczególnych liniach komunikacyjnych w poszczególnych kwartał zostały skalkulowane w oparciu

stawek wozokilometra wyliczonych na podstawie planu rzeczowo finansowego stanowiącego załącznik do umowy”.

(dowód: akta kontroli str. 253)

Zgodnie z zawartą z przewoźnikiem umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego kwotę oraz źródła finansowania rekompensaty (wynagrodzenia) ustalono w Planie Rzeczowo-Finansowym na 2021 r. W oparciu o plan operator przedkładał organizatorowi wnioski o dopłatę. Następnie na podstawie poniesionych w poszczególnych kwartałach rzeczywistych kosztów oraz wygenerowanych przychodów, ustalał należną rekompensatę i przedkładał Gminie noty księgowe.

Kontrolujący zwrócili się do jednostki o udzielenie informacji, jakiego rodzaju przychody i koszty miały wpływ na wynik finansowy w 2021 r. na poszczególnych liniach komunikacyjnych. Burmistrz Gminy w wyjaśnieniu stwierdził, że na przychody składały się:

- przychody ze sprzedaży biletów oraz dopłat otrzymywanych z Urzędu Marszałkowskiego z tytułu sprzedaży biletów objętych ulgami ustawowymi; przychody z tego tytułu przypisywane były do każdej linii indywidualnie, których dotyczyła sprzedaż biletów,
- pozostałe przychody stanowiły wpływy związane bezpośrednio lub pośrednio z realizacją umowy z operatorem (dotacje, dofinansowania dotyczące Covid-19, odpis dofinansowania RPO WZ, sprzedaż majątku związanego z realizacją umowy, odszkodowania, inne pozostałe przychody operacyjne); generalnie pozostałe przychody określone były dla całej umowy i na poszczególne linie dzielone proporcjonalnie do wielkości zrealizowanej na tych liniach liczby wozokilometrów.

W odniesieniu do kosztów funkcjonowania linii autobusowych należy stwierdzić, że w wyjaśnieniu zabrakło szczegółowego opisu kosztów poza wymienieniem 3 przykładów kosztów pośrednich, tj. kosztów stacji paliw, kosztów stacji obsługi i kosztów zarządu. Zgodnie z przekazaną informacją zawartą w wyjaśnieniu: „*Koszty określone są dla całej umowy/organizatora w danym okresie. W celu kalkulacji dofinansowania z FRPA koszty dzielone są na podstawie stawki wozokilometra na poszczególne linie komunikacyjne.*

Deficyt – różnica pomiędzy kosztami a uzyskanymi przychodami (koszty – utarg-dopłaty-pozostałe wpływy). Deficyt jest podstawą do obliczenia dofinansowania z FRPA”.

Ponadto kontrolujący zapytali, kto był odpowiedzialny za ustalanie wysokości przychodów i kosztów, na podstawie których określano planowane i rzeczywiste deficyty linii komunikacyjnych objętych dopłatą w 2021 r. Burmistrz Gminy wyjaśnił, że: „*Za ustalenie przychodów i kosztów oraz deficytu odpowiedzialny był Operator”.*

(dowód: akta kontroli str. 163, 166)

Z informacji uzyskanej od jednostki wynika, że Operator przedstawiał do rozliczenia tylko kwoty deficytu bez rozsądnego zysku. Gmina poinformowała również, że rozsądny zysk jest szacowany i wypłacany po zakończeniu roku obrotowego na podstawie odrębnego rozliczenia.

(dowód: akta kontroli str. 254)

Kontrolujący zweryfikowali prawidłowość ustalenia rzeczywistych deficytów w zakresie linii komunikacyjnych nr 3, 5 i 6. Deficyty poszczególnych linii komunikacyjnych wykazywane za okresy kwartalne przez operatora organizatorowi były zgodne z kwotami deficytów przedstawianymi przez organizatora wojewodzie.

Szczegóły dotyczące rzeczywistej pracy eksploatacyjnej oraz deficytów linii komunikacyjnych dla poszczególnych skontrolowanych linii komunikacyjnych, a także należne kwoty dopłat przedstawiono w poniższej tabeli.

<i>Linie komunikacyjne</i>	<i>Okres rozliczeniowy</i>	<i>Wielkość pracy eksploatacyjnej*</i>	<i>Deficyt</i>	<i>Wkład własny</i>	<i>Należna kwota dopłaty</i>
<i>1.</i>	<i>2.</i>	<i>3.</i>	<i>4.</i>	<i>6.(4-7)</i>	<i>7.</i>
Nr 3 Kalisz Pomorski - Kalisz Pomorski	I kwartał	4 784,00	18 048,04 zł	3 696,04 zł	14 352,00 zł
	II kwartał	11 440,00	47 858,28 zł	13 538,28 zł	34 320,00 zł
	III kwartał	4 576,00	15 141,58 zł	1 514,16 zł	13 627,42
	IV kwartał	11 856,00	39 490,49 zł	3 949,05 zł	35 541,44 zł
Razem		32 656,00	120 538,39 zł	22 697,53 zł	97 840,86 zł
Nr 5 Kalisz Pomorski - Kalisz Pomorski	I kwartał	3 266,00	12 095,11 zł	2 297,11 zł	9 798,00 zł
	II kwartał	7 966,00	33 041,01 zł	9 143,01 zł	23 898,00 zł
	III kwartał	5 412,00	22 854,66 zł	6 618,66 zł	16 236,00 zł
	IV kwartał	8 458,00	23 081,41 zł	2 308,14 zł	20 773,27 zł
Razem		25 102,00	91 072,19 zł	20 366,92 zł	70 705,27 zł
Nr 6 Kalisz Pomorski - Suchowo	I kwartał	1 090,20	4 164,03 zł	893,43 zł	3 270,60 zł
	II kwartał**	2 648,40	11 989,78 zł	4 044,58 zł	7 945,20 zł
	III kwartał	1 650,00	6 631,63 zł	1 681,63 zł	4 950,00 zł
	IV kwartał	2 798,40	7 314,18 zł	731,42 zł	6 582,76 zł
Razem		8 187,00	30 099,62 zł	7 351,06 zł	22 748,56 zł

*Wielkość pracy eksploatacyjnej została wykazana w wysokości ustalonej przez kontrolujących.

** W przypadku II kwartału na linii komunikacyjnej nr 6 przedstawiono dane po korekcie wynikającej z ustaleń kontrolerów.

(dowód: akta kontroli str. 395-396)

Kontrolujący stwierdzili, że przyznana dopłata z Funduszu autobusowego została przeznaczona na cel określony w ustawie i zapisach umowy z wojewodą, tj.:

- dopłata została wykorzystana na uruchomienie 9 linii komunikacyjnej o długości i diennej pracy eksploatacyjnej wskazanej w załączniku nr 1 do umowy z wojewodą,
- dopłatę wykorzystano na linii komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy o Funduszu,
- z dopłaty pokryto koszty funkcjonowania linii komunikacyjnej wynikającej z umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w części dotyczącej deficytu,
- dofinansowanie dotyczy przewozów wykonanych w 2021 r.

Nadzór organizatora nad realizacją zadania

Kontrolujący zwrócili się do jednostki z zapytaniem, czy nadzorowała pracę operatora w zakresie prawidłowości wykonanych przejazdów w 2021 r. (m.in. ilości wykonanych kursów, liczby

przejechanych kilometrów, przejazdów zgodnie z rozkładem jazdy). Kontrolujący poprosili również o wskazanie, jak często i w jakiej formie sporządzano dokumentację z tych czynności. Pan Krzysztof Kot, Podinspektor wyjaśnił, że: *„Gmina weryfikowała wyrywkowo przejazdy i ich zgodność z rozkładem jazdy na etapie wniosków o dopłatę. Z weryfikacji nie powstawał żaden protokół”*.

(dowód: akta kontroli str. 254)

Ponadto kontrolujący zapytali, czy Gmina dokonywała weryfikacji prawidłowości wykazanego przez operatora deficytu na poszczególnych liniach komunikacyjnych w momencie przedkładania wniosków o dopłatę za poszczególne okresy rozliczeniowe oraz w jaki sposób i jak często. Pan Krzysztof Kot Podinspektor wyjaśnił, że: *„Tak. Organizator sprawdzał prawidłowość kalkulacji we wnioskach o dopłatę z częstotliwością kwartalną”*.

(dowód: akta kontroli str. 254)

W związku z tym, że w trakcie kontroli stwierdzono dodatnie wyniki finansowe na linii komunikacyjnej nr 4 w okresie od II do IV kwartału kontrolujący zapytali Gminę, w jaki sposób weryfikowała, czy na liniach objętych dopłatą nie wystąpił dodatni wynik finansowy oraz poprosili o przedstawienie dokumentacji związanej z tą czynnością. Burmistrz Gminy poinformował, że: *„Organizator dokonywał weryfikacji na podstawie otrzymywanych informacji od Operatora. Z powyższych weryfikacji nie powstawał żaden dokument.”*

(dowód: akta kontroli str. 166)

Kontrolujący zwrócili się również z pytaniem, czy Gmina, jako organizator publicznego transportu zbiorowego prowadziła kontrole prawidłowości realizacji zadania przez operatora na liniach objętych dopłatą. Poprosili również o przekazanie protokołów z kontroli. Pan Krzysztof Kot Podinspektor wyjaśnił, że: *„Linie komunikacyjne realizowane w ramach umowy publicznego transportu zbiorowego służą uczniom w zakresie dojazdu i powrotu ze szkoły. W przypadku nieprawidłowości Dyrektorzy szkół zostali poinformowani o konieczności zgłaszania wszelkich nieprawidłowości dotyczących wykonywanych połączeń komunikacyjnych. Ponadto w siedzibie gminy została wywieszona informacja dotycząca organizowanego transportu publicznego wraz z możliwością zgłaszania uwag przez mieszkańców. W 2021 roku brak było zgłoszeń zarówno przez mieszkańców, jak i dyrektorów placówek oświatowych”*.

(dowód: akta kontroli str. 254)

Z pisma PKS Złocieniec Sp. z o.o. z dnia 31 marca 2022 r. przekazanego do Gminy Kalisz Pomorski wynika, że w 2021 r. nie wpłynęły do przewoźnika żadne skargi i reklamacje od podróżnych.

(dowód: akta kontroli str. 250)

3. Dokumentacja finansowo-księgowa zadania

Ewidencja księgowa

Kontrolujący ustalili, że Gmina posiada wyodrębnioną ewidencję księgową otrzymanych środków Funduszu, jak i wydatków objętych dopłatą, zgodnie z zasadami wynikającymi z ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości, w sposób umożliwiający identyfikację poszczególnych

operacji księgowych. Postępowanie to jest zgodne z postanowieniem § 7 ust. 1 Umowy nr 22/IR/FRPA/2021.

(dowód: akta kontroli str. 256-262, 267-268, 282-284)

Gmina prawidłowo zaksięgowała otrzymane środki dopłaty od ZUW oraz przekazane rekompensaty operatorowi. Na koncie 901-60060004-2170-73-0019 zaksięgowano otrzymaną dopłatę z Funduszu w wysokości 343 041,44 zł oraz zwrot niewykorzystanej kwoty na konto wojewody w wysokości 37 866,80 zł. Wydatki (przekazanie rekompensaty operatorowi) natomiast ujęto na kontach nr:

- 130-600-60004-4300-11-00-1 w kwocie 121 468,68 zł (środki własne)
- 130-600-60004-4300-73-00-1 w kwocie 338 427,67 zł (dopłata z Funduszu).

Kontrolujący zweryfikowali kwalifikowalność wydatków. W tej kwestii Burmistrz Gminy oświadczył: „Zgodnie z §3 ust. 11 umowy nr 22/IR/FRPA/2021 z dnia 24 lutego 2021 r.:

- 1) organizatorowi w zakresie podatku VAT nie przysługiwało prawo do odliczenia podatku naliczonego od należnego;
- 2) w okresie obowiązywania ww. umowy tj. od 01 marca do 31 grudnia 2021 r. operatorowi nie zostały naliczone kary i odsetki zawarte w umowie.

W związku z powyższym przy realizacji przedmiotowej umowy nie wystąpiły koszty niekwalifikowalne”. Kontrolujący nie stwierdzili, by Gmina poniosła wydatki niekwalifikowalne.

(dowód: akta kontroli str. 280)

Opisy na notach księgowych

Operator wystawiał noty księgowe dotyczące rekompensaty finansowanej ze środków własnych oraz osobne noty dla środków dopłaty finansowanych z Funduszu. Stwierdzono również, że noty księgowe rozliczone w ramach zadania dofinansowane z Funduszu autobusowego zostały opisane zgodnie z wymogami określonymi w art. 21 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości i zapisami §7 ust. 2 Umowy nr 22/IR/FRPA/2021.

(dowód: akta kontroli str. 269-277)

Środki z dopłaty wydatkowane zostały zgodnie z umową o dopłatę, tj. na zadanie realizowane w 2021 r. Ostatnia płatność z tytułu rekompensaty sfinansowanej dopłatą z Funduszu miała miejsce w dniu 30 grudnia 2021 r.

4. Sprawozdawczość

Sprawozdania rozliczające dopłatę

Kontrolujący ustalili, że kwartalne i roczne sprawozdania rozliczające dopłatę w ramach ustawy o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2021 rok wpływały do ZUW terminowo, zgodnie z zapisami umowy o dopłatę nr 22/IR/FRPA/2021. Również korekty sprawozdań sporządzane za II, III i IV kwartał były składane w terminach wyznaczonych w e-mailach przez pracownika Wydziału Infrastruktury, Rolnictwa i Rozwoju Regionalnego ZUW.

(dowód: akta kontroli str. 340-361)

Kontrolujący zweryfikowali zgodność danych wykazanych w kwartalnych i rocznych sprawozdaniach z danymi wynikającymi z dokumentacji finansowo-księgowej i merytorycznej dokumentacji źródłowej. Ustalono, że dane ujęte w sprawozdaniach w zakresie otrzymanej kwoty dopłaty oraz środków dopłaty zwróconych przez Gminę są zgodne z ewidencją księgową i potwierdzeniami przelewów, a w zakresie długości linii komunikacyjnej (z wyjątkiem linii komunikacyjnej nr 6 w II kwartale) i liczby operatorów znajdują odzwierciedlenie w stosownych dokumentach źródłowych.

Ponadto w wyniku analizy sprawozdań kwartalnych i rocznego (kalkulacji) stwierdzono, że w przypadku sprawozdania za II kwartał 2021 r. nieprawidłowo wykazano wielkość zrealizowanej pracy eksploatacyjnej i długość linii komunikacyjnej nr 6, tj. zawyżono ją o 41,40 wozokilometrów oraz nieprawidłowo wykazano kwotę dopłaty do tej linii. **Szczegóły stwierdzonej nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości - Ad 2. Realizacja zadania – Praca eksploatacyjna i Ad 5. Rozliczenie zadania.**

Zweryfikowano również przedstawione przez Gminę dane w załącznikach do sprawozdań (kwartalnych i rocznego) w zakresie prawidłowości wykazywania deficytów (dopłaty i wkładu własnego) lub dodatniego wyniku finansowego na poszczególnych liniach komunikacyjnych. Stwierdzono, że w 2 przypadkach dane w sprawozdaniach kwartalnych nie pokrywają się z danymi przedstawionymi w sprawozdaniu rocznym za 2021 r. **Szczegółowy opis uchybień znajduje się w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

(dowód: akta kontroli str. 285-339, 362-378)

Sprawozdania finansowe

W sprawozdaniu budżetowym Rb-27S z wykonania planu dochodów budżetowych jednostki samorządu terytorialnego za okres od początku roku do 31 grudnia 2021 r., Gmina Kalisz Pomorski wykazała, że otrzymała dopłatę w rozdziale 60004, § 2170 w łącznej wysokości 343 041,00 zł, a także, że dochody wykonane (wpływy minus zwroty) wyniosły 305 174,64 zł. Zapisy te są zgodne z danymi widniejącymi w ewidencji księgowej Gminy.

W sprawozdaniu Rb-28S z wykonania planu wydatków budżetowych jednostki samorządu terytorialnego za okres od początku roku do 31 grudnia 2021 r. zaewidencjonowano w rozdziale 60004, § 4300 wydatki w kwocie 487 502,85 zł. Kontrolujący poprosili o wyjaśnienie, jakiego rodzaju wydatki i przynależne im kwoty zostały ujęte w ramach tej pozycji. Gmina przedstawiła kontrolującemu ewidencję księgową na podstawie, której zostało sporządzone sprawozdanie Rb-28. Na podstawie ewidencji księgowej ustalono, że w ramach wskazanej kwoty znalazły się wydatki w wysokości 459 896,35 zł (dopłata: 338 427,67 zł + wkład własny: 121 468,68 zł), dotyczące kontrolowanego zadania oraz inne wydatki zaksięgowane w tym paragrafie w kwocie 27 606,50 zł, dotyczące lokalnego transportu.

Przedstawiona ewidencja księgowa pozwala na stwierdzenie, że dane zamieszczone w sprawozdaniu Rb-28 są poprawne.

(dowód: akta kontroli str. 381-385)

5. Rozliczenie zadania

W umowie o dopłatę określono między innymi łączną wielkość pracy eksploatacyjnej w wysokości 132 206,10 wkm. Kontrolujący ustalili, że we wnioskach o dopłatę oraz w rocznym sprawozdaniu rozliczającym dopłatę Gmina wykazała mniejszą niż we wniosku o objęcie dopłatą wielkość pracy eksploatacyjnej wynoszącą 116 881,20 wkm. W wyniku szczegółowej kontroli linii komunikacyjnych nr 3, 5 i 6 stwierdzono różnice pomiędzy wielkościami pracy eksploatacyjnej wykazanymi przez Gminę, a ustalonymi przez kontrolujących. Zestawienie w tym zakresie przedstawiono w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Wielkość pracy eksploatacyjnej wykazana we wnioskach o dopłatę i rocznym sprawozdaniu w wkm	Rzeczywista wielkość pracy eksploatacyjnej w wkm	Różnica w wkm
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4 (2-3)</i>
Linia nr 3 Kalisz Pomorski-Kalisz Pomorski przez: Sienica, Stara Studnica, Pęplówek, Pożrzadło Wielkie, Pomierzyn, Giżyno, Ślizno, Kalisz Pomorski ul. Poczтовая	32 656,00	32 656,00	0,00
Linia nr 5 Kalisz Pomorski-Kalisz Pomorski przez: Stara Studnica, Karwiagać, Bralin, Biały Zdrój	25 102,00	25 102,00	0,00
Linia nr 6 Kalisz Pomorski-Suchowo przez: Jasnopole	8 228,40	8 187,00	41,40
RAZEM	65 986,40	65 945,00	41,40

Kontrolujący ustalili, że rzeczywista wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej w przypadku skontrolowanej linii komunikacyjnej nr 6 jest mniejsza od wykazanej we wnioskach o dopłatę oraz rocznym sprawozdaniu. Szczegóły nieprawidłowości opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości w części Ad 2. Realizacja zadania – Praca eksploatacyjna.

W wyniku kontroli stwierdzono, że planowane deficyty linii komunikacyjnych objętych dopłatą były niższe niż rzeczywiście wygenerowane. Ponadto w przypadku linii komunikacyjnej nr 4 w II, III, IV kwartale zanotowano dodatni wynik finansowy. Mimo to Gmina zawnioskowała o dopłatę z Funduszu do zaplanowanego na tej linii deficytu w II i III kwartale, czego dowodem są wnioski o dopłatę oraz sprawozdania rozliczające dopłatę. Szczegóły nieprawidłowości opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości w części Ad 2. Realizacja zadania – Wnioski o dopłatę.

Na podstawie przedstawionej dokumentacji do kontroli (noty księgowe, tabele, sprawozdanie, wyjaśnienia) ustalono wydatki Gminy ze środków dopłaty i środków własnych na realizację kontrolowanego zadania.

Linia komunikacyjna	Kwota dopłaty wykorzystanej [zł]	Kwota środków własnych [zł]	Ogółem [zł]
Linia nr 1	43 878,20	7 698,54	51 576,74
Linia nr 2	7 441,80	8 482,67	15 924,47
Linia nr 3	97 840,87	22 697,52	120 538,39
Linia nr 4	938,99	104,33	1 043,32
Linia nr 5	70 705,27	20 366,92	91 072,19

Linia nr 6	22 872,76	7 226,86	30 099,62
Linia nr 7	21 183,41	4 004,62	25 188,03
Linia nr 8	25 733,34	4 208,70	29 942,04
Linia nr 9	14 580,00	16838,84	31 418,84
Razem	305 174,64	91 629,00	396 803,64

Organizator zaakceptował wykazaną przez operatora pracę eksploatacyjną, deficyty linii oraz dodatni wynik finansowy w przypadku linii komunikacyjnej nr 4. Należy również nadmienić, że Gmina w okresie od I do III kwartału przekazywała do operatora dopłatę z Funduszu na pokrycie rzeczywistego deficytu linii komunikacyjnych, natomiast w przypadku IV kwartału przekazała dopłatę, której wysokość została określona na podstawie planowanego deficytu linii komunikacyjnej. Ostatecznie Gmina wypłaciła (bez uwzględnienia rozsądnego zysku) operatorowi do powstałego deficytu kwotę 396 803,64 zł, z tego ze środków Funduszu kwotę 305 174,64 zł oraz ze środków własnych Gminy kwotę 91 629,00 zł. W poniższej tabeli przedstawiono zbiorcze rozliczenie dopłaty dla wszystkich linii komunikacyjnych.

<i>Kwota dopłaty</i>				
Otrzymana	Wykorzystana	Niewykorzystana	Zwrócona	Niezwrócona
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3 (1-2)</i>	<i>4</i>	<i>5 (3-4)</i>
343 041,44 zł	305 174,64 zł	37 866,80 zł	37 866,80 zł	0,00 zł

Gmina Kalisz Pomorski otrzymała ze środków Funduszu na realizację zadania dopłatę w wysokości o jaką wnioskowała w poszczególnych kwartałach w kwocie 343 041,44 zł. Operator otrzymał od organizatora dopłatę w kwocie 338 427,67 zł, wykorzystał dopłatę w kwocie 305 174,64 zł, a niewykorzystaną dopłatę zwrócił organizatorowi w prawidłowej wysokości w kwocie 33 253,03 zł (338 427,67 zł - 305 174,64 zł), w trzech transzach, tj. w dniu:

- 11 stycznia 2022 r. zwrócono kwotę 28 026,51 zł,
- 12 stycznia 2022 r. zwrócono kwotę 5 190,52 zł,
- 14 stycznia 2022 r. zwrócono kwotę 36,00 zł.

(dowód: akta kontroli str. 386-387)

Kwota dopłaty otrzymanej i niewykorzystanej przez Gminę ogółem wyniosła 37 866,80 zł i taką kwotę zwrócono na rachunek bankowy Wojewody Zachodniopomorskiego w dniu **14 stycznia 2022 r.** nie przekraczając terminu zwrotu wynikającego z § 4 ust. 2 Umowy nr 22/IR FRPA /2021 r. zawartej z wojewodą i ustalonego na 15 stycznia 2022 r.

(dowód: akta kontroli str. 388-389)

Burmistrz Gminy dodatkowo poinformował, że: „Operator zwrócił do Organizatora kwotę niewykorzystanej dopłaty w wysokości 33 253,03 złote. (...) Organizator zwrócił do ZUW w Szczecinie ww. kwotę tj. 33 253,03 zł, która jw. została rozbita na poszczególne linie komunikacyjne wraz kwotą niewykorzystaną z poprzednich kwartałów tj. 4 613,77 zł, czyli łącznie kwota

niewykorzystanych środków, która zwrócono do Wojewody wynosi 37 866,80 zł. Kwota niewykorzystanych środków z poprzednich kwartałów nie została rozbita na poszczególne linie komunikacyjne, gdyż była całościowo pomniejszana w każdym wniosku o dopłatę, bez podziału na linie komunikacyjne”.

(dowód: akta kontroli str. 167)

Kontrolujący na podstawie przedstawionej do kontroli dokumentacji dokonali szczegółowej weryfikacji prawidłowości i wysokości wykorzystanych środków z dopłaty na szczegółowo kontrolowanych liniach komunikacyjnych nr 3, 5 i 6. Szczegóły w tym zakresie przedstawiono w poniższej tabeli.

Kwota dopłaty								Łączna kwota dopłaty do zwrotu
Otrzymana	Należna	Różnica	Wykorzystana	Niewykorzystana	Zwrócona	Niezwrócona	Pobrana w nadmiernej wysokości	
1	2	3 (1 - 2)	4	5 (1 - 4)	6	7 (5 - 6)	8 (4 - 2)	9 (7+8)
Linia nr 3 Kalisz Pomorski-Kalisz Pomorski przez: Sienica, Stara Studnica, Pępówek, Pożrzadło Wielkie, Pomierzyn, Giżyno, Ślizno, Kalisz Pomorski ul. Pocztowa								
97 968,00 zł	97 840,87 zł	127,13 zł	97 840,87 zł	127,13 zł	127,13 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
Linia nr 5 Kalisz Pomorski-Kalisz Pomorski przez: Stara Studnica, Karwiagać, Bralin, Biały Zdrój								
75 306,00 zł	70 705,27 zł	4 600,73 zł	70 705,27 zł	4 600,73 zł	4 600,73 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
Linia nr 6 Kalisz Pomorski-Suchowo przez: Jasnopole								
24 685,20 zł	22 748,56 zł	1 936,64 zł	22 872,76 zł	1 812,44 zł	1 812,44 zł	0,00 zł	124,20 zł	124,20 zł
Razem								
197 959,20 zł	191 294,70 zł	6 664,50 zł	191 418,90 zł	6 540,30 zł	6 540,30 zł	0,00 zł	124,20 zł	124,20 zł

W przypadku linii komunikacyjnej nr 3 i 5 nie stwierdzono nieprawidłowości w rozliczeniu dopłaty. Natomiast w przypadku linii komunikacyjnej nr 6 pobrano dopłatę z Funduszu w nadmiernej wysokości. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

Udział środków własnych i dopłaty w stosunku do kwoty deficytu

Kontrolujący zweryfikowali, czy Gmina zrealizowała zapis § 2 ust. 2 pkt 1 umowy zawartej z Wojewodą Zachodniopomorskim, w których określono, że warunkiem uzyskania dopłaty jest sfinansowanie ze środków własnych Organizatora części ceny usługi, w wysokości nie mniejszej niż 10%. Analizie poddano również kwotę dopłaty udzielonej z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, czy nie przekroczyła maksymalnej dopuszczalnej kwoty wynoszącej do 90% deficytu (ceny usługi) na danej linii komunikacyjnej objętej dofinansowaniem w poszczególnych kwartałach. Dane w tym zakresie zawarto w poniższej tabeli.

Okres rozliczeniowy	Deficyt linii komunikacyjnej	10% kwoty deficytu	Wydatkowane środki własne		90% kwoty deficytu	Wydatkowane środki dopłaty	
			kwota	udział % do deficytu		kwota	udział % do deficytu
1	2	3 (2 x 0,1)	4	5 (4 / 2)	6 (2 x 0,9)	7	8 (7 / 2)
Linia nr 1							
I KWARTAŁ	6 842,92 zł	684,29 zł	684,30 zł	10,00%	6 158,63 zł	6 158,62 zł	90,00%
II KWARTAŁ	18 639,85 zł	1 863,99 zł	2 310,25 zł	12,39%	16 775,87 zł	16 329,60 zł	87,61%
III KWARTAŁ	14 207,33 zł	1 420,73 zł	3 515,33 zł	24,74%	12 786,60 zł	10 692,00 zł	75,26%
IV KWARTAŁ	11 886,64 zł	1 188,66 zł	1 188,66 zł	10,00%	10 697,98 zł	10 697,98 zł	90,00%

Razem	51 576,74 zł	5 157,67 zł	7 698,54 zł	14,93%	46 419,07 zł	43 878,20 zł	85,07%
Linia nr 2							
I KWARTAŁ	1 883,29 zł ¹	188,33 zł	793,09 zł	42,11%	1 694,96 zł	1 090,20 zł	57,89%
II KWARTAŁ	5 670,39 zł ¹	567,04 zł	3 063,39 zł	54,02%	5 103,35 zł	2 607,00 zł	45,98%
III KWARTAŁ	2 240,36 zł ¹	224,04 zł	1 197,56 zł	53,45%	2 016,32 zł	1 042,80 zł	46,55%
IV KWARTAŁ	6 127,43 zł ¹	612,74 zł	3 425,63 zł	55,91%	5 514,69 zł	2 701,80 zł	44,09%
Razem	15 921,47 zł¹	1 592,15 zł	8 479,67 zł	53,26%	14 329,32 zł	7 441,80 zł	46,74%
Linia nr 3							
I KWARTAŁ	18 048,04 zł	1 804,80 zł	3 696,04 zł	20,48%	16 243,24 zł	14 352,00 zł	79,52%
II KWARTAŁ	47 858,28 zł	4 785,83 zł	13 538,28 zł	28,29%	43 072,45 zł	34 320,00 zł	71,71%
III KWARTAŁ	15 141,58 zł	1 514,16 zł	1 514,15 zł	10,00%	13 627,42 zł	13 627,43 zł	90,00%
IV KWARTAŁ	39 490,49 zł	3 949,05 zł	3 949,05 zł	10,00%	35 541,44 zł	35 541,44 zł	90,00%
Razem	120 538,39 zł	12 053,84 zł	22 697,52 zł	18,83%	108 484,55 zł	97 840,87 zł	81,17%
Linia nr 4 ²							
I KWARTAŁ	1 043,32 zł	104,33 zł	104,33 zł	10,00%	938,99 zł	938,99 zł	90,00%
Razem	1 043,32 zł	104,33 zł	104,33 zł	10,00%	938,99 zł	938,99 zł	90,00%
Linia nr 5							
I KWARTAŁ	12 095,11 zł	1 209,51 zł	2 297,11 zł	18,99%	10 885,60 zł	9 798,00 zł	81,01%
II KWARTAŁ	33 041,01 zł	3 304,10 zł	9 143,01 zł	27,67%	29 736,91 zł	23 898,00 zł	72,33%
III KWARTAŁ	22 854,66 zł	2 285,47 zł	6 618,66 zł	28,96%	20 569,19 zł	16 236,00 zł	71,04%
IV KWARTAŁ	23 081,41 zł	2 308,14 zł	2 308,14 zł	10,00%	20 773,27 zł	20 773,27 zł	90,00%
Razem	91 072,19 zł	9 107,22 zł	20 366,92 zł	22,36%	81 964,97 zł	70 705,27 zł	77,64%
Linia nr 6							
I KWARTAŁ	4 164,03 zł	416,40 zł	893,43 zł	21,46%	3 747,63 zł	3 270,60 zł	78,54%
II KWARTAŁ	11 989,78 zł	1 198,98 zł	4 044,58 zł	33,73%	10 790,80 zł	7 945,20 zł	66,27%
III KWARTAŁ	6 631,63 zł	663,16 zł	1 681,63 zł	25,36%	5 968,47 zł	4 950,00 zł	74,64%
IV KWARTAŁ	7 314,18 zł	731,42 zł	731,42 zł	10,00%	6 582,76 zł	6 582,76 zł	90,00%
Razem	30 099,62 zł	3 009,96 zł	7 351,06 zł	24,42%	27 089,66 zł	22 748,56 zł	75,58%
Linia nr 7							
I KWARTAŁ	3 273,77 zł	327,38 zł	327,38 zł	10,00%	2 946,39 zł	2 946,39 zł	90,00%
II KWARTAŁ	7 759,49 zł	775,95 zł	775,95 zł	10,00%	6 983,54 zł	6 983,54 zł	90,00%
III KWARTAŁ	10 245,57 zł	1 024,56 zł	2 510,37 zł	24,50%	9 221,01 zł	7 735,20 zł	75,50%
IV KWARTAŁ	3 909,20 zł	390,92 zł	390,92 zł	10,00%	3 518,28 zł	3 518,28 zł	90,00%
Razem	25 188,03 zł	2 518,80 zł	4 004,62 zł	15,90%	22 669,23 zł	21 183,41 zł	84,10%
Linia nr 8							
I KWARTAŁ	4 742,37 zł	474,24 zł	491,97 zł	10,37%	4 268,13 zł	4 250,40 zł	89,63%
II KWARTAŁ	11 885,10 zł	1 188,51 zł	1 443,90 zł	12,15%	10 696,59 zł	10 441,20 zł	87,85%
III KWARTAŁ	10 080,63 zł	1 008,06 zł	1 949,43 zł	19,34%	9 072,57 zł	8 131,20 zł	80,66%
IV KWARTAŁ	3 233,94 zł	323,39 zł	323,39 zł	10,00%	2 910,55 zł	2 910,55 zł	90,00%
Razem	29 942,04 zł	2 994,20 zł	4 208,69 zł³	14,06%	26 947,84 zł	25 733,35 zł³	85,94%
Linia nr 9 ⁴							
II KWARTAŁ	1 761,80 zł	176,18 zł	951,80 zł	54,02%	1 585,62 zł	810,00 zł	45,98%
III KWARTAŁ	25 342,08 zł	2 534,21 zł	13 462,08 zł	53,12%	22 807,87 zł	11 880,00 zł	46,88%
IV KWARTAŁ	4 314,96 zł	431,50 zł	2 424,96 zł	56,20%	3 883,46 zł	1 890,00 zł	43,80%
Razem	31 418,84 zł	3 141,88 zł	16 838,84 zł	163,34%	28 276,96 zł	14 580,00 zł	136,66%
Ogółem linii	396 800,64 zł	39 680,06 zł	91 750,19 zł	326,69%	357 120,58 zł	305 050,45 zł	273,31%

- 1) W przypadku deficytu na linii nr 2 przedstawiono kwoty wynikające ze sprawozdań kwartalnych. Deficyt ten jest niższy od deficytu ustalonego na koniec roku na tej linii o 3 zł i wyniósł 15 924,47 zł. Gmina nie poinformowała kontrolerów, jakie prawidłowe kwoty powinny znaleźć się w poszczególnych kwartałach. Szczegóły opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień. Nie ma to wpływu na udział procentowy środków dopłaty w deficycie.
- 2) W II, III i IV kwartałach odnotowano dodatnie wyniki finansowe, dlatego nie uwzględniono danych dotyczących tych okresów.
- 3) W przypadku kwoty dopłaty i wkładu własnego wykazano wartości wynikające ze sprawozdań kwartalnych. Na koniec roku ustalono prawidłowe kwoty wkładu własnego i dopłaty wynoszące odpowiednio 4 208,70 zł i 25 733,34 zł. Szczegóły opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień. Nie ma to wpływu na udział procentowy środków dopłaty w deficycie.
- 4) W I kwartale 2021 r. zgodnie z rozkładem jazdy nie odbywały się kursy na linii komunikacyjnej nr 9, co skutkuje wyłączeniem tego okresu podczas analizy udziału %.

W wyniku kontroli nie stwierdzono by sfinansowanie wkładem własnym wyniosło mniej niż 10% deficytu linii komunikacyjnej w danym okresie rozliczeniowym. Pomimo zmniejszenia należnej kwoty dopłaty w przypadku II kwartału na linii nr 6, a tym samym zmiany udziału procentowego wkładu własnego do deficytu linii komunikacyjnej nie stwierdzono by te zmiany miały wpływ na prawidłowe rozliczenie zadania. W 11 przypadkach stwierdzono, że udział % wkładu własnego wyniósł 10% i dotyczyło to linii komunikacyjnych nr 1, 3, 4, 5, 6, 7. W pozostałych przypadkach udział % wkładu własnego w deficycie linii był wyższy i sięgnął 56,20% na linii komunikacyjnej nr 9 w IV kwartale 2021 r.

(dowód: akta kontroli str. 396)

Dochody uzyskane przy realizacji zadania

W związku z zapisem § 4 ust. 1 umowy zawartej z wojewodą, kontrolujący zwrócili się z zapytaniem do Gminy, czy uzyskała przy realizacji umowy dochody, których nie można było przewidzieć, a w szczególności dochody z kar umownych i odsetek od środków Funduszu zgromadzonych na rachunku organizatora. Na podstawie przedstawionej do kontroli dokumentacji kontrolujący ustalili, że rachunek bankowy, na którym znajdowały się środki z Funduszu nie był oprocentowany, tym samym jednostka nie pozyskała odsetek od posiadanych na rachunku środków dopłaty. Zgodnie z oświadczeniem Burmistrza Gmina nie naliczała kar umownych operatorowi.

(dowód: akta kontroli str. 390-394)

Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości

Ad 1. Wniosek o objęcie dopłatą

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Niekompletne zapisy w treści umowy z operatorem pod względem zgodności z art. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Kontrolujący dokonali analizy umowy zawartej przez Gminę z operatorem pod względem jej zgodności z wymogami określonymi w art. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W wyniku kontroli stwierdzono, że umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego nie zawiera części wymaganych elementów, wskazanych w art. 25 ust. 3 ww. ustawy.

W treści umowy, podpisanej przez Gminę z operatorem, nie określono: [1] warunków zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe¹, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator; [2] sposobu rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego; [3] zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora; [4] strony umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi.

¹ Dz.U. 2020 poz. 8

Jednostka poproszona o wyjaśnienie powyższych braków w umowie w piśmie z 5 maja 2022 r. poinformowała „*Powyższe zapisy nie zostały uwzględnione w umowie z powodu przeoczenia. Operator wraz z organizatorem pracują nad aneksem wprowadzającym między innymi powyższe zmiany do umowy publicznego transportu zbiorowego*”.

Przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym częściowo regulują sposób wykonania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współżycia społecznego (art. 353¹ k.c.). Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest umową cywilnoprawną zawieraną pomiędzy organizatorem a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej (art. 4 ust. 1 pkt. 24 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

Ze względu na potrzebę ochrony interesu publicznego, a częściowo także interesu osób trzecich przepisy prawa ograniczają swobodę stron tej umowy obejmującą jej zawarcie i wykonanie.

Regulacje ujęte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym m.in. w zakresie art. 25, mają na celu określenie jakości świadczenia usług i powinny one być na tyle precyzyjne, aby wykluczyć ewentualne spory na tym tle, a co za tym idzie w odpowiedni sposób ochronić interesy wszystkich stron (organizatora, operatora oraz pasażera). Brak wskazanych zapisów umownych skutkuje brakiem takiego zabezpieczenia.

Za brak w umowie ustawowych zapisów odpowiedzialność ponosi kierownik jednostki, który zawierał umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

(dowód: akta kontroli str. 42-77, 136-139, 144-148)

Ad 2. Realizacja zadania

Wnioski o dopłatę

Nieprawidłowe pomniejszanie zapotrzebowań na środki z Funduszu o niewykorzystane środki we wnioskach o dopłatę za III i IV kwartał

Zgodnie z zapisami § 3 ust. 2 Umowy nr 22/IR/FRPA/2021 zawartej z wojewodą „Organizator, składając wniosek o dopłatę za dany okres rozliczeniowy, wskazuje kwotę zapotrzebowania pomniejszoną o kwotę niewykorzystanych środków z poprzednich okresów rozliczeniowych”.

(dowód: akta kontroli str. 86)

W wyniku kontroli stwierdzono, że Gmina we wnioskach o dopłatę z Funduszu nieprawidłowo wnioskowała o dopłatę w przypadku III i IV kwartału – pomniejszając kwoty dopłaty o niewłaściwe wysokości środków niewykorzystanych. W poniższych tabelach przedstawiono szczegóły dotyczące rozbieżności.

<i>Kwartał</i>	<i>Kwota otrzymanej dopłaty narastająco od początku roku</i>	<i>Kwota wykorzystanej dopłaty narastająco od początku roku*</i>	<i>Kwota niewykorzystana na koniec kwartału - o którą powinien być pomniejszony wniosek w kolejnym kwartale</i>
1.	2.	3.	4. (2-3)
I	45 457,20 zł	42 805,20 zł	2 652,00 zł
II	153 866,10 zł	146 263,94 zł	7 602,16 zł
III	225 172,34 zł	220 558,57 zł	4 613,77 zł

*Dane przedstawione na podstawie załączników do sprawozdań kwartalnych przedkładanych Wojewodzie Zachodniopomorskiemu.

<i>Kwartał</i>	<i>Kwota niewykorzystana na koniec poprzedniego kwartału - o którą powinien być pomniejszony wniosek w danym kwartale</i>	<i>Kwota dopłaty wg planowych wartości</i>	<i>Kwota ostatecznie zawnioskowana przez Gminę</i>	<i>Kwota pomniejszenia wniosku Gminy o kwotę niewykorzystaną</i>
1.	2.	3.	4.	4. (3-4)
II	2 652,00 zł	111 060,90 zł	108 408,90 zł	2 652,00 zł
III	7 602,16 zł	76 256,40 zł	71 306,24 zł	4 950,16 zł
IV	4 613,77 zł	117 869,10 zł	117 869,10 zł	0,00 zł

Przedstawione w tabeli dane wskazują na nieprawidłowe pomniejszenie kwoty dopłaty w składanych wnioskach za III i IV kwartał. W III kwartale zawnioskowano o 4 950,16 zł mniej zamiast o 7 602,16 zł mniej, a w IV kwartale nie zmniejszono w ogóle wnioskowanej kwoty dopłaty, mimo że należało zawnioskować o 4 613,77 zł mniej.

(dowód: akta kontroli str. 201-207, 263-266, 368-379)

W związku z powyższym kontrolujący poprosili Gminę o wyjaśnienie, dlaczego we wnioskach na III i IV kwartał niewłaściwie pomniejszono wnioskowaną kwotę dopłaty, w efekcie czego wnioskowano o kwoty dopłaty wyższe niż zasadne.

Burmistrz Gminy Pan Janusz Garbacz wyjaśnił, że: „*Informuję, że wyjaśnienia dot. wnioskowanych przez gminę Kalisz Pomorski kwot dopłaty za poszczególne kwartały zostały przedstawione w piśmie z dnia 18 maja 2022 r. (znak: IP.7240.3.2022) w punkcie nr 6. Jednakże poniżej przedstawiam ponownie rozpisane kwoty otrzymanych dopłat wraz z przekazami środkami operatorowi oraz powstałymi wolnymi środkami.*

Tab. 1.1.

<i>Lp.</i>	<i>Wnioskowana i otrzymana kwota dopłaty</i>	<i>Kwota przekazana operatorowi</i>	<i>Wolne środki</i>	<i>Uwagi</i>
<i>I kwartał</i>	<i>45 457,20 zł</i>	<i>42 805,20 zł</i>	<i>2 652,00 zł</i>	
<i>II kwartał</i>	<i>108 408,90 zł</i>	<i>103 458,74 zł</i>	<i>4 950,16 zł</i>	<i>Wnioskowana kwota dopłaty została pomniejszona o wolne środki z I kwartału</i>

III kwartał	71 306,24 zł	74 294,63 zł	-2 988,39 zł	Wnioskowana kwota dopłaty została pomniejszona o wolne środki z II kwartału
IV kwartał	117 869,10 zł	117 869,10 zł	0,00 zł	Nie pomniejszono wnioskowanej kwoty dopłaty z uwagi na fakt, iż w poprzednim okresie rozliczeniowym tj. III kwartał kwota wolnych środków nie pojawiła się.

Niezrozumiały jest zarzut, który sugerowałby, iż gmina wnioskowała o wyższe kwoty niż powinna. Jeśli pozostałe wolne środki po I kwartale zostały ujęte przy rozliczaniu wniosku o dopłatę za II kwartał, to jak można je było ujmować w kolejnym wniosku o dopłatę.

Informuję, że gminie należała się za II kwartał kwota w wysokości 111 060,90 zł, a pomniejszając tę kwotę o ww. wolne środki z I kwartału w kwocie 2 652,00 zł, otrzymała dopłatę w wysokości 108 408,90 zł, natomiast przekazała operatorowi kwotę w wysokości 103 458,74 zł.

Kolejno gminie należała się za III kwartał kwota w wysokości 76 256,40 zł, a pomniejszając tę kwotę o wolne środki za II kwartał w kwocie 4 950,16 zł, otrzymała dopłatę w wysokości 71 306,24 zł.

Następnie gminie należała się za IV kwartał kwota w wysokości 117 869,10 zł, która nie została pomniejszona, ponieważ w poprzednim okresie rozliczeniowym tj. III kwartał nie pojawiła się kwota wolnych środków. Otrzymana ww. kwota dopłaty za IV kwartał została w całości przekazana operatorowi. Operator po przedstawionym sprawozdaniu za IV kwartał zwrócił na konto Urzędu wolne środki w wysokości 33 253,03 zł.

W każdym złożonym do Urzędu Wojewódzkiego wniosku o dopłatę w punkcie 17, wskazywano kwotę niewykorzystanych środków z poprzedniego okresu rozliczeniowego tj. kwartału. Wskazana kwota tzw. wolnych środków pomniejszała wnioskowaną kwotę dopłaty za dany kwartał w każdym ze złożonych wniosków, o ile te wolne środki w poprzednim okresie rozliczeniowym się pojawiły.”

(dowód: akta kontroli str. 176-177, 181-182)

Pomimo przedstawienia obszernych wyjaśnień przedstawiających przyjętą przez Gminę metodologię rozliczania niewykorzystanych kwot dopłat przyjęte założenia dotyczące rozliczenia niewykorzystanych kwot dopłaty nie mogą być uznane przez kontrolerów za poprawne.

Odnosząc się do powyższych wyjaśnień należy zwrócić uwagę, że kwota niewykorzystana po I kwartale 2021 r. w wysokości 2 652,00 zł również po II kwartale pozostała niewykorzystana, a Gmina nie podjęła żadnych czynności w stosunku do tej kwoty np. nie zwróciła tej niewykorzystanej kwoty na konto Wojewody Zachodniopomorskiego. Oznacza to, że kwota niewykorzystana i pozostająca w Gminie powinna zostać uwzględniona podczas wnioskowania do ZUW o dopłatę za III kwartał. Uwzględnienie tej kwoty powinno polegać na dodaniu do kwoty niewykorzystanej w II kwartale w wysokości 4 950,16 zł kwoty wciąż niewykorzystanej i niezwróconej za I kwartał w wysokości 2 652,00 zł.

Wynika to z faktu, że mimo wnioskowania o mniejszą kolejną transzę, Gmina nadal nie wykorzystwała wszystkich otrzymanych do tej pory środków (w kolejnym okresie poniesione wydatki ponownie były mniejsze niż planowane). Na koniec okresu rozliczeniowego właściwym byłoby ustalenie kwoty otrzymanej narastająco (od początku realizacji zadania), ustalenie kwoty wydatkowanej na zadanie,

a w następnej kolejności różnicy między otrzymaną a wykorzystaną kwotą, co kontrolujący wykazali w tabeli na początku opisywania nieprawidłowości.

Tym samym Gmina powinna pomniejszyć planowaną kwotę dopłaty o kwotę 7 602,16 zł (2 652,00 zł + 4 950,16 zł = 7 602,16 zł), a nie jedynie o kwotę niewykorzystaną w II kwartale wynoszącą 4 950,16 zł.

W przypadku III kwartału kwota dopłaty, o którąawnioskowała Gmina wyniosła 71 306,24 zł. Razem z kwotami otrzymanymi i niewykorzystanymi przez Gminę z poprzednich okresów (I i II kwartał) w łącznej wysokości 7 602,16 zł kwota dopłaty pozostająca do dyspozycji Gminy wynosiła w III kwartale 78 908,40 zł (71 306,24 zł + 7 602,16 zł = 78 908,40 zł). Gmina przekazała operatorowi dopłatę do rzeczywistego deficytu w wysokości 74 294,63 zł. Zatem kwota niewykorzystana, którą należało uwzględnić przy wnioskowaniu o dopłatę do IV kwartału wyniosła 4 613,77 zł (78 908,40 – 74 294,63 zł = 4 613,77 zł).

W przypadku IV kwartału nie dokonano jednak żadnego pomniejszenia o środki otrzymane i niewykorzystane w poprzednich kwartałach.

Reasumując należy uznać za niewystarczające pomniejszanie wnioskowanych kwot o otrzymane i niewykorzystane środki jedynie z poprzedniego okresu rozliczeniowego, gdyż do dyspozycji Gminy pozostawały również środki dopłaty z wcześniejszych okresów rozliczeniowych.

Wynika to z zapisu § 3 ust. 2 Umowy nr 22/IR/FRPA/2021 zawartej z wojewodą „Organizator, składając wniosek o dopłatę za dany okres rozliczeniowy, wskazuje kwotę zapotrzebowania pomniejszoną o kwotę niewykorzystanych środków z poprzednich okresów rozliczeniowych”. Sformułowanie w liczbie mnogiej „z poprzednich okresów rozliczeniowych” jednoznacznie wskazuje na wszystkie okresy rozliczeniowe od początku realizacji zadania.

(dowód: akta kontroli str. 86)

Skutkiem powyższego było pobieranie dopłaty w wysokości wyższej niż wystarczająca na dofinansowanie zadania za III i IV kwartał odpowiednio w wysokości 2 652,00 zł i 4 613,77 zł.

Rozliczenie pobranych i niewykorzystanych środków nastąpiło dopiero na koniec 2021 r. Niewykorzystana kwota dopłaty została zwrócona na konto wojewody w dniu 14 stycznia 2022 r.

(dowód: akta kontroli str. 389)

Drugim skutkiem stosowanego przez Gminę rozliczenia było wykazywanie nieprawidłowych danych w sprawozdaniach kwartalnych w punkcie 10. *Kwota niewykorzystanych środków w danym kwartale (w zł).*

Za powyższą nieprawidłowość odpowiedzialna jest osoba sporządzająca wnioski o dopłatę za III i IV kwartał 2021 r. oraz sprawozdania kwartalne, a także osoby ją nadzorujące.

Zawnioskowanie za III i IV kwartał o dopłatę z Funduszu dla linii komunikacyjnej nr 4, pomimo tego, że w II i III kwartale 2021 r. generowała dodatni wynik finansowy

W myśl § 3 ust. 10 Umowy nr 22/IR/FRPA/2021 zawartej z wojewodą „W przypadku, gdy w okresie rozliczeniowym dla pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wystąpi dodatni wynik finansowy, pomimo pomniejszenia go o kwotę rozsądnego zysku, Organizator nie występuje z wnioskiem o dopłatę do tej linii. Wysokość tego wyniku finansowego podlega rozliczeniu w danym okresie rozliczeniowym lub w kolejnych okresach rozliczeniowych”.

(dowód: akta kontroli str. 87)

Zgodnie z tym zapisem Gmina zobowiązana była do niewnioskowania o dopłatę w przypadku wystąpienia w danym kwartale na danej linii dodatniego wyniku finansowego pomimo pomniejszenia go o kwotę rozsądnego zysku oraz do rozliczenia go w danym lub następnym okresie rozliczeniowym.

W wyniku kontroli ustalono, że w przypadku linii nr 4 wystąpiły dodatnie wyniki finansowe po II i III kwartale oraz nie zostały rozliczone podczas wnioskowania o dopłatę za III i IV kwartał, co spowodowało pobieranie zaliczek na dopłatę do tej linii. Szczegóły kwotowe w tym zakresie przedstawiono w poniższej tabeli.

<i>Kwartał</i>	<i>Planowany deficyt linii komunikacyjnej nr 4 wykazywany we wnioskach o dopłatę</i>	<i>Dodatni wynik finansowy pozostały po rozliczeniu dodatniego wyniku z poprzedniego okresu</i>	<i>Dodatni wynik finansowy na linii nr 4 wg sprawozdań kwartalnych</i>	<i>Dodatni wynik finansowy pozostały do rozliczenia w następnym okresie</i>
1.	2.	3.	4.	5. (3+4)
II	-6 413,03 zł	0,00 zł	6 784,65 zł	6 784,65 zł
III	-2 565,21 zł	4 219,44 zł*	10 605,20 zł	14 824,64 zł
IV	-6 646,23 zł	8 178,41 zł**		

*Pozostała kwota dodatniego wyniku finansowego w III kwartale została obliczona następująco: kol. 2 kw. III + kol. 5 kw. II, tj. -2 565,21 zł + 6 784,65 zł.

** Pozostała kwota dodatniego wyniku finansowego w IV kwartale została obliczona następująco: kol. 2 kw. IV + kol. 5 kw. III, tj. -6 646,23 zł + 14 824,64 zł.

Z danych zawartych w tabeli wynika, że rzeczywiste dodatnie wyniki finansowe osiągnięte w II i III kwartale w pełni pokrywają planowane deficyty wykazywane we wnioskach o dopłatę w III i IV kwartale. Tym samym, gdyby dodatnie wyniki finansowe z poprzednich okresów zostały uwzględnione w kolejnych, to jeszcze przed sporządzeniem wniosków za III i IV kwartał, wiadomym byłoby, że linia za dany kwartał ma nadal dodatni wynik finansowy i niewłaściwe jest wnioskowanie o dopłatę.

Należy stwierdzić, że w przypadku III i IV kwartału Gmina nieprawidłowo zawnioskowała o dopłatę do linii komunikacyjnej nr 4 odpowiednio w kwocie 1 861,20 zł oraz w kwocie 4 822,20 zł (kwoty wykazane we wnioskach o dopłatę).

(dowód: akta kontroli str. 205-207, 366-367, 369-370, 372-373)

W związku z powyższym kontrolujący poprosili o wyjaśnienie, dlaczego Gmina, mimo wiedzy o osiągnięciu dodatnich wyników finansowych na linii nr 4 po II i III kwartale nie rozliczała ich w kolejnych okresach rozliczeniowych z zaplanowanymi deficytami w III i IV kwartale, co w efekcie spowodowało niezasadne pobranie zaliczki na dopłatę za III i IV kwartał.

Burmistrz Gminy Pan Janusz Garbacz wyjaśnił, że: „Jednostka wnioskowała o dopłatę w III i IV kwartale do wyżej wymienionej linii, ponieważ wnioski o dopłatę składane są na podstawie danych prognozowanych. Środki otrzymane z FRPA rozliczono o dodatni wynik finansowy zgodnie z zapisami umowy i zwrócono do Wojewody na podstawie sporządzonego sprawozdania rocznego. Sprawozdania dotyczące wykorzystania dopłaty operator składa do organizatora do 11 dnia każdego miesiąca po zakończeniu kwartału. Biorąc pod uwagę doświadczenia operatora w zakresie rozliczania dopłaty w Powiecie drawskim i możliwość wystąpienia korekt do rozliczeń zasadnym było wnioskowanie o dopłatę i ewentualny jej zwrot w terminach określonych w umowie.”

(dowód: akta kontroli str. 177-178, 182)

Odnosząc się do przedstawionych wyjaśnień należy podkreślić, że:

- w tym przypadku fakt, iż wnioskowanie o dopłatę odbywało się na podstawie danych prognozowanych nie uprawniał do pobierania dopłaty do przewozów wykonywanych w kwartałach następujących po kwartałach, w których wystąpił dodatni wynik finansowy; dodatni wynik należało rozliczyć na podstawie wartości planowanych,
- rozliczenie dodatniego wyniku finansowego nastąpiło dopiero na koniec roku, a nie w momencie wnioskowania o kolejną transzę dopłaty, co należy uznać za postępowanie nieprawidłowe, gdyż skutkowało ono pobieraniem nienależnej dopłaty do linii komunikacyjnej nr 4 oraz niezachowaniem zapisów § 3 ust. 10 Umowy nr 22/IR/FRPA/2021 zawartej z wojewodą, mówiących, że: „W przypadku, gdy w okresie rozliczeniowym dla pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wystąpi dodatni wynik finansowy, pomimo pomniejszenia go o kwotę rozsądnego zysku, Organizator nie występuje z wnioskiem o dopłatę do tej linii. Wysokość tego wyniku finansowego podlega rozliczeniu w danym okresie rozliczeniowym lub w kolejnych okresach rozliczeniowych”,
- termin przedkładania sprawozdań kwartalnych przez operatora wyznaczony na 11 dzień każdego miesiąca po zakończeniu kwartału nie miał wpływu na prawidłowe rozliczenie zadania, gdyż dane rzeczywiste dotyczące deficytu (dodatniego wyniku finansowego) pozyskane za II i III kwartał na początku III i IV kwartału były Gminie znane i powinny być uwzględnione na koniec III i IV kwartału (do 30 listopada 2021 r.) podczas wnioskowania o dopłatę,
- w przypadku możliwości uprzedniego stwierdzenia, że dopłata nie przysługuje (co opisano w zakresie nieprawidłowości), należy stwierdzić, że już sam fakt pobrania nienależnie dopłaty stanowi nieprawidłowość (naruszenie zapisów umowy), a zwrócenie jej na koniec roku nie jest wystarczające do stwierdzenia, że prawidłowo wnioskowano o dopłatę.

Ponadto kontrolujący zapytali Gminę, jakie czynniki miały wpływ na powstanie dodatnich wyników finansowych w II, III i IV kwartale na linii nr 4. Burmistrz poinformował, że: „*Na dodatni wynik finansowy wpływ mają przede wszystkim dwa czynniki:*

- a) Wielkość linii komunikacyjnej – mała ilość wozokilometrów co bezpośrednio przekłada się na stosunkowo niskie koszty utrzymania linii komunikacyjnej*
- b) Duża ilość podróżujących w tym uczniów szkół dojeżdżających do placówek oświatowych co powoduje duże wpływy ze sprzedaży biletów oraz dopłat do ulgowych biletów otrzymywanych z Urzędu Marszałkowskiego”.*

(dowód: akta kontroli str. 165-166)

Na podstawie wyjaśnień należy stwierdzić, że Gmina posiadała wiedzę w zakresie specyfiki funkcjonowania linii komunikacyjnej nr 4, mimo tego planowano deficyty na tej linii, a w przypadku wystąpienia dodatniego wyniku finansowego nie rozliczano go po każdym kwartale, nie uwzględniając jednocześnie planowanego deficytu w II, III i IV kwartale 2022 r.

Skutkiem nieprawidłowego rozliczenia (planowanych) deficytów linii z osiągniętymi dodatnimi wynikami finansowymi jest pobranie dopłaty w zawyżonej wysokości wynoszącej 6 683,40 zł (1 861,20 zł + 4 822,20 zł = 6 683,40 zł).

Za powyższą nieprawidłowość odpowiedzialna jest osoba rozliczająca zadanie za III i IV kwartał 2021 r. oraz osoby ją nadzorujące.

Praca eksploatacyjna

Wykazanie zawyżonej o 2 kursy pracy eksploatacyjnej w II kwartale 2021 r. na linii komunikacyjnej nr 6

W wyniku kontroli stwierdzono, że Gmina zawyżyła wysokość wozokilometrów we wniosku o dopłatę za II kwartał 2021 r. o **2 dodatkowe kursy** nieobjęte umową z wojewodą, a także nie wskazywane w obowiązujących w tym czasie rozkładach jazdy na linii komunikacyjnej nr 6.

Gmina nieprawidłowo zawnioskowała i otrzymała dopłatę do 2 kursów, które zostały dodatkowo, a zarazem nieprawidłowo wykazane jako mające miejsce w 3 dniach międzyświątecznych (wakacyjnych) na trasie o długości 6,9 km.

Zarówno we wniosku o dopłatę, jak i w sprawozdaniach przedkładanych wojewodzie rzeczywista praca eksploatacyjna w II kwartale 2021 r. została zawyżona o 41,40 wkm (3 dni x 6,9 wkm dziennej pracy eksploatacyjnej x 2 kursy).

(dowód: akta kontroli str. 70, 205, 232, 236-237, 234-244, 245, 248-249, 366-367)

W związku z tym kontrolujący zapytali, dlaczego w sprawozdaniach kwartalnym i rocznym wykazano pracę eksploatacyjną niezgodną ze stanem faktycznym, gdyż w przypadku linii nr 6 w II kwartale wykazywano zawyżoną pracę eksploatacyjną w wysokości 2 689,80 wkm, wyższą o 41,40 wkm.

Burmistrz Gminy na tę okoliczność wyjaśnił, że: „Została błędnie wskazana ilość kursów ze względu na błędne wyliczenia pracy eksploatacyjnej”.

Tym samym zostały potwierdzone ustalenia kontrolujących w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 169)

W tabeli przedstawiono szczegółowe zestawienie prezentujące różnice pomiędzy wykonaną pracą eksploatacyjną w II kwartale 2021 r. wynikającą z wniosków o dopłatę a dokumentacją przedstawioną w trakcie kontroli.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Wnioski o dopłatę				Rozkłady jazdy (zgodnie z załącznikiem do umowy), rzeczywista praca eksploatacyjna w 2021 r. wg dokumentacji przedstawionej w trakcie kontroli				Różnica
		Długość kursu	Liczba połączeń - dni międzyświąteczne (wakacyjne)	Dni międzyświąteczne	Łączna praca eksploatacyjna	Długość kursu	Liczba połączeń dni międzyświąteczne (wakacyjne)	Dni międzyświąteczne	Łączna praca eksploatacyjna	
Nr 6	II kwartał	6,9	4	3	82,80	6,9	2	3	41,40	41,40

Skutkiem wykazania we wnioskach większej pracy eksploatacyjnej niż rzeczywista jest zawyżenie kwot przyznanych dopłat oraz nieprawidłowe sporządzenie sprawozdania końcowego, a tym samym przekazanie wojewodzie błędnych informacji. W wyniku weryfikacji wniosków o dopłatę oraz przedstawionych kalkulacji z pozostałą dokumentacją finansowo-księgową kontrolujący obliczyli prawidłową wysokość należnej dopłaty oraz ustalili, że jednostka pobrała dopłatę w nadmiernej wysokości. **Szczegółowy opis obliczeń znajduje się w części Ad 5. Rozliczenie zadania.**

Ad 5. Rozliczenie zadania

Pobranie dopłaty z Funduszu w nadmiernej wysokości - linia komunikacyjna nr 6

W wyniku szczegółowej kontroli prawidłowości rozliczenia dopłaty stwierdzono, że w przypadku linii nr 6 pobrano dopłatę w nadmiernej wysokości ze względu na błędne ujęcie we wniosku o dopłatę oraz sprawozdaniu kwartalnym za II kwartał 2 dodatkowych kursów mających odbywać się w ciągu 3 dni międzyświątecznych (wakacyjnych) na trasie o długości 6,9 km.

Rozliczenia finansowego dokonano, zgodnie z umową z wojewodą, dla każdej z linii osobno w podziale na kwartalne okresy rozliczeniowe. Kontrolujący ustalili kwotę dopłaty dla linii komunikacyjnej nr 6 w II kwartale 2021 r. biorąc pod uwagę wielkość pracy eksploatacyjnej, wysokość deficytu, dopuszczalną wysokość dopłaty do 1 wkm oraz udział % wkładu własnego do obliczeń. Obliczeń wysokości dopłaty dokonano poprzez ustalenie:

- liczby zrealizowanych wozokilometrów poprzez pomnożenie liczby kursów przez długość trasy oraz przez liczbę dni pracy,

- deficytów poszczególnych linii komunikacyjnych na podstawie przedłożonej kontrolującym dokumentacji przekazanej Gminie przez operatora,
- minimalnego wkładu własnego wynoszącego dla każdej linii i każdego kwartału minimum 10% deficytu linii,
- kwoty należnych dopłat stanowią iloczyn wozokilometrów i maksymalnej możliwej stawki dopłaty (maksymalna kwota dopłaty do 1 wozokilometra w 2021 r. mogła wynieść 3,00 zł) przy zachowaniu 10% wkładu własnego.

Poniżej przedstawiono szczegółowe wyliczenia dotyczące prawidłowej kwoty dopłaty do deficytu linii komunikacyjnej nr 6.

Linia nr 6	Wniosek o dopłatę/ sprawozdanie za II kwartał 2021 r.			Dokumentacja źródłowa			Różnice
	2	4	4	2	4	2	
Liczba kursów	2	4	4	2	4	2	2
Długość trasy komunikacyjnej (km)	9,9	6,9	6,9	9,9	6,9	6,9	6,9
Liczba dni pracy	55	55	3	55	55	3	3
Wielkość pracy na linii w wkm	1 089	1 518	82,80	1 089	1 518	41,40	41,40
Łączna wielkość pracy eksploatacyjnej w wkm	2 689,80 wkm			2 648,40 wkm			41,40 wkm
Stawka dopłaty do wozokilometra	3,00 zł			3,00 zł			3,00 zł
Deficyt trasy	11 989,78 zł			11 989,78 zł			0,00
Pokrycie deficytu ze środków własnych (min. 10%)	3 920,38 zł			4 044,58 zł			124,40 zł
Dopłata z FRPA w 2021 r.	8 069,40 zł¹			7 945,20 zł¹			- 124,20 zł
% dopłaty (max. 90%)	67%			66%			1%

1) Dopłata wynika z liczby wkm * stawka dopłaty na danej linii w danym kwartale.

(dowód: akta kontroli str. 245, 377-378)

Z przedstawionej analizy wynika, że dofinansowanie do linii komunikacyjnej nr 6 było możliwe w maksymalnej kwocie dopłaty do 1 wozokilometra (przypis nr 1). Ustalony w II kwartale deficyt dla linii komunikacyjnej nr 6, zgodnie z wyliczeniami kontrolerów, mógł zostać sfinansowany środkami z Funduszu w maksymalnej kwocie **7 945,20 zł**. W poniższej tabeli przedstawiono szczegóły dotyczące rozliczenia otrzymanej dopłaty dla linii komunikacyjnej nr 6 Kalisz Pomorski-Suchowo przez: Jasnopole.

Kwota dopłaty do linii komunikacyjnej nr 6 w II kwartale 2021 r.								Łączna kwota dopłaty do zwrotu
Otrzymana	Należna	Różnica	Wykorzystana	Niewykorzystana	Zwrócona	Niezwrócona	Pobrana w nadmiernej wysokości	
1	2	3 (1 - 2)	4	5 (1 - 4)	6	7 (5 - 6)	8 (4 - 2)	9 (7+8)
Linia nr 6 Kalisz Pomorski-Suchowo przez: Jasnopole								
8 069,40 zł	7 945,20 zł	124,20 zł	8 069,40 zł	0,00	0,00	124,20 zł	124,20 zł	124,20 zł

Dopłata pobrana w nadmiernej wysokości w kwocie ogółem 124,20 zł podlega zwrotowi na konto Wojewody Zachodniopomorskiego. W myśl § 4 ust. 5 umowy o dopłatę dopłata pobrana w nadmiernej wysokości podlega zwrotowi wraz z odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, w terminie 15 dni od dnia stwierdzenia tej okoliczności, tj. od dnia odebrania Wystąpienia pokontrolnego przez jednostkę kontrolowaną.

Zgodnie z § 4 ust. 8-9 umowy o dopłatę, dopłatą pobraną w nadmiernej wysokości jest dopłata otrzymana w wysokości wyższej niż określona w umowie o dopłatę lub wyższej niż niezbędna na dofinansowanie danego zadania własnego organizatora w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, przy uwzględnieniu kwoty deficytu pojedynczych linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Zwrotowi podlega ta część dopłaty, która została pobrana w nadmiernej wysokości. Odsetki od dopłaty podlegającej zwrotowi nalicza się począwszy od dnia stwierdzenia pobrania dopłaty w nadmiernej wysokości (§ 4 ust. 10 pkt 2 umowy o dopłatę). Zgodnie z art. 54 § 1 pkt 5 ustawy Ordynacja podatkowa odsetek od dopłaty nie nalicza się w sytuacji, gdy ich wysokość przed zaokrągleniem do pełnych złotych nie przekracza 8,70 zł.

W dniu 6 marca 2023 r. na konto Wojewody Zachodniopomorskiego wpłynął zwrot dopłaty pobranej w nadmiernej wysokości w kwocie 124,20 zł.

Za powstałą nieprawidłowość odpowiedzialny jest kierownik jednostki kontrolowanej, skarbnik, a także osoby bezpośrednio rozliczające dopłatę.

Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień

Nieprawidłowe wykazywanie danych w kalkulacjach załączanych do sprawozdań kwartalnych

W wyniku kontroli stwierdzono różnice pomiędzy sprawozdaniami kwartalnymi a sprawozdaniem rocznym za 2021 r.:

- a) w przypadku linii komunikacyjnej nr 2 kwota deficytu wynikająca ze sprawozdań kwartalnych wynosi 15 921,47 zł (1 883,29 zł + 5 670,39 zł + 2 240,36 zł + 6 127,43 zł = 15 921,47 zł), a w sprawozdaniu rocznym wynosi 15 924,47 zł (różnica 3,00 zł),
- b) w przypadku linii komunikacyjnej nr 8 kwoty dopłaty i wkładu własnego w sprawozdaniach kwartalnych wynoszą odpowiednio 25 733,35 zł oraz 4 208,69 zł, a w sprawozdaniu rocznym wynoszą 25 733,34 zł i 4 208,70 zł (różnica 0,01 zł).

(dowód: akta kontroli str. 363-364, 367, 370, 373, 378)

Kontrolujący zapytali jednostkę o przyczyny różnic w powyższym zakresie oraz poprosili o wskazanie prawidłowych kwot. Burmistrz wyjaśnił, że:

- a) *suma deficytu na linii 2 wynosi 15 924,47 złotych. Po zsumowaniu poszczególnych kwartałów suma jest identyczna.*

b) *Prawidłowe dane są w sprawozdaniu rocznym. Różnice w wysokości 0,01 złotych dotyczące powyższej linii została skorygowana na etapie rozliczenia rocznego i wynikała z zaokrągleń programu”.*

(dowód: akta kontroli str. 168-169)

Z wyjaśnień wynika, że w pierwszym przypadku jednostka nie zgadza się z ustaleniami kontrolerów, dlatego kontrolujący ponownie zweryfikowali dane w tym zakresie. Ustalono, że dokumentacja przedstawiona w trakcie kontroli i stanowiąca akta kontroli prezentuje dane zgodne z ustaleniami kontrolerów. W tym przypadku nie zostały wyjaśnione przyczyny zaistniałej sytuacji.

Według Gminy to kwota deficytu ze sprawozdania rocznego wynosząca 15 924,47 zł jest prawidłowa.

W drugim przypadku natomiast różnica wynikała z zaokrągleń programu komputerowego. Zgodnie z wyjaśnieniem na koniec roku w sprawozdaniu końcowym wykazano poprawne kwoty dopłaty i wkładu własnego wynoszące odpowiednio 25 733,34 zł i 4 208,70 zł.

Skutkiem powyższego jest przedstawianie wojewodzie danych niezgodnych z rzeczywistością, jednak ze względu na dokonanie korekt na koniec roku powyższe stanowi uchybienie.

Za powstanie uchybienia odpowiedzialny jest pracownik merytoryczny oraz osoby nadzorujące realizację zadania.

**Wyjaśnienia, protokoły,
oświadczenia**

1. Wyjaśnienia z dnia 28.04.2022 r. Pana Krzysztofa Kota, Podinspektora ws. dokumentów załączonych do wniosku o objęcie dopłatą oraz sposobu dokonanych wyliczeń i sprostowanie do wyjaśnienia z 20.05.2022 r. Pana Janusza Garbacza, Burmistrza Gminy.
2. Wyjaśnienia z dnia 05.05.2022 r. Pana Krzysztofa Kota, Podinspektora ws. umowy z przewoźnikiem i załączonych do wniosku o objęcie dopłatą kalkulacji.
3. Wyjaśnienia z dnia 17.05.2022 r. Pana Krzysztofa Kota, Podinspektora ws. wniosku o objęcie dopłatą i umowy z operatorem.
4. Wyjaśnienia z dnia 04.05.2022 r. Pana Krzysztofa Kota, Podinspektora ws. realizacji zadania.
5. Wyjaśnienia z dnia 06.05.2022 r. Pana Krzysztofa Kota, Podinspektora ws. realizacji zadania.
6. Wyjaśnienia z dnia 06.05.2022 r. Pana Mirosława Stołowskiego, Prezesa Zarządu PKS Złocieniec Sp z o.o. ws. liczby dni pracy eksploatacyjnej operatora.
7. Wyjaśnienia z dnia 18.05.2022 r. Pana Janusza Garbacza, Burmistrza Gminy ws. realizacji zadania.
8. Wyjaśnienia z dnia 21.06.2022 r. Pana Janusza Garbacza, Burmistrza Gminy ws. realizacji zadania.

	<p>9. Oświadczenie z dnia 22.04.2022 r. Pana Janusza Garbacza, Burmistrza Gminy ws. kwalifikowalności wydatków.</p> <p>10. Oświadczenie z dnia 25.04.2022 r. Pani Agnieszki Leśniewskiej-Bachorskiej, Kierownika Referatu Budżetu i Księgowości Ogólnej ws. zasad ewidencjonowania w księgach rachunkowych kontrolowanego zadania.</p>
Ocena obszaru kontroli	<p>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 2021 r. ocenia się pozytywnie z nieprawidłowościami.</p>
Wnioski dotyczące uzyskanych efektów zrealizowanego zadania	<p>W wyniku naboru ogłoszonego w 2021 roku przez Wojewodę Zachodniopomorskiego, Gmina Kalisz Pomorski złożyła wniosek o objęcie dopłatą na utworzenie połączeń autobusowych na terenie Gminy. Podpisana umowa z wojewodą stworzyła możliwość uruchomienia 9 linii komunikacyjnych. Dzięki dofinansowaniu z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) dopłatą objęto linie komunikacyjne, o różnej długości oraz częstotliwości połączeń. Uruchomione dzięki środkom z dopłaty połączenia komunikacyjne pozwoliły usprawnić przemieszczanie się społeczności lokalnej po terenie Gminy. Dofinansowanie z Funduszu umożliwiło mieszkańcom Gminy Kalisz Pomorski dopasować połączenia komunikacyjne do ich potrzeb, w zakresie dostępu do szkoły, pracy, ośrodków zdrowia, urzędów. Przedstawiona przez Gminę Kalisz Pomorski dokumentacja z realizacji zadania, dofinansowanego ze środków Funduszu, wykazała, że cel zadania został w pełni zrealizowany. Ocena pozytywna z nieprawidłowościami wynika z nieprawidłowego wnioskowania o dopłatę oraz ze względu na pobranie dopłaty do linii komunikacyjnej nr 6 w nadmiernej wysokości w kwocie 124,20 zł.</p>
Wpis do książki kontroli	Nr 2/2022
Zalecenia	<p>W przypadku realizacji tego rodzaju zadań w przyszłości zalecam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zawierając umowę z operatorem dostosować jej treść do wymogów wskazanych w art. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. 2. Podczas wnioskowania o dopłatę na kolejny kwartał prawidłowo pomniejszać kwotę dopłaty o wszystkie niewykorzystane środki z Funduszu pozostałe w Gminie z poprzednich kwartałów.

	<p>3. W przypadku wystąpienia dodatniego wyniku finansowego na linii komunikacyjnej stosować zapisy art. 14 ust. 3 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>4. Prawidłowo sporządzać wnioski o dopłatę oraz rozliczać dopłatę, w oparciu o prawidłową liczbę kursów oraz wielkość pracy eksploatacyjnej.</p> <p>5. Prawidłowo sporządzać sprawozdania kwartalne, w tym kalkulacje w zakresie kwot deficytów, dopłat, wkładu własnego.</p>
<p>Pouczenie</p>	<ul style="list-style-type: none"> - O sposobie wykonania zaleceń albo o innym sposobie usunięcia stwierdzonych uchybień i nieprawidłowości proszę powiadomić mnie za pośrednictwem Wydziału Kontroli Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie w terminie 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) od wystąpienia pokontrolnego nie przysługują środki odwoławcze.
<p>PODPIS KIEROWNIKA JEDNOSTKI KONTROLUJĄCEJ</p>	<p style="text-align: center;">z upoważnienia WOJEWODY ZACHODNIOPOMORSKIEGO</p> <p style="text-align: center;"><i>Mateusz Wagemann</i> II WICEWOJEWODA ZACHODNIOPOMORSKI</p>